



ТРАСЕКА: Единая Политика
по Транзитным Расценкам
и Тарифам

Первоначальный Отчет
Апрель 2002 года

ФОРМА 1.2: ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта:	Единая политика по Транзитным Расценкам и Тарифам		
Номер контракта:	01-0181		
Страны:	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		
	Местный адресат	Консультант ЕС	
Имя:	МПК TRACEKA Постоянный Секретариат	Скотт Вилсон	
Адрес:	Баку ул. Генерала Алиярбекова 8/2 AZ 370000 Азербайджан	Scott House Basing View Basingstoke Hampshire RG21 4JG UK	
Тел. :	(994-12) 982-718	+44(1256) 461161	
Факс :	(994-12) 892-718	+44(1256) 816835	
Контактные лица:	Звияд Кватчантирадзе Генеральный Секретарь	Адриан Тайт Директор проекта	Девид Робертс Менеджер проекта
Подписи:

Дата отчета: апрель 2002 г.

Отчетный период: декабрь 2002 года – апрель 2002 года

Автор отчета: Скотт Вилсон

ЕС M & E team	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро ТАСИС [Руков. Программы]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

Published April 2002

Copyright © 2002 by Takis Services DG 1A, European Commission

Enquiries concerning reproduction should be sent to
the Takis 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

1. АНАЛИЗ ПРОЕКТА	6
1.1. КОНТЕКСТ ПРОЕКТА.....	6
1.1.1. Общая характеристика.....	6
1.1.2. Железные дороги.....	6
1.1.3. Порты и судоходные компании	7
1.1.4. Дорожный транспорт	7
1.2. ПРОБЛЕМЫ, ВОПРОСЫ И КОММЕНТАРИИ, ПО ТЗ (ТЕХНИЧЕСКОМУ ЗАДАНИЮ)	7
1.2.1. Учреждение Совета Глав Железных Дорог (СГЖД) и Рабочих Групп.....	7
1.2.2. Обзор предыдущей работы и рекомендаций	9
1.2.3. Единая политика по дорожным транзитным расценкам	10
1.2.4. Повышение квалификации руководящих кадров и их обучение.....	10
1.2.5. Оценка системы МТТ и рекомендации по её изменениям	10
1.2.6. Усовершенствование доступа грузоотправителей к железнодорожной системе.	11
1.2.7. Усовершенствованные методологии по установлению железнодорожных тарифов	11
1.2.8. Риски и предположения	12
2. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА	14
2.1. СОЗДАНИЕ РАБОЧИХ ГРУПП ПО ТАРИФАМ И ТРАНЗИТНЫМ ПОШЛИНАМ (РГТПТ)	14
2.1.1. Рабочая Группа по дорожному транспорту	14
2.1.2. Рабочая Группа по портам, железной дороге и судоходству	15
2.2. ОБЗОР ПРЕДЫДУЩЕЙ РАБОТЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....	21
2.2.1. Дорожный транспорт	21
2.2.2. Железнодорожный транспорт	21
2.3. ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ДОРОЖНЫМ ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ.....	21
2.4. РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ.....	22
2.5. ОЦЕНКА СИСТЕМЫ МТТ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИЗМЕНЕНИЯМ.....	22
2.6. УЛУЧШЕНИЕ ТОРГОВОГО ДОСТУПА К СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	24
2.7. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОЛОГИИ ОБРАЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ	24
2.8. АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТАРИФНЫМ СТАВКАМ НА МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ И ПОРТОВЫМ СБОРАМ	25
ПРИЛОЖЕНИЕ А - МАКРОЭКОНОМИКА.....	33
ПРИЛОЖЕНИЕ В - ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	38
ПРИЛОЖЕНИЕ С - ДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ.....	100
ПРИЛОЖЕНИЕ D - МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ.....	142

ФОРМА 1.3: КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРОЕКТА

Название проекта: Единая политика по транзитным расценкам и тарифам

Номер контракта: 01-0181.00

Страны:

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

Общие цели:

Повысить конкурентоспособность коридора TRACEKA по транзитным грузоперевозкам.

Конкретные цели проекта:

Достичь более ясных тарифов и структуры транзитных пошлин, а также ликвидация незаконных, нефизических барьеров по улучшению международной торговли и транспортных услуг в рамках региона TRACEKA.

Результаты:

- Рабочие Группы по транзитным пошлинам и тарифам (РГТПТ) по вопросам дорожного, железнодорожного и морского транспорта.
- Изучение тарифов МТТ и рекомендации по изменению.
- Усовершенствованный торговый доступ в системе железнодорожного транспорта.
- Усовершенствованные методологии по установке железнодорожных тарифов.
- Единая политика по дорожным транзитным пошлинам.
- Исследование и рекомендации по морским коэффициентам и портовым пошлинам.
- Руководство для пользователя транспортным операторам и грузоотправителям

Цели:

- Создание рабочих групп.
- Обзор предыдущей работы.
- Развитие единой политики по дорожным транзитным пошлинам.
- Оценка системы МТТ и рекомендации по её изменению.
- Развитие усовершенствованных методологий по установке железнодорожных тарифов.
- Улучшение торгового доступа в системе железнодорожного транспорта.
- Исследование и рекомендации по морским коэффициентам и портовым пошлинам.
- Развитие руководства для пользователя для транспортных операторов и грузоотправителя.
- Обучение по месту работы и повышение квалификации руководящих кадров.

Целевые группы: Национальные Комиссии 13 стран, РГТПТ, руководства 13 стран, грузоотправители, операторы, а также грузоотправители и транспортные ассоциации.

Ресурсы: 1469 единиц человеко-дней специалистов ЕС и 170 единиц человеко-месяцев местных кадров.

Дата начала проекта: 14 декабря 2001г.

Срок проекта: 24 месяца

1. АНАЛИЗ ПРОЕКТА

1.1. Контекст проекта

1.1.1. Общая характеристика

Проект был представлен на встречах 14-15 февраля 2002 года в Баку и 25-26 февраля 2002 года в Ашхабаде при содействии Генерального Секретариата МПК.

В результате следующих причин ожидается возрастание важности проекта:

- Вероятного увеличения экспорта нефти в ближайшем будущем, особенно из Казахстана и Азербайджана, что вызовет острое увеличение спроса на импорт капитала и потребительских товаров в страны TRACEKA;
- Зависимости региона от Российских маршрутов в транспортировке товаров международной торговли;
- Необходимости транспортировки в ближайшем будущем большого объема грузов гуманитарной помощи в Афганистан.

Принято решение, что нужда в альтернативных, контролируемым российскими властями, транспортных маршрутах, остается такой же необходимой, как и прежде и именно для того объема грузов, значительное увеличение которого ожидается в ближайшие годы. В Приложении А представлены независимые макроэкономические прогнозы для восьми стран коридора TRACEKA.

1.1.2. Железные дороги

Задача проекта остается крайне важной, но существует несколько факторов, которые изменили ситуацию в работе с железными дорогами:

- возможность транспортировки гуманитарных грузов в Афганистан по коридору TRACEKA.
- развитие альтернативного, конкурентоспособного пути - маршруту, через иранский порт Бандар Аббас, с глубоководными контейнерными службами.
- очень низкие транзитные коэффициенты, взимаемые Российскими железными дорогами (например, меньше \$350 за TEU от границы Китая до стран Балтики (9,500 км))
- тарифные скидки на железнодорожные (портовые, морские) тарифы по транзитным грузоперевозкам, разработанные TRACEKA (согласованные железными дорогами, портами и судоходными компаниями Центральной Азии и Кавказа 14/15 февраля 2002 г.)
- создание (Полномочной) Рабочей Группы по работе над тарифами железных дорог, портов и судоходств TRACEKA.

1.1.3. Порты и судоходные компании

Принимая во внимание сегодняшнюю резервную вместимость портов ТРАСЕКА и тот факт, что их затраты в значительной степени фиксированы, должны иметься значительные возможности снижения портовых тарифов для увеличения конкурентоспособности маршрутов ТРАСЕКА и идея, что хотя бы временное снижение тарифов до предельного уровня стоимости, привлечет транзитные грузы заслуживает внимания.

В отличие от портовой промышленности, в промышленности судоходства, относительно малая резервная вместимость. Тем не менее, тарифы, взимаемые в настоящее время, являются по международным стандартам высокими, и есть вероятность сокращения размеров прибыли.

1.1.4. Дорожный транспорт

Задача проекта также остается важной и в области дорожного транспорта – в настоящее время малоизвестно относительно транзитных пошлин и разрешений, в начальных обсуждениях с пользователями и операторами – подтвердилось, что текущие пошлины, вместе с трудностями на границе, способствуют неэффективными и чрезмерным затратам.

1.2. Проблемы, вопросы и комментарии, по ТЗ (Техническому Заданию)

1.2.1. Учреждение Совета Глав Железных Дорог (СГЖД) и Рабочих Групп

Железные дороги

Консультанты составили письмо Национальным Секретарям от имени МПК ТРАСЕКА, с приложенным Техническим Заданием проекта, для того чтобы Главы Железных Дорог и полномочных представителей других видов транспорта были проинформированы, в письме также требовалось назначение компетентного специалиста, который бы координировал участие в проекте. Процесс создания ГЖД будет отложен в ожидании ответов от Национальных Секретарей ТРАСЕКА.

Новая высококвалифицированная Рабочая Группа по тарифам, охватывающая железнодорожных и морских представителей (учрежденных по инициативе консультантов) обеспечит соответствующий форум, для внесения изменений, согласованных в протоколе от 15-ого февраля 2002. Это уменьшит срочную необходимость в СГЖД.

Кроме того, должностными лицами ТРАСЕКА национальные Рабочие Группы не считаются реальными. Региональный подход, вероятно, будет более плодотворен. Так же необходимо создание надежной сети для информационных потоков в Секретариат МПК ТРАСЕКА через его Национальных Секретарей.

Представленная далее программа предлагает пять совместных встреч рабочих групп по железным дорогам, портам и судоходным компаниям и три встречи

рабочих групп автодорожников. Последние две встречи рабочих групп по железным дорогам/портам/судоходным компаниям будут зависеть от успешной работы первых трех встреч и наличия средств. Обзор достижений будет проведен после первых трех встреч.

Порты и судоходные компании

Подобное рассмотрение применяется частично к морскому сектору. Региональная рабочая группа, упомянутая выше, будет также форумом для обсуждения тарифных проблем портов и судоходств. Однако, будет необходимость в детальном обсуждении и сборе данных по расходам/тарифам/движении на участке всех портов и судоходных путей ТРАСЕКА.

Для морского сектора, возможно, будет решено заменить предложенное обследование потребителя частично спланированными интервью с судоходными агентами, грузоотправителями, импортерами и экспортерами в каждой стране ТРАСЕКА. Информация, полученная во время первых собеседований в Баку, оказалась полезнее, чем данные которые могли бы быть получены в результате заполнения вопросника.

В подходе с вычислениями морских тарифов основанных на затратах, необходимо ожидать возможные трудности в получении принятых рекомендаций, и разработать подход для увеличения перспективы по его успешному выполнению

Дорожный транспорт

Последние впечатления в ТРАСЕКА подсказывают, что для получения информации по дорожным разрешениям и транзитным пошлинам не следует создавать Рабочие Группы из национальных кадров и опираться исключительно на Национальных Секретарей - для получения информации требуется более прямой подход, основанный на анкетных опросах и посещениях необходимых организаций (см. 2. Планирование Проекта)

Для работы в области дорожного транспорта требуется скорее региональная, чем национальная Рабочая Группа, для обсуждения политических проблем, которые возникают при попытке объединить политику различных стран

Уместной является отдельная Рабочая группа по дорогам, потому что проблемы дорожного транзита четко отличаются от тарифных проблем, возникающих с железнодорожным и морским транспортом.

Для развития практических предложений при поддержке Рабочей Группы Автодорожников, необходимо принять во внимание мнения заинтересованных сторон (различных министерств, ассоциаций дорожных транспортных операторов и других дорожных пользователей) и от каждой страны (посредством механизма по обсуждению проблем на национальном уровне и

предложений, которые будут представлены для рассмотрения на встречах региональной рабочей группы)

В области обсуждений политических проблем в созданных Рабочих Группах Автодорожников - опыт небольшой, обсуждение проблем в разных странах может происходить по-разному, поэтому требуется найти наиболее приемлемое решение

1.2.2. Обзор предыдущей работы и рекомендаций

В рамках ТРАСЕКА прошло небольшое обсуждение относительно **дорожных** транспортных разрешений и транзитных пошлин, так что политические приоритеты в пределах каждой страны не ясны - однако имелись ограниченные обсуждения относительно возможной новой многосторонней системы разрешений в регионах ТРАСЕКА

Было проведено исследование относительно пошлин, облагаемых дорожными пользователями во многих странах, но исследование не было сосредоточено на транзитных сборах.

Ввиду небольшого количества информации, относительно политики обложения текущих пошлин на транзит, ясность будет выявлена в течение анализа на приоритетах политики каждой страны.

Предыдущие исследования в области **морского сектора** были рассмотрены в аспекте следующих задач:

- Определение текущего и потенциального транспортного сообщения по маршрутам;
- Сбор и сравнение существующих тарифов с международными, а также набросок первоначальных заключений о возможностях сокращения, для усовершенствования транзитного движения по коридору ТРАСЕКА.

Первые впечатления о текущем и потенциальном морском грузопотоке и существующих тарифах получены в итоге следующим образом:

- подробности по тарифам доступны для большинства портов и судоходных служб ТРАСЕКА.
- Портовые тарифы, встречающиеся с несколькими исключениями, являются приемлемыми по международным стандартам. Но для привлечения транзитного движения, похоже, существует большие возможности по предложению специальных скидок.
- Судоходные тарифы в Каспийском море, вообще, довольно высоки. Это - частично из-за относительно небольшого количества используемых судов. Но это может также быть результатом монопольных сил и высокой прибыли.
- Что касается обзора предыдущей работы по железнодорожным тарифам, первоначальный период был проведен по сбору информации, особенно в отношении МТТ и документов по тарифной политике стран СНГ (см.

ниже Раздел 2.2, по работе над обзором железнодорожных тарифов следующего периода).

1.2.3. Единая политика по дорожным транзитным расценкам

Задача, поставленная в Техническом Задании, имеет четкую цель - выплата пошлин только за транзитное перемещение (транспортировка между двумя странами, которая вовлекает перемещение или транзит через третью страну) - и невыплата пошлин за движение импорта и экспорта (состоящее скорее из международного движения, в рамках региона ТРАСЕКА и являющееся предметом для аналогичных пошлин)

Однако, текущая дорожная политика транзитных пошлин – под влиянием более широкой политики, заинтересована в (а) конкурентоспособном балансе между операторами различных стран (который поощряет ограничения на разрешения и установку высоких транзитных пошлин иностранным операторам), (b) эксплуатацию экономического потенциала стратегических маршрутов транзита, (c) финансирование дорог пошлинами, выплаченными дорожными пользователями.

Поэтому важно принять во внимание возможную будущую политику в этих и других сферах, особенно при рассмотрении политических альтернатив по транзитным пошлинам

1.2.4. Повышение квалификации руководящих кадров и их обучение

Две региональные рабочие группы учредят подходящий транспорт для обучения по месту работы и передачу технологий посредством семинаров по вопросам концепций и принципов относящихся к ценам и тарифам. Подготовка Руководства Пользователя будет облегчать распространение информации по тарифам и транзитным пошлинам в странах ТРАСЕКА и среди предполагаемых пользователей.

1.2.5. Оценка системы МТТ и рекомендации по её изменениям

Необходимость в детальном определении МТТ менее важна теперь, ввиду изменения многих частей документа. Возрастает понимание в необходимости изменений, и требуются небольшие усилия для его обоснования. Несмотря на это МТТ и последующие соглашения по железнодорожным тарифам в странах СНГ находятся под рассмотрением.

Снижение тарифов, вступило в силу 1 марта 2002 года, главным образом в отношении грузооборота в Афганистан («Коэффициент ТРАСЕКА»), указывающих на благоприятную атмосферу для изменений и более вероятно, что дальнейшие изменения по тарифам, будут приемлемы в 2002/3гг., обеспечивая своего рода толчок для действий.

Секретариат МПК и страны-участники, на совместных встречах, пришли к выводу, о необходимости уделения большего внимания при создании конкретных предложений, чем при изучениях - для осуществления и последующего мониторинга на следующий год после истечения текущего соглашения по тарифам.

В результате этого, а также уменьшения юридической силы МТТ, большое внимание будет уделено в определении новой тарифной структуры для транзитного движения ТРАСЕКА, и меньше, в предоставлении определения МТТ.

1.2.6. Усовершенствование доступа грузоотправителей к железнодорожной системе

В целях этого проекта термин «доступ» предполагает собой следующее:

- четкость и последовательность в стоимости услуг и тарифного регулирования;
- быстрый ответ на коммерческие запросы по тарифам;
- ясность для условий оплаты, жалоб и процедур компенсаций, касающихся тарифов и т.д.

Следует отметить, что влияние цен на железнодорожный грузопоток может быть ограничено, а другие факторы, влияющие на выбор пользователя, тоже должны быть учтены.

Этот под-компонент тесно связан с подкомпонентом Руководства Пользователя (ТЗ ссылка 4.1.4) и это взаимосвязь будет усилена.

Контакты с целевыми группами, будут поддерживаться посредством опроса грузоотправителей, для приобретения ответной реакции на отношения клиентов, жалобы, процедуры компенсации и т.д.

Также будет полезным проведение второго опроса для проверки воздействия новых тарифных структур и процедур.

Условия перевозки также отличаются от страны к стране и степень, в которой это влияет на доступ грузоотправителя к железным дорогам будет определена.

1.2.7. Усовершенствованные методологии по установлению железнодорожных тарифов

- Трактовка консультантов заключается в том, что Техническое Задание касательно 4.1.5 главным образом затрагивает тарифные структуры, в то время как ТЗ касательно 4.1.7 имеет отношение главным образом к ценообразованию в рамках данной тарифной структуры.
- При регулировании тарифов необходимы прочные знания в отношении реакции рынка на цены – по странам ТРАСЕКА,

другим конкурирующим железнодорожным коридорам и на рынке дорожных перевозок.

- Должно быть разработано руководящее указание по дисконтированию объемов, периодичности, запасной резервной мощности и сезонов.
- Будут предложены методы по извлечению и утилизации гибкости спроса. Также будет представлена сравнительная гибкость каких-либо других стран. Результат будет руководством по созданию тарифов на рынке железнодорожных транзитных перевозок.

1.2.8. Риски и предположения

В целом, Консультанты поддерживают концепцию 'сети коммуникаций и информации' ТРАСЕКА - Секретариат IGC – Региональные офисы – Национальные офисы – Министерства различных видов транспорта - Транспортные операторы и пользователи транспортных услуг - и будет использовать её в возможно большей степени, чтобы содействовать её более эффективному функционированию. Тем не менее, контрактные обязательства могут, иногда, приводить к необходимости использования других, дополнительных средств достижения прогресса работ в рамках проекта.

Согласно полученному подтверждению, риски и предположения, отмеченные в параграфе 3 Технического Задания, всё ещё сохраняют значительную актуальность для данного проекта.

В помещённой далее таблице (Таблица 1) приводятся данные в отношении основных и вспомогательных экспертов, принимающих участие в проекте.

Таблица 1: Список предлагаемых специалистов

Имя эксперта	Должность	Роль в проекте
Адриан Тайт	Директор проекта	Не ключевая
Дэвид Робертс	Постоянный менеджер проекта	Ключевая
Дуглас Разбаш	Экономист в области железной дороги	Ключевая
Ин Дженкинс	Экономист в области автодорог	Ключевая
Тэд Лэнг	Экономист в области судоходства	Ключевая
Джон Кроуфорд	Финансовый инспектор в области железной дороги	Не ключевая
Ин Смит	Экономист в области железной дороги	Не ключевая
Эбби Адами	Экономист в области железной дороги	Не ключевая
Анна Терентьева	специалист по вопросам железнодорожного транспорта	Не ключевая
Елена Стеббингс	Координатор проекта, специалист по вопросам судоходства	Не ключевая
Лес Чизман	Эксперт по дорожному транспорту	Не ключевая
Артур Шуф	специалист по вопросам морского транспорта	Не ключевая
Марина Паникит	специалист по вопросам морского транспорта	Не ключевая
Каас Ландзад	специалист по вопросам морского транспорта	Не ключевая
Первис Касимали	Специалист по созданию Руководства для пользователя	Не ключевая
Тони Бейли	Специалист в области дорожного транспорта	Не ключевая
Эмма Парсонс	Администратор проекта	Не ключевая
Ричард Леветт	Специалист в области обучения	Не ключевая

2. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА

2.1. Создание Рабочих Групп по тарифам и транзитным пошлинам (РГТПТ)

2.1.1. Рабочая Группа по дорожному транспорту

Организационный подход к работе над дорожно-транзитными пошлинами будет развит в каждой стране в сотрудничестве с местным Секретариатом ТРАСЕКА. Приоритет, прежде всего, будет отдан, установлению сети ключевого персонала (от правительственных организаций и дорожных пользователей), способных обеспечить проект необходимой информацией, а также содействием обзора проблем дорожного транзита и оценке приоритетов по политическим альтернативам.

Содействие ключевого персонала было бы выражено в подготовке предложений, для их дальнейшего обсуждения РГТПТ на региональном уровне по дорожному транспорту.

Списки дорожных разрешений, и транзитных пошлин будут составлены, для обеспечения основы выбора возможных вариантов. Для внесения ясности в вопросы, касательно пошлин на дорожный транзит, включая работу системы расходов на практике - идеи будут выявлены из большого числа заинтересованных лиц (включая ассоциации и участников по грузовым перевозкам и транспортировке).

Основываясь на обсуждениях в рамках РГТПТ и анализе собранной информации будет разработана и определена альтернативная политика транзитных пошлин.

Дальнейшее объяснение программы, относительно дорожных транспортных задач представлено ниже и в Приложении С.

Следующий период: 2-6 месяцы проекта

- Довести до конца результаты запроса Национальным Секретарям, относительно назначения главами транспортных организаций - контактных лиц проекта.
- Поддержка и помощь Национальным Секретарям в определении персонала в качестве назначенных представителей для работы по дорожным транзитным пошлинам особенно тех, (в рамках государственной и транспортной индустрии) кто принимает участие в получении необходимой информации
- Распределить информационную проформу вышеуказанным представителям по сбору информации
- Представить материал обсуждения для обзора предыдущей работы (основанный на обзоре, описанном в Приложении С)

- Обсудить будущую повестку встреч и представления вопросов РГТПТ (включая возможность лучшего способа в каждой стране разработки предложений для передачи на рассмотрение РГТПТ)
- Обзор развития групп назначенных представителей - определяющих проблемы и национальные приоритеты, и результаты по сбору информации.

Оставшаяся часть проекта: 7 - 24 месяц проекта

Обсуждение наиболее подходящих путей организации РГТПТ, по которым все ключевые заинтересованные лица могут быть вовлечены в обсуждения РГТПТ. Предложить план встречи и/или других рабочих мер в целях:

- Обсуждения и подтверждения полученных данных относительно перечня разрешений и транзитных пошлин,
- Обсуждения анализов консультантов касательно текущей ситуации и возможных вариантов по усовершенствованию.

2.1.2. Рабочая Группа по портам, железной дороге и судоходству

Основным средством для достижения гармонизации и упрощения железнодорожных тарифов, выдвигая концепции по рыночным ценообразованиям - будут периодические встречи, назначенные TRACECA РГТПТ по железной дороге, морским портам и судоходным компаниям, посредством которых предложенные изменения будут обсуждены и одобрены. Ожидается, что РГТПТ будет иметь достаточный статус, для принятия необходимых решений в выполнении данных рекомендаций. Дальнейшее объяснение программы относительно железнодорожных задач представлено ниже в Приложении В.

Следующий период: 2-6 месяцы проекта

- Довести до конца результаты запроса Национальным Секретарям, относительно назначения главами транспортных организаций - контактных лиц проекта.
- Поддержка Национальных Секретарей в учреждении местной сети по сбору и распространению информации
- Распределить информационную проформу представителям по сбору информации
- Завершение и распределение повестки по РГТПТ посредством Секретариата
- Назначение участников РГТПТ
- Проведение первой встречи в июне 2002 года.

Оставшаяся часть проекта: 7-24 месяц проекта

Как уже упоминалось, прогресс в процессе проведения работ зависит от проводимых встреч РГТПТ. Графики проведения встреч РГТПТ, которые приводятся далее, обуславливают процесс планирования реализации задач по тарифам на железных дорогах, в портах, а также тарифы судоходных компаний.

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

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

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

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

Дата	Представление документов	Необходимые решения	Семинар
Встреча 1 июнь 02 6 месяц проекта	Первоначальные данные по перевозкам, особенно транзитным, морским портам и судоходным компаниям; текущая тарифная политика; существующие тарифные структуры; достоинства и недостатки торговых балансов морских портов и судоходных линий; государственные мнения по политике ценообразования; а также мнения потребителей морских портов, администраций портовых и судоходных линий. Нерешенные проблемы будут решаться в соответствии с начальной работой в этой области	Меры по преодолению проблем, возникающих в течение первоначальной работы в этой области	Тарифы основанные на затратах морских портов и судоходных компаний; Портовые тарифы в других странах мира. Рыночное ценообразование
Встреча 2 октябрь 02 10 месяц проекта	Презентация предложенной тарифной структуры	Соглашение по предложенной структуре тарифов	Предложенная новая тарифная политика Факторы, влияющие на спрос грузового транзита: цена, время, уровень обслуживания
Встреча 3 февраль 03 14 месяц проекта	Обзор комментариев по предложенной тарифной структуре Обзор развития в осуществлении новых тарифов Руководство для пользователя на веб-сайте ТРАСЕКА Обзор информационных потоков	Решения по преодолению проблем при осуществлении	Рыночные нужды Регулирование цен и переговоры, по использованию новой тарифной структуры Совместное заседание с грузоотправителям и

Встреча 4 июнь 03 18 месяц проекта	Контрольный отчет, относительно эффективности новой тарифной структуры	Решения по преодолению нерешенных проблем и их осуществление Изменения по новым тарифным предложениям	Обзор развития
Встреча 5 октябрь 03 22 месяц проекта	Заключительный отчет по новым тарифам План заключительного отчета по проекту Руководство для Пользователя	Комментарии по отчетам Действия по поддержке Руководства для Пользователя	Действия необходимые в будущем: Определение будущих действий, необходимых для увеличения объемов транзита в страны ТРАСЕКА

2.2. Обзор предыдущей работы и рекомендации

2.2.1. Дорожный транспорт

Следующий период: **до 6 месяца проекта**

- Посредством обсуждений с национальными представителями и исследованием комментариев по обзору, описанному в Приложении С, утвердить главные общие дела относительно дорожных транзитных пошлин и национальных приоритетов
- Завершая обзор, принять во внимание мнения национальных представителей

2.2.2. Железнодорожный транспорт

Следующий период: **до 6 месяца проекта**

- Детальный обзор собранного материала - внесенного в таблицу Приложения В1;
- Комментарии и рекомендации, которые будут включены в рабочие документы каждой задачи;
- Длительный сбор и каталогизация информации на протяжении проекта;
- Представление TRACECA полной библиографии

Первоначальные результаты обзора предыдущих исследований в области **морского сектора** представлены в Приложениях D5 и D6.

2.3. Единая политика по дорожным транзитным расценкам

Следующий период: **2-6 месяцы проекта**

- Разработать вопросник по дорожным разрешениям и транзитным пошлинам для обеспечения приоритетной информации, требуемой для перечня пошлин и разрешений
- Распространить вопросники Национальным Секретарям (для их дальнейшего направления назначенным представителям)
- Разработать дорожный транспортный опрос операторов, по выяснению требований для разрешений, ясности в процедурах издания, и действующих транзитных пошлин, выплаченных для представительских транзитных поездок - операторами, основанными в каждой стране
- Распространить опрос операторов Национальным Секретарям (для их дальнейшего направления назначенным представителям дорожной транспортной индустрии)
- Контроль и развитие информационных данных

Оставшаяся часть проекта: Месяцы 7-24

- Мониторинг прогресса по сбору информации и сбор другой дополнительной необходимой информации для завершения инвентаризации сборов и разрешений
- Сбор информации необходимой для определения возможных необоснованных сборов и расчета убытков, которые имеются в настоящее время в каждой стране и мер, которые необходимо принять для их сокращения.
- Анализ экономических преимуществ возможных изменений и сравнение действующей практики с рекомендуемой схемой логически оправданных и справедливых транзитных дорожных сборов, которые могли бы быть введены на единой основе в каждом государстве.

2.4. Руководство для Пользователей

Будет разработано рекламное руководство, содержащее информацию о тарифах и транзитных сборах для потенциальных пользователей коридоров/сети ТРАСЕКА (экспедиторов, грузоотправителей, автотранспортных ассоциаций, операторов и т.д.) и стимулирующее большую прозрачность и последовательность действий между государственными транспортными организациями и провайдерами услуг (по всем видам транспорта). Руководство для пользователей будет издано в цифровом формате на английском и русском языках на сайте в Интернете совместно с проектом по гармонизации процедур пересечения границ.

Объем работ:

- Проект спецификаций содержания к месяцу 5
- Разработки структуры сайта в Интернете к месяцу 6
- Дизайн веб-страниц: месяцы 7-10
- Презентация сайта в Интернете Секретариату IGC и Национальным Секретарям: месяц 11
- Начало использования веб-сайта: месяц 12
- Перевод в ТРАСЕКА: месяц 18

2.5. Оценка системы МТТ и рекомендации по изменениям

Технический объем работ по железнодорожным компонентам проекта будет состоять из трех взаимосвязанных видов деятельности:

- Реформа тарифной структуры
- Усовершенствование торгового доступа
- Повышение чувствительности ценообразования к условиям рынка

Каждый компонент будет включать в себя этапы сбора информации и исследования; подготовку предложений по изменениям; презентацию и обучение в ходе работы. Все этапы работы предполагают участие местных экспертов и консультации с местными бенефициарами.

Следующий период: Месяцы 4-9

- Анализ тарифной политики Министерства транспорта и связи (1996) и СНГ (2001) и определение основы для действующей методологии образования тарифов.
- Посещение ОЕJD состоится в месяце 4.
- Посещение отдельных железных дорог и сбор финансовой и бухгалтерской информации.
- Проект документа по МТТ и т.д. к месяцу 5 для представления на встрече РГТПТ в июне.
- Будет дано общее описание альтернативных структур тарифов и представлено для обсуждения РГТПТ
- РГТПТ будут сделаны предложения по отдельным изменениям тарифных ставок, например транзитная перевозка контейнеров по единой тарифной ставке (упрощение). Предложения будут представлены Секретариатом IGC в соответствии с Протоколом от 14 и 15 февраля
- Будет проведен семинар по тарифам в связи с встречей РГТПТ. Будут приведены примеры тарифов на грузоперевозки, действующих в Европейском Союзе.

Оставшаяся часть проекта: Месяцы 10-24

- Вторая встреча РГТПТ: презентация и доработка предлагаемой структуры тарифов; принятие странами TRACEKA «сквозного» протокола – месяц 10.
- Семинар по ценообразованию и переговоры об использовании новой тарифной структуры
- Анализ эффекта пересмотренных коэффициентов (см.: протокол 14/15-2-2002)
- Мониторинговый отчет об эффекте новой тарифной структуры
- Финальный отчет по тарифной структуре

Результаты:

- Исследование - действующие структуры транзитных тарифов - месяц 5
- Исследование по альтернативным тарифным структурам – месяц 5
- Семинар – тарифы
- Предложения по отдельным изменениям тарифных ставок – месяц 6
- Презентация предлагаемой тарифной структуры – месяц 9
- Финальный отчет по тарифам – месяц 20

2.6. Улучшение торгового доступа к системе железнодорожного транспорта

Следующий период: **Месяцы 4-9**

- Предварительное исследование требований по торговому доступу и его реализация – для консультаций, доработки, утверждения и поддержки TRACECA на первой встрече РГТПТ.
- Работы по руководству для пользователей
- Продолжение анализа по торговому доступу; отчет о ходе работ – месяцы 7-9

Оставшаяся часть проекта: **Месяцы 10-24**

- На второй встрече РГТПТ будет представлен Отчет о ходе работ – месяц 10.
- На третьей встрече РГТПТ 3 будут представлены результаты исследования, включая проект плана действий для усовершенствования – месяц 14
- К РГТПТ 3, будут подготовлены секции Руководства для пользователей по железнодорожному транспорту (а также портам и морским и внутренним водным перевозкам) – и предоставлены для комментариев и утверждения.
- В связи с РГТПТ 3, предлагается провести занятие с экспедиторами по теме 'Потребности рынка'.
- План мероприятий по усовершенствованию торгового доступа будет подготовлен для дальнейшего принятия партнерами TRACECA - месяц 18
- Представление финального отчета по торговому доступу

Результаты:

- Обзор требований по торговому доступу - месяц 4
- Отчет о ходе работ по обзору торгового доступа – месяц 8
- Финальный отчет по торговому доступу – месяц 20
- Руководство для пользователей TRACECA – месяц 22

2.7. Усовершенствование методологии образования железнодорожных тарифов

Следующий период: **месяцы 4 - 9**

- Анализ информации, включая европейские данные; первоначальный анализ эластичности
- Рекомендации Секретариату IGC по информационным требованиям для мониторинга транспортных потоков.
- Предварительные прогнозы по железнодорожным услугам и перевозкам
- Сбор информации – расчет затрат по железнодорожному транзиту, затраты на взаимодействие между видами транспорта, финансовое

- положение и доходы железнодорожной сети стран ТРАСЕКА, процедуры ценообразования, текущее положение на рынке
- Идентификация факторов рынка, определяющих спрос

Оставшаяся часть проекта: Месяцы 10-24

- Расчет влияния факторов рынка на спрос
- Расчет эластичности спроса по железнодорожным перевозкам
- Распределение доходов между железными дорогами ТРАСЕКА - месяц 10
- Разработка новых процедур ценообразования с использованием новой тарифной структуры – месяц 12
- Влияние измененных коэффициентов (см.: протокол 14/15-2-2002); тщательный мониторинг влияния изменения цен - месяц 18
- Влияние рекомендуемой тарифной системы на спрос на железнодорожные перевозки – месяц 18
- Оценка пропускной способности железных дорог стран ТРАСЕКА для реализации рекомендуемых тарифов - месяц 18

Результаты:

- Отчет – Эластичность рынка Евро-Азиатского грузового транзита – месяц 8
- Материалы семинара – факторы, влияющие на спрос на грузовой транзит: цена, время, уровень обслуживания - месяц 10
- Новые процедуры ценообразования с использованием новой тарифной структуры - месяц 12.
- Материал для семинара - новые процедуры ценообразования - месяц 14
- Мониторинговый отчет по влиянию новых тарифов на транспортные потоки и т.д. - месяц 16.
- Расчет и доработка эластичности спроса по цене, времени и качеству обслуживания
- Анализ рынка и справочник по ценам - месяц 18

2.8. Анализ и рекомендации по тарифным ставкам на морские перевозки и портовым сборам

Для выполнения детальной работы по тарифам морские перевозки, основанным на расчете затрат, будет необходимо посетить порты Баку, Актау, Туркменбаши, Констанца, Варна, Украины (Ильичевск/Одесса), Потти и Батуми. Краткий визит в турецкие порты также будет необходим во время проекта.

