



**TRACECA: Единая
Политика по Транзитным
Расценкам и Тарифам
Отчёт о ходе проекта
31 октября 2002**

ФОРМА 1.2: ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

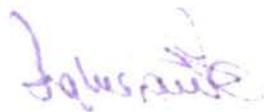
Название проекта:	Единая политика по Транзитным Расценкам и Тарифам		
Номер контракта:	01-0181		
Страны:	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		
	Местный адресат	Консультант ЕС	
Имя:	МПК ТРАСЕКА Постоянный 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:	Абдурашид Тагиров Генеральный Секретарь	Адриан Тайт Директор проекта	Девид Робертс Менеджер проекта
Подписи:			

Дата отчета: октябрь 2002 г.

Отчетный период: апрель 2002 года – октябрь 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]



Публикация октябрь 2002

Copyright © 2002 Служба Taxis DG 1A, Европейская Комиссия

Запросы относительно копирования посылать в

Информационный Офис Taxis

Европейская Комиссия, Аарленстраат 88 1/ 06 Рю д'Арлон, В-1040 Брюссель.

Настоящий отчет подготовлен Скотт Вилсон/Tebodin/Corporate Solutions. Выводы, заключения, интерпретация материалов, содержащиеся в данном документе, принадлежат исключительно Скотт Вилсон Tebodin/Corporate Solutions и не отражают политику или мнение Европейской Комиссии

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 TRACECA по транзитным грузоперевозкам.

Конкретные цели проекта:

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

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 грузоотправители.
- 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

СОДЕРЖАНИЕ

Краткое содержание проекта	4
1. ОТЧЕТ О ХОД ПРОЕКТА НА НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ	6
1.1. Достижения	6
1.2. Риски	7
2. ОБЗОР ПЛАНОВ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ	8
2.1. Общий план	8
2.2. Основные компоненты	8
3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	10
3.1. Общие сведения	10
3.2. Железные дороги	10
3.3. Порты и судоходные компании	11
3.4. Автомобильные дороги	13
3.5. Улучшение доступа клиентов к железнодорожной системе	14
3.6. Руководство пользователя	15
3.7. Тренинг	16
4. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	17
4.1. Общие сведения	17
4.2. Железные дороги	17
4.3. Порты и судоходные компании	18
4.4. Сквозные тарифы TRACECA (интермодальные)	18
4.5. Автомобильные дороги	19
4.6. Доступ клиента	19
4.7. Руководство пользователя	19
ФОРМА 1.4 ОБЩИЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ	20
ФОРМА 1.5 ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ	21
ФОРМА 1.6 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД	22
 ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ:	
<i>Приложение 1</i> Повестка дня РГТРТ 2	24
<i>Приложение 2</i> Структура текущих тарифов для транзитного грузооборота Рабочий документ: Семинар по железным дорогам	29
<i>Приложение 3</i> Протокол РГТРТ 2 и список делегатов	119
<i>Приложение 4</i> Структура текущих тарифов для транзитного грузооборота..... Рабочий документ: Семинар по портам и судоходным компаниям	128
<i>Приложение 5</i> Проект рабочего документа: приоритетные проблемы,..... связанные со сборами за автомобильные перевозки	198
<i>Приложение 6</i> Презентация результатов опроса клиентов	240

1. ОТЧЁТ О ХОДЕ ПРОЕКТА НА НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ

1.1. Достижения

Главные достижения по проекту на сегодняшний день следующие:

- В апреле 2002 был одобрен Первоначальный Отчёт. В нем был детально разработан наш подход к реализации задач проекта с учётом опыта, приобретённого на начальном этапе.
- Обзор предыдущей работы и рекомендаций; а также получение и синтез соответствующей информации по тарифам, затратам и транзитным перевозкам по коридору TRACECA.
- Создание Рабочих Групп по Тарифам для железных дорог, портов и судоходств, с которыми уже были проведены две встречи в Баку (в июне и октябре 2002 года) с участием делегатов от большинства стран TRACECA. В целом, встречи были плодотворными, хотя достигнута договоренность не по всем предложениям подрядчика.
- Подготовительная работа, связанная с проведением первой встречи в ноябре рабочей группы по автомобильным транзитным пошлинам - подготовка рабочей программы, утверждение повестки дня встречи, выдвижение возможных делегатов, рассылка приглашений писем.
- Посещения большинства стран TRACECA с целью сбора и анализа информации по лицензионным сборам, эксплуатационным затратам, доходам и перевозкам по коридору, обсуждение возникающих вопросов с лицами, ответственными за принятие решения, а также пользователями транзитных пошлин и тарифов по всем видам транспорта, представление и разъяснение подходов к проекту.
- Подготовка рабочих документов для железнодорожного и морского транспорта, содержащих соответствующие сведения, предварительные выводы и рекомендации для обсуждения на встрече Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ). Они должны включать документ по МТТ, рекомендуемые поправки; документ, рекомендующий улучшенные методологии при установлении железнодорожных тарифов; документ, анализирующий доходы, расходы и тарифы транзитных перевозок по портам и судоходным компаниям с рекомендациями по установлению тарифов, основанных на учете затрат и скидок по тарифам. На рассмотрение была внесена идея сквозных межмодульных тарифов.
- Составление, обсуждение и подписание протоколов на двух встречах РГТРТ (по железной дороге и морскому транспорту).
- Подготовка рабочего документа по использованию дорог с предварительным анализом сведений по предлагаемому перечню, определению приоритетных вопросов и неоправданных транзитных пошлин, оценке размеров ущерба от текущей практики.
- Подготовка проекта перечня всех дорожных транзитных пошлин по коридору TRACECA – для согласования со всеми странами.
- Опрос, проведённый среди грузовых экспедиторов о тарифах и уровне обслуживания, предоставляемого железнодорожными компаниями коридора TRACECA – подготовительная работа по мерам, направленным на облегчение доступа к услугам по железнодорожным перевозкам.
- Предварительное рассмотрение содержания и структуры Руководства для Пользователей железных дорог стран-членов TRACECA для последующей публикации на вебсайте TRACECA.



1.2. Риски

Нельзя недооценить важность поддержки со стороны задействованных организаций в сборе информации по железнодорожным, морским и авто перевозкам. В особенности, информации относительно затрат и тарифов, с тем, чтобы эксперты проекта смогли как более детально проанализировать ситуацию. В основном сбор информации был успешен, а с теми предприятиями, где имелись трудности, эксперты постараются применить другой подход к получению данных, в основном это касается черноморских портов, Каспийского Пароходства и железнодорожных компаний.

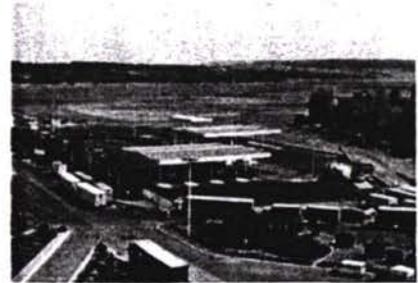
Пароходства и порты подписали соглашение по предоставлению оставшихся требуемых данных. Железнодорожные организации приняли нормативный подход, что значительно сокращает потребность в получении текущей информации по затратам во всех странах. Тем не менее очень важно получить мнение делегатов рабочих групп и представителей организаций по предложенной методологии.

Для оптимизации процесса сбора недостающей информации и обмена мнениями по предложениям, руководителем проекта и экспертами проекта совместно с руководством МК намечена серия визитов в страны ТРАСЕКА.

2. ОБЗОР ПЛАНОВ ПО ДАЛЬНЕЙШЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА.

2.1. Общий план

Генеральный план по дальнейшей реализации проекта не претерпел каких-либо изменений с момента принятия Первоначального Отчета.



2.2. Основные компоненты

- Планируется провести три дополнительных семинара РГТРТ по железнодорожным и морским перевозкам плюс три встречи РГТРТ для автодорожников. По каждой встрече будут подготовлены протоколы, в которых будет отражено согласие делегатов на рекомендуемые изменения и совершенствование проводимой политики. Будут также приняты во внимание комментарии делегатов по результатам октябрьской 2002 года встречи РГТРТ, показаны исключения из общей рекомендуемой тарифной политики. Предполагается пересмотреть целесообразность учреждения Совета Руководителей Железнодорожных Организаций в свете решений РГТРТ. Ноябрьская встреча РГТРТ по автомобильным дорогам представляет интерес с точки зрения возможности достижения договоренностей по существующим транзитным пошлинам, внесения поправок в них.
- Целью посещения экспертами железнодорожных, морских и автодорожных организаций всех стран TRACECA является их стремление завершить сбор и анализ полученных данных; ознакомление с реакцией этих организаций на проектные рекомендации, обсуждение вопросов реализации проекта.
- Представленная на октябрьской встрече РГТРТ железнодорожная тарифная политика и структура будут в дальнейшем усовершенствованы, проверены на практике. В согласованной новой тарифной структуре проводится дифференциация между постоянными и переменными затратами, долгосрочными и краткосрочными переменными затратами, а также затратами на использование терминалов, передвижение, инфраструктуру и обработку. Результаты опросов пользователей и анализ глобального рыночного спроса предполагается обобщить для получения разумных оценок возможного воздействия на транзитные перевозки.
- Основанная на учете портовых и судоходных затрат тарифная структура и предлагаемые льготные тарифы на транзитные перевозки (представленные на октябрьской встрече РГТРТ) предполагается усовершенствовать и модифицировать в тесном сотрудничестве с делегатами рабочих групп. Предлагаемая транзитная тарифная политика основана на учете распространённых в странах TRACECA избыточных мощностей и низких переменных затрат, которые характерны для морских операций этих стран.
- Рекомендуемые железнодорожные и морские тарифные структуры предполагается объединить для создания единых междомульных сквозных тарифов.
- Для автомобильных дорог анализ предполагается осуществить в целях определения разумных уровней транзитных пошлин, основанных на учете затрат от транзитных перевозок; также планируется произвести оценку альтернативных вариантов для применения таких пошлин, включая пошлины, установленные на сегодняшний день для применения в странах TRACECA, а также целесообразный единый вариант по структуре пошлин и системы выплат, разработанный для обсуждения и согласования с делегатами РГТРТ по автомобильным дорогам.

- На основе результатов опроса мнений грузоотправителей предполагается принять меры по усовершенствованию системы установки железнодорожных тарифов на переговорной основе и улучшению связей между грузоотправителями и железными дорогами TRACECA.
- Предполагается издать руководство, которое позволит обеспечить потенциальных пользователей коридора TRACECA всесторонней информацией по тарифам, а также специальными сведениями, затрагивающими интересы операторов TRACECA.

3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД

3.1. Общие сведения

Выполнение проекта с момента принятия Первоначального Отчета (апрель 2002) в общем шло по плану. Были проведены две встречи рабочей группы, созданной в рамках этого проекта (с железнодорожными и морскими организациями) при участии делегатов от большинства стран TRACECA – всего запланировано провести пять встреч (если позволит бюджет и ход выполнения предусмотренных работ).

Достигнута договоренность о начале проведения в ноябре серии запланированных встреч рабочих групп по автомобильным дорогам, всего ожидается проведение трех встреч. Эксперты по проекту посетили большинство стран TRACECA в целях обсуждения проектных задач, формирования национальной тарифной политики, а также процедуры взимания транзитных пошлин, сбора сведений для последующего анализа и разработки рекомендаций.

Было подготовлено и распространено несколько рабочих документов с соответствующими данными и предварительными рекомендациями по тарифной структуре, политике и скидкам среди формальных представителей стран TRACECA для обсуждения и достижения соответствующих договоренностей. Были также подготовлены протоколы для обсуждения и подписания, в соответствии с которыми делегаты обязуются поддержать запланированные контрактом действия, обеспечить необходимое сотрудничество, обратную связь и сбор данных; изучена предыдущая работа в этой области, оценена ее значимость для дальнейших действий.