Также будет необходимо посетить три основные судоходные линии:

- Каспийская Судоходная Компания (Баку);
- Судоходная линия Туркменистана (Туркменистан);
- Укрферриз (Украина).

Возможно, также будет необходимо установить контакты с брокерами, которые занимаются организацией перевозок для импортеров и экспортеров. Они часто фрахтуют суда российских судоходных линий, которые являются владельцами большинства судов, работающих в регионе.

Также будут сделаны краткие посещения судоходных линий в Болгарии, Румынии и Турции, чтобы заручиться их поддержкой в развитии перевозок по маршруту ТРАСЕКА, особенно по специальным (рекламным) тарифам; следует заметить, что судоходные линии этих стран работают в условиях более сильной конкуренции, и менее вероятно, что они будут подвержены влиянию ТРАСЕКА по сравнению с государственными линиями Азербайджана, Туркменистана и Украины.

Далее и в Приложении D приводится расписание мероприятий по морским перевозкам.

Фаза I: до апреля 2002 года

- Анализ имеющихся отчетов, оценка имеющихся данных, пробелов, которые необходимо заполнить, планирование работы, организация рабочих групп и местных представителей в странах ТРАСЕКА.
- Написание запросов информации для каждого из восьми портов и трех судоходных линий.

Фаза II: май-июнь, 2002 года

- Продолжение первоначального сбора данных, начатого в марте-апреле 2002 года.
- Работа на местах в ходе данной фазы будет в основном сконцентрирована на детальной работе с финансовыми департаментами портов и судоходных линий в целях разработки тарифов, основанных на расчете затрат.
- Будут проведены следующие встречи (включая РГТПТ):
 - государственные министерства/агентства, чтобы проинформировать их о целях и ходе проекта, заручиться их поддержкой, узнать их мнение и, по возможности, учесть их взгляды.
 - агентства, экспедиторские компании, импортеры и экспортеры, чтобы узнать их мнение о сильных и слабых сторонах маршрутов ТРАСЕКА, особенно услуг, предоставляемых портами и судоходными линиями.

- Далее будет проведен анализ данных; сделаны начальные выводы по предложениям относительно тарифов, основанных на учете затрат и возможных уровнях скидок в целях привлечения грузопотоков; будут также сделаны запросы для получения информации для заполнения выявленных пробелов.

Фаза III: август-октябрь, 2002 года

- Завершение подготовки предложений по тарифам.
- Заполнение информационных пробелов.
- Обсуждение (включая РГТПТ) первого варианта выводов по портам, судоходным линиям и государственным министерствам/агентствам: предложения по тарифам, основанным на учете затрат и возможным уровням скидок для привлечения грузопотоков.
- Получение реакции от пользователей портов.

Фаза IV: январь-март, 2003 года

- Продолжение обсуждения политических вопросов с правительствами
- Получение комментариев от организаций, устанавливающих тарифы, а также пользователей транспортных услуг.
- Работа с портами и судоходными линиями для реализации предложений.
- Доработки в соответствии с полученными комментариями.
- Рекомендации по сокращению тарифов посредством (i) сокращения затрат, (ii) повышения эффективности и (iii) использования других подходов.
- Сочетание рекомендаций по портовым и морским тарифам с предложениями по железнодорожному и автомобильному транспорту, в целях представления "сквозных" тарифных ставок.
- Доработка выводов и рекомендаций.
- Дальнейшие работы (дискуссии, реализация).

Фаза V: апрель-конец 2003 года

- Продолжение обсуждения политических вопросов с правительствами
- Продолжение работы с портами и судоходными компаниями по реализации
- Дальнейшие работы (исправления в соответствии с комментариями, дискуссии, проблемы реализации)
- Предварительные выводы и рекомендации
- Предварительный Финальный отчет, включающий в себя краткое изложение достигнутого прогресса/сложностей при реализации
- Финальный отчет, включающий в себя краткое изложение достигнутого прогресса и дополнительные вопросы
- Завершение отчета с учетом комментариев

1.5. ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ

Название проекта : Единая политика по транзитным расценкам и тарифам	Номер контракта : 01-0181	Страны: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Страница: 1 из 1
Период планирования: декабрь 2001г. - декабрь 2003г.	Подготовлен: апрель 2002 г.	Консультант ЕК: Скотт Вилсон Киркпатрик / Тебодин / Корпорэт Солушнз	
Результаты :	Согласованные объективные проверяемые индикаторы	Ограничения и предложения	
Анализ уже проведенной работы по практике образования тарифов в странах TRACECA. Транзитные сборы и Рабочие группы по тарифам (TFTWGs) авто, ж/д и морские перевозки. Анализ тарифов Министерства транспорта и связи и рекомендации по изменениям. Улучшение торгового доступа к ж/д системе. Усовершенствование методологий образования ж/д тарифов. Единая политика транзитных автодорожных сборов. Анализ и рекомендации по морским и портовым сборам. Региональное сотрудничество по образованию тарифов. Руководство для пользователей для транспортных операторов и коммерческих организаций. Обучение и развитие в области управления.	Оценка предыдущих исследований, заключений, выводов и предложений. Регулярные встречи TFTWGs, обсуждение обязанностей участников и программ встреч, согласование Протоколов. Предложение тарифной структуры. Подписание Протокола принятия тарифной структуры. Интервью с коммерческими компаниями, руководство для пользователей. Повышение информированности о затратах и понимании рынка, коммерчески-обоснованные тарифы, понимание и широкое использование методологии образ. тарифов на осн. учета затрат. Обзор по транспортным операторам и регулирующим организациям, определение разумного уровня транзитных сборов, предложение единой политики транзитных сборов, подписание Протокола по новой политике. Детальное изучение ставок и сборов, предложения по установке коммерчески рациональных тарифов. Регулярные встречи TFTWGs, с представителями всех 13 стран TRACECA, с целью гармонизации тарифов. Руководство для пользователей и механизмы для дальнейшего обновления. Обучение в процессе работы при тесном сотрудничестве с партнерами и через TFTWGs; понимание и принятие методологии образования тарифов на основе учета затрат и коммерческом обосновании	Наличие документов. Активное участие Национальных Секретарей. Активное сотрудничество с железной дорогой Активное сотрудничество с железной дорогой Сотрудничество с регулируемыми организациями и операторами при активном участии Национальных Секретарей. Наличие данных по затратам и тарифам морских перевозок и портов. Активное участие Национальных Секретарей и сотрудничество с ж/д, авто и морскими организациями. Тесное сотрудничество с партнерами.	

Форма 1.6. ПЛАН РАБОТ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД (Рабочая программа)

Страница: 1 из 1

Название проекта : Единая политика по транзитным расценкам и тарифам		Номер контракта: 01-0181		Страны: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Монголия, Румыния, Туркменистан, Турция, Украина, Узбекистан													
Период планирования: апрель 2002г. - октябрь 2002г.		Подготовлен: Апрель 2002г.		Консультант ЕК: Скотт Вилсон - Великобритания, Тебодин - Нидерланды, Корпорат Солушнз - Великобритания													
Цели проекта: 1) Достижение более прозрачной структуры тарифов и транзитных сборов. 2) Устранение юридически необоснованных, нематериальных барьеров для эффективной международной торговли и транспортных услуг в регионе TRACECA. 3) Сокращение транспортных издержек автоперевозчиков. 4) Усиление возможностей на местах для развития и реализации политики сборов и тарифов.																	
№	МЕРОПРИЯТИЯ	№ месяца по проекту.	ПЕРИОД						РЕСУРСЫ		ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ					
			2002г. (месяцы)						Консультант ЕК	Партнеры							
			Май	Июнь	Июль	Август	Сентябрь	Октябрь									
			5	6	7	8	9	10			Авиабилеты по региону TRACECA						
1	РАБОЧИЕ ГРУППЫ (TFTWG)		xx	xx	x	x	x	xx	xx	xx	xx	x	0.7	2.0	офисное оборудование отчеты по предыдущим исследованиям	24	
1.1	ж/д транспорт TFTWG			x					x							20	
1.2	морской транспорт TFTWG			x					x							24	
1.3	автомобильный TFTWG									x							
2	АНАЛИЗ ПРЕДЫДУЩЕЙ РАБОТЫ		xx	xx									0.5				
3	ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ ДОРОЖНЫМ СБОРАМ												2.5	5.0		16	
3.1	Консолидация данных по затратам/сборам		xx	xx	xx	xx	x	x	xx	x	x						
3.2	Идентификация разумного уровня сборов				x	xx	x	xx	x	xx							
3.3	Расчет текущих экономических убытков								x	x	x	x	xx				
3.4	Сравнение и рекомендации по предпочтительному варианту реформы																
4	ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ Ж/Д ТАРИФАМ												3.5	3.0		10	
4.1	Изучение системы Министерства транспорта и связи		xx	xx	x	x											
4.2	Улучшение торгового доступа к ж/д системе			x	x	xx	xx	x	x	xx	x	x	x				
4.3	Улучшение методологии грузовых тарифов			x	x	x	x	xx	xx	xx	x	xx	x				
5	АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО МОРСКИМ/ПОРТОВЫМ ТАРИФАМ												2.0	3.0		13	
5.1	Консолидация данных о затратах/тарифах		x	x	xx	xx	x	x	xx	xx	x	x					
5.2	Рекомендации по тарифной политике					x	xx	xx	xx	x	x	x	xx				
6	РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ			x	x	x	x	x	x	x	x	x	0.7	2.0			
7	ОТЧЕТЫ																
7.1	О ходе работ											x					
7.2	Предварительный финальный																
7.3	Финальный																
	Координация проекта		xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	xx	3
ИТОГО																	

ПРИЛОЖЕНИЕ А

ПРИЛОЖЕНИЕ А - МАКРОЭКОНОМИКА

Макроэкономические прогнозы по восьми странам ТРАСЕКА

Далее приводится краткое изложение последних (март 2002 года) независимых макроэкономических прогнозов по восьми странам ТРАСЕКА, группой аналитиков журнала "Экономист". Основные пункты, представляющие интерес:

1. На сегодняшний день наиболее сильная экономика в Казахстане. Однако, он по-прежнему значительно ориентируется на СНГ, и половина импорта приходится на Россию. Хотя 20% импорта идет из Европы, 95% международных торговых перевозок производится по железной дороге (в основном, российской).
2. Прогнозируется рост импортных тарифов, особенно в Казахстане и Туркменистане. Значительная часть грузов в этих странах привозится автомобильным транспортом через Турцию и Иран (через Бандар-Аббас).

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан	Грузия	Азербайджан	Армения	Кыргызстан	Таджикистан
ВВП, 2001, \$ млрд.	21,5	9,1	6,0	4,9	4,5	2,1	1,4	1,2
Рост ВВП (%)								
1999	2,7	4,1	16,0	3	7,4	3,3	3,6	4,5
2000	9,8	4,0	17,6	1,9	11,1	6	5	5
2001	12,2	4,5	20,5	3,5	9,5	9,6	5,3	5,7
Население (млн.)	15,0	25,4	5,3	5,0	8,1	3,1	4,9	6,3
Экспорт (млрд. долларов США) 2001	10,0	2,8	2,6	0,5	2,0	0,3	0,5	0,6
Импорт (млрд. долларов США) 2001	7,90	2,50	2,30	0,72	1,60	0,87	0,42	0,70
Основные виды экспорта (%)								
Нефть	53		30		84			
Газ			33					
Цветные металлы	13							
Хлопок		42	18					12
Зерно	6							
Кабельная продукция				38				
Металлопрокат				8				
Драгоценные и полудрагоценные металлы и камни						41		
Изделия металлургии							47	
Алюминий								50
Основные металлы и минералы						27		
Импорт 2000 (%)								

Станки и оборудование	30	50	60		31	13	27	
Продукты питания		16	15		19			
Нефть				19			22	
Минералы, драг./полудраг. металлы и камни						33		
Алюминий								21
Экспортирующие страны 2000 (%)								
Россия	20	17		21		15	13	30
страны СНГ	26							45
Украина			27					
Иран			14					
Турция			11	23				
Китай	7							
страны ЕС	23							43
Италия					43			
Бельгия						25		
Германия							29	
Импортирующие страны 2000 (%)								
Россия	49	16	11	14	21	15	24	
страны ЕС	20							12
Турция			17	16	11		5	
Украина		6	12					
Иран					6	9		
страны СНГ								83
Производство нефти (млн. тонн)	39,5	7,5	8,0	.	11,2	.	..	
Производство газа (млн. куб. м)	9,0	56,4	51,3	.	4,2	.	..	



ПРОГНОЗЫ (EIU)	(изменения в %)								
ВВП									
2001	12,2	4,5	20,5	3,5	9,5	9,6	5,3	10,0	
2002	6,5	2,5	18,0	5,0	6,5	5,0	4,0	7,0	
2003	6,8	3,0	13,0	6,0	7,0	5,5	4,0	8,0	
Экспорт товаров									
2001	10,0	-5,8	4,8	-2,0	2,0	11,3	-7,0	-19,2	
2002	10,1	-3,6	-10,3	10,0	2,0	7,2	3,2	9,4	
2003	12,3	4,5	-4,3	12,1	2,3	8,1	4,1	9,3	
Импорт товаров									
2001	7,9	3,7	35,8	6,1	1,6	-1,2	-16,3	-16,6	
2002	9,0	2,4	9,8	14,1	1,8	5,2	13,1	7,9	
2003	10,2	2,7	16,3	14,9	2,1	6,2	15,8	8,6	
Курс валюты к доллару США	147	421	5200	2,07	4800	555	48	2,39	
Валюта	тенге	сом	манат	лари	манат	драм	сом	s	

ПРИЛОЖЕНИЕ В

ПРИЛОЖЕНИЕ В - ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Начальная ситуация:

- 1 Обзор**
- 2 СНР и Рабочие группы**
- 3 МТТ и предлагаемые тарифы**
- 4 Возможность получения услуг для товаротправителей**
- 5 Понимание рыночных условий**
- 6 Эффективность проекта и связь с Секретариатом ТРАСЕКА**
- 7 Прагматизм**
- 8 Влияние – РГТТТ**
- 9 Ход работ**
- 10 Дополнительные меры**
- 11 Обзор исследований и материалов**
- 12 Инициативное письмо в Секретариат ТРАСЕКА**
- 13 Протоколы**
- 14 Контакты организаций железнодорожного транспорта**
- 15 Список представителей Рабочей группы на собрании 14-15 февраля**
- 16 Факторы, влияющие на выбор экспедиторского агентства**

Реализация и планирование

- 17 Программа работ и распределение задач**
- 18 CHR и Рабочие группы**
- 19 Оценка системы МТТ и рекомендации по введению изменений**
- 20 Улучшение возможностей получения доступа на рынок для товаропроизводителей на железные дороги ТРАСЕКА**
- 21 Объем работ**
- 22 Метод**
- 23 Улучшение методов установки тарифов**
- 24 Потенциальная конкуренция между видами транспорта и маршрутами**
- 25 Методы работы**

НАЧАЛЬНАЯ СИТУАЦИЯ

Обзор

Контекст

Программа TRACEKA предназначена для того, чтобы:-

- обеспечить альтернативы маршрутов для перевозки грузов, которые проходят через Россию;
- путем создания конкуренции между этими маршрутами снизить цены на перевозки и улучшить качество обслуживания ;
- обеспечить безопасность торговли для стран, через которые проходят эти маршруты.

Общие сдерживающие факторы, которые должны быть преодолены программой TRACEKA для достижения поставленных целей:-

- невыгодное географическое положение, приводящее к смене видов транспорта;
- прохождение маршрутов по территории ряда независимых государств;
- неодинаковое состояние экономических преобразований в этих странах ;

Общие цели Программы (TRACEKA)

Увеличить использование транспортного коридора

Цели проекта

Установить единую политику цен на транзитные перевозки и тарифы

Цели – уровень железнодорожных перевозок в общей системе перевозок

Создать новую структуру железнодорожных тарифов, процедур установки тарифов и улучшить услуги железнодорожных перевозок для товароотправителей

Результаты проекта

- Новая структура тарифов на транзитные перевозки по транспортному коридору TRACEKA.
- Рекомендации по улучшению условий использования железнодорожных перевозок товароотправителями
- Новые методы анализа рынка, единая система цен и тарифов.

Показатели выполнения, которые возможно подвергнуть проверке

Эффективность:

- Структура тарифов принята и функционирует
- Принятие кодекса практических мероприятий по улучшению услуг железнодорожных перевозок для товароотправителей
- Принятие методов анализа рынка и установки тарифов

Воздействие:

- Возрастание потребности в тарифах на транзитные перевозки – прибыль от тонн/км
- Повышение эффективности выполнения договоров (включая жалобы) – достижение согласованных сроков
- Рост прибыльности услуг

Примечание: Принять – значит, выполнить по форме Международного Протокола / утвердить государствами - членами Программы TRACEKA.

Предположения

Для улучшения ситуации предполагается выполнить следующее:-

- Принять многонациональный подход для решения спорных вопросов.
- Готовность минимально использовать неконкурентоспособные цены и услуги.
- Общее согласие по повышению эффективности и качества транспортных и сопутствующих услуг.

Меры по улучшению ситуации

- Осуществлять мероприятия через Рабочие Группы по Тарифам (РТГПТ)
- Упростить и создать единообразную структуру тарифов и выпустить Руководство для Пользователя
- Проводить обучение «на местах» для повышения знаний пользователей, позволяющих им сделать правильный выбор

1.1. Актуальность проекта

Следует задать вопрос, не изменилась ли геополитическая ситуация и контекст проекта, особенно за период с 11 сентября 2001; и существует ли все еще потребность в создании новых маршрутов, альтернативных тем, которые проходят по территории России. Далее мы рассмотрим вопросы, которые могут повлиять на контекст и общие цели проекта:

1.2 Стратегические факторы

Конечно, существует необходимость получения гарантии в том, что Россия не будет использовать преимущества своего потенциально монополистического положения, и климат отношений в настоящее время может быть более благоприятным для решения поставленных проектом задач. Более того, расширенный состав стран ЕС, Россия, страны Южной Азии и Закавказья способны в настоящее время осуществлять более тесное сотрудничество по политическим, стратегическим и экономическим вопросам, чем это рассматривалось на начальном этапе после советской эпохи.

1.3 Безопасность против коммерциализации

Однако вопрос безопасности торговых маршрутов для стран Центральной Азии сохраняет свою актуальность также потому, что регион со всех сторон окружен сушей, является нефтедобывающим и развивающимся. Вопрос, который продолжает волновать, заключается в поддержании транспортных маршрутов (суша - море - суша - море - суша), которые требуют больших затрат по сравнению с маршрутами, которые проходят через Россию на север или через Иран на юг. Снижение тарифов может быть целесообразным только на короткие периоды времени. Пока существуют объемы перевозок железнодорожным и морским транспортом в транспортном коридоре ТРАСЕКА, требуются небольшие инвестиции, аргумент снизить тарифы для того, чтобы привлечь или сохранить транспортные потоки, является достаточно веским. Однако в итоге, когда потребность в инвестициях осуществится, может быть выплачена страховая премия для страхования рисков товароотправителей, осуществляющих перевозки в Центральной Азии. В условиях «коммерциализации» нет уверенности в том, что государство будет «субсидировать» услуги транспортного коридора ТРАСЕКА. Однако существует полная уверенность в том, что частный сектор этого делать не будет.

1.4 Сотрудничать, чтобы конкурировать

Уместно отметить то, что Российские железнодорожные перевозчики сумели привлечь перевозчиков контейнерных грузов на маршрут, проходящий по северной территории Азии, предложив нереально низкие тарифы перевозок. Также иранский порт Бандар-Аббас открыл новый морской маршрут для перевозки контейнерных грузов, который оказался альтернативным маршрутом для контейнерных перевозчиков из Казахстана и Узбекистана, основным грузом которых является хлопок. Эта новость является как хорошей, так и плохой для грузовых перевозок ТРАСЕКА. Положительным здесь является то, что опыт ТРАСЕКА оказывает действие уже потому, что представляет конкурентоспособный маршрут. Отрицательный момент в том, что ТРАСЕКА

будет трудно конкурировать в эксплуатации данного маршрута, трудно будет обосновать своевременный возврат вложенных средств, а привлечь средства частного сектора еще более проблематично.

1.5 Эффективность

Согласно Техническому Заданию в работе проекта предусмотрены четыре компонента

1. Рабочие Группы
2. Реформа тарифов
3. Улучшение услуг перевозок грузов для товаротправителей
4. Условия рынка

Каждый из компонентов имеет подробное описание в приведенном Приложении. В данном разделе обсуждается то, насколько вероятным может быть достижение ожидаемых результатов проекта.

2 CHR и Рабочие Группы

Международное сотрудничество в области политики тарифов транзитных перевозок имеет свою историю, в результате чего было достигнуто общепринятое понимание того, что требуется многонациональный подход для решения данных вопросов.

Техническим Заданием проекта предлагаются Рабочие Группы двух уровней, а именно:

- Совет Руководителей Железнодорожных перевозок (CHR)
- Национальные Рабочие Группы по Тарифам на грузоперевозки

После написания ТЗ была создана специальная рабочая группа, чтобы заниматься тарифами на железнодорожные и морские грузоперевозки, деятельность которой в какой-то мере повлияла на требования, содержащиеся в ТЗ.

Во-первых, исчезла потребность в РГТПТ – в действительности эти группы выглядят неэффективными в условиях международного сотрудничества, так как могут усиливать свои национальные интересы, что может противоречить международным принципам сотрудничества.

Во-вторых, желательно, чтобы при участии CHR обсуждались те вопросы, которые противоречат со смежными железнодорожными перевозками в коридоре ТРАСЕКА – сроки их торжественного открытия оказались слишком оптимистичными по ТЗ. Это можно объяснить тем, что о проекте не было известно до апреля месяца, и поэтому потребуется оценить реакцию, которую вызовет проект.

В связи с этим лучше было бы объединить усилия в рамках деятельности специальной Рабочей Группы по Тарифам на железнодорожные, морские перевозки и экспедирование грузов, чтобы продолжить и усилить ее работу. Поэтому Протокол Баку продлил срок передачи на рассмотрение решения этой группы работать с проектом. Возможно, группа СГЖД будет сформирована в 2003 г.

3 МТТ и предлагаемые тарифы

В период написания ТЗ тарифы являлись единственным фактором, способным повлиять на пользователя транспортных услуг, потребность в конкурентоспособных и простых тарифах – инструмент в достижении целей проекта данного проекта.

С тех пор, как было составлено ТЗ Секретариат ТРАСЕКА особое внимание акцентировал на следующих вопросах:

- a) достижение соглашения по снижению тарифов на транзитные грузоперевозки путем уменьшения коэффициентов, применяемых Министерством Транспорта и Связи;
- b) получение скидок для организаций, и для транспорта, направляемого в Афганистан для проведения инженерно-строительных и восстановительных работ;
- c) с помощью проекта способствовать тому, чтобы у участников проекта возникала потребность в реформировании; и
- d) создание рабочей группы по тарифам.

Сложная ситуация в Афганистане дает возможность партнерам Программы ТРАСЕКА работать вместе, продвигать тарифную реформу. Необходимо принятие решений по а) возвращению к расчетам тарифов на «бесконечной» основе б) переходу от политики повышения прибыли за счет повышения тарифов на транзитные перевозки к политике внутреннего финансирования.

4 Возможность получения услуг для товаротправителей

Для достижения целей проекта по повышению тарифов на транзитные перевозки в транспортном коридоре, следует отметить то, что цена – это только один из факторов, которые оказывают влияние на пользователя транспортных услуг. При исследовании¹ факторов, влияющих на использование экспедиторских услуг, было выявлено, что 31% пользователей на первом месте ставят цену услуги, для 22% пользователей первоочередным является срок выполнения и 47% пользователей на первое место ставили другие факторы, включающие наличие надлежащей документации, информации и услуги для клиентов. Вторым компонентом раздела железнодорожных перевозок проекта

¹ ВСП Интернешнл – ноябрь, 1999 г.

будет обоснование потребности в улучшении услуг ТРАСЕКА для товароотправителей. Вопрос заключается в упрощении системы расчета тарифов и цены услуг, повышении качества ответа на запросы клиентов, улучшении работы с жалобами и процедурами получения компенсаций, ведении четкой документации по данному виду деятельности, соблюдении условий перевозки грузов и умения строить отношения с заказчиком услуг.

5 Понимание рыночных условий

Даже при улучшении качества обслуживания снижение тарифов может все же не иметь столь значительного влияния на отклонение в движении транспорта, как это можно было бы ожидать. Доля транспортных расходов по отношению к общему объему затрат на импорт/экспорт может иметь незначительные отклонения для конкурирующих маршрутов грузоперевозок. Если разница в стоимости перевозки контейнерного груза по установленному маршруту и новому маршруту составляет только \$300 – при условии, что груз оценен по стоимости €100,000 – соответствующая разница в стоимости услуг по сравниваемым маршрутам составляет 0.03%. Однако этого будет недостаточно, чтобы убедить рынок отреагировать на выбор альтернативных и возможно более рискованных услуг. Если стоимость груза оценена €3,000, тогда разница в стоимости услуг будет составлять 10%, что покажется достаточно убедительным для грузоотправителя, чтобы попробовать новые варианты. Знание этой разницы имеет важное значение для компании, предоставляющей услуги. В связи с этим потребуются улучшение знаний рынка для региона 'ТРАСЕКА'. Третьим компонентом раздела железнодорожных перевозок данного проекта является обеспечение железных дорог (портов, грузоотправителей) аналитической базой знаний, которая позволит определить реакцию рынка на изменение цены, срока и качества услуги.

6 Эффективность проекта и связь с Секретариатом ТРАСЕКА

Важно то, чтобы данный проект и другие проекты использовали как можно больше в работе созданные коммуникационные сети, чтобы утвердить эффективность работы и координировать все вопросы, относящиеся к транзитным перевозкам в рамках Программы ТРАСЕКА.

Однако актуальным является и то, чтобы организации-бенефициарии проекта – железные дороги, порты, организации-грузоотправители и дорожные управления участвовали в проекте с получением их полной поддержки и сотрудничества. В марте месяце Секретариат ТРАСЕКА инициировал проект путем подачи заявки в Национальные Секретариаты о предоставлении консультационной помощи организациям-бенефициариям на начальном этапе проекта и направил им Техническое Задание (копия письма дана в Приложении). Надеемся, что эта незначительная задержка в информировании бенефициариев не повлияет на ход работ по проекту. Через месяц был получен только один ответ. Ожидается более конкретный ответ по представленной информации по выполнению целей проекта в соответствие с поставленными сроками.

7 Прагматизм

Чтобы Проект смог внести важный вклад в деятельность по содействию изменениям и улучшениям, осуществлённым в странах ТРАСЕКА до настоящего времени и не задерживать процесс принятия решений, необходима корректировка в расстановке акцентов проекта, способная позволить ему

- a) дать толчок для введения изменений;
- b) быть прагматичным
- c) предоставить в короткий срок конкретные предложения

Для достижения этого потребуется соблюдать прагматизм, избегать академизма, излишней теоретической и аналитической работы – вот требования к информации и данным, охватывающим более 13 стран, что само собой решает этот вопрос. Члены ТРАСЕКА должны быть готовы к такому эксперименту, проводящемуся в течение короткого срока, конкретным предложением, с наблюдением за результатом их внедрения, не ожидая проведения мучительных анализов. Только таким образом могут быть достигнуты конкретные результаты.

8 Влияние - РГТТ

Специально созданная рабочая группа по тарифам работала в течение года с представителями организаций железной дороги, порта и товаротправителей. На собрании, состоявшемся в Баку 14 - 15 февраля, было принято решение об использовании до конца года коэффициентов по расчету тарифов. Группа одобрила проект и согласилась на создание рабочей группы руководителей высшего звена для проведения ценовой политики. Поступило и принято предложение о том, что данная группа будет уполномочена выполнять роль форума в ходе работ проекта. Был принят Протокол собрания, который демонстрирует поддержку со стороны бенефициария и готовность по введению необходимых изменений. Однако следует заметить то, что на этом этапе проекта на собрании в Баку участвовали только три железнодорожные компании, которые подписали протокол.

9 Ход работ

С того времени, как было написано ТЗ, произошли значительные сдвиги в работе Секретариата, что позволяет говорить о жизнеспособности результатов проекта. Деление по принятию роли, выполняемой ТРАСЕКА в целом, и потребность во внедрении данного проекта в частности, были также вызваны необходимостью в оказании гуманитарной помощи республике Афганистан. Собрание, проходившее в Ашхабаде 24 - 25 февраля, дало возможность ТРАСЕКА выполнять главную роль в координации региональной инициативы от транспортного сектора, создавая для проекта отличную платформу для старта. Протокол собрания в Ашхабаде дается в Приложении.

10 Дополнительные шаги

Потребуется сделать более серьезные шаги для обеспечения того, чтобы результаты проекта были приняты бенефициарием и соответственно внедрены. Это такие шаги, как:

- Протоколы – для принятия бенефициарием результатов проекта должны быть использованы международные протоколы
- Руководство по использованию – будет разработано и представлено в качестве методического материала по введению необходимых изменений
- Обучение - будет проведено обучение «на местах» с получением нового опыта и новых технологий
- Институциональное развитие - для стран ТРАСЕКА требуется обеспечение постоянных транспортных потоков, умение ориентироваться в рыночных ценах для наблюдения за происходящими изменениями. Должны быть сделаны серьезные шаги в этом направлении. Проект представит рекомендации по данному вопросу.

11 Обзор исследований и материалов

Ниже приводится таблица данных, собранных за первоначальный период проекта. Комментарии и рекомендации будут представлены в отдельных отчетах.

Наиболее важным исследованием было **Изучение железнодорожных тарифов и графиков движения, ТРАСЕКА, 1996-1998.**

Основные рекомендации таковы:

- Новая структура тарифов для замены имеющейся МТТ
- Независимый оператор (перевозок)
- Новый график движения транзитных поездов
- Была также составлена база данных по тарифам транзитных перевозок по коридору ТРАСЕКА

Достигнуто общее соглашение в отношении предложений, выдвинутых в рамках данного исследования. Однако они поступили на раннем этапе развития ТРАСЕКА. Через пять лет тарифы устарели, а также еще достаточно высоки. Подтверждается то, что тарифы на транзитные перевозки слишком завышены, маршруты перевозки контейнерных грузов почти не обновляются, несмотря на инвестиционную помощь TACIS.

Даны обзорные рекомендации по тарифам стоимости услуг – тарифы покрывали предельные затраты плюс. Недостаточно внимания было уделено рыночным ценам, не учитывался срок выполнения услуг и уровень качества услуг.

Приводилась достаточно оптимистическая рекомендация независимого оператора. Более реальной является возможность создания агентства комплексных услуг для клиентов железных дорог ТРАСЕКА.

Существует необходимость по разработке новых графиков движения - желательно подготовить расписания по осуществлению "сквозных" перевозок, но отсутствуют рекомендации по их поэтапному введению.

Другой отчет – **Развитие железнодорожных контейнерных перевозок Европа - Азия товарными вагонами (ESCAP UN 1999)** – показывает то, что железнодорожные перевозки ТРАСЕКА будут испытывать трудности предлагая цены, ниже тех, которые существуют для перевозок через Россию. Дается хорошее представление о рынке услуг на транзитные перевозки, тарифах и других сравниваемых данных.