Были предприняты шаги по сотрудничеству в рамках соответствующих проектов; установлены тесные связи с экспертами Постоянного Секретариата МПК TRACECA для использования их опыта и рекомендаций. В частности, эти эксперты участвовали во встречах рабочих групп, проводившихся под председательством Генерального секретаря МПК. В проекте выражается полная поддержка действиям Постоянного Секретариата. Был проведен опрос на предмет выявления мнений существующих и потенциальных клиентов железной дороги коридора TRACECA относительно достоинств и недостатков железнодорожных услуг. Также продолжается работа над подготовкой веб-сайта Руководства для Пользователя коридором TRACECA.

Проблемы, с которыми пришлось столкнуться в ходе выполнения проекта, сводились главным образом к двум аспектам – трудности получения информации из некоторых организаций, необходимой для подготовки всестороннего исследования и разработки рекомендаций; определенное недопонимание делегатами сути рекомендаций, выдвинутых контрактом. Контрактор усердно работает над устранением этих проблем. Так, были приняты альтернативные подходы в целях обеспечения полного сотрудничества агентств – участников, определения принципов, на основе которых сделаны заключения и рекомендации; одобрены общие принципы, которыми руководствуется контрактор при формулировке железнодорожных и морских тарифов.

В настоящее время нет необходимости отходить от графика, запланированного в Первоначальном Отчёте. Вместе с тем следует отметить, что на сегодняшний день главный акцент в проекте делается на сборе и анализе информации, разработке и формулировке заключений и рекомендаций, ознакомления представителей TRACECA с выдвигаемыми концепциями. Полного согласия в вопросе поэтапного выполнения этих рекомендаций будет очень сложно добиться в ближайшие месяцы. На данном этапе нет необходимости в привлечении к этому делу Координационного Бюро TACIS или Европейских Комиссии.

Однако, ситуация находится под контролем и, если в течении следующих трех месяцев будет наблюдаться недостаточное сотрудничество или нежелание выполнять предлагаемые рекомендации, эти варианты будут использованы. Кроме того, была достигнута договоренность о том, что МПК TRACECA продолжит оказание поддержки проекту с проведением аудита над ходом выполнения проекта на уровне руководящего состава ряда стран.

3.2. Железные дороги

Была подробно проанализирована работа, проделанная в этой области TRACECA в 1996–1998 гг, особенно по железнодорожным тарифам и составлению графика. В рабочих документах представлены соответствующие комментарии и рекомендации.

Первая встреча РГТРТ (по железным дорогам, портам и судоходствам) проходила в Баку 19-20 июня 2002 с участием представителей железнодорожных и морских организаций всех стран TRACECA, кроме Таджикистана (представитель которого не смог принять участия во встрече) и Армении (представители которой уклонились от участия во встрече в Азербайджане, сославшись на отсутствие гарантий безопасности).

Необходимо отметить, что встреча была организована и финансировалась в рамках настоящего проекта. Сведения о повестке дня встречи, планах последующих встреч включены в Ежемесячный Отчет за май/июнь 2002 (уже разосланы). Основным рабочим документом, обсуждавшимся на встрече, являлся «МТТ или путь вперед для TRACECA».

Следует иметь в виду, что указанный документ был переделан с учетом рекомендаций, принятых на первой встрече в рамках задач, предусмотренных Техническим Заданием. 17 июля 2002 года документ был разослан всем делегатам, национальным секретарям, Координационному Бюро TACIS и Европейской Комиссии. В ходе встречи РГТРТ на пленарном заседании и семинарах экспертом по железным дорогам была сделана презентация проекта. Цели первой встречи носили несколько расплывчатый характер, но в основном были реализованы. Некоторые страны были представлены четырьмя делегатами, таким образом представительство сторон было на должном уровне.



Делегаты проявили большой интерес к обсуждавшимся вопросам, дебаты по ним отличались активным участием всех заинтересованных сторон. Делегаты пришли к единому мнению относительно координации тарифной политики стран-членов TRACECA, программы будущих встреч, дальнейшего участия в их работе. Было решено, что контрактор должен подробно проработать один вариант железнодорожных транзитных тарифов для последующего рассмотрения во второй встрече.