Таблица материалов собранных в Баку – Март 2002						
Ссылка.	Заглавие	Бумажный вариант	Цифр. вариант	Англ.	Рус.	
1	ТЗ РГТТТ	1	1	1	1	
2	Гармонизация Процедур Пересечения Границ	1				
3	Техническое Предложение	1		1		
4	Таблица Контакттов Scott Wilson и членов ТРАСЕКА	1				
5	Список Представителей Рабочих Групп на заседании 14 февраля 2002 в Баку	1				
6	Протокол Рабочей Встречи, 14-15 февраля 2002 в Баку	1		1	1	
7	Контакты с Железными дорогами (19 марта 2002)	1	1	1		
8	Структура Организации /Межправительственной Объединенной комиссии для выполнения основного Соглашения	1				
9	Национальные Секретариаты МПК ТРАСЕКА 8/02/02	1				
10	"Грузы хлопка Ибраком" - статья из газеты	1				
11	Предварительные Решения и Рекомендации в повестке дня заседания Национальных Секретарей МПК ТРАСЕКА, Ашхабад, февраль 25-26, 2002	1				
12	Протокол Совещания МПК ТРАСЕКА, Встреча Национальных Секретарей (Рабочих Групп) ТРАСЕКА Ашхабад, 25-26 февраль 2002					
13	Основное Многостороннее Соглашение по Международным Перевозкам для Развития коридора Европа-Кавказ-Азия	1		1		
14	Отчет по заседанию Национальной Комиссии ТРАСЕКА, Май 7, 2001, Ташкент					
15	Слайды UPTFT					
16	Формат Начального Отчета					
17	Общая информация	1				1
18	Обзор транспортного сектора - Армения			1		
19	Обзор транспортного сектора - Азербайджан	1		1		
20	Обзор транспортного сектора – Грузия	1		1		
21	Казахстан	1				1
22	Кыргызстан	1				1
23	Румыния	1		1		
24	Обзор транспортного сектора - Узбекистан	1				1
25	Материалы 10 Конференции Железнодорожных Администраций по Тарифам - стороны Тарифного Соглашения, Грузия, 31/10 - 2/11 2001					
26	Основные факторы, влияющие на конкурентоспособность - Презентация в Ашхабаде					
27	IRU – Препятствия для Автотранспорта в странах СНГ	1				1
28	ЕС - ТРАСЕКА					
29	Порт Баку					
30	Группа Компаний Sener Arda					
31	ТРАСЕКА - Гармонизация Процедур Пересечения Границ отчет о визитах Кыргызстан, 21-22 /11/2001					
32	Рекомендации Консультантов ЕС по поправкам к протоколу					

12 Письмо о начале проекта в Секретариаты TRACEKA

Письмо было направлено Национальным Секретарям TRACEKA (данные приводятся далее). Данная процедура позволила объявить о формальном начале проекта железнодорожным организациям - бенефициарам, а также обеспечить сотрудничество и поддержку с их стороны.

Национальным Секретарям TRACEKA года, Баку	18 февраля 2002
Уважаемые коллеги,	
TRACEKA – Единая политика по транзитам пошлинам и тарифам	
Сообщаем Вам о начале реализации проекта TRACEKA «Единая политика по транзитным пошлинам и тарифам». Были бы очень благодарны, если бы Вы уведомили руководителей соответствующих организаций о том, что:	
<ol style="list-style-type: none">1. проект вступил в действие2. организации являются бенефициариями проекта3. необходимо выделить компетентного специалиста, который бы координировал участие соответствующей организации в проекте4. обеспечить специалистам возможность сотрудничать в проекте и посещать встречи с международными консультантами.	
В случае, если у Вас нет нашего Технического задания, мы с удовольствием приложим файлы, как на английском, так и на русском языках. Имеется также краткий обзор проекта на веб-сайте TRACEKA на английском языке. Предлагаем приложить к Вашему сообщению о проекте Техническое Задание. Было бы целесообразно встретиться с главами соответствующих организаций.	
Партнерами данного проекта являются организации, ответственные за проведение тарифной политики при транзитных перевозках (железные и автомобильные дороги, морские порты, морские администрации, судоходные компании).	
С уважением,	
Генеральный Секретарь TRACEKA Звиад Кватчантирадзе	Менеджер проекта Скотт Вилсон

13 Протоколы

Как отмечалось выше, Секретариат IGC осуществлял активную деятельность по продвижению реформы тарифов и по изменению принятых ставок посредством введения системы скидок. Протоколы, которые были включены в данное Приложение, показывают, чего удалось достичь, а также какие вопросы нуждаются в мониторинге при посредстве официальных представителей ТРАСЕКА при поддержке данного проекта.

Бакинский Протокол от 14 - 15 февраля заложил основу процесса, в частности в нём отмечалось

“Создать рабочую Группу с целью выработки координированной тарифной политики на железных дорогах, в морских портах и судоходных компаниях в Европе - на Кавказе - в Азии в рамках транспортного коридора “ТРАСЕКА”, при участии консультантов проекта ТРАСЕКА “Единая политика по транзитным расценкам и тарифам”.

Следующий далее параграф не вошёл в основную часть протокола, но добавлен впоследствии

“Согласиться с предложением Консультантов о создании Рабочей Группы, при условии, что все соответствующие затраты будут компенсироваться за счёт бюджета соответствующего Проекта”.

Это позволяет обеспечить участие проекта в деятельности рабочей группы.

В рамках Ашхабадского Протокола от 25 - 26 февраля приводятся соответствующие положения относительно грузопотока в направлении Афганистана, а также другие положения по транзитному грузопотоку, которые имеют значительную важность для проекта. Помимо прочего, в нём демонстрируется твёрдая поддержка работам по ТРАСЕКА, от чего зависит успех проекта.

13.1 Протокол рабочей встречи экспертов по тарифной политике (железные дороги, морские порты и судоходные компании)

Баку 14-15 февраля 2002 г.

Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА

Полномочные представители ЖДА Азербайджана, Грузии, Узбекистана; Азербайджанского Государственного Каспийского Морского Пароходства; Судоходной Компании «УКРФЕРРИ»; Морских торговых портов Актау, Баку, Батуми; а также руководители и эксперты ПС МПК ТРАСЕКА (список прилагается), собравшиеся по инициативе Генерального Секретаря МПК ТРАСЕКА 14-15 февраля 2002 года в г. Баку, в соответствии с решениями, указанными в Заключительных Резолюциях Внеочередного заседания МПК ТРАСЕКА (г. Тбилиси, 12 декабря 2001 г.), с целью повышения

конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА», обсудив вопросы координации тарифной политики железнодорожного и морского транспорта согласно повестки дня (прилагается),

ПРИНЯЛИ СЛЕДУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ:

1. Активизировать совместную работу по реализации «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте в коридоре Европа-Кавказ-Азия»;
2. Создать Рабочую группу по выработке координированной тарифной политики железных дорог, морских портов и судоходных компаний в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА», с участием консультантов проекта ТРАСЕКА «Единая политика транзитных пошлин и тарифов»;

По железным дорогам:

3. С 01.03.2002 г. по 31.12.2002 г. ставки за транзитные перевозки грузов в контейнерах, указанных в ст. 3.3, гл. 3. ТП ЖД государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2002-й фрахтовый год, через порты Батуми, Потти, Баку, Актау, Туркменбаши и в обратном направлении, определить по ставкам ТП ЖД государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2002-й фрахтовый год с дополнительным применением «Коэффициентов ТРАСЕКА»:

- ООО «Грузинская Железная Дорога» - 0,5
- Азербайджанская Государственная Железная Дорога – 0,5
- ГАЖК «Узбекистон Темир Йуллари» - 0,9

4. Принять к сведению информацию, согласно которой по 31.12.2002 г. ставки за транзитные перевозки грузов в контейнерах, указанных в ст. 3.3, гл. 3. ТП ЖД государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2002-й фрахтовый год, через порты Батуми, Потти, Баку, Актау, Туркменбаши и в обратном направлении, по РГП «Казахстан темир жолы», Таджикской Железной Дороге и «Укрзализныце» определены по ставкам ТП ЖД государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2002-й фрахтовый год, также с дополнительным применением «Коэффициентов ТРАСЕКА» соответственно:

- РГП «Казахстан Темир Жолы» по направлениям:
 - Порт Актау - ст. Дружба - 0,5
 - Порт Актау - ст. Бейнеу - 0,7
 - Порт Актау - ст. Ченгельды - 0,7

(Основание: Письмо руководства РГП «Казахстан Темир Жолы» № ЦАМК-18/1017 от 11.02.02. Копия прилагается)

- Таджикская Железная Дорога – 0,8;
(Основание: Сообщение Национального секретаря МПК ТРАСЕКА в Таджикистане и письмо Руководства ТЖД. Копия прилагается)

- «Укрзализныця» - 0,61 (с корректировкой в течение года);
(Основание: Протокол согласования сквозных ставок, от 11.01.02. Копия прилагается)

5. ООО «Грузинская Железная Дорога»

С 01.03.2002г. до 31.12.2002 г. отменить дополнительный повышающий коэффициент направления - 1,2 на транзитные перевозки грузов в контейнерах (указанных ст. 3.3, гл. 3 ТП СНГ на 2002 г.) с участием паромных переправ и судоходных компаний на Каспийском море;

6. ГЖДТ «Туркмендемирёллари»-

Принять к сведению, что с 01.03.2002 г. – 31.12.2002 г. к ставкам за транзитные перевозки грузов в контейнерах, указанных в ст. 3.3, гл. 3. ТП ЖД государств-участников СНГ на перевозки грузов в международном сообщении на 2002-й фрахтовый год, через порты Баку и Туркменбаши и в обратном направлении повышающий коэффициент 1,2 не применяется (Основание: Письмо Начальника ГЖДТ «Туркмендемирёллари» № 75/Н-Ф от 08.02.2002 г. Копия прилагается);

По морским портам:

7. С 01.03.2002 г. по 31.12.2002 г. применять следующие скидки:

ММТП Баку-

К тарифам за грузовые работы на транзитные грузы в контейнерах (20 и 40 футовых) следующих в Афганистан – 20 %;

МТП Батуми-

К тарифам за грузовые работы на транзитные грузы в контейнерах (20 и 40 футовых) следующих в Афганистан – 20 %;

Предоставляемые скидки за дисбурсментские счета должна быть также учтены в чартер-партии между судовладельцем и фрахтователем судна;

РГП Актауский МТП-

Принять к сведению, что предоставление скидок на портовые сборы и тарифы на перевалку транзитных грузов, следующих в Афганистан будет осуществлено в установленном в Республике Казахстан порядке;

По судоходным компаниям:**8. АзГКМП**

С 01.03.2002 г. по 31.12.2002 г. за перевозку порожних вагонов, задействованных при перевозках гуманитарных грузов и строительных материалов для Афганистана применять к действующему тарифу скидку - 50 %;

СК «Укрферри»-

С 01.03.2002 г. по 31.12.2002 г. за перевозку гуманитарных грузов и строительных материалов для Афганистана применять к действующему тарифу скидку - 30 %;

Рекомендовать МПК ТРАСЕКА, с целью сохранения конкурентоспособного уровня тарифов на паромной переправе Варна-Ильичевск-Поти/Батуми, обратиться к правительствам Болгарии, Украины и Грузии с предложением продлить срок действия режима освобождения железнодорожных паромов от оплаты портовых сборов.

9. Принять к сведению, что на поступившее письмо руководства ООО «Грузинская Железная Дорога» (№ Н-139 от 23.01.2002 г. Копия прилагается) представителями Азербайджанкой Государственной Железной Дороги и ГАЖК «Узбекистон Темир Йуллари» дано разъяснение, что вопрос о применении повышающих коэффициентов урегулирован;

10. Просить МПК ТРАСЕКА ускорить рассмотрение вопроса о применении нулевой ставки НДС на международные железнодорожные перевозки по коридору ТРАСЕКА.

11. Просить МПК ТРАСЕКА, информации о грузопотоках в странах ТРАСЕКА, представленные от администраций железных дорог, морских портов и судоходных компаний, с соответствующим анализом периодически распространять через Национальные Секретариаты ТРАСЕКА для их последующего изучения.

Настоящий протокол представляется МПК ТРАСЕКА и другим заинтересованным организациям.

За Азербайджанскую Государственную Железную Дорогу
За ООО «Грузинская Железная Дорога»
За ГАЖК «Узбекистон Темир Йуллари»
За Азербайджанское Государственное Каспийское Морское Пароходство
За СК «Укрферри»
За РГП Актауский МТП
За ММТП Баку
За МТП Батуми

Замечание по пункту 2

Соглашается с предложением Консультантов, относительно установления Рабочей Группы с установленными сроками деятельности, при условии, что все необходимые расходы будут оплачены бюджетом соответствующего проекта.

Майорова Л. Н.

13.2 Пересмотренный протокол, Ашхабад, от 24/25-февраля 2002 года

Официальный документ WG/01/02

Издан 26/02/02

Оригинал: рус. /англ. версии

Межправительственная Комиссия “Трасека”
Заседание Национальных Секретарей
(Рабочая группа)

Ашхабад , 25-26 февраля, 2002 года

Рекомендации и решения

В Заседании Национальных секретарей (Рабочей Группы) МПК ТРАСЕКА, состоявшейся в г. Ашхабад 25-26 февраля 2002 г., по приглашению и с согласия Правительства Туркменистана присутствовали представители всех стран-участниц «Основного Соглашения», за исключением представителя Республики Молдова.

В заседании приняли участие Председатель МПК ТРАСЕКА, Министр Транспорта и Коммуникаций Грузии М. АДЕИШВИЛИ, который председательствовал на заседаниях; представители Европейской Комиссии П. БОРТГОЛЦ; Д. ГВИАДЕР; Д. СТРООБАНТС, которые сопредседательствовали на заседаниях. На заседаниях сопредседательствовал также Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА, Посол З. КВАЧАНТИРАДЗЕ

Заседание открыл и к участникам с приветственной речью от имени правительства Туркменистана обратился член Кабинета Министров Туркменистана, Начальник Управления «Туркмендемирёллары» Б. Сарджаев.

На Заседание, в качестве гостей были приглашены также руководители / представители дипломатических миссий Великобритании, Германии, Румынии, США, аккредитованные в Ашхабаде и представители Объединенного центра МТС при ООН по чрезвычайной ситуации в регионе Афганистана и Офиса ООН по координации гуманитарной помощи.

Участники Заседания обсудили вопросы в соответствии с прилагаемой повесткой дня

Список участников прилагается. (Приложение 2).

По итогам Заседания были вынесены следующие рекомендации и решения:

Транспортировка гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.

- **Участники заседания** считают, что в условиях увеличения объёмов гуманитарной помощи для Афганистана со стороны мирового сообщества перед странами-участницами коридора ТРАСЕКА ставится задача создания наиболее благоприятных условий для более активного и высокоэффективного использования коридора Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА» в доставках гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан, причем Национальным Комиссиям следует приложить все усилия для того, чтобы выполнить конкретные задачи с целью окончательного согласования неразрешенных вопросов на очередной конференции МПК ТРАСЕКА в г. Ташкент

С этой целью:

- **Принять к сведению** достигнутые в ходе рабочих встреч положительные результаты и договоренности между некоторыми транспортными предприятиями (железные дороги, морские порты, судоходные компаний) в странах ТРАСЕКА под эгидой ПС МПК ТРАСЕКА с целью создания наиболее благоприятных условий для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан и отметить необходимость продолжения работы по выявлению дополнительных резервов в странах ТРАСЕКА по созданию такого рода условий;

- **Национальным секретарям** МПК ТРАСЕКА проводить систематическую работу, включая организацию внутри Национальных Комиссий/Секретариатов системы регистраций и мониторинга транзитных перевозок гуманитарных грузов и строительных материалов, следующих в Афганистан.

- **Рекомендовать** Главам Национальных Делегаций МПК ТРАСЕКА (Председателям Национальных Комиссий ТРАСЕКА) на правительственном уровне способствовать организации регистрации и мониторинга перевозок гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан с целью создания условий сохранности и безопасности во время их транспортировки.

- **Считать целесообразным** рассмотреть рекомендации для облегчения условий выдачи виз в странах ТРАСЕКА, для лиц, занятых в процессах грузоперевозок гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан в контексте рекомендаций и решений по т.н. вопросу «Виза ТРАСЕКА»

- **Продолжить** сотрудничество с задействованными организациями, с целью привлечения гуманитарных грузопотоков в направлении Афганистана и подготовить соответствующую информацию о проделанной в странах ТРАСЕКА и в ПС работе к очередной конференции МПК в г. Ташкенте.

- **Просить группу экспертов** ПС МПК TRACEKA и консультантов текущих проектов TRACEKA разработать и подготовить предложения по созданию гибких и конкурентоспособных условий для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан с использованием автомобильного (комбинированного) транспорта и представить их на рассмотрение Сторон не позднее 1-го апреля 2002 г.

- **Принять к исполнению** обязательную презентацию инициативы МПК TRACEKA по Афганистану, включая «Коэффициенты TRACEKA», в течение марта-апреля 2002 г., на основании презентаций, проделанной в ходе настоящего Заседания, на всевозможных уровнях в сторонах, с привлечением широкого круга представителей правительств, ведомств, международных правительственных и неправительственных организаций, дипломатических миссий, транспортных предприятий. Информировать ПС МПК TRACEKA о проделанной работе в данном направлении не реже одного раза в неделю.

- **Рассмотреть** дополнительно, предложения Национального секретаря Турции по обсуждаемому вопросу (Прилагается) и сообщить в ПС МПК TRACEKA о результатах рассмотрения этих предложений в Сторонах не позднее 1-го апреля 2002 г.

“КОЭФФИЦИЕНТ TRACEKA”

- **Принять к сведению** достигнутые в ходе рабочих встреч положительные результаты и договоренности между некоторыми транспортными предприятиями (железные дороги, морские порты, судоходные компании) в странах TRACEKA под эгидой ПС МПК TRACEKA с целью координации тарифной политики в перевозках контейнеров и соответствующий анализ, подготовленный группой экспертов ПС МПК. С этой целью Национальным Секретарям МПК TRACEKA проводить систематический мониторинг выполнения положений Протокола Рабочего совещания полномочных представителей (экспертов по вопросам тарифной политики) железных дорог, морских портов и судоходных компаний транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «TRACEKA» и об итогах информировать НК и ПС МПК TRACEKA письменно, не реже одного раза в месяц.

“ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ ТРАСЕКА”

- **Просить группу экспертов** ПС МПК ТРАСЕКА и консультантов текущих проектов ТРАСЕКА, не позднее 1-го апреля 2002 г., на основании собранных данных и предложений подготовить проектное описание для дальнейшего создания соответствующего технического задания для проекта под условным названием «Единая информационная система стран ТРАСЕКА» с включением в него специального раздела для поддержания и логистического обеспечения единой системы т.н. «Горячей линии ТРАСЕКА». Подготовленный документ представить МПК ТРАСЕКА в качестве рекомендации для его дальнейшего принятия, в качестве приоритетного проекта для незамедлительного финансирования.

“ВИЗА ТРАСЕКА ”

- **ПС МПК ТРАСЕКА** в кратчайшие сроки в соответствии с п.4 ст.9 и ст.11, «Основного Соглашения» подготовить проект Протокола для подписания на очередной Конференции МПК ТРАСЕКА в г. Ташкенте:

«О внесении дополнений к «Основному Соглашению» и принятию технического приложения к нему» с учетом:

- подписания Главами национальных делегаций технического приложения к «Основному Соглашению» «О процедурах при осуществлении международного таможенного транзита по коридору ТРАСЕКА при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС»
- внесения дополнительных пунктов к Примечанию 2, «Технического приложения к основному Соглашению по международному железнодорожному транспорту», в котором должны быть учтены следующие дополнения:
- применять нулевую ставку налога на добавленную стоимость за услуги на железнодорожном транспорте по обслуживанию перевозок в международных и транзитных железнодорожных сообщениях, включая услуги по транспортировке, экспедированию, погрузке/разгрузке и хранению.
- в течение трех лет, со дня введения в силу данного дополнения к техническому приложению не применять практику гарантийных и залоговых таможенных депозитов на гуманитарные грузы и строительные материалы, следующие в международном транзитном режиме железнодорожным транспортом в Афганистан.

- в течение трех лет, со дня введения в силу данного дополнения к техническому приложению выдавать бесплатно и в упрощенном режиме одно- и двухразовые визовые разрешения на въезд представителям юридических лиц (грузовладельцам, операторам и экспедиторским компаниям, официально участвующим в процессах перевозок гуманитарных грузов) и физическим лицам (машинистам-механикам рефрижераторных секций, проводникам, водителям автомашин), непосредственно сопровождающих гуманитарные грузы и транспортируемые строительные материалы, следующие в Афганистан.
- **Принять к сведению**, что все подготовленные ПС МПК ТРАСЕКА проекты документов Ташкентской конференции МПК ТРАСЕКА будут согласованы на национальном уровне, в соответствии с действующими в Сторонах процедурами и об итогах согласования должно быть незамедлительно сообщено в ПС МПК ТРАСЕКА, не позднее 15 апреля 2002 г.
- **Участники заседания** выразили благодарность Правительству Туркменистана за содействие в организации мероприятия и оказанную гостеприимность и радушие и единодушно просили Председателя МПК и Генерального секретаря от имени представителей Сторон - участников заседания обратиться к руководству Туркменистана с просьбой ускорить рассмотрение возможности присоединения Туркменистана к «Основному Соглашению».
- Настоящие рекомендации и решения были приняты на основе консенсуса всех Сторон.

З. КВАТЧАНТИРАДЗЕ

Генеральный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА

14 Контакты на железных дорогах

Далее приводится список контактов на железных дорогах (из базы данных с контактами по Проекту). Тем не менее, нельзя утверждать, что данные контакты соответствуют потребностям проекта.

К Бакинскому Протоколу прилагается список делегатов и сторон, подписавших протокол. Данные специалисты будут являться частью предлагаемой рабочей группы. Тем не менее, следует отметить, что представлены только железные дороги Азербайджана, Грузии и Узбекистана.

Чрезвычайно важно, чтобы специалисты ТРАСЕКА сохраняли активность в ходе обеспечения поддержки со стороны бенефициаров данного проекта.

БАЗА КОНТАКТОВ В УПРАВЛЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

<i>СТРАНА</i>	<i>НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ</i>	<i>ДОЛЖНОСТЬ</i>	<i>ИМЯ</i>	<i>КОНТАКТЫ</i>
Азербайджан	Государственное управление железной дороги Азербайджана	Начальник Отдела тарифов и перевозок ГУЖД Азербайджана	А. Н. Аскеров	Тел. ++994 12 994700
	Государственное управление железной дороги Азербайджана	Заместитель Начальника Отдела тарифов и перевозок ГУЖД Азербайджана	И. А. Гусейнов	Тел. ++994 12 933497 Факс: ++994 12 994351
Армения				
Болгария				
Грузия	Государственное управление железной дороги Грузии	Зам. Генерального Директора по экономике	Р. Л. Митаишвили	Факс: ++995 32 940935
	Государственное управление железной дороги Грузии	Начальник Отдела TIR	Т. Ш. Горшков	Тел.: ++995 32 960398 Моб. ++995 77 507905
	Государственное управление железной дороги Грузии	Руководитель Транспортной Администрации Батуми	Н. М. Варшанидзе	Тел.: 899504689 (888222) 75524 Батуми
	Государственное управление железной дороги Грузии	Руководитель Экономической службы	Т. Ш. Цхелашвили	Тел./Факс: ++995 32 956319 Email: qrtamaz@access.sanet.ge
Казахстан				
Киргизстан				
Молдова	Главное таможенное управление	Специалист по финансовым вопросам железной дороги	А. Стратан	Тел.: ++549460
	Корпорэт Солушнз	Специалист по финансовым вопросам железной дороги	А. Терентьева	Тел.: ++994 502103501
Румыния				
Таджикистан				



Турция				
Туркменистан	Управление железной дороги	Руководитель Управления железной дороги Туркменистана	Б. Фарджаев	Тел. ++99312355545 Факс: ++99312510632
Украина				
Узбекистан	Государственное управление железной дороги Узбекистана	Директор Государственной акционерной железнодорожной компании	Л. Н. Майорова	Тел.: ++998 711388725
	Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AirCUZ)	Руководитель группы специалистов по железнодорожному транспорту	Д. Каланова	

15 Список представителей: Встреча Рабочей группы: 14 - 15 февраля

Имя:	Должность:	Контактная информация:
РАГИМОВ А. М.	Заместитель Руководителя Службы флота Каспийского пароходства (Азербайджан)	Тел.: ++994 12 935350 Факс: ++994 12 935339 Моб.: ++994 50 3201718
СУДЖАДИНОВА С. И.	Менеджер “Предприятия Батуми Лтд” (Грузия)	Тел./факс: ++995 22276957 Моб.: ++995 99557655
НИНИДЗЕ Д. Ш.	Генеральный Директор Батумского морского порта (Грузия)	Тел.: ++995 222 76261 Факс: ++995 222 72604 Моб.: ++995 77 740110
НАКАШИДЗЕ Р. Д.	Директор по финансово-коммерческой деятельности Батумского морского порта (Грузия)	Тел./факс: ++995 222 76256 Моб.: ++995 77 407036
КАСИМОВА Р.А.	Директор Производственно-экономической ассоциации (ПЭА) Порта Баку (Азербайджан)	Тел.: ++994 12 935926 Email: Port@sea.baku.az
АЛИЕВ Е.А.	Руководитель коммерческого департамента Порта Баку (Азербайджан)	Тел.: ++994 12 933104 Моб.: ++994 50 2229200
КУТПАНБАЕВ Д.Б.	Начальник Отдела маркетинга Порта Актау (Казахстан)	Тел./факс: +73292445127 Моб.: +73007447469 Email: aktaukzport@mail.ru
АСКЕРОВ А. Н.	Начальник Отдела тарифов и перевозок ГУЖД (Азербайджан)	Тел.: ++994 12 994700
ГУСЕЙНОВ И.А.	Заместитель начальника Отдела тарифов и перевозок ГУЖД (Азербайджан)	Тел.: ++ 99 12 933497 Факс: ++99 12 994351
МИТАЙШВИЛИ Р.Л.	Зам. Генерального Директора по экономике ГУЖД (Грузия)	Факс: ++994 12 940935
ЦИХЕЛАШВИЛИ Т. Ш.	Руководитель Экономической службы ГУЖД (Грузия)	Тел./Факс: ++995 32 956319 Email: grwtamaz@access.sanet.ge
ГОРШКОВ Т.Ш.	Государственное управление железной дороги (Грузия)	Тел.: ++995 32 960368 Моб.: ++995 77 507905
ВАРШАНИДЗЕ Н. М.	Руководитель Транспортной Администрации Батуми ГУЖД (Грузия)	Тел.: 8 99 504 689 (888222) 7 55 24 Батуми
ЧЕРНИЕВСКИЙ В.В.	Коммерческий Директор судоходной компании «УКРФЕРРИ» (Украина)	Тел.: (0482) 344059, 347663 Факс: (0482) 348297 Email: yvc@ukrferry.com
МАЙОРОВА Л.Н.	Директор Государственной акционерной железнодорожной компании Экономическая администрация “Uzbekiston Temir Yullary” (Узбекистан)	Тел.: ++998 71 1388725

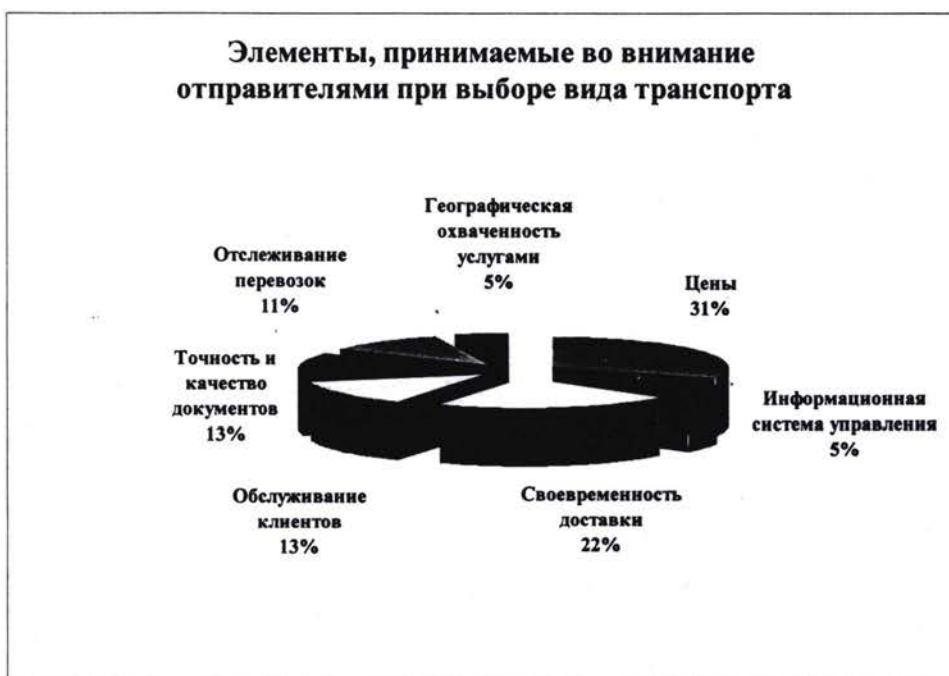
16 Факторы, оказывающие влияние на выбор грузоперевозчика

Три основных элемента традиционно составляют модель, которая привлекает или не привлекает клиента.

В это число входят:

- стоимость/тарифы
- время перевозки
- уровень качества услуг.

Ниже приведена диаграмма, которая представляет собой результат исследования американских перевозчиков и точно отражает степень важности каждого из вышеупомянутых элементов для тех субъектов транспортного рынка, которые выбирают между видами транспорта.



Понимание данных элементов является необходимым для любой компании, стремящейся захватить, сохранить или расширить свою долю рынка, так как грузоотправители становятся более требовательными, они хотят большего удобства, у них меньше времени, у них высокие ожидания по качеству услуг, и приверженность одному перевозчику меняется в сторону уменьшения.

ВЫПОЛНЕНИЕ И ПЛАНИРОВАНИЕ

17 Программа работ и распределение задач

Запланированные результаты

Результаты, запланированные по железнодорожному подкомпоненту, представлены ниже в таблице, вместе с ожидаемыми датами получения результатов и инициалами ответственного за них эксперта ЕС. Наиболее важные результаты выделены жирным шрифтом.

Название	Тема	Дата	Эксперт
Документ – структуры существующих тарифов на перевозку	Комментарии к основам тарифообразования для Соглашения о тарифах на перевозку МТТ и СНГ Сравнение с другими структурами тарифов на перевозку	4/02	JC
Документ о вариантах предлагаемых структур тарифов	Описание альтернативных структур тарифов на перевозку Рекомендации	5/02	JC
Предложения по изменениям отдельных ставок	Предложения по тестированию унифицированных тарифов на перевозку контейнеров	5/02	JC
Требования к исследованию доступа грузоотправителей	Проект опросника для исследования и область анализа	4/02	AT
Презентация предлагаемой структуры тарифа	Новая структура тарифа на перевозку Разработанные примеры	9/02	JC
Анализ эффекта пересмотренных коэффициентов (см. Протокол 14/15-2-2002)	Анализ транзитных грузопотоков до и после изменения тарифа 1 марта	8/02	IS
Документ – Эластичность рынка транзитных грузоперевозок Европы и Азии	Изменение эластичности спроса в зависимости от цены, времени и качества услуг, сравнительные коэффициенты в ЕС и т.д.	9/02	IS
Отчет о ходе работ по исследованию доступа грузоотправителей	Промежуточные результаты исследования по грузоотправителям	8/02	AT
Запуск веб-сайта Руководство Пользователя ТРАСЕКА	Первое издание Руководства Пользователя	12/02	PK
Обзор информационных	Анализ и рекомендации касательно информации	1/03	DR

потоков	по TRACEKA		
Проект отчета по усовершенствованному доступу для грузоотправителей	Детальный анализ исследования, рекомендации	12/02	AT
Мониторинговый отчет по новым тарифам	Анализ грузопотоков	16/03	DR
Свод правил по доступу для грузоотправителей	Финальные рекомендации, свод правил по работе с грузоотправителями	16/03	AT
Финальный отчет по тарифам	Политика, метод, структура тарифа и введение процедур	21/03	JC
Установление тарифов и руководство по маркетинговому анализу	Руководство по установлению цен и оценке рынков	21/03	IS
Проект Отчета о результатах работ	Общие результаты проекта в части железной дороги	22/03	DR
Руководство для Пользователя	Местное производство, требования для достижения долговременного эффекта	22/03	PK

Метод работы

Программа работ составлена таким образом, чтобы были получены конкретные предложения, а не только отчеты. Последние будут представлены по таким темам как анализ МТТ и сравнительная эластичность спроса на европейско-азиатские перевозки. Однако особая важность будет придаваться получению результатов: то есть, новой структуры тарифа на транзитные перевозки, свод правил для обеспечения доступа для грузоотправителей, и руководства по установлению цен и оценке рынков. В дополнение к вышеупомянутым результатам, экспертами проекта будут разработаны черновые варианты протоколов TRACEKA, необходимых для формализации соглашений со стороны РГТПТ.

Работа, проделываемая в странах ЕС, включит в себя исследования, анализ данных и отчетность. Работа, проделываемая на местах, включит в себя сбор данных, проведение встреч с провайдерами услуг и пользователями, а также поддержка РГТПТ.

Координацию работы группы экспертов по железной дороге будет осуществлять Руководитель Группы, Дуглас Разбаш, который обеспечит руководство работой, будет управлять программой работ и рассматривать все результаты. РГТПТ является главным органом, от которого зависит работа над проектом. Следующий раздел рассматривает данный вопрос более детально.

В Плане работ, приведенном выше, показаны основные виды деятельности по каждому из подкомпонентов проекта, касающихся железной дороги, расчетное время по каждому виду деятельности, проводимому как в ЕС, так и за пределами ЕС, распределение задач и ожидаемое количество перелетов. Также приведено предлагаемое расписание встреч для РГТПТ.

Самыми важными вехами проекта являются:

- **Октябрь 2002** – принятие новой структуры тарифа.
- **Декабрь 2002** – запуск веб-сайта ТРАСЕКА
- **Апрель 2003** – Свод правил по доступу грузоотправителей к железной дороге
- **Октябрь 2003** – Руководство по установлению цен и маркетинговому анализу.

18 CHR и рабочие группы

Контекст

РГТПТ представляется центральным событием в достижении целей железнодорожного компонента проекта. Это будет единственным форумом в течение первого года проекта. Ожидается, что необходимость в CHR будет идентифицирована его участниками, когда многие возникающие вопросы не могут быть разрешены на уровне рабочей группы. Таким образом, Техническое Задание по CHR может являться одним из результатов, например, 18 месяца проекта.

Объем работ

Повестка дня

Ниже приведен подготовленный проект повестки дня, распространенный на встрече в Ашхабаде. Окончательный вариант повестки дня для первой встречи будет распространен за один месяц до проведения встречи.

Проект повестки дня

Повестка включает в себя, но не ограничивается следующими пунктами:

1. Согласовать повестку дня рабочей группы по тарифной политике и периодически менять повестку дня по согласованию с рабочей группой
2. Делать мониторинг изменений тарифов – в частности и их воздействия на грузопотоки в странах ТРАСЕКА
3. Рассмотреть пути упрощения и гармонизации тарифов
4. Предложить участвующим организациям изменение тарифов и тарифной политики
5. Предоставить информацию, необходимую для целей рабочей группы
6. Получить и предоставить комментарии о ходе работ и результатах проекта
7. Внести предложения по сферам интереса для проекта в будущем

Примечание: повестка дня относится только к перевозкам грузов транзитом и между странами ТРАСЕКА.

Подтверждение участия

Как определено в протоколе от 14 и 15 февраля, консультанты свяжутся с управлениями железных дорог (а также портами и судоходными компаниями) с целью подтвердить участие в группе.

Рабочая группа должна состоять из представителей достаточно высокого уровня, обладающим правом подписи протоколов рабочей группы, и вероятно, что они будут представлять следующие ведомства:

- Департаменты экономической политики и тарифообразования национальных управлений железных дорог стран ТРАСЕКА
- Департаменты экономической политики и тарифообразования морских портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА
- Прочие, по решению членов рабочей группы

Организация деятельности рабочей группы

Время

Заседания рабочих групп следует проводить раз в четыре месяца. Ожидается, что они продлятся два дня. В первый день будет проводиться семинар, на котором будут обсуждаться различные вопросы, также будут представлены рабочие документы; на второй день будет проводиться встреча для утверждения протокола.

Организация встреч

Представляется важным, чтобы инициатива созыва РГТПТ оставалась у Секретариата IGC, так как необходимо, чтобы различные соглашения, принятые рабочей группой, были формализованы в Протоколах, которые останутся полномочием ТРАСЕКА. Поэтому рекомендуется следующая процедура:

Встречи будут организовываться Секретариатом ТРАСЕКА

Место проведения встречи будет согласовано Секретариатом

Председатель будет назначаться Секретариатом ТРАСЕКА

Проект повестки дня будет разрабатываться, и распространяться Секретариатом за один месяц до встречи

Протоколы будут подготавливаться консультантами для утверждения Секретариатом, и распространяться ими за две недели до встречи

Консультанты будут выступать в качестве секретарей рабочей группы

Подтверждение присутствия участников будет проводиться консультантами

Консультанты будут подготавливать документы, и распространять их среди участников

Общее администрирование РГТПТ будет проводиться в течение всего проекта.

Семинары

Планируется проводить семинары на каждой встрече РГТПТ для обсуждения вопросов, обмена информацией и ноу-хау в отношении новых концепций и процедур. Темы, предлагаемые для семинаров, включают в себя следующие:

Семинар 1: Тарифы

- Затратная основа тарифов
- Европейские тарифы
- Коммерческое ценообразование

Семинар 2: Рыночные факторы

- Факторы, влияющие на спрос на транзитные грузоперевозки: цена, время, уровень услуг

Семинар 3: Потребности клиентов

- Потребности рынка
- Сессия, проводимая совместно с экспедиторами

Семинар 4: Прогнозирование перевозок

- Маркетинговое исследование и методы прогнозирования
- Методы и процедуры ценообразования

Семинар 5: Потребности в будущем:

- Определение будущих действий, необходимых для увеличения транзита в странах ТРАСЕКА

Ключевые решения

Важно, чтобы участники рабочей группы обладали достаточными полномочиями для принятия решений от имени своих организаций. Чтобы способствовать успешному ходу проекта, требуемые решения будут распространяться среди всех участников заранее перед встречей, наряду с проектом протокола, который должен быть подписан на встрече. Отчеты и другие документы также будут распространены для сопровождения рекомендаций для РГТПТ.

Консультанты намерены использовать постепенный подход, который будет заключаться в утверждении сначала промежуточных рекомендаций и вариантов перед принятием окончательного решения. Однако для эксперимента с новыми тарифами потребуются смелые и прагматичные решения. Данный подход отражен ниже в схеме принятия требуемых решений:

РГТПТ – Железная дорога, Порты и Судостроение Схема принятия решений

Встреча 1 Месяц 6 июнь 2002

- Изменения ставок на контейнерные перевозки
- Разработка вариантов структур тарифов
- Утверждение требований по обзору грузоотправителей
- Потребности в информации для мониторинга транзитных грузопотоков

Встреча 2 Месяц 10 Октябрь 2002

- Утверждение предлагаемой структуры тарифа
- Предлагаемые действия для улучшения отношений с грузоотправителями

Встреча 3 Месяц 14 Февраль 2003

- Согласовать проект плана для улучшения доступа для грузоотправителей
- Согласовать модификации веб-сайта Руководства Пользователя
- Согласовать мероприятия по улучшению информационных потоков
- Критерии оценки структуры тарифа

Встреча 4 Месяц 18 Июнь 2003

- Модификации новой структуры тарифа
- Согласование финального плана для улучшения доступа для грузоотправителей

- **Принятие процедур ценообразования и маркетингового анализа**

Встреча 5 Месяц 22 Октябрь 2003

- **Финальный протокол в отношении окончательного принятия новой структуры тарифа**
- **Действия для поддержки веб-сайта Руководства Пользователя**
- **Получение финальных версий инструкций и руководств**
- **Комментарии к проекту финального отчета**

Подход

Руководитель группы специалистов по железнодорожному транспорту, Дуглас Разбаш, будет отвечать за координацию работы РГТПТ и предоставление им работы специалиста. Большая часть работы будет проделана на местах – запланировано, как минимум, 6 поездок. План работы будет следовать расписанию встреч РГТПТ, приведенному выше.

19 Оценка системы МТТ и рекомендации по изменениям

Контекст

- Существует понимание того, что база МТТ и соответствующие структуры тарифов СНГ являются устаревшими и нуждаются в замене.
- Необходимость оценки МТТ (1996) и заменившего его Соглашения о транзитных тарифах СНГ (2001) в данный момент может быть не так важна, так как многие положения этих документов были заменены
- Все больше распространяется общее мнение о необходимости внесения изменений.
- Снижение тарифов, вступающее в силу 01.03.2002, уменьшает вероятность принятия дальнейших изменений в 2002 году.
- В декабре 2002 заканчивается срок действия настоящего соглашения о снижениях транзитных тарифов в странах ТРАСЕКА.
- IGC, ТРАСЕКА и страны-партнеры нуждаются в конкретных предложениях больше, чем в исследованиях, для внедрения этих предложений и последующего мониторинга

Цель

Увеличить долю железнодорожного транспорта на рынке транзитных грузоперевозок путем упрощения и унификации структуры тарифа.

Результаты

- Документ о существующих структурах транзитных тарифов - месяц 5
- Рабочий документ по альтернативным структурам тарифа – месяц 5
- Предложения по экспериментальным изменениям ставок тарифа на контейнерные перевозки – месяц 6
- Презентация предложенной новой структуры тарифа – месяц 9
- Промежуточный отчет о результатах влияния новой структуры тарифа - месяц 17
- Финальный отчет о тарифах – месяц 21

Отправная точка

Были проведены встречи с представителями управлений железных дорог Азербайджана, Узбекистана, Грузии и Казахстана, а также с официальными лицами МПК ТРАСЕКА. Общее мнение таково, что будет лучше работать в рамках структуры МТТ, чем предлагать что-то совершенно новое. Этому же мнения придерживаются и в ОЕJD, координаторе МТТ от имени всех управлений железных дорог СНГ и азиатских стран, который предпринимал попытки пересмотра МТТ в течение нескольких лет.

Одной из обширных областей для исследования является эффект накручивания тарифов. При расстоянии, большем, чем 2500 км, базовая ставка тарифа на 60-тонный вагон составляет \$0,012/нетто тонна-километр; Российские железные дороги применяют этот тариф для транзитных перевозок. При расстояниях до 1000 км, ставка выше в два раза, а при расстояниях до 500 км – выше в три раза. Общий тариф через страны ТРАСЕКА является суммой всех тарифов на каждой из железных дорог, на основании расстояний между границами. Тариф, получающийся в результате, может быть более чем в два раза выше, чем на то же расстояние внутри России. Также имеет значение высокий сбор, взимаемый за доступ к порту.

Проекту во многом способствует ситуация, сложившаяся в Афганистане, и управления железных дорог осознают существующие возможности.

Консультанты предполагают, чем лучше использовать время на разработку вариантов новых структур тарифов, чем на осуществление очень детального анализа МТТ – хотя обзор необходим. Целью является предоставление предложений по более упрощенным тарифам на следующей встрече РГТПТ, запланированной на июнь 2002 – и проведение «семинара по тарифам» для обсуждения новых концепций и проведения анализа. Ко времени 2 встречи Рабочей группы (октябрь) целью является предоставление новых упрощенных ставок или коэффициентов для принятия и пилотного применения в течение второго года проекта.

Стоит отметить, что существует веб-сайт, которые определяет тарифы в режиме онлайн, но получение лицензии может быть проблематично. Адрес этого сайта – www@perevoski.ru. Также на сайте есть рубрика Последние новости – на русском языке.

Объем работы

Будет проанализирована тарифная документация МТТ и СНГ с тем, чтобы определить:

- a) Их применимость к сегодняшним нуждам;
- b) Какие немедленные изменения могут быть проведены;
- c) Возможно ли применять МТТ в долгосрочном периоде.

Потребуется проведение маркетингового исследования отдельных элементов существующей структуры тарифа, которые считаются неблагоприятными. Также потребуется понимание того, как существующие тарифы относятся к прибыльности перевозок по каждой железной дороге стран ТРАСЕКА, и в какой мере любые изменения структуры тарифа в будущем изменят такие отношения. Любой тариф должен отражать себестоимость предоставления «приобретаемой» услуги. До того, как стороны будут готовы рассмотреть какие-либо изменения существующего тарифа, потребуется провести анализ той степени, в которой различные поступления от международных перевозок

покрывают затраты на предоставление услуг и вносят свой вклад в обновление инфраструктуры железных дорог стран.

Консультантам будет необходимо знать бухгалтерские методы на примере железной дороги страны TRACEKA для определения применяемых принципов расчета себестоимости.

Разработка альтернативных структур тарифов

Эффективный тариф будет соответствовать тому, «сколько рынок готов заплатить» за предоставляемую услугу. Тариф также должен отражать затраты железной дороги на предоставление услуги сейчас и при объемах перевозок в будущем, а также достижимые уровни прибыльности. Для этого необходимо понимание как возникают затраты и как их можно контролировать.

Ответственный за установку тарифа должен также осознавать потенциальные «постепенные изменения» в себестоимости предоставления услуги из-за увеличения или уменьшения объемов грузопотоков. Тариф основан на средней себестоимости и прибыльности, но ожидается, что он будет применяться ко всему спектру предлагаемых перевозок.

Изменение уровня сборов может объясняться увеличением использования маршрута, но каждая железная дорога должна также принять во внимание свои операционные возможности, требуемые для обработки увеличения грузопотоков. Сколько может потребоваться дополнительных инвестиций в инфраструктуру, локомотивы, вагонное хозяйство, для перевозок увеличенных объемов. Какое влияние это оказывает на прибыльность предлагаемых тарифов?

Перед рассмотрением любых изменений транзитных ставок в каждой стране, необходимо тщательно проанализировать коэффициент выручки, полученной при существующем тарифе, к реальной себестоимости предоставления услуги, так сейчас, так и в будущем, при достижении определенного уровня доходов, а также после принятия дополнительных перевозок.

Так как международные перевозки могут рассматриваться как «высокодоходные» на некоторых или всех железных дорогах стран TRACEKA, необходимо с осторожностью рассматривать какое-либо уменьшение чистой выручки (доход за минусом расходов) по транзитным перевозкам, если в результате этого снизится эффективность «перекрестного субсидирования» внутренних перевозок. Смогут ли внутренние перевозки выдержать увеличение тарифа?

При рассмотрении расходов, понесенных на прилегающих железных дорогах, необходимо провести анализ по типам грузов и вагонам. Количество порожняка, необходимого для обеспечения достаточного количества вагонов в точке происхождения грузопотока ил для возврата контейнеров на базу, необходимо оценить. (Например, учитывает ли тариф на контейнеры процент

порожняка или с пустых контейнеров взимается отдельная плата?) Ниже в таблице приведены некоторые факторы, имеющие важность при разработке новой структуры тарифа.

<p>Предлагаемая структура транзитного тарифа</p> <p>Факторы, которые необходимо принять во внимание</p> <p><u>База себестоимости</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Тариф, основанный на себестоимости – использование реальных затрат • Тариф, основанный на себестоимости – использование нормативных затрат <p><u>Факторы себестоимости</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Средние переменные издержки во всей системе, плюс фиксированные издержки плюс накладные расходы • Переменные издержки, основанные на услугах, плюс фиксированные издержки плюс накладные расходы <p><u>Пояснительные переменные</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Расстояние • Загрузка • Время • Уровень обслуживания <p><u>Структура</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Структура тарифа на основе вагонов • Структура тарифа на основе типов груза <p><u>Постепенное сокращение</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • С ним – включение сборов за «конечные услуги» • Без него – разделение сборов за перевозку и конечные услуги. <p><u>Ставка</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Единая ставка для всех стран • Единая ставка для всех стран, проиндексированная с учетом географических факторов. • Независимые ставки для каждой страны <p><u>Отношения</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Структура экспортных и импортных тарифов • Структура внутреннего тарифа <p><u>Взнос в чистую выручку</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Нормальный • Перекрестное субсидирование для внутренних и пассажирских перевозок • Низкий – для привлечения грузопотоков <p><u>Правила применения</u></p> <p><u>Правила применения</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • МТТ и СНГ • Измененный МТТ и СНГ • Совершенно новые <p><u>Территория применения</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Страны ТРАСЕКА • Другие страны
--

С учетом вышеуказанных факторов будут разработаны две или три альтернативные структуры тарифа для рассмотрения рабочей группой в июне. Также будут представлены практики, применяемые в других странах.

Предложения по выборочным изменениям ставок

В свете того факта, что между каспийскими портами практически нет железнодорожных контейнерных перевозок, консультанты намереваются предложить ТРАСЕКА единую ставку тарифа для транзитных контейнеров, например, 10 центов за контейнеро-км плюс \$30 за обработку в порту – для применения вне стран ТРАСЕКА. Тариф будет применяться к TEU, загруженным или частично загруженным в любой стране ТРАСЕКА, независимо от вида груза. За пустые контейнеры: 3 цента за км плюс \$30 за обработку. Данный эксперимент покажет влияние изменений цены в течение всего проекта. Результаты от данных предлагаемых изменений ставки, а также от уменьшения коэффициентов (по Протоколу Баку) будут отслеживаться в рамках Задачи 4.1.7.

Окончательная доработка предлагаемой структуры тарифа

После презентации альтернативных структур тарифа на первой встрече рабочей группы, обсуждения на семинаре и решения, принимаемого рабочей группой, утвержденный вариант будет разработан в деталях в течение месяцев 6 – 8. Новая структура тарифа включит в себя таблицы расчетов величины тарифа, основанные на согласованных переменных. Структура также включит в себя условия применения структуры, многие из которых будут основаны на СНГ и МТТ, так как они известны пользователям.

При презентации новой структуры тарифа, будут предоставлены рабочие примеры. Новая структура тарифа будет предложена в месяце 8 – за два месяца до презентации на второй встрече рабочей группы в месяце 10 – с тем, чтобы было достаточно времени для перевода и тщательного рассмотрения ТРАСЕКА и ее партнерами. Также будут представлены прогнозируемые воздействия структуры тарифа на спрос на перевозки.

Являясь предметом предлагаемых изменений, ожидается, что РГТПТ будет ратифицировать с помощью формального протокола структуру тарифа для принятия ее различными железнодорожными организациями.

Мониторинг новой структуры тарифа

Практически наверняка потребуются доработка новой структуры тарифа. Она будет выполняться после месяца 18 проекта. С целью успешности данного процесса будет полезным установить критерии, по которым можно оценить структуру. Критерии будут согласованы на третьей встрече РГТПТ в месяце 14. В процесс оценки будут включены отзывы от грузоотправителей, перевозчиков, экспедиторов и т.д. Предлагаемый веб-сайт Руководства Пользователя может

обеспечить интерактивную базу, через которую можно осуществлять мониторинг интереса к структуре тарифа. Это будет исследовано позже.

Заключительный Отчёт по структуре тарифов

После месяца 21, будет подготовлен отчёт по новой структуре тарифов, в который войдёт руководство по установлению тарифов.

Семинар

Консультанты организуют семинар с целью продемонстрировать концепции, лежащие в основе работ. На семинаре будут рассматриваться следующие темы:

- Определения и терминология
 - Затратная основа
 - Структурная основа
 - Положения, влияющие на установление цены
- Данные положения должны быть усилены за счёт приведения сравнений между нормами, принятыми в ЕС и США, также необходимо привести изученные примеры из реальной деятельности. Семинар будет организован как составляющая первой встречи РГТПТ в ходе месяца 6.

Метод

Предполагается, что реализация планируемых видов деятельности будет осуществлена в ходе, по меньшей мере, трёх визитов. Анализ документов по МТТ и СНГ будет осуществляться в ЕС в ходе месяца 4. В ходе месяца 4 также состоится визит в ОЕJD, будет подготовлен рабочий документ. Для получения дополнительных сведений в отношении финансового положения выбранных железных дорог и необходимых изменений, в течение месяца 5 будут осуществлены визиты на места. Документ по МТТ и т. д. будет представлен к концу месяца 5 для презентации на встрече РГТПТ в июне.

Разработка альтернативных структур тарифов

В местном офисе, осуществление описания и оценки каждого из важных факторов (в отношении вышеприведённых данных)

Уточнение идей в ходе первой миссии в СНГ на протяжении месяцев 4/5

Разработка трёх вариантов структур

Подготовка предварительного документа по вариантам к месяцу 5

Презентация для Рабочей Группы - месяц 6

Предложения по изменениям в выбранных тарифах

Параллельно с вышеупомянутой задачей, в ходе визитов на места будут обсуждаться изменения ставок с представителями выбранных железных дорог, в сотрудничестве с группой специалистов портов и судоходных компаний. Информация по тарифам в рамках различных транспортных коридоров будет также поступать от Секретариата IGC. Будут получены сравнительные ставки тарифов от ЕС. Будут также учитываться ставки за транспортировку автомобильным транспортом.

Сведения о пробных тарифных ставках будут распространяться до проведения встречи первой рабочей группы.

Уточнение данных о предлагаемой структуре тарифов

После проведения семинара, в офисе в ЕС будет осуществлена детальная разработка структуры тарифов - месяцы 6 - 8

Предоставление данных членам IGC ТРАСЕКА и РГТПТ - месяц 8

Анализ данных членами IGC ТРАСЕКА и РГТПТ - месяцы 9 и 10

Представление данных о структуре тарифов - месяц 10 в РГТПТ 2

Внесение уточнений - месяцы 11/12 и публикация с целью последующего внедрения (также публикация на веб-сайте)

Мониторинг новой структуры тарифов

Установление критериев проведения оценки и требований к данным - в ЕС к месяцу 13.

Продолжение мониторинга на основе периодических данных, представляемых членами РГТПТ.

Семинар

Семинар предлагается организовать с целью обсуждения вопросов в отношении вариантов структуры тарифов и экспериментальных тарифов. Программа будет подготовлена и распространена среди участников к месяцу 5.

20 Улучшения доступа торговых компаний к железным дорогам ТРАСЕКА

Обоснование

Коммерческие сделки с участием железных дорог являются сложными и непоследовательными, отсутствует прозрачность в ходе их поведения. С целью оптимизации доступа для коммерческих организаций, существует необходимость улучшения качества распространяемых данных, сокращения сроков заключения сделок и повышения стандартов отношений с клиентами.

Результаты

- База коммерческих данных
- Анкета по коммерческим сведениям, анализ и аналитические инструменты
- Информация для Руководства пользователя
- Кодекс с оптимальными образцами практической деятельности по сделкам

Факторы, оказывающие влияние на конкурентоспособность маршрута ТРАСЕКА

Хотя маршрут ТРАСЕКА является кратчайшим по расстоянию для определённых видов грузов, его конкурентоспособность ограничена рядом факторов; Высокий уровень транспортных расходов;

- Продолжительные сроки транспортировки, длительность которых нельзя гарантировать;
- Отсутствие эффективной и контролируемой процедур перехода границ и таможенного оформления;
- Недостаток надёжных данных в отношении наличия маршрута, цен и расписаний;
- Сложность используемых коммерческих процедур.

Общие расходы

На основании исследования, выполненного в 1997 году в рамках исследования "ТРАСЕКА – Межгосударственный тариф на железнодорожные перевозки и структура графика транспортировки", большинство представителей экспедиторских компаний, с которыми были проведены интервью, считали, что общая стоимость транспортировки по маршруту ТРАСЕКА была высокой, по сравнению с другими маршрутами. Необходимость предложения конкурентоспособных тарифов становится всё более настоятельной, по причине снижения тарифов, предлагаемых в настоящее время в России, а также вследствие потребности государств ТРАСЕКА привлекать большую часть грузопотока в Афганистан.

Сроки транспортировки и процедуры пересечения границ

Трудности транзита через несколько государств со сложными процедурами по пересечению границ, многочисленные остановки и перегрузки в портах увеличивают сроки транспортировки. Также маршрут TRACEKA делает непривлекательным для многих потенциальных клиентов необходимость заниматься избыточными административными процедурами. В результате этого, многие экспедиторы и грузоотправители предпочитают использовать альтернативные маршруты, такие как северный маршрут через Россию.

Нехватка информации и коммерческие процедуры

В настоящее время нет достаточной информации о положении дел по коридору TRACEKA в основном в связи с тем, что путь этот довольно таки новый для иностранных морских и железнодорожных грузоотправителей. Большинство грузоотправителей предпочитает делать морские грузоперевозки в Среднюю Азию и Китай по известному пути, используя Российские Транссибирские железные дороги, поскольку использование коридора TRACEKA неизбежно влечет за собой ведение дел с разными странами и железнодорожными компаниями.

Основываясь на сведения других проектов можно утверждать, что, работая с железнодорожными компаниями коридора TRACEKA, грузоотправителям приходится сталкиваться с трудностями и бюрократией. Эти железнодорожные компании все еще государственные с ограниченной коммерческой ориентацией.

Из-за бюрократических процедур и недружелюбного отношения к клиенту, принятого железнодорожными компаниями морские грузоотправители предпочитают пользоваться услугами экспедиторов, непосредственному ведению дел с железнодорожными компаниями. Небольшое количество крупных экспедиторских компаний установило хорошие отношения с железнодорожными администрациями и таможенными ведомствами на всех уровнях, и предлагают весь спектр услуг по транспортировке, включая переговоры по ценам и предоставление складских помещений.

Некоторые железнодорожные компании, такие как грузинская и казахская начали учреждать свои «Центры по транспортировке грузов», которые будут действовать как экспедиторские компании, занимаясь всеми административными и таможенными процедурами чтобы выдержать конкуренцию с существующими грузоотправителями. Это положительное развитие, которое должно быть отмечено как часть этого проекта.

Сегодняшние пользователи коридора

Большинством клиентов железных дорог являются государственные организации, связанные с различными министерствами (например, Министерства Энергоресурсов). Эти клиенты устраивают свои дела через переговоры на высшем министерском уровне и им не приходится обсуждать вопросы о ценах непосредственно с железнодорожными компаниями.

Более мелкие клиенты или грузоотправители предпочитают пользоваться услугами грузоотправителей частного сектора или адъюнктов железнодорожных компаний во избежание сложных административных формальностей. После крупных государственных организаций, грузоотправители являются основными клиентами железных дорог и могут договариваться о крупных скидках, размещать вагоны и поезда, договариваться о страховке, обработке хранении грузов и т.д.

В настоящее время, если грузоотправитель желает послать груз, используя коридор ТРАСЕКА, у него есть два варианта. Первый это использовать грузоотправителя, который уже действует в регионе, второй вариант – договариваться непосредственно с железными дорогами, портами, и властями по всему коридору.

Товары, отправляемые по коридору ТРАСЕКА

Основной груз ТРАСЕКА, идущий по железным дорогам состоит из наливного/насыпного груза. Основные товары, экспортируемые в настоящее время по коридору ТРАСЕКА из Средней Азии в порт Потти включают нефть и нефтепродукты, хлопок, химикаты, металлы и пищевые продукты. Импорт через Потти в основном состоит из ценных товаров (например, табака, алкоголя, одежды и других товаров народного потребления), строительных материалов и специализированные грузы для осуществления проектных работ. Тем не менее, с момента окончания реконструкции порта в 2000 году в Бакинском порту было обработано только 300 контейнеров. Причины такой низкой потребности в транспортировке контейнеров по железной дороге коридора ТРАСЕКА требуют тщательного анализа.

Маркетинговая политика железнодорожных компаний

Большинство железных дорог в странах ТРАСЕКА, особенно в Средней Азии и на Кавказе только недавно стали заниматься маркетингом и деятельностью по обслуживанию клиентов – они еще не могут эффективно функционировать. Задача состоит в том, чтобы упростить получение информации для новых потенциальных грузоотправителей и сократить потребность в ведении дел с большим количеством департаментов в пределах железнодорожных организаций. Одна или две железнодорожные компании расширили спектр своих услуг от обслуживания клиентов на собственных железных дорогах до организации пакета фрахтовых услуг.

21 Масштаб работ

Создание базы данных транспортно-экспедиционных предприятий и грузоотправителей в каждой из стран.

Первым шагом к налаживанию торгового коридора для TRACEKA является создание базы данных для каждой страны. В эту базу данных будут входить как функционирующие, так и потенциальные транспортно-экспедиционные предприятия и грузоотправители. Данная база данных должна содержать контактную информацию, специализацию, частоту и объемы каждой перевозки. База данных, разработка которой будет осуществляться консультантами, должна регулярно обновляться при каждой поставке и с каждым потенциальным или существующим клиентом. Маркетинговые подразделения железных дорог должны приступить к дальнейшему усовершенствованию базы данных и быть полностью вовлечены в осуществление данного проекта.

Оценка нужд грузоотправителей

Для выяснения факторов являющихся приоритетными для клиентов при выборе маршрута и уделить им первостепенное внимание, мы предлагаем разработать опросный лист и распределить его среди существующих и потенциальных транспортно-экспедиционных предприятий и грузоотправителей (включая тех, кто использует конкурирующие маршруты). Опрос будет организован на 4/5 месяце проекта. Он будет сосредоточен на следующих моментах:

- Последовательность процедур установки тарифов
- Прозрачность вопросов
- Время взаимодействия и сопутствующие трудности
- Требования к документации
- Информация для клиентов
- Перемена условий перевозок

Цена, время и качество услуг будут также покрыты для обеспечения затрат на техническое задание 4.1.7.

Ответы, полученные в результате опроса будут проанализированы с целью выработки соответствующих рекомендаций.

После того как новые тарифные ставки и процедуры будут определены и апробированы будет организован второй ограниченный опрос с целью определения влияния новых тарифов на рынок. Оба опроса потребуют значительных вложений со стороны железнодорожных компаний.

Содержимое Справочника для клиентов

Справочник для клиентов будет составлен для операторов перевозок, грузоотправителей и грузополучателей желающих пользоваться коридором ТРАСЕКА.

Содержимое данного справочника будет включать в себя:

- Перечень стран, членов ТРАСЕКА
- Краткое изложение основных тарифов и транзитных сборов
- Карты автомобильных, железнодорожных и морских маршрутов.
- Перечень основных операторов с их контактной информацией
- Контактная информация Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам
- Информацию о важных проектах
- Объявление об изменениях в правилах
- Краткое изложение условий торговли
- Рекламу операторов и грузоотправителей

Данный Справочник будет способствовать повышению осведомленности клиентов о коридоре ТРАСЕКА и обеспечит прозрачность процедур и издержек.

Справочник по оптимальным способам работ

Результатом опроса будет некоторое количество публикаций связанных с производительностью железных дорог при установке тарифов, времени взаимодействия, соответствии документации, прозрачности и т.д. Свод правил будет разработан с учетом приема железных дорог - участников коридора ТРАСЕКА

Семинар по нуждам потребителей

Параллельно с третьей встречей с рабочей группой предлагается организовать семинар, основной темой которого станут нужды потребителей. Цель данного семинара пригласить некоторое количество представителей компаний по экспедированию грузов.

Программа данного семинара будет определена в следующем плановом периоде и будет содержать следующее:

- Промежуточные данные письменного опроса
- Проблемы бизнеса связанного с использованием железных дорог
- Предлагаемый Свод правил
- Роль централизованного агентства по маркетингу ТРАСЕКА.

22 Метод

Большая часть работы под этим заголовком будет выполнена с наибольшей эффективностью с использованием дистанционных исследовательских методов, т.е. посредством электронной почты и т. д. и использование поездок на места другими членами железнодорожных компаний команд. Поездки на места будут проводиться на 14 месяц проекта в нуждах семинара или грузоотправителей.

Последующие шаги

- Получение доступа грузоотправителей к необходимым условиям — информационные требования опроса будут представлены для консультации, усовершенствования, подтверждения и поддержки ТРАСЕКА на первой встрече с Рабочей Группой по Транзитным Расценкам и Тарифам. Краткое содержание работы будет подготовлено в соответствии с правилами опросника.
- Информация для внесения в предложенный Справочник будет подготовлена.

Оставшаяся часть проекта

- В течение периода с 7 по 10 месяц информация будет собрана посредством опроса, и сообщение о состоянии работ будет подготовлено к 10 месяцу для второй встречи Рабочей Группой по Транзитным Расценкам и Тарифам.
- К 14 месяцу проекта на третьей встрече с Рабочей Группой по Транзитным Расценкам и Тарифам будут представлены данные, полученные с помощью опроса включая предварительный план по усовершенствованию.
- На этой же встрече данные по всем железным дорогам (вместе с портами и флотом) будут внесены в Справочник, который будет представлен для комментариев и усовершенствования.
- Наряду с третьей встречей предлагается организовать конференцию грузовых транспортно-экспедиционных предприятий под названием «Нужды Рынка».

- Месяц 16 – план действий по улучшению доступа грузоотправителей будет завершен для ратификации партнерами ТРАСЕКА.
- Месяц 21- Свод правил.
- Финальный отчет по доступу грузоотправителей будет представлен впоследствии.

План работ

Значительная часть данных от членов Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам и участвующих железных дорогах получена. Будет назначен местный эксперт, в ответственность которого будет входить принятие административных решений на местном уровне и наблюдение за ходом работ на местах (т.е. создания базы данных транспортно-экспедиционных предприятий и грузоотправителей)

Детальный план работ дается ниже.

Заглавие	Действия	Дата – Месяц /Год
База данных транспортно-экспедиционных предприятий и грузоотправителей	Определение требований для базы данных	4/02
	Отправка требований железнодорожным компаниям и разработка базы данных	5/02
Опрос, касающийся доступа грузоотправителей	Предварительный план анкет для опроса и структура анализа	4/02
	Первая встреча с Рабочей Группой по Транзитным Расценкам и Тарифам – согласование требований по опросу	6/02
	Промежуточные данные по опросу	8/02
	Вторая встреча с Рабочей Группой по Транзитным Расценкам и Тарифам – Предлагаемы действия для улучшения отношений с торговцами	10/02
	Предварительный отчет по усовершенствованию доступа грузоотправителей – Детальный анализ опроса, рекомендации	12/02
	Третья встреча с Рабочей Группой по Транзитным Расценкам и Тарифам – Согласование предварительного плана по улучшению доступа грузоотправителей	14/03
Свод правил для осуществления наилучшего метода организации доступа для грузоотправителей	Последние рекомендации, свод правил для регулирования деятельности грузоотправителей	16/03

23 Улучшение методов установки тарифов

Итог подкомпонентов

- Документ по Эластичности Евро-Азиатского Транзитного Рынка – 8 месяц проекта
- Материалы семинара – факторы, наносящие ущерб спросу на транзит грузов: цена, время, уровень спроса – 10 месяц проекта
- Процедуры по установки новых цен, использование новой тарифной структуры – 13 месяц проекта.
- Материалы семинара: процедуры установки новых цен – 14 месяц проекта.
- Отчет, выявляющий влияние новых тарифов на движение транспорта – 16 месяц проекта.
- Формула распределения доходов - 18 месяц проекта.
- Руководство по рыночному анализу - 18 месяц проекта.

Масштаб работ.