Далее делегаты пришли к соглашению о том, что этот вариант должен основываться на прямых затратах с предельно допустимым лимитом для покрытия косвенных затрат. С этой целью следует предусмотреть самостоятельное определение затрат на передвижение и использование терминала с поправкой на единые технические нормы. Далее было решено, что ко второй встрече контрактор подготовит методологию с указанием типовых тарифов для согласованных ставок по контейнерам. Делегаты согласились полностью поддержать работу контрактора, обеспечить его всеми необходимыми данными для мониторинга воздействия сниженных тарифов на объем перевозок. На этот раз делегаты не согласились с рекомендацией контрактора относительно признания экспериментальной единой ставки по

всем странам TRACECA для железнодорожных контейнерных тарифов, поэтому указанный пункт был исключен из протокола. Протокол, подписанный делегатами ходе проведения первой встречи, включая список делегатов-участников, содержится в Ежемесячном Отчете за май/июнь 2002.

Ещё на начальном этапе проекта было решено, что рассмотрение вопроса об учреждении Совета Руководителей Железных дорог должно быть отложено до тех пор, пока не будет достигнут прогресс по результатам предыдущих встреч РГТР (в первой четверти 2003 года).



В мае/июне эксперты по железной дороге посетили железнодорожные организации Узбекистана, Казахстана, Грузии и Азербайджана. Последующие визиты состоялись в июне/июле в Азербайджане. Целью этих визитов было изучение мнений по вопросам тарифной политики, сборе данных по тарифам, затратам и грузоперевозкам. Хотя сотрудничество с этими странами развивалось достаточно успешно, неожиданно трудной оказалась задача получения необходимых для контрактора данных по затратам с тем,

чтобы довести анализ до конца.

Последующие визиты железнодорожных экспертов имели место в Азербайджане, Казахстане, Туркменинии и Грузии. В целом, эти поездки оказались более продуктивными, чем предыдущие с точки зрения получения необходимых данных и знакомства с мнением лиц, принимающих решение по предложениям о реструктурировании тарифов (соответствующие туркменские организации TRACECA не смогли вовремя выдать приглашительные письма по визам, поэтому указанный визит пришлось отменить).

Вторая встреча РГТРТ (по железнодорожным и морским перевозкам) была проведена в Баку 15-17 октября. И вновь представители Армении уклонились от участия во встрече по соображениям безопасности; киргизские железные дороги решили отказаться от участия во встрече, хотя и заявили о своей поддержке решений, принятых другими железнодорожными организациями; делегаты от туркменских железных дорог и морских организаций не смогли приехать ввиду штормовой погоды; делегаты от Казахстана также не прибыли (причины не указываются). Повестка дня РГТРТ 2 приводится в Приложении 1.

Рабочий документ, распространенный перед встречей для комментариев и обсуждения, содержится в Приложении 2 «Предлагаемая Структура Железнодорожных Тарифов и Политики TRACECA». В этом документе изложены долгосрочные переменные повагонные затраты, проведена дифференциация по затратам на использование терминалов, перемещение, инфраструктуры, косвенным затратам.

Применительно к важным грузам, следующим через коридор TRACECA, показаны типовые затраты и тарифы (на основе МТТ, а также новые), включая тарифы по конкурирующим маршрутам. Как на пленарном заседании так и во время работы семинара экспертами были произведены презентации. Протокол, подготовленный контрактором и подписанный делегатами, представлен в Приложении 3 вместе со списком делегатов – участников. Как и на первом семинаре, посещаемость встречи была высокой, дискуссии горячими.

Делегатами было достигнуто соглашение по большинству вопросов, связанных с методологией установки тарифов, включая их затратную основу; долгосрочные переменные затраты; затраты на единицу вагона; регулирование затрат и тарифов в тех странах, технические и финансовые показатели которых превышают нормативные; скидки, по согласованной тарифной структуре, на уровне краткосрочных переменных затрат для

применения в транзитных перевозках TRACECA. Однако, проблема заключалась в том, что делегаты не желали признавать применение скидок в краткосрочной перспективе, как это было предложено подрядчиком. Стороны согласились отложить принятие решения по данному вопросу до разработки конкретных расценок. Подрядчик предложил, чтобы формальная тарифная структура и скидки разрабатывались параллельно.

3.3. Порты и судоходные компании

Согласно Первоначальному отчёту, первые визиты были осуществлены в мае/июне в семь морских стран коридора TRACECA – Азербайджан, Туркмению и Казахстан на Каспийском море и Грузию, Украину, Румынию и Болгарию на Черном море. Были взяты интервью у представителей портов и судоходств, транспортных пользователей, экспедиторов. Каких-либо проблем в контактах и получении необходимых данных по затратам на их услуги в портах Каспийского моря не было.



Однако, данные по портам Черного моря оказались менее полными, в свою очередь, и Каспийское Пароходство ограничилось предоставлением весьма ограниченных сведений по затратам и доходам. Поэтому подрядчику приходилось производить собственные расчёты в тех случаях, когда отсутствовали фактические данные. Сбор данных продолжался в августе/сентябре частично благодаря визитам, частично с помощью электронной почты, других средств связи.

Предложенный подход к установке тарифов по портам и судоходным компаниям был представлен делегатам на РГТРТ1 (на пленарном заседании и семинарах морских организаций). Основным документом, озаглавленный «Документ по Портам и Судоходным Компаниям,» содержится в Ежемесячном Отчете за май/июнь. На встречах обсуждались следующие темы:

- Существующие и потенциальные перевозки на маршрутах коридора TRACECA;
- Сравнение тарифов TRACECA с международными тарифами;
- Возможности использования избыточных мощностей;
- Тарифы с учетом затрат, коммерческое ценообразование.

По ходу оживлённых дебатов стало очевидно, что некоторые делегаты не до конца разобрались в отдельных ключевых вопросах. Данное обстоятельство было принято к сведению при подготовке ко второй встрече.

Основным документом для РГТРТ 2 представлен в Приложении 1 «Тарифы с Учетом Затрат по Портам и Судоходным Компаниям: Предварительный Анализ и Рекомендация». Основные выводы:

- Текущие избыточные мощности и низкие пропорциональные переменные затраты в основных портах TRACECA показывают возможность установления тарифов с учетом затрат;
- Стабильное финансовое положение портов позволяет им экспериментировать со льготными (дисконтированными) тарифами
- В перспективе положение портов может пошатнуться;
- Наиболее подходящее время для создания дополнительного транзитного бизнеса путем существенного снижения тарифов – существует вероятность получения скромных прибылей.

Указанные предложения были подробно обсуждены, найдя свое отражение в подписанном протоколе к Приложению 3. В принципе стороны договорились о том, что применительно к портовым тарифам TRASECA необходимо использовать скидки по транзитным грузам на уровне краткосрочных переменных затрат. Однако, делегаты на этот раз не согласились со снижением на 50% (как этого рекомендовал контрактор), кроме того, не было достигнуто соглашения о том, по каким портовым сборам следует применять скидки.

В поправке к протоколу делегаты договорились о возможности «50% скидки на данный момент», которая вряд ли принесет ощутимые результаты. По представлении данных по затратам, доходам, тарифам, а также сведений по пропускной способности, особенно по черноморским портам и пароходным компаниям, контрактор по согласованию с делегатами обязуется разработать заключительный вариант скидок.

Скидки исключительно по портовым сборам вряд ли могут сыграть решающую роль в привлечении транзитных грузов, они составляют лишь часть привлекательных тарифов, предлагаемых портами, судоходствами и железными дорогами. Указанное обстоятельство составляет проблему, решению которой контрактор придает особое значение. Порты должны дать гарантии оперативной обработки грузов, включая минимальное участие таможенных служб, особенно при обработке опломбированных контейнеров.

Эти вопросы рассмотрены в проекте Гармонизации Процедур Пересечения Границ. Стороны договорились о том, что необходимы дальнейшие шаги по изучению данного вопроса и сбору данных для устранения имеющихся пробелов. Необходимо также рассмотреть исключения, подтверждающие правило.