Предварительная калькуляция и прогноз железнодорожных сообщений и грузооборота

Оценка и прогноз настоящей и ожидаемой в ближайшем будущем модели транзитного железнодорожного грузооборота и сообщений в коридоре TRACECA готовится таким образом, чтобы предоставить базисный проект для исследования тарифов. Потоки основных товарных групп, а также связанное с ними движение порожних контейнеров определяются и подразделяются в соответствии с типом услуг предоставляемыми железнодорожными компаниями, посредством которых они больше всего перевозятся, например обычные груженные вагоны, контейнеры, регулярные составы поездов. Так же следует учитывать любые текущие или утвержденные инвестиции или другие проекты в транспортном секторе, которые могли бы влиять на уровень и характер спроса на железнодорожные сообщения через коридор TRACECA за следующие пять лет. Относительная важность транзитного и местного/регионального грузооборота в коридоре также будет оценена на этой стадии проекта. Прогноз на ранней стадии исследования будет осуществляться только в той степени, которая была бы достаточной, что бы руководить первоначальной формулировкой новой тарифной политики и ставок. Более детальный прогноз будет произведен на поздней стадии, для оценивания эффектов исследования заключительных тарифных рекомендаций по железнодорожному грузообороту и доходам.

При прогнозировании грузооборота следует учитывать общие тенденции мирового масштаба, такие как возросшее использование контейнеров, а так же запланированные или возможные события в самом коридоре TRACECA, такие как введение в эксплуатацию регулярных составов поездов или развертывание

альтернативного маршрута в иранский порт Бандар-Аббас. Также следует принять во внимание некоторые предполагаемые события в автомобильных и судоходных секторах, которые могут оказать влияние на спрос на железнодорожные услуги. Подобным же образом будут рассмотрены такие важные факторы как дальнейшее понижение транзитных тарифов на российских железных дорогах или программа по восстановлению Афганистана.

Предварительный прогноз производится на этом этапе в контексте текущей тарифной политики. Изменение по принятым ко вниманию прогнозируемым эффектам от изучения тарифных рекомендаций будут произведены позже.

Калькуляция цен на железнодорожный транзит.

Поскольку ставки транзитных тарифов, которые необходимо рекомендовать при исследовании должны в некоторой степени рационально относиться к соответствующим затратам, цель данного исследования добиться некоторой индикации относительно цен на железнодорожные перевозки главных товарных групп согласно типу обслуживания, вагоны груженные строительными материалами, составы с жидкими минералами, нефтяными продуктами. Внимание должно быть уделено разнице между фиксированными и колеблющимися ценами и между обработкой и переменными издержками магистральных перевозок, поскольку данные компоненты являются весьма важными при определении тарифов. Данные по ценам будут применяться к основным маршрутам TRACEKA, например товарам идущим с Западной Европы в Ташкент, для сравнения с соответствующими тарифными ставками. К сожалению, расчеты железных дорог коридора TRACEKA, в их настоящей форме трудно поддаются сортировке по ценам такого рода, поэтому обращение к внешним источникам и другим данным должно быть, несомненно, подтверждено. Общие рекомендации будут сделаны, по мере необходимости, для модификации систем учета железных дорог, чтобы позволить более точный расчет стоимости.

Калькуляция соответствующих дорожных и морских транзитных цен будет произведена посредством контактов с администрацией дорог и портов.

Анализ затрат на смену видов транспорта при перевозках

Жизненно важные связи в транспортных сообщениях через коридор TRACEKA проходят при взаимодействиях железнодорожных станций и портов, особенно на Черном и Каспийском морях, и к меньшей степени в контейнерных складах, здесь груз перевозится с железной дороги на автомобильную для доставки по местам назначения. Границы разделов являются источником задержек и неэффективности на протяжении Восточной Европы и Азии, а так же указывают на то, что коридор TRACEKA не является исключением из общего правила. Хотя в техническом задании данного проекта отсутствует информация по данной проблеме, для обращения с более широким кругом проблем, большинство из которых является техническими и организационными, следует уделить внимание в той степени, в какой эти проблемы будут отражаться на

затратах и тарифах, и как они будут влиять на общие транзитные затраты по коридору ТРАСЕКА.

В сотрудничестве с портовой и дорожной администрацией, операции по перегрузке должны быть проверены на выявление любых ненужных, или неизбежных затрат, наносящих ущерб транзитным операциям, например, привязанность, недоступность товара из-за непомерного простоя, двойных затрат на неудобство обработки грузов на судах, недоступных со стороны суши. Далее, следует оценить, степень, в которой возможно избавиться от таких затрат и помех, путем дальнейшего улучшения коридора ТРАСЕКА, и степень, в которой они должны быть включены в формирование новых транзитных тарифов.

Заключение данного подраздела будет так же, вероятно, иметь отношение к рассмотрению конкурентоспособности северного и южного транзитного маршрута ТРАСЕКА.

Финансовое положение железных дорог ТРАСЕКА

Важность и приемлемость исследования тарифных рекомендаций заключается в учете текущего и ожидаемого финансового положения отдельных железнодорожных компаний, составляющих систему ТРАСЕКА. Документация, имеющая отношение к отдельным железным дорогам изучается, чтобы определить общие поступления и издержки, размер текущих операционных избытков/дефицитов, размер перекрестного субсидирования пассажиров/фрахта и другие важные финансовые переменные. Тенденция в течение следующих пяти лет может быть предсказана с учетом вышеуказанных будущих событий. Кроме того, данные тенденции будут оценены в широких терминах характеризующих настоящий тарифный режим: детальные же прогнозы эффектов от рекомендуемых тарифных принципов и ставок по грузообороту и доходам, полученных в результате исследования, будут произведены, как описано ниже.

Заключения будут представлены железнодорожным компаниям-учредителям не в виде детальных финансовых анализов, а в формате кратких аннотаций, достаточных для разрешения финансовых требований и ограничений, которые должны быть соблюдены при разработке новой тарифной системы, подходящей для каждой железнодорожной администрации. Аннотации наряду с данными о затратах, описанными выше и нижеупомянутыми данными по грузообороту обеспечат основание для определения размеров ассигнований от ТРАСЕКА посредством тарифов среди отдельных железнодорожных компаний.

Грузооборот и доходы на железных дорогах ТРАСЕКА

Общий предварительный обзор грузооборота, описанный выше, будет расширен во второй стадии к более детальному анализу грузооборота каждой железной дороги-учредителя для определения относительной важности различных товаров потребления и типов обслуживания по каждой железной дороге, например нефтяных продуктов в железнодорожных цистернах, движениях составов. Будут оценены доходы и установленные излишки каждого товара и группы товаров. Также на данной стадии будут оценены относительные доли транзитного грузооборота от суммарных железнодорожных перевозок каждой страны. Заключение предоставит информацию для расчетов эффективных минимальных ставок, разработанных в параграфе 4.1.5, "Оценка Системы МТТ и Рекомендации по Изменениям". Также они позволят оценить соответствующие национальные доли в затратах связанных с транзитом через коридор ТРАСЕКА и, следовательно, обеспечат, дальнейшую информацию для будущего распределения дохода - смотри ниже.

Целью общей оценки, сделанной после консультации с экспертными группами по другим видам транспорта, является определение сущности и структуры пути, а также для определения потенциала железных дорог и то, как они могут переманить грузы, перевозимые другими видами транспорта.

Рыночные факторы, определяющие спрос на железнодорожный транспорт

Так как цена - всего лишь один из факторов, определяющих спрос на железнодорожные транспортировки, будет произведено исследование других соображений определяющих выбор грузоотправителями и экспедиторами способа транспортировки или комбинации способов транспортировки. В них, как ожидается, будет включена скорость перевозки; качество и надежность обслуживания, например процент повреждений, хищений, потерь и задержек; быстрота и простота оформления документации; сквозная поставка или доставка "точно в срок": возможности для специальных скидок или договорных контрактов. Также будет оценена степень, в которой соответствующие виды транспорта в коридоре ТРАСЕКА и на конкурирующих маршрутах выполняют эти требования. Эффективность конкурирующих видов транспорта при тождественных возможностях перевозок и продвижении их услуг потенциальным клиентам также будет исследована.

Поскольку предмет и направление вопросов данного подраздела аналогичны к таковым в параграфе 4.1.6, "Улучшение Доступа для Грузоотправителей к Системе Железных дорог", требуемый анализ и исследования для этих двух параграфов, вероятно, будут объединены.

24 Потенциальная конкуренция со стороны других видов транспорта и альтернативных маршрутов.

Для оценки потенциальной межвидовой конкурентоспособности для основных грузов по северным и южным маршрутам TRACEKA вместе с заключениями исследования рынка будут проанализированы соответствующие данные по ценам и по грузообороту, предоставленные по другим видам транспорта, в особенности по безрельсовому транспорту. В частности, должны быть установлены существующие и предполагаемые тарифы и расценки, взыскиваемые с других видов транспорта, так как эти факторы являются весьма важными при фиксировании предельных процентных норм для рекомендованной тарифной системы и при восстановлении фиксированных железнодорожных затрат. Особое внимание следует уделить структуре и будущему росту дорожных транспортировок в коридоре TRACEKA, который находится на стадии бурного развития и характеризуется высокой конкурентоспособностью ценовой системы: все это будет включено в прогноз дорожных ставок на основные товары и маршруты, хотя ожидается, что не избежать существенных погрешностей при такого рода прогнозах.

Будет сделана общая оценка текущих и предполагаемых железнодорожных и морских услуг по перевозкам, относящаяся к конкуренции со стороны других маршрутов вне коридора TRACEKA, предлагаемых на северном международном коридоре через Польшу, Россию и Казахстан, а также на южном международном коридоре через Турцию, Персидский залив, Иран и Индию.

Преимущества и недостатки, присущие конкурирующим видам и маршрутам транспортировки различных групп товаров будут определены с учетом размера, дальности перевозки и партии, то есть контейнеров, бестарного груза, а также набора необходимых услуг, включающих защиту от хищений, минимизацию рисков, связанных с просрочкой поставки скоропортящихся грузов и других факторов, не связанных напрямую с транспортировкой. На основе этого анализа можно определить виды товаров и партий грузов, которые следует попробовать перевести железнодорожным транспортом, либо перераспределить для перевозки другими транспортными средствами или по другим маршрутами.

Эластичность спроса на железнодорожные перевозки

В свете ведущихся исследований, в качестве основы для формирования тарифов в рамках ТЗ, пункт 4.1.5, и построения окончательного прогноза грузооборота и доходов, будет определена эластичность спроса на железнодорожные перевозки в TRACEKA с позиций цены, времени и качества услуг. Так как данная работа будет проводиться *априори*, до того как мониторинг влияния новых ставок на спрос позволит собрать достаточное количество данных, результаты будут во многом зависеть от опыта функционирования других железнодорожных систем и транспортных коридоров, который будет адаптироваться к ситуации в TRACEKA.

Будет рассчитано увеличение спроса на железнодорожные перевозки, которое можно ожидать в условиях снижения тарифов в коридоре ТРАСЕКА. Соответственно будет оцениваться реакция спроса на постепенное снижение времени в пути и на конкретные улучшения качества услуг, например, при определенном снижении потерь и порчи в процентном выражении, улучшении оперативного контроля движения грузов.

При проведении расчетов влияния меняющихся тарифов на спрос при необходимости будут использоваться альтернативные сценарии проектирования и ответных реакций со стороны конкурирующих методов и маршрутов транспортировки, также будет учитываться вероятность высокой величины погрешности.

Распределение прибыли между железными дорогами ТРАСЕКА

Поскольку по результатам исследования, по всей вероятности, будет рекомендовано заменить используемую в данный момент систему жестко регулируемых транзитных тарифов на основе МТТ (Международный железнодорожный транзитный тариф), ставками тарифов, реагирующими на условия конкуренции, потребуются разработать рациональную и взаимно приемлемую формулу распределения прибыли от взимания тарифов по новым ставкам между администрациями железных дорог.

При этом необходимо учитывать текущее и прогнозное финансовое состояние каждой железной дороги, расстояние перевозок, затраты на перевозку и обращение грузов в каждой стране, а также часть совокупного грузооборота и прибыли от международных транзитных перевозок, которая в итоге будет приходиться на долю каждой железной дороги при введении рекомендуемой тарифной системы.

Учитывая, что в условиях ограниченности ресурсов, выделенных для исследования, получение данных о финансовых потоках и затратах по отдельным железным дорогам с той степенью детализации, которая требуется для использования формулы распределения тарифов на принципах гибкости и надежности, может оказаться практически невозможным, а также тот факт, что текущая ситуация будет изменяться, планируется подготовить рекомендации для РГТПТ по сбору и обработке необходимых данных на постоянной основе.

Влияние рекомендуемой тарифной системы на спрос на железнодорожные перевозки

Для определения финансовой и коммерческой целесообразности предлагаемого тарифного режима потребуется составить прогноз влияния рекомендуемых тарифов на спрос на услуги транзитных железнодорожных перевозок по коридору ТРАСЕКА, а также прогноз соответствующих изменений финансового состояния отдельных железных дорог. В прогнозах будет учитываться влияние на грузооборот в коридоре ТРАСЕКА как внешних макроэкономических тенденций в целом, так и переключения с конкурирующих

перевозчиков в ответ на введение новых тарифов на железнодорожные перевозки. Прогнозы будут сделаны на пять лет, с момента запланированного ввода в действие рекомендованной тарифной системы, с широким и индикационным моделированием ситуации на пять лет вперед.

Прогноз транзитного грузооборота будет проведен с большей степенью детализации по сравнению с представленным выше предварительным прогнозом, и будет включать моделирование потоков основных товарных групп в соответствии с видами услуг, для системы TRACEKA в целом и по составляющим ее национальным сетям. На основе прогноза товарооборота соответствующие доходы от введения новых тарифов, будут рассчитаны и распределены между железными дорогами в различных странах согласно изложенному выше принципу. Также будет показано влияние распределения прибыли на финансовое положение железных дорог – реципиентов в течение пятилетнего периода с расширенной перспективной оценкой на последующие пять лет.

Фактически на более позднем этапе исследования вероятно повторение процесса, поскольку может потребоваться изменить формулу распределения прибыли и даже рекомендованных тарифов в свете полученного детального прогноза грузооборота. На основе итогового прогноза национального грузооборота и распределения прибыли будет оцениваться влияние на финансовое положение каждой железной дороги в отдельности, чтобы доказать финансовую и коммерческую целесообразность предложений по изменению тарифов.

Новые процедуры установления цен с применением измененной тарифной системы

При подготовке и одобрении новой тарифной системы потребуется разработать новые процедуры установления тарифов. В процессе работы будут учитываться результаты анализа рынка, исследования доступа для торговых компаний, а также реакции транспортных агентов и самих железнодорожных компаний. Формирование цены будет зависеть от множества факторов, в том числе от требований к услугам, рыночной ситуации, сроков, объемов, стоимости грузов, продолжительности контрактов, условий транспортировки и т.д.

Будут обеспечены рекомендации по предоставлению скидок и надбавок к цене.

Предполагается разработать справочник по процедурам установления тарифов и провести семинар.

Возможности железнодорожных компаний ТРАСЕКА по внедрению рекомендованных тарифов

Разработка представленной выше системы транзитных тарифов и ее последующее внедрение, и изменение потребуют относительно высокого уровня компетенции и опыта определенной группы сотрудников железнодорожных компаний ТРАСЕКА. Ожидается, что возможности будут увеличены в рамках широкой институциональной реформы органов управления железных дорог, направленной на формирование субъектов, ориентированных на рыночные отношения и работу в условиях конкуренции.

Таким образом, данное исследование должно определить в общих чертах требования к сотрудникам, а также навыки, необходимые для функционирования и модификации рекомендуемой тарифной системы.

25 Методы работы

Предварительная оценка и прогноз железнодорожного грузооборота и услуг

ЕС: Изучение имеющейся документации, т.е. отчета SISIE, отчетов ЕБРР по оценке проектов, модели ВСЕОМ. Подготовка таблицы и карты по транзитному железнодорожному грузообороту. Определение необходимых данных и уведомление местных экспертов

СНГ (месяц 4): Посещение выбранных администраций железных дорог для получения и анализа статистической информации о грузообороте. Посещение ведомств или других организаций, занимающихся планированием, для получения информации о проектах в транспортной отрасли, которые по всей вероятности влияют на положение в отрасли и железнодорожный грузооборот.

Оценка затрат на транзитные железнодорожные перевозки

ЕС: Изучение имеющейся документации по расчету затрат на железнодорожные перевозки. Анализ данных о затратах по другим системам железных дорог Европы в разрезе отдельных грузов и видов услуг, например транспортировки в контейнерах, маршрутных поездах. Оценка структуры затрат – постоянные, переменные, затраты на перегон порожняка и т.д. – при транспортировке железными дорогами TRACEKA. Подготовка таблиц с данными о затратах по видам грузов. Получение от портовых и дорожных служб данных о затратах на хранение, погрузку и транспортировку. Определение необходимых данных и уведомление местных экспертов.

СНГ (месяцы 4 и 10): Посещение выбранных администраций железных дорог для сбора и анализа имеющихся данных по затратам. Анализ существующих систем учета затрат для оценки эффективности учета с точки зрения реализации поставленных задач и подготовки рекомендаций по его изменению. Подготовка рекомендаций по дальнейшей работе для коллег на местах (месяц 4).

Анализ затрат, связанных с работой узловых объектов железной дороги (Совместно с портовыми и дорожными службами)

ЕС: Получение соответствующих данных о затратах от портовых и дорожных служб, совместное рассмотрение и обсуждение вопросов и проблем связанных с работой узловых станций, например при ожидании транспортных средств и значительных простоях.

СНГ (месяц 4): Посещение выбранных узловых железнодорожных объектов, например, Каспийского или Черноморского портов, совместно с представителями портовых/дорожных служб. Продолжить обсуждение с компетентными руководителями TRACEKA и портовыми/дорожными службами. Выявить проблемы ремонта, проявляющиеся через транзитные затраты.

Финансовое положение железных дорог TRACEKA

ЕС: Изучение имеющейся документации, например отчетов об оценке проектов ЕБРР, Азиатского Банка Развития. Анализ финансовой структуры железных дорог TRACEKA, например соотношения постоянных и переменных затрат, перекрестное субсидирование, доли в транзитных перевозках. Прогноз изменения текущего финансового состояния железных дорог TRACEKA через пять лет. Подготовка краткой характеристики и прогноза финансовых и грузовых потоков для каждой железной дороги. Определение потребности в информации и уведомление местных экспертов.

СНГ (месяц 4): Посещение администраций выбранных железных дорог для получения и анализа ежегодных отчетов и бюджетов.

Грузооборот и доходы железных дорог TRACEKA

ЕС: анализ данных о железнодорожных перевозках и бухгалтерской информации, собранных в процессе первого визита представителей от СНГ и полученных из других источников. Изучение имеющихся данных о затратах по другим железнодорожным системам. Проведение детального анализа транзитных перевозок. Расчет соответствующих транспортных потоков для конкурирующих методов транспортировки в процессе консультаций с другими транспортными группами. Определение потребности в информации и уведомление местных экспертов.

СНГ (месяцы 4 и 10): Сбор данных о затратах и прибыли выбранных железных дорог и консультирование местных коллег по поводу дальнейшей работы (месяц 4). Представление отчета о текущем и предполагаемом распределении транзитных транспортных потоков между методами и маршрутами транспортировки (вместе с предварительными предложениями по новой тарифной системе согласно пункту 4.1.5) на втором заседании РГТПТ (месяц 10).

Рыночные факторы спроса на железнодорожные перевозки

ЕС: Изучение имеющейся документации о спросе на железнодорожные перевозки, например отчетов SISIE, отчетов ЕБРР по оценке проектов. Подготовка, распространение и последующий анализ анкет. Выработка рекомендаций по институциональным и другим изменениям, направленным на оптимальное распределение транспортных потоков между видами транспорта.

СНГ (месяцы 4 и 10): Проведение интервью с выбранными перевозчиками и грузоотправителями в странах TRACEKA и консультирование местных коллег по поводу дальнейшей работы (месяц 4). Сбор анкет и продолжение интервью с выбранными грузоотправителями, перевозчиками и иными компетентными сторонами. Представление отчета о предварительных выводах на втором заседании РГТПТ (СНГ месяц 10).

Потенциальная конкуренция со стороны других методов и маршрутов транспортировки

(Совместно с портовыми и дорожными службами).

ЕС: Изучение имеющейся документации по дорожному и морскому транспорту в коридоре TRACEKA, например отраслевых отчетов международных агентств, соответствующих исследований, проводимых консалтинговыми компаниями. Анализ затрат и расценок на другие методы транспортировки, совместно с портовыми и дорожными службами. Формирование сравнительных железнодорожных и дорожных тарифов на ключевых магистралях TRACEKA.

СНГ (месяц 10): Интервью с wybranными фирмами, оказывающими услуги по перевозкам безрельсовым транспортом, и их пользователями, а также руководством портов. Представление отчета о сравнительных тарифах на втором заседании РГТПТ. Проведение семинара 'Факторы, влияющие на спрос на грузовые транзитные перевозки: цена, сроки, набор услуг.

Эластичность спроса на услуги железнодорожного транспорта

ЕС: Изучение имеющейся документации, например отчетов о проведении консалтинговых исследований, теоретической литературы. Подготовка и анализ анкет. Оценка влияния снижения железнодорожных тарифов на спрос на железнодорожные перевозки.

СНГ (месяцы 4 и 10): Интервью с wybranными перевозчиками, грузоотправителями, и пользователями других видов транспорта. Консультирование местных коллег по подводу дальнейшей работы (месяц 4). Продолжение интервью с компетентными сторонами. Представление выводов о потенциальном влиянии снижения тарифов на спрос на услуги железнодорожных перевозчиков в процессе второго заседания РГТПТ.

Распределение прибыли между железными дорогами TRACEKA

ЕС: Распределение затрат, связанных с ключевыми категориями транзитных грузов при новых тарифах, между железными дорогами. Анализ структуры затрат и прогнозов финансового состояния железных дорог и разработка соответствующей формулы распределения прибыли.

СНГ (месяц 18): Представление формулы распределения прибыли на четвертом заседании РГТПТ.

Влияние рекомендуемой тарифной системы на спрос на железнодорожные перевозки

ЕС: Анализ макроэкономических и иных внешних факторов по всей вероятности влияющих на спрос на услуги транспортировки в целом и на железнодорожные транзитные перевозки в частности, в коридоре TRACEKA. Прогнозирование влияния новых тарифов на увеличение грузоперевозок по железным дорогам TRACEKA и на процесс привлечения груза, перевозимого

другими методами транспортировки. Распределение грузопотока и доходов между отдельными железными дорогами по формуле распределения прибыли. Оценка влияния на финансовое положение отдельных железных дорог.

СНГ (месяц 18): Изучение эффекта рекомендаций по изменению тарифов и их отражения на финансовое состояние выбранных железных дорог. Представление выводов и предварительного варианта итогового отчета на четвертом заседании РГТПТ.

Новые процедуры установления тарифов с применением новой тарифной системы

ЕС: Работа со специалистом в области тарификации с целью подготовки руководства по установлению тарифов.

Разработка материалов для обучающего курса.

СНГ: представление справочного руководства в течение месяца 14.

Возможности железнодорожных компаний ТРАСЕКА по введению рекомендованных тарифов

ЕС: Подготовка рекомендаций и отчета на основе постоянной оценки потенциала и потребностей железнодорожных компаний ТРАСЕКА и других компетентных организаций в процессе визита представителей со стороны СНГ.

СНГ (месяцы 4, 10 и 18): Совместная работа и оценка возможностей железнодорожных компаний и других организаций. Четвертое заседание РГТПТ: проведение семинара – Методы рыночных исследований и построение прогнозов.

ПРИЛОЖЕНИЕ С - ДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

- 1 Исходная ситуация**
- 2 Рабочая программа и распределение заданий**
- 3 Создание рабочей группы**
- 4 Анализ проделанной работы**
- 5 Единая политика транзитных сборов**
- 6 Изученные отчеты о разрешениях и транзитных сборах**
- 7 Финансирование дорог в странах ТРАСЕКА**
- 8 Транзитные сборы и другие платежи, взимаемые в 1996 году**
- 9 Расходы и доходы, связанные с эксплуатацией дорог**
- 10 Встречи с транспортными организациями на подготовительной стадии проекта**

ПРИЛОЖЕНИЕ С

1 Исходная ситуация

Работа на начальном этапе проекта включала предварительное изучение работы с транзитными сборами, проводимой ранее в странах ТРАСЕКА (См. Приложения С.1 и С.2), а также консультации с правительственными и неправительственными организациями, имеющими отношение к международному автотранспорту (См. список организаций, участвовавших в обсуждениях в Приложении С.3). Исследование подтвердило актуальность данного проекта. В процессе знакомства с ситуацией было выяснено, что в последнее время публиковалось мало информации о сборах за транзитное движение по дорогам и проводилось незначительное количество обсуждений по данной теме.

В результате был обозначен широкий круг вопросов, влияющих на международный дорожный транспорт – определенное беспокойство вызывает низкая конкурентоспособность операторов ТРАСЕКА и отсутствие адекватной законодательной базы функционирования автотранспорта (эти вопросы решались в рамках нескольких проектов ТРАСЕКА, направленных на совершенствование национального законодательства, проведение в соответствие с международными протоколами, улучшение менеджмента грузового транспорта, эффективности и стандартов предоставляемых услуг). Тем не менее, в данный момент в регионе действует много операторов среднего масштаба, некоторые из которых могут работать с партнерами из Европы, используя современные грузовые транспортные средства, которые соответствуют высоким техническим стандартам, действующим в Европе. Данный факт свидетельствует о значительном прогрессе, если учесть трудности конкурентной борьбы в современных условиях, когда большая часть дорожного грузооборота формируется в зарубежных странах (в Турции, Иране, России и Европе).

В ходе предварительных бесед с грузоперевозчиками и транспортными агентами подтвердилось, что транзитные сборы являются фактором, влияющим на использование коридора ТРАСЕКА. Транзитные сборы рассматриваются как сложные и завышенные (не связанные с затратами на эксплуатацию дороги), в то же время цена разрешений на пользование дорогами на практике может быть чересчур высокой из-за низких квот в рамках двухсторонних соглашений. Трудности с получением разрешений и высокая цена на них очевидно приводят к значительным неудобствам и затратам, например, в связи с заменой грузовых машин одной страны на машины другой страны, перегрузкой с одного грузовика на другой на границе. ТРАСЕКА осознает эту проблему и предлагает разработать систему многосторонних разрешений (похожую на то систему, которая была успешно внедрена в 70-х годах в странах-членах Европейского общего рынка). Пользователи также отмечают наличие проблем с соблюдением процедур пересечения границ и отсутствие таможенных складов, что вызывает задержку грузовых машин и увеличивает затраты. В некоторых странах состояние дорог характеризуется как плохое. Наряду с трудностями при получении разрешений и высокими платежами за транзит, эти проблемы,

несомненно, являются серьезным препятствием для использования автотранспорта на трассах ТРАСЕКА.

2 Рабочая программа и распределение заданий

Общее

Разработка единой политики платежей за транзит предполагает реализацию заданий 4.1.1, 4.1.2 и 4.1.3. Общий план работ представлен ниже в виде графика.

Общий подход предполагает:

- Изучение вопросов политики, в процессе консультаций с правительством каждой страны, на основе предшествующей работы и рекомендаций по транзитным сборам в рамках региона ТРАСЕКА, с целью уточнения политических приоритетов,
- Сбор и анализ информации, параллельно с изучением политики, направленные на создание базы для дальнейшего обсуждения проблем транзитных перевозок,
- Организацию рабочей группы по вопросам дорог регионального значения (РГТПТ), в которой могут обсуждаться проблемы транзита на основе информации и результатов ее анализа, упомянутых выше.

Ключевые особенности

Планируется, что изучение ситуации и сбор информации будут проводиться параллельно, чтобы привлечь к работе представителей национальных правительств – целью исследования является не только сбор информации и подготовка рекомендаций. Скорее она заключается в понимании вопросов, вызывающих общий интерес в стране (со стороны пользователей транспорта и правительства) и создание условий для рассмотрения важных вопросов, касающихся транзитных сборов, на региональном уровне.

Главной особенностью рабочего плана является рассмотрение вопросов, представляющих особую важность для пользователей автодорог и лиц, отвечающих за выбор политики, особенно:

- Проблем конкуренции между грузоперевозчиками различных стран, которые могут влиять на практику выдачи разрешений транспортным средствам и на установление транзитных сборов с целью защиты национальных грузоперевозчиков,
- Международного движения (экспорт и импорт) транспорта, которое, не являясь транзитным потоком, изменяется аналогично транзитному грузопотоку, и может формировать сильное движение транспорта внутри региона
- Унификации процедур пересечения границ, что в настоящий момент связано со значительными задержками грузов и делает большую часть трасс ТРАСЕКА крайне непривлекательными для грузоотправителей.

Несмотря на то, что исследование нацелено на разработку единой политики установления транзитных сборов, она должна формироваться с учетом возможного развития в будущем политики регулирования данных сопредельных вопросов.

3 Создание рабочей группы (Задание 4.1.1)

Вопросы

Обсуждение проблем дорожного транспорта в регионе ТРАСЕКА часто проводилось по ходу проекта ТРАСЕКА, и обычно касалось вопросов законодательной базы, проблем границ и содействия торговле.

При рассмотрении вопроса дорожных платежей обычно обсуждались проблемы финансирования обслуживания дорог и соответствующие аспекты. Вопросы транзитных разрешений и платежей еще предстоит детально рассматривать на региональном уровне, хотя предложение о введении системы многосторонних разрешений уже однажды обсуждалось. Таким образом, даже не смотря на принятие Многостороннего соглашения о движении транспорта (МСТ), транзитные платежи в приложении не упоминаются. Единственной фискальной мерой, которая рассматривалась, является введение налоговых льгот, например, при покупке топлива и запасных частей.

Тем не менее, существует необходимость в проведении обсуждений относительно разрешений на транзит и соответствующих платежей в рамках региона ТРАСЕКА. Политика всех стран ТРАСЕКА в области регулирования транзитных перевозок строится на двухсторонней основе, и возможность использования многостороннего подхода до сих пор не рассматривалась. Создание региональной рабочей группы по вопросам транзитных платежей позволило бы разработать единый подход, который в итоге может быть включен в приложение МСТ, касающееся дорог.

Подход

Для создания условий, позволяющих обсуждать вопросы транзитных платежей в регионе, предлагается создать региональную рабочую группу по вопросам транзитных платежей. Эта рабочая группа должна возглавляться секретарем ТРАСЕКА IGC (первоначально при поддержке консультантов) и включать в свой состав руководителей организаций, ответственных за установление ставок транзитных платежей и выдачу разрешений, а также представителей грузоперевозчиков и операторов. По желанию могут привлекаться представители других организаций, например дорожных ведомств, которые возможно финансируют эксплуатацию дорог из средств, собираемых в виде транзитных платежей, а также представители таможенных органов, которые могут заниматься транзитными сборами.

Для создания рабочей группы, необходимо выполнить следующие подзадания:

- Консультации по созданию рабочей группы – определение организаций, которые должны быть представлены в группе, возможная ответственность/опыт участников, средства разработки предложений на национальном уровне для обсуждения в рабочей группе
- Помощь в организации заседаний – повестка, подготовка дискуссионных материалов

Задания для рабочей группы могут включать:

- представление позиции правительства каждой страны относительно вопросов, связанных с транзитными платежами,
- помощь в предоставлении информации участникам проекта,
- подготовка комментариев по предварительным вариантам отчетов и предложениям, подготовленным консультантами.

Рекомендуется провести первое заседание рабочей группы сразу после подготовки Отчета о достигнутых результатах проекта в конце месяца 10². Это позволит представить на рассмотрение группе инвентаризацию дорожных платежей и разрешений, а также другие выводы, сделанные в ходе проекта, и выразить всем странам свою позицию. В результате могут быть согласованы приоритеты в рамках проекта, которые помогут руководить дальнейшей работой по проекту.

Последующие заседания могут проводиться примерно каждые четыре месяца для обсуждения специальных предложений со стороны консультантов и, по возможности, для проведения согласований.

4 Изучение предшествующей работы (Задание 4.1.2 – аспекты системы дорог)

Вопросы

Большая часть работы, которую требуется выполнить по заданиям, была проведена на начальном этапе проекта. Этот раздел приложения содержит описание общего подхода к выполнению работы, полученных на данный момент результатов и оставшейся работы.

Проблемы транзитных платежей часто затрагивались в предшествующих отчетах ТРАСЕКА – например, по проектам в области содействия торговле, развития законодательной базы и обслуживания дорог. В похожих отчетах других организаций, например, Всемирного Банка, также упоминалась проблема транзитных платежей.

Несмотря на то, что в этих отчетах нашел подтверждение факт установления различных транзитных сборов всеми странами ТРАСЕКА, в них отсутствуют как современный и полный анализ, так и предложенные для дальнейшего рассмотрения специальные рекомендации по транзитным сборам.

² Эксперт планирует узкие консультации с правительством каждой страны в наступающем периоде в процессе изучения работы, предшествующей проекту (задание 4.1.2), с целью определения основных проблем на уровне политики, вызывающих обеспокоенность.

Подход

Цель этого задания – изучить совместно с национальными правительствами результаты предыдущей работы с транзитными платежами в регионе ТРАСЕКА. Подход заключается в определении и анализе всех отчетов ТРАСЕКА и по возможности отчетов других организаций для определения (а) основных проблем, выявленных в процессе предыдущей работы, и (б) любых специальных рекомендаций по транзитным сборам и разрешениям.

Предполагаются следующие подзадания:

- предварительный анализ подготовленных ранее отчетов и работы – определение основных проблем, связанных с транзитными платежами и всех подготовленных рекомендаций,
- подтверждение проблем, вызывающих общую обеспокоенность – дискуссии с представителями каждой страны, участвующих в разработке транспортной политики, с целью определения основных проблем, затрагивающих все страны и влияющих на их приоритеты

Первое подзадание, предварительный анализ проведенной ранее работы, выполнялось на подготовительной стадии проекта, о чем упоминается ниже. Второе задание, обсуждение проблем и подтверждение приоритетов, планируется на месяцы 5 – 7, после того, как будет собрана информация, необходимая для инвентаризации разрешений и платежей, связанных с использованием дорог (Задание 4.1.3). Это позволяет консультантам не только подтвердить основные вопросы политики транзитных платежей, стоящие перед правительством, но также:

- аргументировать данные инвентаризации,
- сравнить фактические платежи, взимаемые на основных транзитных дорогах с тем, что должно взиматься.

Источники информации

При анализе проводимой ранее работы использовались следующие источники информации:

1. Документация по странам ТРАСЕКА, которая включает различного рода информацию, предоставленную странами ТРАСЕКА, и в некоторых случаях содержит ссылки на систему транзитных сборов и разрешения
2. Документация рабочей группы IGC, включающая записи с заседаний ТРАСЕКА по различным вопросам, а также возможные приоритеты и рекомендации на уровне выбора политики
3. библиотека отчетов ТРАСЕКА о проводившихся ранее проектах, которые могут содержать рекомендации по разрешениям на транзит и сборам
4. другие источники, в основном контакты с международными организациями, участвующими в решении вопросов автотранспорта

По результатам анализа проделанной работы были определены следующие направления деятельности или виды информации, касающиеся транзитных сборов:

1. запрос Секретариата TRACEKA на предоставление всеми странами данных о транзитных сборах, сделанный в 2001 году в Национальные секретариаты,
2. дискуссии о системе многосторонних разрешений на пользование дорогами, предложенной Секретариатом TRACEKA,
3. множество проектов TRACEKA, выполненных в последние годы и направленных на содействие торговле, обслуживание дорог и введение сборов за пользование дорогами
4. ряд других отчетов, в которых описана работа с дорожным транспортом

Полученные данные

В ходе исследования было собрано небольшое количество информации. Ниже кратко представлены результаты обзора:

1. в ответ на запрос Секретариата TRACEKA было предоставлено незначительное количество информации по транзитным сборам – ответ был получен только от нескольких стран
2. предложение о создании системы многосторонних разрешений рассматривалось, однако принятия какого-либо решения за этим не последовало. В предложении описаны различные преимущества системы многосторонних разрешений в развитии гибкости, возможностей и конкуренции в регионе TRACEKA путем увеличения количества выдаваемых разрешений, по сравнению с двухсторонними разрешениями. Утверждалось, что в современных условиях жестко ограниченного предложения разрешений, грузоперевозчики могут платить за получение разрешения до 100 долларов США, что значительно увеличивает доходы TRACEKA. Подобные многосторонние механизмы были успешно внедрены в других регионах (например, в Европейской зоне свободной торговли, в которую входят некоторые страны TRACEKA), и данный положительный опыт будет основательно изучен и учтен в ходе исследования.
3. Основные отчеты TRACEKA по вопросам транзитных сборов (TELREG 9305, TNREG 9601) подчеркивают неадекватность механизма финансирования дорог и содержат доводы в пользу системы сборов с пользователей дорог, которые в основном базируются на пошлине за регистрацию транспортного средства и налогах на топливо. Данный подход подразумевает более высокие ставки платежей и механизмы, обеспечивающие использование налоговых доходов на ремонтно-техническое обслуживание дорог. Ни один из отчетов не содержит специальных предложений по транзитным сборам, которые не рассматриваются как основной источник будущих доходов, идущих на обслуживание дорог (потоки транзитного транспорта невелики и в рамках двухсторонних соглашений по регулированию безрельсового транспорта введены многочисленные освобождения от сборов).
4. Некоторые другие отчеты, не принадлежащие TRACEKA, также содержат рекомендации по общим сборам с пользователей дорог, однако в них

пропагандируется общий подход, рекомендованный в отчетах ТРАСЕКА, о чем говорилось выше.

Изучение информации позволило обосновать позицию, представленную в ТЗ, о необходимости дальнейшего уточнения приоритетов каждой страны на уровне политики и сбора информации для проведения анализа вопросов, связанных с транзитными сборами, и подготовки рекомендаций.

В целом, на основе выводов, содержащихся в подготовленных ранее отчетах, можно заключить:

Оптимальная структура платежей за пользование дорогами

- в отчетах прослеживается общая позиция относительно того, что надлежащая стратегия взимания платы за пользование дорогами основана на сочетании налога на топливо и пошлины за регистрацию транспортного средства
- оптимальный уровень платы варьируется незначительно в странах ТРАСЕКА (обязательный минимальный сбор при покупке топлива составляет 5 центов США, а ежегодный регистрационный взнос изменяется от 10 долларов США за автомобиль до 300 долларов США за многоосевой грузовой транспорт)

Действующие системы финансирования в ТРАСЕКА

- многие страны не используют на практике данный подход (взимая общие налоги или сборы, а не плату за пользование) или устанавливают заниженные платежи за пользование (например, цена дизельного топлива должна равняться как минимум 20 центам США за литр для того, чтобы включать в себя плату за пользование в размере 5 центов США за литр, однако цена дизельного топлива в некоторых странах ТРАСЕКА составляет лишь 15 центов США или менее)
- в результате, пользователи дорог во многих странах ТРАСЕКА полностью не оплачивают затраты пользователей дорог, особенно большие грузовые автомобили, которые получают скрытую субсидию (благодаря низкой цене дизельного топлива и невысоким ежегодным регистрационным взносам)
- во многих странах средства, полученные в виде платежей за пользование дорогами и предназначенные для ремонтно-технического обслуживания дорог, тратятся на иные цели, что вместе с низким уровнем платежей мешает большинству стран ТРАСЕКА собирать минимально необходимые финансовые средства для обслуживания дорожной сети, вызывая сильное ухудшение состояния дорог и увеличение транспортных издержек.

Значение транзитных сборов в качестве платежей за пользование дорогами и источника финансирования

- транзитные сборы с иностранных грузовых машин не особенно подходят для взимания платы с пользователей дорог, так как они налагают дополнительные обязательства на иностранные грузовые машины, совершающие международные перевозки, которые не оплачиваются другими аналогичными грузовыми автомобилями - например (а) грузовики из зарубежных стран, совершающие аналогичные перевозки, освобождаются от подобных платежей в рамках двусторонних соглашений, и (b) грузовые машины, совершающие внутренние перевозки по одним дорогам внутри страны
- по мере освобождения международных перевозок от транзитных сборов в рамках двусторонних соглашений доходы от сбора транзитных сборов, вероятно, снижаются и прекращают действовать как важный источник доходов, используемых для финансирования расходов на эксплуатацию дорог в большинстве стран

Несмотря на то, что представители разных стран, отвечающие за выбор политики, могут согласиться с неадекватным объемом финансирования дорог, формирование цен на топливо и налогообложение транспортных средств являются большими вопросами, а поэтому маловероятно, что все страны согласятся адаптировать оптимальную структуру налогов на пользование дорогами, которая была рекомендована в ходе предыдущей работы.

Более того, некоторые страны ТРАСЕКА высказали замечания по поводу мер (таких, как заключение многосторонних соглашений или отмена квот на выдачу разрешений), которые обеспечили бы иностранным грузоперевозчикам более свободный доступ на международные магистрали и освободили бы большую часть этих грузоперевозчиков от транзитных платежей. В частности среди стран СНГ, входящих в ТРАСЕКА, существует общая обеспокоенность тем, что более широкий доступ поставит их национальных грузоперевозчиков с условия жесткой конкуренции с иностранными компаниями, располагающих более крупным и современным парком транспортных средств. В некоторых странах также опасаются, что снижение транзитных сборов подорвет механизм финансирования дорог.

Совершенно очевидно, что подобные рекомендации должны обсуждаться с национальными правительствами в рамках дальнейшей работы, запланированной по заданию 4.1.2, чтобы разработать национальную политику, которая послужит базой для обсуждения предложений по транзитным сборам.

5 Единая политика транзитных сборов (Задача 4.1.3)

Вопросы

Разработка единой политики транзитных сборов, в крайнем случае, может предполагать отмену большинства сборов за транзит и получение разрешений (учитывая обоюдное признание налогов на дорожный транспорт в каждой из стран), либо можно ограничиться соглашениями об упрощении системы сборов (соглашения относительно типа транзитного сбора, базы для взимания сборов и возможно максимальных уровней сборов), либо принятие политики приведет к отмене определенных сборов, которые являются необоснованными в широком понимании.

Принимая во внимание жесткие замечания, высказанные членами ТРАСЕКА можно предположить, что единая политика может быть разработана только в процессе поэтапной работы, предполагающей одновременную адаптацию других политических мер.

Приемлемый подход будет зависеть от обстоятельств, особенно от того, включает ли транзит грузовой транспорт ТРАСЕКА, работающий внутри региона ТРАСЕКА.

Зарегистрированный в ТРАСЕКА грузовой транспорт на транзитных перевозках внутри стран ТРАСЕКА

К примеру, большая часть передвижений грузового транспорта, зарегистрированного в странах ТРАСЕКА, внутри данного региона уже освобождается от уплаты транзитных сборов, если оплачена номинальная стоимость (около 30 долл. США) разрешения, выдаваемого в рамках соответствующего двухстороннего соглашения. При этом можно предложить рассмотреть возможность создания в рамках региона ТРАСЕКА высоко унифицированной системы транзитных сборов, предполагающей, по сути, отсутствие транзитных сборов.

Тем не менее, на практике обычно действуют жесткие ограничения на выдачу разрешений, что соответственно приводит к высоким ценам на черном рынке. Более того, многие страны ввели очень высокую плату за разрешения для так называемых третьих стран (которые позволяют грузоперевозчикам провозить грузы определенной страны между двумя странами). Мотивом для введения больших сборов по всей вероятности послужило желание защитить национальную транспортную отрасль от зарубежной конкуренции.

Зарегистрированный не в ТРАСЕКА грузовой транспорт на транзитных перевозках внутри стран ТРАСЕКА

В данном случае существует меньшая возможность разработки единой политики. Каждая страна-член ТРАСЕКА будет иметь собственные двухсторонние соглашения, заключенные в предыдущие годы, и может быть не заинтересована в унифицированном подходе к работе со странами, не входящими в ТРАСЕКА.

В этих условиях при рассмотрении вопросов транзитных сборов необходимо учитывать законодательную базу функционирования дорожного транспорта и различать транзит грузового транспорта, принадлежащего и не принадлежащего стран ТРАСЕКА.

Подход

Предполагаемый подход к разработке единой политики транзитных сборов включает следующие подзадания

- Получение информации о разрешениях на транзит и сборах – с помощью специальной анкеты, для сбора наиболее важной информации, необходимой для инвентаризации разрешений и сборов (требования и условия при получении разрешений, законодательная база взимания сборов, таблица с видами сборов, метод распространения) с целью анализа, как нормативной базы осуществления транзита, так и самой системы взимания сборов
- Анкета для транспортировщиков – для определения, как на практике проводится регулирование и налогообложение транзитного транспорта (каков уровень ограничений на получение разрешения и необоснованных сборов, затрат и вытекающих отсюда неудобств, а также степень влияния иных факторов, например недостаточное информирование о транзитных сборах, которые тоже усугубляют проблемы)
- Сбор другой информации – для проведения дальнейшего анализа данных проблем, включая масштаб потерь и потенциальных выгод от изменения политики транзитных сборов (данные о транзитном грузообороте, квотах на разрешения, доли транзитного грузооборота, на который уплачиваются различные виды сборов (легальные и нелегальные), типичных тарифах в основных транзитных коридорах ТРАСЕКА и других альтернативных коридорах, о сборах с пользователей дорог, взимаемых с внутранзитного транспорта, а также затратах, производимых пользователями дорог)
- Расчет обоснованного уровня сборов – основанного на уровне затрат, связанных с эксплуатацией дорог в странах ТРАСЕКА, определение затрат (с точки зрения повреждения дорог, и т.д.), обусловленных движением транзитного транспорта различных видов/загрузки
- Расчет текущих потерь – определение задержек и расходов, вызванных взиманием транзитных сборов сверх экономически обоснованного уровня (необходимого для покрытия экономических затрат, связанных с эксплуатацией дороги)

- Поиск вариантов решений – определение потенциальных вариантов изменения транзитных сборов (при возможных системах регулирования транзитных перевозок)
- Рекомендуемая политика – основанная на относительных преимуществах и недостатках каждого из вариантов и их практической применимости
- Оценка выгод – каковы экономические выгоды от реализации предлагаемых вариантов решений

Рабочий план

Рабочий план сбора информации (подзадания 1 и 2) включает два этапа, проводимых в течение первых шести месяцев проекта.

На первой стадии (на начальном этапе проекта) распространяются две анкеты – для Министерства транспорта (или аналогичной организации, отвечающей за управлением автодорожным транспортом) и для других национальных транспортных объединений в каждой стране. Анкеты распространяются через национальные секретариаты ТРАСЕКА:

- Анкета о разрешениях и сборах за транзит – информация для инвентаризации разрешений и транзитных сборов собирается в службах, отвечающих за (а) сборы и разрешения на международных транзитных грузоперевозок и (б) любые сборы и платежи, взимаемых с транзитного транспорта (например, плата за проезд по дороге/мосту и сбор за транспортные средства большого размера/загрузки)
- Анкета для лиц, осуществляющих грузоперевозки – с целью получения информации о фактических платежах и трудностях, которые возникают у лиц, зарегистрированных в стране и совершающих международные грузоперевозки, представителей национальных транспортных ассоциаций

У национальных транспортных ассоциаций и объединений посредством анкеты для грузоперевозчиков будет запрошена информация о требуемых разрешениях и уплачиваемых сборах на основных дорогах ТРАСЕКА (и на альтернативных маршрутах, если таковые имеются, для проведения сравнительного анализа). Информация из анкет для грузоперевозчиков будет использоваться для перекрестной проверки данных, собранных с помощью анкет о разрешениях и сборах, полученных из других стран.

Второй этап предполагает последующие визиты в течение месяцев 5 – 7 в каждую из стран ТРАСЕКА для уточнения собранной/не собранной информации и более детального обсуждения вопросов. Эти визиты будут скоординированы с анализом проделанной работы (задание 4.1.2), чтобы вопросы транзитных сборов можно было обсуждать в контексте политических приоритетов и любых рекомендаций по улучшению, предложенных ранее.

Выполнение подзадания 3, Сбор иной информации о затратах/платежах начнется в месяце 5. Это предполагает дальнейшее распространение анкет в Министерстве транспорта, примерно за две недели до визитов, чтобы любые трудности, возникающие при получении информации, могли быть решены во время этих визитов.

Сразу после получения информации последует ее анализ, с тем, чтобы подзадания 4, 5 и 6 были завершены к месяцу 10 и включены в основной отчет о проделанной работе, который должен быть подготовлен в этом месяце. (Это позволит за месяц до первого заседания рабочей группы по вопросам дорог начать распространение информации о результатах исследования с тем, чтобы подтвердить эти результаты и обсудить основные вопросы транзитных сборов, используя достоверную информацию).

Дальнейшая работа по определению возможных вариантов решений (Подзадание 6) будет проводиться после первого заседания рабочей группы. Ее результатом будет возможная политика транзитных сборов (подзадание 7), подготовленная ко второму заседанию рабочей группы. За дальнейшими обсуждениями последует оценка выгод от рекомендуемой политики транзитных сборов (Подзадание 8) и представление результатов оценки на третьем заседании рабочей группы.

6 Рассмотренные отчеты о разрешениях и транзитных сборах

Отчеты ТАСИС³

Название: Содействие торговле в ТРАСЕКА	Scott Wilson	TNREG 9308
Отчет: Документы по торговле и отчеты о таможенных процедурах	Ссылка: Документация и процедуры транзита автотранспорта	Октябрь 1996
Нет ссылки на транзитные сборы и разрешения		

Название: Внедрение системы менеджмента дорожного покрытия	Kocks Consult	TELREG 9305
Отчет: Предварительный итоговый отчет, Изучение стоимости и финансирования эксплуатации дорог	Ссылка: Стоимость эксплуатации дорог и структура сборов с пользователей дорог в странах ТРАСЕКА (См. выдержки из отчета, касающиеся транзитных сборов в приложении С.3)	Декабрь 1996

Средние расходы на эксплуатацию дорог в регионе ТРАСЕКА составляют лишь 24% от объема, необходимого для полного ремонтно-технического обслуживания дорог. Похожая ситуация наблюдается в большинстве стран-членов ТРАСЕКА. В ходе исследования было подсчитано, что уровень покрытия всех затрат на эксплуатацию дорог (связанных с основными дорожными сетями, которые используются для транзитных перевозок, а не локальными дорогами, и исключая затраты на обслуживание недостроенных дорог) может быть достигнут в шести странах ТРАСЕКА при налоге на топливо на уровне примерно 5 центов США за литр и годовом регистрационном взносе на уровне от 10 долларов США для автомобилей до 300 долларов США для грузовых машин с количеством мостов более трех. Если транзитные платежи взимаются с иностранных транспортных средств, ежегодные регистрационные взносы могут быть ниже. В большинстве стран-членов ТРАСЕКА платежи (особенно за дизельное топливо) устанавливаются на более низком уровне.

Различные транзитные сборы взимаются на более высоком уровне (выше 100 долларов США за рейс), хотя многие грузовые машины освобождаются от сборов, подпадая под действие двухсторонних соглашений. Прибыль, получаемая в виде транзитных сборов обычно примерно на 10% меньше объема средств, требуемых для обслуживания дорог.

³ За исключением проектов, проводимых в ТРАСЕКА и касающихся лишь общих вопросов дорожного транспорта – например, по содействию автотранспортной промышленности в улучшении управления и услуг

Название: Азербайджан, Реструктуризация дорожного сектора	Finnga	TNREG 9601
Отчет: Предварительный вариант итогового отчета, Модуль С	Ссылка: финансирование дорог	Декабрь 1997
<p> Доходы Дорожного фонда формируются из налога на топливо, ежегодного налога на автомобили (на основе мощности, а не веса), налога с оборота, налога с продажи автомобиля и транзитного сбора. Большая часть доходов поступает от налога на топливо. </p> <p> Доля транзитных сборов составила 1% в 1995 году и 20% в 1997 году. Рекомендуется осуществлять финансирование дорог в будущем за счет налога на топливо (15% от розничной цены до начисления НДС) и налога на автомобиль (при более высоких ставках, до 290 долл. США за транспортные средства с более чем тремя мостами). Высокий транзитный сбор не может рассматриваться как налог на пользователя автодорог на основе затрат на эксплуатацию дорог. Иранские грузовики освобождались от уплаты сбора на момент проведения исследования. Рекомендаций по транзитным сборам в будущем не дается. </p> <p> В некоторой степени обновлен TNAZ 9801. </p>		

Название: Система законодательного регулирования транспорта	Scott Wilson	TELREG 9306
Отчет: О завершении проекта	Ссылка: предварительный вариант многостороннего соглашения с предложениями по транзитным сборам и тарифам	Февраль 1998

Рекомендуемая модель национального законодательства по транспорту, международные конвенции и Многостороннее соглашение по транспорту (МСТ) – с созданием Совместной комиссии ТРАСЕКА и национальных комиссий. Предложенное техническое приложение к МСТ использовалось как основа для принятого соглашения, за исключением некоторых пунктов. В частности, в рамках исследования рекомендовалось не вводить квоты на выдачу разрешений, однако это предложение не было учтено при подготовке итогового варианта соглашения. Рекомендаций по транзитным сборам не было предоставлено.

В ходе исследования говорилось об оговорках, сделанных некоторыми странами. Например, Казахстаном выражалось сомнение в том, что многосторонние соглашения приведут к либерализации и снижению или отмене транзитных сборов.

Процесс воспринимался как политический, а не только как экономический, и Казахстан пришел к мнению о том, что понесет потери при заключении многосторонних соглашений, поэтому предпочтение было отдано двухсторонним соглашениям. Например, Министерство транспорта не видело возможности получения в Казахстане в настоящий момент взаимной выгоды от транзитного движения по дорогам соседних государств. Если бы они нуждались в осуществлении транзитных перевозок по Казахстану, они вынуждены были бы нести большие затраты, связанные с ухудшением казахской инфраструктуры в результате движения транзитного транспорта. Государственный бюджет не может существовать при тех поступлениях от транзитных сборов, которые существуют на данный момент. Министерство внешних дел занимало более стратегическую позицию относительно будущего МТС, которое могло бы облегчить доступ к Персидскому заливу, Средиземноморью и Дальнему Востоку. Туркменистан также выразил скептическое отношение к подобным многосторонним соглашениям (не подписывая МТС).

Консультанты рекомендовали разграничить транзитные режимы внутри ТРАСЕКА и при выезде/въезде в ТРАСЕКА, чтобы защитить транспортную промышленность ТРАСЕКА. Проект привлек внимание к необходимости контролировать областные и другие местные власти, чтобы избежать установления ими неразрешенных сборов с транзитных иностранных транспортных средств. Иначе многосторонние соглашения не будут работать эффективно.

Название: Изучение реформы системы финансирования дорожного сектора Украины	Carl Bro International	ЕБРР/ TACIS
Предварительный черновой отчет	Ссылка: изучение тенденций финансирования дорог и взимания сборов с пользователей дорог	Февраль 1998
<p> Мероприятия по обслуживанию дорог финансировались традиционно через дорожный фонд, который формировался в большей степени за счет отчисления предприятиями налога на оборот, а не сбора с пользователей дорог. Налог на топливо (7% от оптовой цены, что эквивалентно налога на топливо в размере примерно 2 цента США на литр) являлся наиболее важным видом сбора за пользование дорогами, однако он приносил только 7% дохода. В то же время налог на доступ в дорожную сеть (по сути, транзитные сборы, уплачиваемые иностранными транспортными средствами) составляли только 2% прибыли, включая плату за транспорт больших размеров/с большим весом. Ежегодный налог с транспортного средства составляет лишь около 75 долл. США для тяжеловоза, и доход от сбора данного налога был незначительным. Сбор налоговых поступлений составлял в сумме примерно половину от объема средств, необходимых для обслуживания дорог. </p> <p> В ходе исследования было рекомендовано изыскать средства для финансирования дорог в будущем за счет более высокого налога на топливо (около 6 центов США за литр) и повышения ежегодного сбора за транспортные средства, рассчитанного на основе веса, а не мощности двигателя (до 290 долл. США за тяжеловоз). Возможности для увеличения налоговых поступлений значительно ограничены. </p> <p> Ситуация с финансированием изучалась консультантами ЕБРР в марте 2000 года. Существовала большая неопределенность относительно политики финансирования дорог и будущих платежей и налоговых поступлений. Налог на топливо и ежегодный сбор за транспортные средства рассматривались как основные источники налоговых поступлений. Транзитные сборы составляли лишь 1% от доходов, что подчеркивало их снижающееся значение. </p>		

Название: Содействие международному дорожному транспорту и транзиту	Scott Wilson	TNREG 9802
Отчет: Нормативный отчет	Ссылка: Законодательные основы развития международного дорожного транспорта	Май 2000
Текущее состояние нормативной базы и предложения по лицензированию грузоперевозчиков и введению в действие конвенций ADR и TIR.		

Название: Реорганизация транспортного сектора в Азербайджане	Dornier System	TNAZ 9801
Отчет: Отчет о достигнутых результатах I - IV	Ссылка: Финансирование дорог и лицензирование международного дорожного транспорта	Май 2000 - Ноябрь 2001
Финансирование дорог в основном осуществляется за счет налога на топливо (через дорожный фонд), однако уровень финансирования намного ниже требуемого (4% или менее)		

Название: Узбекистан: проект по развитию дорожного сектора	SW Consultants	EBRD/ TACHG
Отчет о подготовке к проекту	Ссылка: Стратегия финансирования дорог и сборов с пользователей дорог	Декабрь 2000
<p>Финансирование дорог осуществляется традиционным способом через дорожный фонд, большая часть доходов которого формируется за счет общих налогов, а не сборов с пользователей дорог. Лишь 7% налоговых поступлений связано со сборами с пользователей дорог (в основном, это налог на продажу транспортных средств).</p> <p>Не смотря на то, что пользователи дорог платят высокие налоги на топливо (акцизный сбор составляет 25% от розничной цены дизельного топлива и примерно 80-100% цена бензина) только часть налоговых поступлений (в Каракалпакском районе) распределяется в дорожный фонд. С иностранных грузовых машин взимается транзитный сбор (400 долл. США за рейс), однако многие транспортные средства освобождаются от сбора, и налоговые поступления невелики. Фактические расходы составляют примерно 60% от требуемого уровня затрат на обслуживание дорог.</p>		

Название: Содействие разработке политики транзитного коридора в республике Казахстан	TACHГ	SCRE/110 191
Промежуточный отчет	Ссылка: Нормативная база разрешений и транзитных сборов в Казахстане, таблица тарифов	Июль 2001
Описание условий, в которых могут осуществляться транзитные перевозки в Казахстане.		

Название: Прогноз объема перевозок и технико-экономическое обоснование (Модуль А база данных по грузопотоку и прогнозы)	VCEOM	TNREG 9803
Отчет: Итоговый отчет	Ссылка: Прогноз объема перевозок для грузового транзитного транспорта	Август 2001
Расчеты текущего транспортного потока по соединениям дорог проводились для базового года и будущих лет		

Название: Проект по румынским дорогам: Объездная дорога Питести	Gibb Transport Consulting	EBRD
Приложения по системе финансирования	Ссылка: Стратегия финансирования дорог	Сентябрь 2001
<p>Финансирование дорог осуществляется через дорожный фонд, 80% доходов которого формируется за счет налога на топливо (110 евро за тонну дизельного топлива (8 центов США за литр) и 125 евро за тонну бензина (9 центов США за литр). Остальные доходы поступают от сборов за проезд по дороге/мосту, сборов с иностранного транспорта и других платежей. Текущие расходы составляют примерно 25% от требуемых затрат на обслуживание всей дорожной сети, получаемые доходы покрывают лишь около 50% стоимости технического обслуживания системы дорог.</p> <p>Правительство вводит с 2002 года Евровиньетт вместо транзитных сборов, рассчитываемых исходя из расстояния, проезжаемого различными видами транспорта (однако многие иностранные грузовые автомобили освобождались от уплаты сборов). В рамках новой системы, все иностранные автомобили будут платить 6-8 долларов США для пользование румынскими дорогами, ожидается, что налоговые поступления возрастут на 5-10%.</p>		

Отчеты других организаций

Название: Обзор транспортного сектора республики Украина	Всемирный банк	
I Комментарий по политике, II Технический отчет, III Приложения и Примечания по статистике	Ссылка: Общая политика и стратегия развития транспорта, включая систему дорог	Ноябрь 1998
<p>Обзор ситуации с транспортом и предложения по общей транспортной политике. Одобрена политика правительства относительно будущей системы финансирования дорог, все более основывающейся на сборах с пользователей дорог (налогах на топливо и ежегодной платы за транспортное средство, причем роль транзитных сборов незначительна).</p>		

Название: Содействие торговле на Кавказе	Всемирный банк	
Итоговый отчет (о кратком визите)	Ссылка: Международные транспортные потоки и торговые сборы, препятствия	Октябрь 2000
<p>Суть заключается в следующем. В настоящий момент границу между Азербайджаном и Грузией на Красном мосту пересекает только 8-10 грузовых автомобилей в день, из которых примерно 60% являются транзитными. Армяно-Грузинскую границу в Садахло пересекает менее одного грузовика. Использование грузовика с армянскими номерными знаками стоит больше, чем грузовик грузинскими номерными знаками на аналогичных рейсах между Ереваном и Поти, что обусловлено сборами, взимаемыми Грузией. Рекомендуется отменить требование конвоировать транзитные рейсы в Грузии и Армении. Кроме того, необходимо улучшить систему финансирования дорог.</p> <p>Требуется лучше контролировать «мошенничество» среди перевозчиков (с помощью путевых листов и политических принудительных мер). Двухсторонние разрешения обходятся в Азербайджане в 80-150 долл. США (получаемые легально и нелегально), причем стоимость изменяется случайно. Сбор в размере 25 долл. США взимаются при въезде в Баку и другие города. Во всех трех странах на обслуживание дорог выделяются недостаточные средства – только 26 миллионов долл. США тратится в год в Грузии. Транспортировка контейнера из Баку в Поти сопряжена с затратами в размере 2200 долл. США и занимает от 3 до 5 дней, по сравнению с 700-800 долл. США и 10-12 днями при транспортировке грузов из Бандар-Аббаса в Баку.</p>		

7 Финансирование дорожных работ в государствах ТРАСЕКА⁴

Введение

Финансирование дорожных работ в большинстве государств ТРАСЕКА номинально осуществляется через дорожные фонды, созданные правительством. Однако в Армении отсутствует дорожный фонд и финансирование обслуживания дорог из общего бюджета правительства. На практике, недостаток финансовой независимости большинства дорожных фондов означает, что финансирование дорожных работ в значительной степени осуществляется таким же образом, как и раньше, из общего правительственного бюджета.

Основной объём сборов напрямую взимается с пользователей автомобильных дорог в форме налогов на топливо для автомобилей, платы за лицензии на транспортные средства и сборов за регистрацию, транзитных сборов с транспортных средств иностранных государств (государств, не входящих в СНГ) и налогов на приобретение транспортных средств. Уровень почти всех данных сборов по международным стандартам находится на чрезвычайно низком уровне. Прочие виды налогов, используемых для финансирования дорожных работ, включают налоги на оборот и - или налоги на прибыль предприятий, функционально или территориально связанных с сетью шоссейных дорог. В экономическом климате, который на протяжении последних лет наблюдается в большинстве государств ТРАСЕКА, налоги на прибыль вряд ли могут представлять собой значительный источник финансирования бюджета дорожной сети. В большинстве случаев данные налоги и сборы, чрезвычайно низки по международным стандартам. Частично это отражает традиционную философию финансирования дорожного строительства, унаследованную от прошлого, это также является результатом неудачных попыток внести соответствующие изменения в систему налогов и сборов с учётом инфляции. Общим результатом этого стало сокращение реального объёма финансовых поступлений дорожный сектор от сборов с пользователей дорог. Данный процесс сопровождался неизбежным давлением на бюджет правительства в целом и сокращения ассигнований вследствие упадка экономики в 90-х годах.

Дорожные фонды

С 1991 года, в большинстве государств ТРАСЕКА были основаны дорожные фонды. Ни про один из них нельзя сказать, что он обладает той степенью независимости в отношении финансовых и эксплуатационных вопросов, которую, к примеру, Всемирный Банк расценивает в качестве критически важной с точки зрения достижения ими успеха. На практике, большинство дорожных фондов государств ТРАСЕКА действуют в качестве отделения аппарата местного

⁴ ИСТОЧНИК: Рабочий вариант Заключительного Отчёта, Исследование по затратам и финансированию использования дорог, Кокс Консалт, TELREG 9305, декабрь 1996 г.

правительства для сбора налогов. Степень их реального контроля над тем, какое количество средств, собранных в дорожном секторе, используется на нужды дорожного сектора чрезвычайно невелико. Возможным исключением в данном случае, возможно, служит Узбекистан, где, как установлено, опыт, полученный при анализе проблем других дорожных фондов, был использован при создании собственного фонда. В следующих разделах кратко излагаются основные характеристики дорожных фондов в отдельных государствах ТРАСЕКА.

Азербайджан

Закон о Дорожном фонде, использовавшийся при создании Дорожного фонда Азербайджана, был принят в ноябре 1994 года, но активная деятельность фонда началась середине 1994 года. До создания Дорожного фонда финансирование дорожных работ осуществлялось из государственного бюджета. Предполагается, что в обязанности фонда входит сбор средств, поступающих от сборов на пользователей дорог, а также налогов, связанных с использованием шоссейных дорог и передача данных средств Министерству Финансов. Данные сборы включают налог на продажу топлива для автомобилей, налог на предприятия за использование дорог, налог на продажу транспортных средств, налог на владение транспортными средствами, а также налог на транзит транспортных средств иностранных государств, не входящих с СНГ. Потенциальная прибыль от данного налога на транзит в значительной степени сокращается за счёт того, что транспортные средства из Ирана, составляющие большинство иностранных транспортных средств, освобождены от уплаты налога.

Предполагается, что пятнадцать процентов от поступлений за счёт сбора налога на топливо передаются в фонд Государственным топливным комитетом, но до настоящего времени, этого не осуществлялось. Министерство Финансов принимает решение по годовому бюджету, выделяемому в распоряжение Азеравтоюл, государственной организации по шоссейным дорогам, таким образом финансирование работ по содержанию шоссейных дорог реально осуществляется за счёт государственного бюджета.

Во второй половине 1994 года средства, собранные дорожным фондом, составили эквивалент, равный 10 миллионов долларов США. Данный объём в 1995 году увеличился до 27,9 миллионов долларов США. Согласно оценкам, объём средств, собранных дорожным фондом в 1996 году равняется 79,8 миллионов долларов США, но по состоянию на август 1996 года прогнозируемые бюджетные ассигнования Министерства Финансов на проведение дорожных работ составляли не более 10,4 миллионов долларов США, приблизительно 80% из которых были предназначены для государственных шоссейных дорог.

Грузия

Закон об основании Дорожного фонда Грузии был принят в сентябре 1995 года. В законе устанавливаются основы для создания фонда, его основная задача, способы предоставления финансовых средств и использования данных ресурсов. Основные сборы и налоги, составляющие доходы фонда, налог с продаж топлива для автомобилей, налог с предприятий за использование автомобильных дорог, налоги на собственность транспортных средств, налог на размещение объектов

коммунальной инфраструктуры в районе, входящем в зону пользования дорожной сети, поступления от проведения лотерей и от дорожных штрафов, а также налог на транзит иностранных автомобилей по территории Грузии и на грузинские автомобили, осуществляющие транспортировку зарубежных грузов на экспорт.

В течение первых семи месяцев 1996 года средства, поступающие от сборов, взимаемых с пользователей автомобильных дорог и от налогов составили сумму, эквивалентную 9,46 миллионов долларов США. Немногим более 40% от этой суммы поступили от взимания налогов на транзит с иностранных транспортных средств, 29 процентов составили налоги с предприятий за пользование автомобильными дорогами, 25 процентов - налоги на владение транспортными средствами и только 4,1 процента - налоги на топливо. Показатели первой половины 1996 года демонстрируют, что затраты на проведение дорожных работ составляли порядка 60 процентов от общей суммы поступлений фонда.

Казахстан

До 1992 года содержание дорог в Казахстане оплачивалось из государственного бюджета. В декабре 1991 года постановлением правительства были созданы две категории дорожных фондов - Национальный Дорожный Фонд для обслуживания и развития сети, национальных дорог и Региональные (Областные) Дорожные Фонды для обслуживания и развития местной сети дорог. Первоначально планировалось, что прибыль дорожных фондов должна поступать от сбора налога с предприятий за использование автомобильных дорог, налога на приобретение транспортных средств, налога на владение транспортными средствами, рассчитываемого на основе мощности двигателя в лошадиных силах, налога на нефтепродукты и шины, налога на доход с транспортных компаний и налога на транзит иностранных транспортных средств, въезжающих на территорию Казахстана.

Структура налога на использование дорог и сборов с пользователей дорог претерпела изменения 1994 году, но во второй половине 1995 года изменения были аннулированы. В середине 1996 года правительством рассматривался ряд мер по финансированию дорожных работ. В целом, опыт Казахстана по использованию дорожного фонда не был удовлетворительным.

Поступления Дорожного фонда сократились с суммы эквивалентной 185 миллионам долларов США 1993 году до суммы эквивалентной, соответственно, 92 миллионам и 100 миллионам долларов США в 1994 и 1995 годах. Последние имеющиеся данные по основным источникам поступлений в дорожный фонд относятся только к 1993 году, когда налоги на использование дорожной сети составляли 47 процентов, а налоги на топливо и шины транспортных средств составляли ещё 36 процентов от общего объёма поступлений. В 1993 году объём поступлений в дорожный фонд и объём затрат на содержание дорожной сети были практически равны. С того времени, однако, затраты на содержание дорог составили только 50 процентов от поступлений в Дорожный фонд в 1994 году и 70 процентов от объёма поступлений 1995 году. Остаток средств, по всей вероятности, был распределён в общие налоговые поступления Правительства.

Кыргызстан

Создание Дорожного фонда рассматривалось на протяжении последних двух лет, но в мае 1996 года необходимые законодательные документы не были приняты.

Таджикистан

Таджикистан располагает дорожным фондом, который несёт ответственность за получение сборов с пользователей дорог, но данных о подробностях деятельности фонда не имеется.

Туркменистан

Дорожный фонд Туркменистана был основан только в 1995 году и начал работу в начале 1996 года. Его задачи состояли в финансировании потребностей по обслуживанию, восстановлению и развитию государственной системы дорог. Финансовые ресурсы фонда планировалось изначально получать за счёт акцизного сбора на топливо для автомобилей, транзитных сборов с иностранных транспортных средств и ежегодного налога на регистрацию транспортных средств. Впоследствии, ликвидация определённых счетов департаментов правительства или агентства означала, что дорожный фонд не может действовать в качестве независимой организации. Ещё одним ударом по ресурсам фонда было лишение его контроля над процедурой сбора акцизного налога на топливо для автомобилей. Управлением, осуществляющим руководство деятельностью фонда, является Туркменаутеллари.

Объём финансовых средств фонда в 1996 году, согласно оценкам, составлял эквивалент от 17 до 20 миллионов долларов США, в зависимости от того, используется ли официальный или коммерческий курс обмена валют. Это даёт значительное увеличение на 7 миллионов долларов США, выделенных на обслуживание дорог из государственного бюджета в 1995 году.

Узбекистан

Дорожный фонд Узбекистана был первоначально создан в 1993 году. Его финансирование, в основном, осуществлялось за счёт налогов на предприятия и организации на национальном, областном (региональном) и районном уровнях, за счёт налога на владение транспортными средствами и транзитных налогов на иностранные транспортные средства, въезжающие в страну. Фонд отвечает за финансирование всех дорожных работ, но в его фонды не поступает налог на автомобильное топливо. Единственная часть страны, в которой взимается налог на топливо, является полуавтономная Республика Каракалпакистан, где осуществляется сбор налога на продажу топлива в размере 7 процентов. Административный контроль над деятельностью Дорожного фонда осуществляет Узавтоюл, государственная дорожная организация.

Объем поступлений в дорожный фонд, составляющий немногим более суммы, эквивалентной 100 миллионам долларов США, может быть недостаточным, но, как представляется, Узбекистан является одним из немногих государств TRACEKA, в котором значительная часть средств Дорожного фонда не используется Министерством Финансов на нужды граждан, не входящих в число пользователей дорог.

8 Транзитные и прочие виды сборов с пользователей в 1996 году

В последующих разделах кратко обобщаются подробности сборов, взимаемых с пользователей автомобильных дорог и налогов, связанных с обслуживанием дорог, по отдельным государствам TRACEKA. Сбор сведений по данным сборам был осуществлён в ходе визитов в различные государства в ходе Проекта.

Армения

Армения в настоящее время осуществляет процесс введения нового дорожного налога, и, как предполагается, рабочий вариант законодательства должен был быть представлен в Парламент в сентябре 1996 года. Существующая структура налогов и сборов аналогична действующим в других государствах TRACEKA, и наиболее выдающейся чертой новых предложений, выдвигаемых Арменией, будет значительно большее значение поступлений от налога на топливо.

Основные черты предлагаемого нового дорожного налога состоят в следующем:

- Налог в размере 2 процентов на поступления от предприятий, осуществляющих эксплуатацию транспортных средств, а также налог в размере 0,43 процента на доходы всех прочих предприятий будет заменён налогом на топливо.
- Сбор или налог на бензин и дизельное топливо будет составлять 12 процентов.

Согласно оценкам Министерства Финансов, новый налог на топливо будет превышать сумму, эквивалентную 7 миллионам долларов США, за год в целом, и имеется намерение полностью использовать его на покрытие нужд по обслуживанию дорог. Это будет авансом бюджета на обслуживание дорог объёмом 1,65 миллион долларов США в 1994 году и объёмом 4,15 миллионов долларов США в 1995 году. Тем не менее, следует отметить, что только одна треть дорожного бюджета, выделенного на 1995 год, была выплачена до июня 1996 года. Планируемый налог на топливо 1996 года также будет необходим для покрытия выплат государства в размере около 864 000 долларов США по кредиту Международной Ассоциации Развития (IDA).

Азербайджан

Существующие дорожные налоги и сборы с пользователей дорог включают следующие поступления:

- Налог объемом 0,5 процента на оборот компаний-операторов транспортных средств и налог объемом 0,3 процента на оборот торговых компаний и некоторых других компаний.
- Налог объемом 2 процента на продажу транспортных средств.
- Налог на владение транспортным средством рассчитывается на основе сложной формулы, включающей умножение коэффициента от минимальной заработной платы на мощность двигателя в лошадиных силах. Для частных автомобилей соответствующее процентное соотношение составляет 2, а для прочих транспортных средств - 5.
- Международный транзитный налог на иностранные транспортные средства, въезжающие в страну, не взимается с иранских транспортных средств, составляющих наибольшую группу иностранных транспортных средств (не из государств СНГ). В 1996 году действовали следующие ставки транзитных налогов:

Легковые автомобили - 15 долларов США за въезд

Автобусы - от 30 долларов США за въезд для автобусов вместимостью в 12 пассажиров до 100 долларов США для автобусов вместимостью более 30 пассажиров.

Грузовики - взимается транзитный налог от 100 долларов США (тоннаж менее 10 тонн) до 180 долларов США для грузовиков тоннажем более 24 тонн. Не ясно, относится ли тоннаж грузовиков к полезной нагрузке или к массе-брутто транспортного средства. Существуют дополнительные транзитные сборы по массе, связанные с массой грузовика. Их размер составляет от 0,15 доллара США за километр для грузовиков массой 37 - 41 тонны до 1,8 доллара США за километр для грузовиков, вес которых составляет более 81 тонны.

При отсутствии оборудования для взвешивания транспортных средств на каждом пограничном пропускном пункте не ясно, каким образом осуществляется оценка веса грузовика для расчёта транзитного налога или каким образом рассчитывается число километров для взимания налога. В дополнение к транзитным сборам на транспортные средства, существуют транзитные сборы на грузы транспортных средств. Их величина составляет от 100 долларов США за груз, "не представляющий значительной опасности" до 400 долларов США за "очень опасный" груз.

- Налог на продажу бензина составляет от 3,07 до 3,74 доллара США за тонну, в зависимости от октанового числа и налог на

продажу автомобильного дизельного топлива в размере 2,20 доллара США за тонну. Также действует налог на продажу при реализации автомобильного топлива в размере 15 процентов.

В Азербайджане существует сложная система дорожных налогов и сборов с пользователей, но при отсутствии сведений в отношении вклада от сумм, получаемых от отдельных сборов в общем объеме поступлений дорожного фонда, трудно судить об их эффективности в качестве источника дохода. При этом несомненно, что общий объем поступлений от пользователей дорог недостаточен и её часть, направляемая в дорожные бюджеты, соответствует потребностям в ещё меньшей степени.

Грузия

Налог на пользование общественными дорогами взимается с прибыли и - или оборота определённых предприятий. Существует налог на прибыль предприятий - операторов пассажирского транспорта в размере 2 процентов. Муниципальные автобусы освобождены от уплаты налога. Ставка налога на прибыль составляет 0,5 процента для банковских организаций и 0,1 процент для прочих деловых предприятий. Торговые предприятия также обязаны выплачивать налог на оборот размером 0,1 процент. Предприятия, расположенные в пределах 50 метров от находящейся в государственной собственности дороги в густонаселённых районах и в пределах 100 метров от дороги в менее населённых районах обязаны платить указанный налог в двойном размере. Организации, занимающиеся продажей автомобильного топлива, также обязаны платить налог на топливо, а их обязательства по выплате налога на прибыль сокращаются в соответствии с их обязанностями по выплате налога на топливо. Налог на топливо выплачивается в виде налога на добавленную стоимость в размере 5 процентов.

Существует налог на владение транспортными средствами, основанный на мощности двигателя. Приняты следующие ставки для различных типов двигателей:

- Легковые автомобили - 0,20 доллара США на лошадиную силу
- Автобусы - от 0,50 доллара США на лошадиную силу для транспортных средств с числом мест менее 13 до 2,00 долларов США на лошадиную силу для транспортных средств, число мест в которых составляет более 30.
- Грузовики - от 1,00 доллара США на лошадиную силу для транспортных средств грузоподъёмностью менее 11 тонн до 3,00 долларов США на лошадиную силу для транспортных средств грузоподъёмностью более 40 тонн.

Ежегодная регистрация - налог на владение должен быть уплачен до прохождения ежегодного технического осмотра с целью обеспечения безопасности, а также при перерегистрации транспортного средства при смене собственности.

Налог на транзит взимается с иностранных транспортных средств, въезжающих в Грузию, а также с собственников грузинских транспортных средств, осуществляющих транспортировку иностранных грузов, с целью реэкспорта за рубеж. Налог на транзит взимается при въезде в Грузию следующим образом:

Автомобили	20,00 долларов США
Автобусы (менее 13 мест)	40,00 долларов США
Автобусы (13 - 29 мест)	80,00 долларов США
Автобусы (30 или более мест)	130,00 долларов США
Грузовики (грузоподъёмность менее 11 тонн)	130,00 долларов США
Грузовики (грузоподъёмность 11 - 20 тонн)	160,00 долларов США
Грузовики (грузоподъёмность 21 - 39 тонн)	220,00 долларов США
Грузовики (грузоподъёмность 40 или более тонн)	300,00 долларов США

Уплата налога может осуществляться в долларах США или в прочих валютах.

В заключение, существуют налоги на размещение объектов коммунальной инфраструктуры в районе, входящем в зону пользования государственной дорожной сети и на размещение коммерческие объявлений на щитах, расположенных вдоль обочин дорог. Налог на размещение объектов коммунальной инфраструктуры взимается по ставке, эквивалентной 0,10 доллара США на метр протяжённости объекта в зоне пользования государственной дорожной сети. Ставка налога на размещение объявлений вдоль дорог варьируется от суммы, эквивалентной 20 долларов США за квадратный метр объявления вдоль дорог национального значения до эквивалента 15 долларов за квадратный метр на внутренних дорогах (республиканского значения) и эквивалента 5 долларов США за квадратный метр на местных дорогах.

Государственное Налоговое Управление несёт ответственность за повышение данных налогов и сборов с пользователей, а также за ведение финансовой отчётности и содействие финансовых механизмов Дорожного фонда.

Казахстан

После реструктуризации системы финансирования дорожной сети в 1994 году, основные налоги на содержание дорог и сборы с пользователей были следующими:

- Специальный дорожный налог в размере 1,0 процента от оборота, взимаемый со всех предприятий. Поступления распределялись в пропорции 30 процентов для национальных дорог и 70 процентов - в Областные фонды.
- Налог в 1,0 процент на приобретение транспортных средств, поступления о которого идут в Областные фонды.

- Годовой транспортный налог, исчисляемый в соответствии с габаритами транспортного средства.
- Налог на прибавленную стоимость на топливо, смазочные материалы и шины, поступления от которого идут в Областные фонды.
- Сбор в 2,0 процента на оборот транспортировщиков, поступления от которого расходуются на национальные дороги.

Как упоминалось ранее, данные правила были отменены во второй половине 1995 года, а альтернативные финансовые правила всё ещё находятся на стадии рассмотрения Правительством.

Кыргызстан

В последние годы взимаются следующие налоги на содержание дорожной сети и сборы с пользователей дорожной сети:

- Годовой дорожный налог в размере 0,8 процента на оборот, взимаемый с большинства предприятий. Торговые компании и приватизированные или малые сельскохозяйственные компании выплачивают налог по ставке 0,08 процента с оборота.
- Сбор в размере 2 процента на оборот всех транспортных компаний, который в настоящее время взимается на добровольной основе
- Акцизный налог на бензин в объёме равном эквиваленту 4,1 доллара США на тонну. Аналогичный налог на дизельное топливо был отменён в 1995 году
- Налог на регистрацию транспортного средства в размере 5 процентов от стоимости транспортного средства при передаче права собственности
- Ежегодный налог на лицензию, дающую право пользования транспортным средством, составляющий, приблизительно, 0,90 доллара США в расчёте на мощность двигателя в лошадиных силах для грузовиков и 0,02 доллара США в расчёте на мощность двигателя в лошадиных силах для легковых автомобилей
- Сбор в 10 процентов на автомобили, ввозимые из-за пределов СНГ

Поступления из данных источников направляются в центральный бюджет Правительства, а не выделяются непосредственно Министерству Транспорта для компенсации расходов на обслуживание дорог.

Рабочий вариант Республиканского Закона о Дорожном Фонде был подготовлен Министерством Транспорта в качестве составляющей Закона об автомобильных дорогах, который рассматривается Министерством Финансов с начала 1995 года. Задача будет заключаться в создании специализированного Дорожного Фонда, который смог бы на законной основе связать определённые источники финансовых поступлений и затраты на обслуживание дорог. В соответствии с рабочими предложениями, должно быть 13 различных источников поступлений, существующих или вновь предлагаемых. В число новых предлагаемых сборов и налогов входят следующие:

- налог на добавленную стоимость на топливо и шины
- сборы за лицензирование различных видов деятельности в области транспорта
- сборы, взимаемые при большой осевой нагрузке и на крупногабаритные транспортные средства
- плата за пользование отдельными тоннелями и дорогами
- транзитный сбор с иностранных транспортных средств, въезжающих в Кыргызстан

В мае 1996 года Министерство Транспорта предпринимало шаги по внесению дополнительных предложений, сосредоточенных на существующих налогах и сборах. Объём поступлений от налогов, выплачиваемых собственниками автомобильного транспорта в 1994 году составлял порядка 5,4 миллиона долларов США. Поступления от налогов на топливо для автомобилей составило ещё 0,8 миллиона долларов США. Заметно, что данные поступления неадекватны в сравнении с имеющимися требованиями по расходам, но общий доход Правительства в 1994 году составил сумму, эквивалентную только 181,8 миллиона долларов США.

Туркменистан

Основные виды сборов с пользователей дорожной сети в Туркменистане включают сборы на получение транспортной лицензии, налоги на проведение осмотра транспортного средства, сборы за регистрацию транспортного средства, налог на топливо, сборы с импортируемых транспортных средств и транзитные сборы с зарубежных транспортных средств (из государств, не входящих в СНГ). В настоящее время взимаются следующие основные виды налогов и сборов:

- **Сбор на получение транспортной лицензии.** Они применяются по отношению к зарубежным автомобильным предприятиям, начиная с мая 1996 года. До этого момента, сбор также взимался с местных транспортных предприятий, но ставка была значительно ниже. Зарубежные грузоперевозчики в настоящее время осуществляют

ежемесячные выплаты по следующим ставкам за транспортное средство:

- Грузовики грузоподъемностью менее 10 тонн - 20 долларов США
 - Грузовики грузоподъемностью 10 - 20 тонн 50 долларов США
 - Грузовики грузоподъемностью 20 тонн 100 долларов США
- **Сборы за ежегодное проведение осмотра транспортных средств** собирает Департамент милиции Министерства Внутренних Дел. Сбор для владельцев транспортных средств из Туркменистана эквивалентен 0,12 доллара США за транспортное средство, а для иностранных автовладельцев сбор составляет 4,00 доллара США за транспортное средство. Нет непосредственных оснований для того, чтобы сбор за проведение осмотра транспортных средств иностранных граждан был в тридцать три раза больше, чем сбор с местных владельцев.
- **Сбор за регистрацию транспортного средства** взимается в виде платы за выдачу номерных знаков и эквивалентен 7,50 долларам США для граждан Туркменистана и 100,00 долларам США для иностранных автовладельцев.
- **Сборы за легковые автомобили**, импортируемые из-за пределов СНГ и Ирана взимаются по ставке 10 процентов от декларированной стоимости при импорте, которая не может составлять менее 1 000 долларов США. Также взимаются дополнительные таможенные сборы в размере 0,2 процента на покрытие издержек, связанных с оформлением документации.
- **Транзитные сборы с иностранных транспортных средств**, въезжающих на территорию Туркменистана, составляют:
- Грузовики грузоподъемностью менее 10 тонн - 50 долларов США
 - Грузовики грузоподъемностью 10 - 20 тонн - 100 долларов США
 - Грузовики грузоподъемностью более 20 тонн - 150 долларов США

С пассажирских транспортных средств взимаются следующие транзитные сборы:

- Легковые автомобили - 30 долларов США
- Автобусы с количеством мест менее 20 - 25 долларов США
- Автобусы с количеством мест 13 - 30 - 50 долларов США
- Автобусы с количеством мест более 30 - 100 долларов США

В 1995 году транспортные средства из государств СНГ (за исключением Азербайджана, Грузии и Украины), а также из Афганистана, Ирана и Турции были освобождены от уплаты сборов и

если данное положение остаётся в силе, то потенциальные поступления от данного сбора представляются чрезвычайно ограниченными.

- **Акцизный налог на автомобильное топливо** взимается по ставке 55 процентов и 60 процентов от соответствующих цен на бензин и дизельное топливо после отгрузки с нефтеперерабатывающего завода. В октябре 1996 года он составлял эквивалент 0,047 - 0,052 доллара США за литр бензина и 0,038 доллара за литр дизельного топлива. Даже учитывая затраты на перепродажу, экономически выгодная стоимость переработанного автомобильного топлива из Туркменистана составляет порядка 0,30 доллара США за литр. Приведённые выше процентные ставки представляются довольно высокими, но цены после отгрузки с завода, на которых основан налог, настолько низки по международным стандартам, что результатом этого на практике является очень низкий налог.
- **Годовой налог на автотранспортные средства.** Он основан на умножении в определённое количество раз минимальной заработной платы и в долларовом эквиваленте, ставки налога, приблизительно, таковы:

Легковые автомобили	10 долларов США
Автобусы (в зависимости от числа мест)	40 - 100 долларов США
Грузовики без прицепов (в зависимости от грузоподъёмности)	100-1 000 долларов США
Тягачи (в зависимости от мощности)	150 - 400 долларов США
Полуприцеп (в зависимости от грузоподъёмности)	50 - 250 долларов США

До начала 1996 года поступления от сбора вышеупомянутых налогов направлялись на счета специального Министерства Дорожного Транспорта в Банке Туркменистана. Тем не менее, все специальные счета были аннулированы в январе 1996 года, и данные поступления в настоящее время направляются в государственный бюджет. Поступления от сборов за осмотр транспортных средств направляются в специализированный Фонд безопасности дорожного движения, который подпадает под юрисдикцию Министерства внутренних дел. Поступления от транзитных сборов, предположительно, напрямую направляются в Дорожный Фонд, которым распоряжается Туркменаутоэллари, но существуют определённые сомнения относительно того, поступают ли в фонд выплаты в твёрдой валюте.

Узбекистан

В Узбекистане принято традиционное сочетание дорожных налогов на предприятия, налогов на приобретение транспортных средств и на владение ими, а также налог на транзит зарубежных транспортных средств. За исключением Каракалпакистана, не взимается налог на топливо.

Налог на прибыль от деятельности предприятий, являющихся операторами автотранспортных средств, взимается в размере 2,0 процентов. Налог на покупку транспортных средств составляет 5,0 процентов для легковых автомобилей и 10 процентов для грузовых автомобилей и автобусов. Налог на транзит иностранных транспортных средств (не из государств СНГ), въезжающих в страну, был установлен в постоянном объёме в размере 150,0 долларов США, но представляется, что данная цифра была рассчитана произвольным образом и не основывается на строгом анализе.

9 Расходы и доходы, связанные с эксплуатацией дорог

Плачевное состояние экономики, которое наблюдается в большинстве государств ТРАСЕКА с 1991 года, приводит к наличию чрезвычайно ограниченных бюджетов правительств, а также в значительной степени сокращённых уровнях затрат на эксплуатацию дорог. Вследствие этого, уровни затрат на дороги являются низкими, как по историческим стандартам, так и по стандартам других стран с аналогичными уровнями доходов.

К показательным примерам в отношении уровней затрат на дороги, общих объёмов расходов правительств и уровней Внутреннего Валового Продукта, которые приводятся в Таблице 5.1 Отчёта Кокс Консалт (приводится далее), следует относиться с определённой осторожностью, по причине некоторой неопределённости в отношении качества данных, но они демонстрируют довольно последовательную схему. Все государства за исключением Туркменистана и Узбекистана затрачивают на эксплуатацию километра дороги государственной сети значительно меньше, чем в середине 80-х. В Азербайджане, Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане преобладающие уровни расходов на содержание государственных дорог составляют менее половины от уровней в период между 1983 и 1985 годами. В Армении эта величина немногим больше половины.

Размер расходов на содержание дорог составляет 0,2 - 1,9 процента от общего объёма расходов правительства в 1995/1996 годах. В Таджикистане, тем не менее, он составляет только 0,2 процента. Для государств ТРАСЕКА, за исключением Таджикистана, объём расходов на эксплуатацию дорог составляет 0,16 - 0,35 процента от Внутреннего Валового Продукта. И в этот раз Таджикистан значительно отстаёт, там объём расходов составляет 0,05 процента от ВВП.

Исторические и международные сопоставления представляют интерес лишь до определённой степени. Основную заинтересованность в рамках любого анализа затрат на эксплуатацию дорог вызывает сопоставление с требуемыми уровнями

затрат. Данное сопоставление приводится в Таблице 6.5 Отчёта Кокс Консалт - в среднем, уровень затрат составляет только 24% от требуемого (смотри приведённую далее таблицу).

В отчёте Кокс Консалт приводится оценка приблизительного уровня сборов с продажи топлива и с транспортных средств, который был бы способен обеспечить достаточный объём средств для проведения полномасштабного обслуживания дорог, - это представляет собой минимальное требование, данный объём не включает фонды, необходимые для завершения неоконченных работ по техническому обслуживанию или для дальнейшего развития дорожной сети. Результаты приводятся в Таблице 7.1 отчёта (которая также приводится далее) - в большинстве государств налог на продажу топлива составляет около 5 центов США за литр, а ежегодные сборы в расчёте на автомобиль составляют от приблизительно 10 долларов США для легковых автомобилей до приблизительно 300 долларов США для грузовиков, что достаточно для покрытия всех обычных видов затрат на техническое обслуживание в рамках дорожной сети.

Таблица 5.1 ГОСУДАРСТВА ТРАСЕКА - ЗАТРАТЫ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ 1983/85 - 1995/96

Государство	Период	Протяженность гос. дор. сети			Средний годовой бюджет/Затраты на дорожные работы			Затраты на дор. работы в % от:		
		Меж-государственные (км)	Внутри-государственные (республ.) (км)	Всего	Всего (миллионы US\$)	На км:			общих затрат правительства (1995-96)	ВВП (1995)
		(а)	(б)	(в)	Межгосудар. дороги (а) (US\$)	Внутри-государ. дороги (б) (US\$)	Комбинированные межгосуд. и внутригосуд. дороги (в) (US\$)	(д)		
Армения	1983-85	1,281	1,907	3,188	12,20	5,547	2,697	3,827	0,90	0,24
	1995-96	1,629	1,579	3,208	6,60	4,052		2,058		
Азербайджан	1983-85	1,698	4,330	6,028	26,70	8,894	2,677	4,429	1,20	0,35
	1995-96	1,409	3,280	4,689	10,40	7,981		2,218		
Грузия	1983-85	1,610	3,843	5,453	5,10	1,724	604	935	1,90	0,25
	1995-96	946	4,059	5,005	4,83	5,106		965		
Казахстан	1983-85	13,032	32,009	45,041	51,33	1,616	946	1,140	0,80	0,16
	1995-96	6,132	11,364	17,496	25,80	4,207		1,475		
Кыргызстан	1983-85	2,849	6,310	9,159	13,80	2,627	843	1,507	0,70	0,21
	1995-96	748	2,363	3,110	5,20	6,956		1,672		
Таджикистан	1983-85	1,310	2,787	4,097	6,04	1,728	1,354	1,474	0,20	0,05
	1995-96	1,089	696	1,785	0,90	826		504		
Туркменистан (b)	1983-85	1,740	5,329	7,069	7,97	1,785	350	703	2,00	0,20
	1995-96	1,720	3,748	5,468	10,00	5,815		1,829		
Узбекистан	1983-85	1,656	15,313	16,969	42,11	5,612	989	2,482	0,80	0,30
	1995-96	1,393	20,432	21,825	62,73	14,917	2,053	2,874		

Примечание: (а) На период 1983-1985 гг. данные основаны на реальном распределении. На период 1995-1996 гг. только данные по Казахстану и Узбекистану основаны на реальном распределении. В остальных случаях расходы на работы в расчете на 1 км по межгосударственным дорогам включены в общий бюджет.

(б) Общие расходы правительства недооцениваются вследствие этого, затраты на дорожные работы, процентное соотношение от этого объема, преувеличиваются.

Источник: Оценки Консультанта основаны на данных, полученных в каждом из государств. Используются данные ЕБРР по затратам Правительства и данные ЕБРР и Всемирного Банка по ВВП.

Таблица 6.5 ГОСУДАРСТВА ТРАСЕКА - ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДОРОЖНОЙ СЕТИ И ТЕКУЩИЕ УРОВНИ ЗАТРАТ

Государство	Основная дорожная сеть			Сред. уровень затрат 1995/1996 (милл. US\$)	Годовые затраты на эксплуатацию дор. сети						1995/1996 Затраты как % от затрат на эксплуатацию дорог
	Внутри-госуд. (км)	Меж-госуд. (км)	Всего (км)		(мил. US\$)			(US\$ / км)			
					Меж-госуд.	Внутри-госуд.	Всего	Меж-госуд.	Внутри-госуд.	Всего	
Армения (а)	1,569	1,579	3,148	6.7	21.6	9.0	30.6	13,766	5,701	9,721	22
Азербайджан	1,409	3,280	4,689	10.4	31.3	28.1	59.4	22,214	8,567	12,668	18
Грузия	946	4,059	5,005	5.1	17.9	15.1	33.0	18,922	3,720	6,593	15
Казахстан	6,132	11,364	17,496	25.8	68.6	93.0	161.6	11,187	8,184	9,236	16
Республика Кыргызстан	748	2,362	3,110	5.2	10.4	16.2	26.6	13,911	6,858	8,553	20
Таджикистан	1,089	696	1,785	0.9	6.2	4.2	10.4	5,693	6,034	5,826	9
Туркменистан	1,212	6,471	7,683	10.0			65.1			8,474	15
Узбекистан	1,393	20,432	21,825	62.7	39.1	106.1	145.2	28,069	5,193	6,653	43
	14,497	50,243	64,741	126.8			531.9	14,632	6,205	8,216	24

Примечание: (а) Данные основаны на предполагаемой прочности дорожного покрытия. Если оценки прочности дорожного покрытия основаны на результатах исследования с тестированием на упругую деформацию, то общий объем затрат на эксплуатацию дорожной сети составит 29,8 миллиона долларов США в год, 20,9 миллиона долларов США из которых затрачиваются на межгосударственные дороги.

Источник: Оценки Консультанта

Таблица 7.1. ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ НА ТОПЛИВО И ГОДОВЫЕ СТАВКИ ПЛАТЫ ЗА ПОЛУЧЕНИЕ ЛИЦЕНЗИИ НА ПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТОМ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ ЗАТРАТ В БОЛШОМ ОБЪЕМЕ

Государство	Необходимый сбор на топливо (центы США на литр)	Предварительные ставки годовой платы за лицензию с транспортного средства (доллары США)					
		Автомобили	Вспомогат. ср. транспорта	Автобусы больш. габаритов	Грузовики 2 оси	Грузовики 3 оси	Грузовики более 3 осей
Армения	5,6	11	15	30	50	100	200
Азербайджан	3,6	15	20	50	125	200	290
Грузия	5,9	10	15	50	30	100	200
Казахстан	4,9	10	15	30	30	100	200
Республика Кыргызстан	5,5	25	45	90	135	200	300
Таджикистан	5,0	(а)	(а)	(а)	(а)	(а)	(а)
Туркменистан (b)	8,0	5-10	5-10	15-20	20-50	150-200	60-80
Узбекистан	2,8	11	15	30	30	100	200

Примечания: (а) Не представляется возможным различить по категориям транспортные средства; (б) Плата за лицензию приволителю за годовой период, в зависимости от категории транспортного средства, официально оценена численностью автомобилей и лицензий.

Источник: Отправка Консульства.

10 Организации в области автомобильного транспорта, встречи с которыми были проведены в течение Начального периода реализации проекта

Административные органы в области транспорта

Доктор Гусейн Гусейнов, Президент, Азеравтонаглият (Государственный Концерн в области автомобильного транспорта)

Индустрия автомобильного транспорта

Тофик М. Нуруллаев, Президент, Ассоциация Международных Автомобильных переводчиков Азербайджана (ABADA)

Уве Нейдель, Генеральный менеджер, Бертлинг Кэспиан

Анар Й. Рзаев, Управляющий, Ван дер Валь Интернешнл Транспорт

Марк Стрит, Менеджер по международной логистике, Сильвер Транспорт

Капитан Эмре Нэкак, Генеральный Менеджер, Мёрфи Шиппинг энд Комершл Сервисиз

Фина Гарбер, Управляющий, Блу Вотер Шиппинг

ТРАСЕКА

Акиф Мустафаев, Национальный Секретариат ТРАСЕКА, Национальный Секретарь, Азербайджан

ПРИЛОЖЕНИЕ D

ПРИЛОЖЕНИЕ D - МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

- 1 Деятельность программы ТРАСЕКА до настоящего времени**
- 2 Анализ ранее проделанной работы и рекомендации**
- 3 Проблемы, основные вопросы и комментарии по Техническому заданию**
- 4 Ситуация с местными операторами**
- 5 Грузопоток: Анализ имеющихся данных**
- 6 Тарифы: Анализ имеющихся данных**

1 Прогресс программы ТРАСЕКА до настоящего времени

Позитивные изменения

Некоторые из возможных видов грузов уже используют маршруты ТРАСЕКА. В их число входят

- Около одной трети регионов Каспия, осуществляющих экспорт нефти. Ранее, до конца 1990-х годов, не существовало альтернатив российским нефтепроводам и маршруту через Волго-Донской Канал. Но к 2001 году транспортировка около 10 миллионов тонн осуществлялась через Кавказ по железной дороге до Батуми; транспортировка ещё больших объёмов осуществлялась через нефтепроводы Супсы до Черноморского побережья Грузии. Транспортировка ещё больших объёмов будет осуществляться по нефтепроводу Тенгиз - Новороссийск. Хотя данный маршрут и не является маршрутом ТРАСЕКА - поскольку частично (24%) находится в собственности Правительства России и проходит по территории России с последующей перегрузкой в российском порту - по всей вероятности, он будет свободен от ряда ограничений, ранее налагавшихся на зарубежные компании, которые пользовались российской системой нефтепроводов "Дружба" на протяжении 1990-х годов.
- Ряд грузопотоков импортируемых контейнеров (чрезвычайно малое количество направляется на экспорт). По маршруту ТРАСЕКА контейнеры по морю приходят в Потти, откуда осуществляется их транспортировка в Баку автомобильным и железнодорожным транспортом. Тем не менее, несмотря на то, что были проведены интервью с несколькими агентами и экспедиторами, общая картина ещё только формируется. Некоторые агенты утверждали, что большая часть их контейнеров направляется по морю через Потти, в то время как другие агенты отдавали предпочтение транспортировке по железной дороге через Россию; а некоторые предпочитали автомобильный транспорт - в особенности, в случае перевозок из Турции и Ирана. Следует также подчеркнуть, что объём контейнеров, поступающих в регион, всё ещё чрезвычайно невелик, по сравнению с государствами, экономика которых имеет такие же размеры; очень незначительное число контейнеров идёт дальше Азербайджана. Агенты экспедиторских фирм подтвердили, что отправка контейнера на трейлере через Каспийское море на пароме обходится дороже, чем отправка контейнера из Гонконга в Роттердам. Только 300 контейнеров прошли через новый контейнерный терминал в Баку с момента его открытия в 2000 году. Представляется важным, чтобы грузопоток контейнеров с малыми затратами направлялся по надёжным маршрутам. Несмотря на низкие объёмы грузоперевозок в настоящее время, мировой опыт подсказывает, что грузопоток

контейнеров будет в итоге доминировать в отправляемых партиях генеральных грузов в государствах ТРАСЕКА.

Негативные факторы

В число основных видов грузов, ещё не использующих маршрут ТРАСЕКА, входят

- Импортируемые грузы для нефтяной и строительной промышленности. Большинство данных грузов поступает по Волго-Донскому Каналу в летний период. Частично, причиной этого являются нестандартные габариты и форма большинства данных грузов.
- Экспорт хлопка из Узбекистана, Туркменистана и других государств. Данный вид грузов относился к наиболее дорогостоящим из перспективных грузов, идущих по маршруту ТРАСЕКА, но для его транспортировки маршрут ТРАСЕКА более сколько-нибудь значительно не используется. После первоначального решения использовать маршрут через Баку и Потти, данный грузопоток был направлен в иранский порт Бандар-Аббас, в котором предлагаются весьма конкурентоспособные ставки для транспортировки в различные точки мира. Частично данный груз хлопка направляется в Дубай, являющийся центром судоходства на Ближнем Востоке. Его значительным преимуществом являются чрезвычайно низкие ставки за транспортировку по всему миру, поскольку в наличии имеется значительное число пустых контейнеров, транспортируемых из данного региона. Судоходные линии стремятся сохранять минимальные ставки за фрахт в качестве прибыли, поскольку прибыль для большинства вывозимых контейнеров отсутствует.

Прочие негативные факторы заключаются в следующем:

- Как представляется, существует сильная конкуренция маршрутов ТРАСЕКА с маршрутами через Россию из Европы. Как уже было отмечено, некоторые судоходные линии/агенты подтверждают, что большая часть грузопотока их контейнеров из Европы поступает в регион ТРАСЕКА по железным дорогам России.
- Россия сделала публичное заявление относительно того, что расценивает усиливающееся западное влияние в транспортной системе Каспийского региона как нежелательное. Чтобы противодействовать данному влиянию, оно способствует развитию коридора "Нострак" Север - Юг, соединяющего Прибалтийский регион с Персидским Заливом (с последующей низкокзатратной транспортировкой морем). В частности, Россия открыла паромную переправу из северной в южную часть Каспия, из российского порта

Оля в иранский порт Анзали. Иран также выступил с рядом публично заявлений, недвусмысленно направленных против ТРАСЕКА.

- Постоянно увеличивается конкурентоспособность международных морских перевозок. По всему миру, с момента начала проблемного состояния мировой экономики в начале 2001 года, тарифы на морские перевозки упали до чрезвычайно низкого уровня. Это ещё более ухудшит перспективы конкуренции за международную транспортировку грузов по маршруту Дальний Восток - Европа, которые и в настоящее время довольно ограничены. Даже Транссибирская железнодорожная магистраль, предлагающая более короткие сроки транспортировки, чем судоходные компании, а также немногим меньшие тарифы, привлекла только около 3% (65 000 TEU в 2001 году) от потенциального грузопотока из Северного Тихоокеанского региона в Европу - несмотря на то, что оператором данной службы является одна из наиболее успешных в мире линий по транспортировке контейнеров морем, Мэрск-Силенд, а также несмотря на то, что при возможности предлагались нереалистично низкие (демпинговые) тарифы. Демпинговые ставки находились на уровне 300 долларов США за транспортировку TEU из Владивостока в Финляндию (обычно ставки на транспортировку грузов по Транссибирской магистрали составляли порядка 1 200 долларов США за TEU).
- Комиссия ООН по Экономическим и Социальным вопросам в Азиатском и Тихоокеанском регионе (ESCAP) также стимулирует развитие собственных коридоров восток-запад. Планируемые ей маршруты должны связать Дальний Восток с Европой по железным дорогам через Китай, Казахстан и Россию.
- Туркменистан остаётся за рамками программы ТРАСЕКА. К числу причин данной ситуации входят спор с Азербайджаном в отношении суверенитета в различных зонах Каспийского моря; а также нежелание Узбекистана и Кыргызстана дать Туркменистану разрешение на строительство трубопровода в Китай через их территорию (частично по причине того, что приведёт к возникновению конкуренции для поставок их собственного газа).

2 Анализ ранее проделанной работы и рекомендаций

В ходе Начального этапа исследования, проведённые ранее по программе TACIS, ЕБРР, Всемирным Банком и другими агентствами, были проанализированы в свете следующих задач:

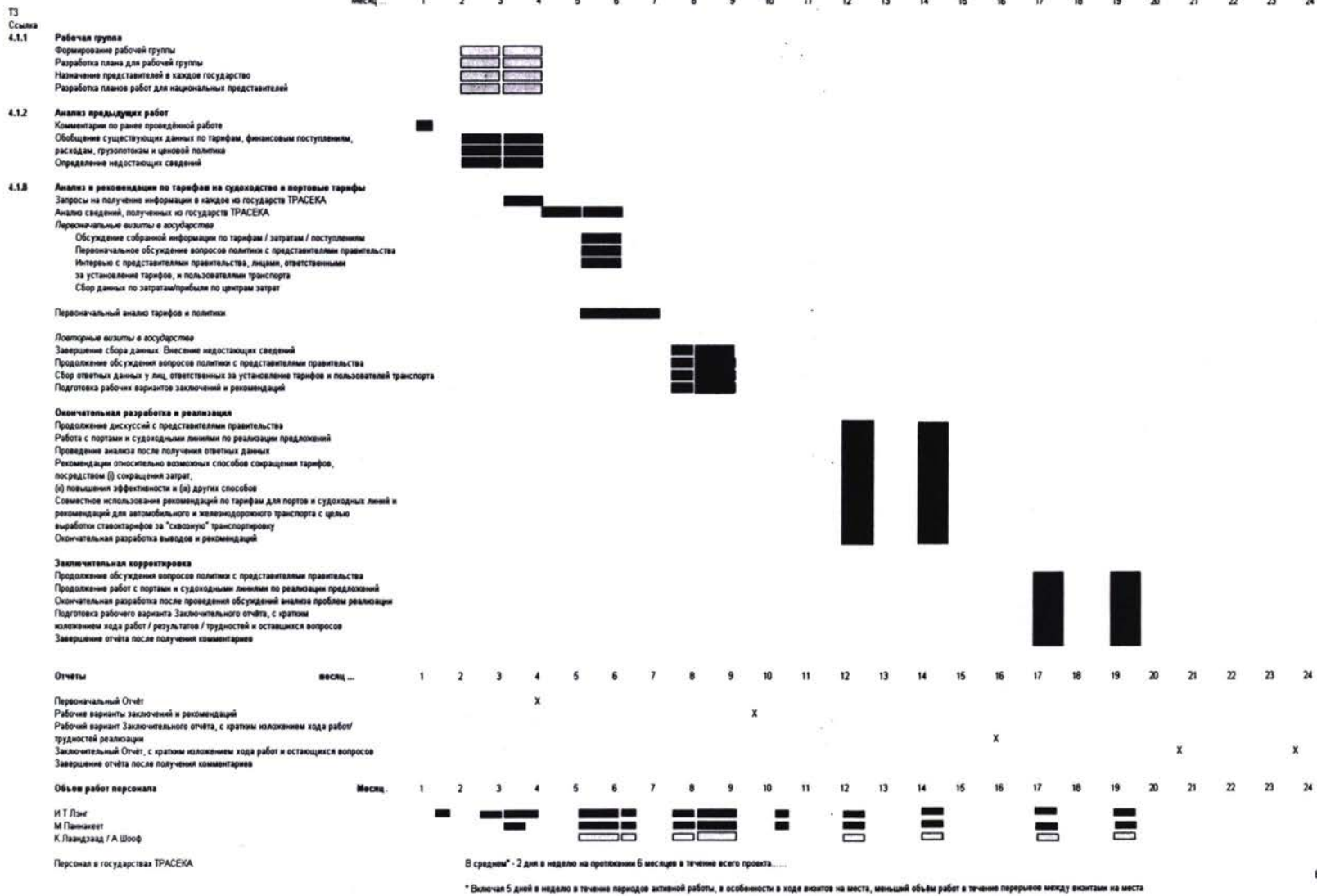
- Определение существующего и потенциального грузопотока по маршрутам
- Определение принятых тарифов, сопоставление их с международными тарифами и подготовка первоначальных рекомендаций по сокращению с целью стимулирования транзитных грузоперевозок по коридору ТРАСЕКА.

Первоначальные выводы в отношении существующего и потенциального грузопотока приведены в Приложениях D5 и D6. Заключение можно обобщить следующим образом:

- По большинству портов ТРАСЕКА и судоходных линий имеются в наличии детальные сведения по тарифам.
- Представляется, что с некоторыми исключениями, портовые тарифы представляются разумными по международным стандартам. Но весьма вероятно, что имеются значительные возможности для предложения специальных скидок с целью привлечения транзитного грузопотока - с использованием преимуществ избыточных мощностей, существующих в портах, а также низкой предельной себестоимости обработки дополнительного грузопотока.
- Тарифы на перевозки грузов морем в Каспийском регионе, как правило, весьма значительны. Частично, причина этого состоит в использовании относительно небольших судов, а также в возникающем в результате этого неэкономном использовании пространства. Это неизбежно по причине небольших дистанций, малой глубины в основных портах и значительных ограничений по осадке судов в Волго-Донском Канале. Тем не менее, представляется, что тарифы на отправку грузов судами на Каспийском море выше, чем можно ожидать даже для таких небольших судов. Объяснение может состоять в наличии монополии Каспийского Трубопроводного Консорциума (СРС) на паромное сообщение и частичную его монополию на транспортировку нефти.



Программа работ по морскому транспорту



3 Проблемы, основные вопросы и комментарии по Техническому заданию

Роль рабочих групп

Возможно, следует в меньшей степени полагаться на национальные рабочие группы в вопросах сбора данных и анализа, чем это предусмотрено в Техническом задании. Мы пришли к данному заключению в результате первоначальных обсуждений со специалистами в Баку, а также отметив относительно небольшую скорость получения ответов от местного персонала в других государствах. Национальные группы не представляются оптимальным вариантом проведения детальных работ, которые необходимо выполнить по учёту прибылей и затрат морского транспорта. Представляется, что возможность проведения работ в секторе морского транспорта государств ТРАСЕКА эффективным образом зависит от проведения в дополнение к деятельности региональных рабочих групп (смотри основной текст) визитов во все порты и судоходные компании региона, организованных через контакты, имеющиеся у консультанта.

Программа работ по морскому транспорту прилагается.

Ожидаемые проблемы по реализации предложений в отношении стимулирующих тарифов, основанных на учёте затрат

При расчете тарифов, основанных на учёте затрат, необходимо предпринять попытки по оценке возможных сложностей при обеспечении принятия рекомендаций и по адаптации подхода с целью максимального расширения перспектив успешной реализации. Возможные проблемы заключаются в следующем:

- Существует значительная вероятность того, что затраты порта будут чрезвычайно велики, по причине избыточного персонала и неэффективных способов работы. Если тарифы должны были бы быть основаны на объёме реальных, а не предполагаемых затрат, то при этом встала бы проблема проведения радикального реформирования в качестве предпосылки для новой системы, основанной на учёте затрат. Обычно, при проведении необходимых реформ существует сильное противодействие, особенно со стороны профсоюзных организаций. Если избежать нереалистичных предложений относительно по сокращению затрат в течение краткосрочного, а не среднесрочного периода, то тем самым увеличится возможность успеха.
- Возможности портов устанавливать низкие тарифы для местных (импортируемых и экспортируемых, не транзитных) грузов были частично ограничены за счёт резкого падения грузопотока после распада Советского Союза. Обычно, порты строились и комплектовались персоналом в расчёте на большой грузопоток, и они не имеют возможности компенсации издержек и ежемесячной

выплаты заработной платы, пока они не начнут устанавливать пропорционально более высокие тарифы за тонну груза, чем до падения грузопотока. Следует, таким образом ожидать сопротивления попыткам повышения тарифов на не транзитные грузы. Транзитный грузопоток, как правило, составляет лишь небольшую часть от общего объёма грузопотока. Однако в портах могут существовать ограничения в отношении изменений всей тарифной системы, с целью её адаптации к потребностям небольшой части их бизнеса. Это способно, тем не менее, увеличить вероятность успеха, при условии, что основной акцент делается скидки только для транзитных грузов.

Изучение пользователей

Изучение пользователей, возможно, могло бы быть несколько отсрочено без большого ущерба. Его результаты не представляются чрезвычайно важными на ранней стадии. Более того, представляется вероятным, что лучшие результаты могут быть достигнуты посредством использования наполовину структурированных интервью с судовыми агентами, экспедиторами, импортерами и экспортёрами в каждом из государств ТРАСЕКА. Первоначальные интервью в Баку оказались весьма информативными, они показали, что более гибкие интервью дают лучшие результаты, чем сбор ответов на вопросы анкеты в секторе морского транспорта.

4 Ситуация с местными операторами

Местные операторы, то есть порты и судоходные линии, в основном, являются государственными монополиями. Это не является оптимальной основой для внедрения коммерческих подходов к ценообразованию. Если к государственным предприятиям обращаются с запросом об установлении рыночных цен, они повышают цены до уровня, который, по их мнению, может выдержать рынок. Во многих случаях, их расчеты являются неверными, и они теряют грузопоток. Данная схема, возможно, наиболее чётким образом, присутствует на железных дорогах, которые имеют дело с конкуренцией со стороны и, в итоге, теряют грузопоток в пользу автоперевозок.

Таким образом, возможно, что реализацию рекомендаций необходимо будет осуществлять через официальные приказы, а не современные отделы маркетинга, реагирующие на коммерческие факторы - по крайней мере, на протяжении начального периода.

5 Грузопоток: Анализ имеющихся данных

На Начальном этапе работ была подготовлена довольно чёткая картина текущих морских транспортных потоков по коридору ТРАСЕКА. Основными источниками являлась статистика портов, последние отчёты и первоначальные интервью с судовыми агентами и экспедиторами.

Наиболее важным видом груза в государствах ТРАСЕКА является **нефть**. Добывается около 65 миллионов тонн нефти и около 40 миллионов тонн экспортируется из Каспийского региона, по последним данным, полученным от ЕИА. Российская монополия в отношении выходов на мировой рынок, которая в начале 1990-х годов составляла почти 100%, в настоящее время ослабевает, около 10 миллионов тонн было перевезено по железной дороге через Кавказ из Азербайджана в Батуми в 2001 г., также значительные объёмы, так называемой, "ранней нефти" транспортируются через нефтепровод Супса в Грузию, начиная с 1999 года. Данные два маршрута ТРАСЕКА уже привлекли порядка одной трети экспорта нефти из Каспийского региона, остальная часть ещё транспортируется через территорию России - в частности, по сети российского нефтепровода "Дружба" и по новому трубопроводу СРС Тенгиз - Новороссийск. Более того, хотя последний маршрут проходит по территории России и предполагает отгрузку из российского порта Новороссийск, он контролируется, в основном, не российскими компаниями. Правительство России располагает только небольшой долей акций в 24%. Транспортировка через маршрут ТРАСЕКА около одной трети экспорта региона в течение короткого периода может считаться значительным достижением, учитывая тот факт, что большинство запасов нефти Казахстана находится в относительной близости от системы нефтепровода "Дружба", который является наиболее несомненным маршрутом транспортировки, как и в советское время.

Помимо транспортировки нефти, доминирующую позицию в секторе **сухих грузов** в портах ТРАСЕКА занимают металлы. Все грузы региона ТРАСЕКА, которые транспортируются на большие дистанции, должны проходить через Черноморский регион; и практически все из них должны проходить через порт Баку (которому принадлежит порт Дубенди, специализирующийся на нефти). Таким образом, Баку является ключевым пунктом. В 2000 году объём основных типов грузов из Баку был ограничен, они включали, в основном, оксид алюминия, замороженную птицу и ограниченные объёмы строительных материалов (смотри Приложение D5, Таблица 1). Основные виды входящих грузов включали хлопок из Туркменбаши. Потенциальные дополнительные виды грузов для транспортировки на запад состоят, в основном, из металла из Актау в Баку, за которыми следует цемент, дерево, зерно, хлопок, и химикаты. Данные грузы транспортируются из Казахстана, Узбекистана и Кыргызстана. Также существует потенциал для транспортировки серы, получаемой из богатой серой нефти-сырца месторождения Тенгиз, в Баку, где она используется в химической промышленности, или другие страны для производства удобрений.

Данные по реальным объемам грузов, которые обрабатываются в трёх основных портах, обобщены в Таблице D5.1. Статистика по портам Актау и Туркменбаши подтверждает впечатление о чрезвычайно ограниченном объеме сухих грузов на маршрутах ТРАСЕКА. Хотя объем обработки сухих грузов в порту Актау в 2000 г. составил 750 000 тонн, 90% из этого объема составляют металлы, которые отправляются в Иран.

Можно легко заключить на основании Таблицы 1 из Приложения D5, что большинство потенциальных грузов идут в обход портов, следуя таким образом, не по маршрутам ТРАСЕКА. При транспортировке по маршруту ТРАСЕКА из Европы через Потти, например, в Ашхабад, необходимо пересечь 4 границы, обработка груза осуществляется 3 раза, вследствие чего возникает необходимость неофициальной платы, а также выплаты официальных тарифов, следует учесть и задержки. Негативные последствия можно иллюстрировать следующим образом:

- Паром Актау - Баку перевозил за рейс в обычный месяц в конце 2000 г. только 5-6 грузовиков
- Новые мощности для обработки контейнеров в Баку с момента открытия в 2000 г. обработали только 300 TEU.
- Экспорт хлопка, который был объектом межправительственного соглашения по использованию коридора ТРАСЕКА, перешёл на другие маршруты. В 2000 г., согласно статистическим данным, объем грузопотока хлопка через Баку составил только 125 000 тонн. Это небольшая часть от общего объема, составляющего значительно больше миллиона тонн, производство которого, в основном, осуществляется в Узбекистане. Большая часть узбекского хлопка в советское время обычно транспортировалась через порт Рига в Латвии. Вторым по объемам портом в то время был порт Ильичевск на Украине. Тем не менее, как оказалось, в порту Потти маршрута ТРАСЕКА имеются определённые проблемы. Как оказалось, в нём существуют проблемы охраны, ограничительных процедур, услуги в области судоходства также находятся на низком уровне. Он не использовался даже для экспорта собственного хлопка из Азербайджана. На сегодняшний день большая часть хлопка экспортируется через порт Бандар-Аббас в Иране.

Основные маршруты, используемые в настоящее время другими видами грузов, которые потенциально могут перейти на коридор ТРАСЕКА, включают:

- Волго-Донской Канал. Данный маршрут, в частности, является предпочтительным для нефти и строительной индустрии, которая осуществляет транспортировку значительных объёмов оборудования, труб, техники, и т. д. На канале существует ряд серьёзных проблем. Во-первых, его использования невозможно при замерзании в течение, по крайней мере, четырёх месяцев в год, а пользователи оценивают период использования как ещё более короткий. Во-вторых, имеющиеся глубины ограничивают загрузку судов, приблизительно, 3 000 DWT, что приводит к серьёзным проблемам с точки зрения экономичности объёма загрузки. В-третьих, транзитные сборы, взимаемые с зарубежных судов, чрезвычайно высоки. В-четвёртых, официальные власти России требуют от нероссийских судов обращения за разрешением на проход на разовой основе. И в-пятых, даже услуги не российских компаний по транспортировке на судах по Каспию страдают от недостатка конкуренции, поскольку доминирующую позицию занимает Каспийская государственная судоходная линия. Несмотря на проблемы, большая часть поставок для основных объектов нефтедобывающей и строительной промышленности использует данный маршрут (По Волго-Донскому Каналу также осуществляется транспортировка определённого объёма хлопка).
- Через Турцию и Иран дорожным транспортом. Данный маршрут предпочитают, в частности, импортёры строительных материалов и товаров производственного назначения, которые выплачивают премии за своевременную доставку. Несмотря на неудовлетворительное состояние дорог, строительные материалы и прочие виды товаров используют данный маршрут, на котором можно избежать задержек, которые имеют место в Баку и Туркменбаши.
- Через Россию по железной дороге. Например, около 95% импорта и экспорта Казахстана по статистическим сведениям транспортируется по железной дороге. Сюда входит 600 000 тонн феррохрома, который транспортируется через порты Балтики (а также Чёрного моря) из Актюбинска и Павлодара. И даже для целей импорта из Северной Европы, как считают некоторые транспортные компании государств ТРАСЕКА, прямой железнодорожный маршрут через Россию более надёжен и дешёв, чем маршруты ТРАСЕКА.
- Маршруты с Ближнего Востока, через Иран. Постоянно возрастает важность ОАЭ в качестве источника поставок и крупного торгового партнёра для Азербайджана и Туркменистана. Это способно сократить объёмы торговли с Европой.

Можно заключить, что была сформирована относительно ясная картина осуществляемой в настоящее время транспортировки по морю в рамках коридора ТРАСЕКА. Начинает формироваться общее впечатление в отношении роли других видов транспорта в перевозке всего объема потенциальных грузов. Но ещё не известны объёмы грузов, транспортируемые альтернативными видами транспорта - дорожным транспортом (в особенности, из Турции, Ирана и Европы), железной дорогой (в особенности, через Россию), судами через Волго-Донской Канал в течение летних месяцев, а также по различным трубопроводам.

Таблица 1 Объёмы грузов в Баку, Актау и Туркменбаши, 2000 (а)

Грузопоток порта Баку, 2000	(тыс. тонн)
Нефть (входящий)	1 500
Оксид алюминия (исходящий)	247
Порожние железнодорожные вагоны	133
Хлопок (входящий)	125
Замороженная птица (исходящий)	109
Трубы (исходящий)	48
Кокс (входящий)	43
Соль	42
Удобрения (исходящий)	34
Сталь, металлы, детали (исходящий)	16
Алкоголь, сигареты (исходящий)	16
Химические продукты (исходящий)	13
Сахар (исходящий)	10
Цемент	8
Прочие (исходящий и входящий)	159
Всего	2 503

Грузопоток порта Актау, 2000	(тыс. тонн)
Нефть-сырец (экспорт)	3 225
Нефтепродукты (экспорт)	160
Сталь, металлы (экспорт)	671*
Зерно (экспорт)	15
Прочие грузы (экспорт и импорт)	71
Всего	4 142

* Данные грузы почти полностью транспортируются в Иран, а не в порты маршрута ТРАСЕКА

Грузопоток через Порт Туркменбаши, 2000	(тыс. тонн)
Нефтепродукты (экспорт)	210
Оксид алюминия (импорт)	180
Продукты (импорт)	110
Хлопок (экспорт)	90
Соль (экспорт и импорт)	68
Оборудование, транспорт (экспорт + импорт)	57
Строительные материалы (экспорт)	55
Удобрения (экспорт)	25
Химикаты (импорт)	13
сахар (импорт)	12
Прочие грузы (экспорт и импорт)	210
Всего	1 030

(а) Данные три порта являются основными портами на маршруте ТРАСЕКА. В частности, почти все грузы по маршруту ТРАСЕКА проходят через Баку

Источник: ВСЕОМ/Юниконсалт, июль 2001 г.

6 Тарифы: Анализ имеющейся информации

Порты

Существуют детальные сведения по тарифам для большинства портов государств ТРАСЕКА. Секретариат ТРАСЕКА уже провёл сравнения на основе типичных видов судов, используемых на Каспийском море. Данные сведения по **сухим грузам** обобщены и расширены в приводимой ниже таблице, они также сопоставляются с типичными тарифами, принятыми для международных портов. Как показано, существует два основных типа сборов - сборы в расчёте на судно и сборы в расчёте на груз. Сборы, рассчитываемые на основании объёма груза, как правило, преобладают в портах Каспийского и Чёрного морей - так же, как и по всему миру.

Первоначальные заключения состоят в том, что портовые тарифы в государствах ТРАСЕКА довольно адекватны международным тарифам. Некоторые исключения относятся к портовым сборам в расчёте на судно, которые используются в портах Чёрного моря. Но хотя данные ставки тарифов довольно высоки, они относительно невелики по сравнению с тарифами на обработку грузов, которые, как правило, выше. Общий объём сборов, выплачиваемых судами, составляет от 0,4 до 3,0 долларов США за тонну обработанного груза (смотри последнюю колонку приводимой ниже таблицы).

Таблица 1 Сравнение портовых тарифов на обработку сухих грузов в государствах TRACEKA и других государствах

	ТАРИФЫ НА ОБРАБОТКУ ПОРТОВЫЕ СБОРЫ		ТАРИФЫ НА ОБРАБОТКУ ПОРТОВЫЕ СБОРЫ	
	ПАКЕТИРОВАННЫЕ ГРУЗЫ (a)	НАВАЛОЧНЫЕ ГРУЗЫ (b)	КОНТЕЙНЕРЫ (c)	КОНТЕЙНЕРЫ (d)
	\$/тонну	\$/тонну	\$/20'	\$/тонну
Варна	7,4	3,0	54,0	0,9
Бургас	8,0	6,5	27,0	0,9
Констанца	7,5	3,1	64,0	0,6
Ильичевск	5,2	2,2	104,0	2,9
Одесса	5,2	2,2	104,0	3,0
Поти/Батуми	6,0	3,5	50,0	2,1
Баку	3,5	3,2	38,0	0,4
Актау	8,0	8,0	80,0	1,5
Туркменбаши	10,0	5,0	40,0	1,1
Типичные международные Тарифы	..(e)	5,0	100,0 (f)	0,7 (g)

(a) В мешках весом по 50 кг

(b) Зерно

(c) Приведённые тарифы относятся к полным контейнерам. Обычно вес груза составляет порядка 12 тонн (максимум 21 тонну)

(d) Включая портовые сборы за тоннаж, маячные сборы, якорные сборы, сборы за проход по каналу, причальные сборы, карантинные сборы, санитарные сборы, сборы за лоцманскую проводку, буксировку, а также швартовку/отшвартовку и административные сборы. Затраты на обработку тонны груза предполагают, что коэффициент загрузки составляет 75% для типичного судна грузоподъёмностью 3000 тонн, для которого рассчитываются портовые сборы

(e) Часть мешков в портах индустриально развитых государств обрабатывается обычными методами. Грузы, обработка которых ранее осуществлялась в мешках, в настоящее время транспортируются в контейнерах и или на судах типа ро-ро.

(f) Данная ставка является типичной для эффективно действующих портов северо-запада Европы. Конечно, существуют разнообразные

вариации. Ставки в Гонконге, крупнейшем контейнерном порте мира, ближе \$200 за TEU.

(g) Габариты судов за пределами Каспийского моря гораздо более значительны

Источник данных по тарифам портов Каспийского и Чёрного моря: Секретариат ТРАСЕКА, Баку, сентябрь 2001 года.

Данные сравнения проводились только по официальным тарифам. На практике, однако, неофициальные выплаты также постоянно необходимы, чтобы обеспечить продвижение в некоторых портах; это увеличивает общую стоимость использования некоторых портов. Данные по этому вопросу будут получены посредством проведения интервью с пользователями портов и агентами в каждом государстве.

Представляется, что портовые тарифы на **нефть** на основном маршруте ТРАСЕКА по транспортировке грузов в ключевом порту по данному грузу - Дубенди (Баку) также находятся на разумном уровне. В среднем, они составляют около \$2 за тонну, включая корабельные сборы (\$0,5), грузовые сборы (\$0,60) и тарифы за хранение (\$ 0,90). Это в разумной степени соответствует тарифам, принятым в мире. Более того, в соответствии с последними полученными данными, аналогичные тарифы действуют в порту Актау; а тарифы в порту Туркменбаши, по имеющимся сведениям, ниже (источник: исследование по портовым тарифам, 1999 г.).

Портовые тарифы за обработку железнодорожных вагонов, транспортируемых на **паромах** Баку-Туркменбаши/Актау, согласно имеющимся данным, составляют \$36 за 18-метровый вагон в Баку и \$60 за 18-метровый вагон в Туркменбаши (ВСЕОМ, август, 2001 г.). В данном случае, трудно осуществлять сопоставления в международном контексте, поскольку в индустриально развитых странах число железнодорожных паромов относительно невелико (доминирующую роль в них играет автотранспорт, и паромы осуществляют транспортировку грузовиков и трейлеров). Но, исходя из предположения, что 18-метровый грузовик обычно перевозит два контейнера TEU (возможна транспортировка трёх, но на практике этого обычно не делается), данные тарифы невелики по сравнению с тарифами на погрузку и выгрузку контейнеров во всём мире.

Судоходство

Ставки тарифов на перевозки грузов судами на Каспийском море в целом, как правило, довольно значительны. Частично это объясняется использованием относительно небольших судов и происходящим вследствие этого отсутствием экономии на размерах. Имеется несколько причин, по которым используются суда небольших габаритов - в частности, небольшие расстояния транспортировки, малые глубины в основных портах и жёсткие ограничения по осадке на Волго-Донском Канале.

Однако тарифы на перевозку грузов судами на Каспийском море представляются более высокими, чем можно было бы ожидать даже для таких малогабаритных судов. Это можно объяснить наличием монополии СРС на паромные перевозки, а также частичной монополией на транспортировку нефти.

Основным видом груза является нефть, и типичные тарифы составляют порядка \$6,5-8,0 за тонну при отправке груза через Каспийское море. Данная ставка является чрезвычайно высокой по международным стандартам, частично, по причине того, что габариты судов намного меньше тех, что используются в других государствах, и возможно по причине того, что высока прибыльная составляющая. Данный вопрос необходимо будет изучить.

Тарифы на перевозки судами для (i) паромов, (ii) сухих грузов и (iii) контейнеров на обычных судах в обобщённом виде приводятся на следующей странице. Во всех случаях они выше тарифов на оказание аналогичных услуг, которые приняты по всему миру.

На следующем этапе будет проведено исследование по анализу затрат на оказание транспортных услуг, а также по спектру внедрения тарифов с целью продвижения на рынке.

Таблица 2 Ставки паромного фрахта на Каспийском море

1 ГРУЗ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНАХ (18 метров)					
	\$ за метр колеи	\$ ЗА 18-М ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВАГОН		Дистанция (км)	\$ за тонно-км
		Однократный рейс	Включая возвращение порожняком	(a)	
Баку-Актау	42	771	1541	468	0.033
Баку-Туркменбаши	36	661	1321	305	0.043
2. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВАГОН, ТРАНСПОРТИРУЮЩИЙ КОНТЕЙНЕРЫ (2 на вагон в 18 метров)					
	\$ за метр колеи	\$ ЗА 20' КОНТЕЙНЕР (2 на вагон)		Дистанция (км)	\$ за тонно-км
		Однократный рейс	Включая возвращение порожняком	(b)	
Баку-Актау	42	385	771	468	0,069
Баку-Туркменбаши	36	330	661	305	0,090

(a) При загрузке в 50 тонн

(b) При загрузке в 12 тонн на 20' контейнер

Источник: ВСЕОМ/Юниконсалт (июль, 2001 г.)

Таблица 3 Ставки судового фрахта для сухих грузов на Каспийском море

	\$/ за тонну	Дистанция (км)	\$/ тонно- км
Генеральные грузы			
Баку-Актау	11	468	0,023
Баку- Туркменбаши	7	305	0,023
Навалочные грузы			
Баку-Актау	12	468	0,026
Баку- Туркменбаши	7	305	0,023

Источник: ВСЕОМ/Юниконсалт (июль, 2001 г.)

Таблица 4 Ставки судового фрахта для контейнеров на многоцелевых судах (возвращение порожняком)

	20' - маршрут в оба конца (заполненный на исходящем маршруте, пустой обратно)	Дистанция (км)	\$ за тон-но- км
	\$ США		(а)
Баку-Актау	400	468	0,071
Баку-Туркменбаши	400	305	0,109

Источник: ВСЕОМ/Юниконсалт (июль, 2001 г.)