3.4. Автомобильные дороги

Обширная программа посещения всех стран коридора TRASECA в апреле/сентябре в целях получения сведений по полному перечню двусторонних/многосторонних соглашений, пошлин и разрешений, выдаваемых на осуществление международных перевозок. Полученные сведения включают пошлины за пользование дорогами / мостами, топливные налоги, специальные разрешения на проезд нестандартных транспортных средств и грузов.



Как отмечалось в Первоначальном Отчёте, на транзитные дорожные пошлины влияют политические проблемы более широкого круга, касающиеся, среди прочего, экономического потенциала стратегических транзитных маршрутов, размеров иных пошлин для пользователей дорог, финансирования дорожной инфраструктуры, отсюда очевидна роль политических факторов в решении этих вопросов. Сбор данных осуществлялся через обобщение подробных анкетных опросов (распространённых через национальных секретарей TRASECA и местных представителей контрактора по каждой из стран), а также посредством проведения индивидуальных интервью.

Уровень сотрудничества со всеми организациями можно считать, в целом, удовлетворительным. Тогда же были получены сведения по более широким политическим проблемам, взглядам пользователей на вопросы транзитных пошлин и процедур (включая незаконные сборы). Полученные сведения дают возможность осуществить сравнительный анализ альтернативных вариантов, разработать соответствующие рекомендации (как база данных для других проектов). В Приложении 5 проводится сопоставление сведений,

доступных для всех стран TRACECA. Указанный рабочий документ был распространён среди сотрудников Генерального Секретариата, национальных секретарей TRACECA, представителей Европейской Комиссии. Документ будет также распространён среди делегатов РГТРТ по автомобильным дорогам.



На начальном этапе стороны договорились о том, что региональная рабочая группа по автомобильным дорогам (отдельно от РГТРТ по железнодорожным дорогам и морских перевозкам) может выступать эффективным инструментом презентации и обсуждения данных контрактора, разработки единой, прозрачной политики по дорожным и транзитным пошлинам. Первая из трех встреч РГТРТ по автомобильным дорогам запланирована на ноябрь 2002 года.

В ходе визитов по странам контрактор, воспользовавшись возможностью, определился с потенциальными делегатами из всех стран РГТРТ по автомобильным дорогам. В настоящее время ожидается утверждение списка наиболее подходящих делегатов от всех стран TRACECA, как со стороны правительства, так и пользователей (дорожные ассоциации, грузовые экспедиторы, перевозчики).

3.5. Улучшение доступа клиентов к железнодорожной системе

В Приложении 6 показаны предварительные результаты опроса текущих и потенциальных пользователей железных дорог стран TRACECA (в форме слайдов Powerpoint, представленных делегатам РГТРТ). Опросы были проведены в странах TRACECA в течение июля/августа в целях получения обратной связи по железнодорожным услугам, обмену мнениями по тарифной структуре, её уровню и прозрачности отношений с клиентами, процедуре компенсации и т.д.

Очевидно, что клиенты поддерживают проведение единой конкурентноспособной политики по транзитным тарифам в коридоре TRACECA. Руководство Пользователя также призвано решать конкретные задачи. По завершении опроса его результаты будут использованы для разработки рекомендаций по улучшению выхода клиентов на железнодорожные компании стран TRACECA.

3.6. Руководство Пользователя

На начальном этапе проекта стороны согласились с тем, что предлагаемое Руководство Пользователя должно быть издано в цифровом формате как часть вебсайта для использования в рамках настоящего проекта и проекта Гармонизации Процедур по Пересечению Границ.

До настоящего времени основная деятельность в этой области была связана с разработкой содержания и процедур ИТ. Руководство Пользователя содержит сведения для грузоотправителей и операторов по тарифам, датам поездок, графикам и т.д. по всем видам транспорта TRACECA.

Презентация обозначенных выше концепций была осуществлена на РГТРТ 2.

3.7. Тренинг

Обучение на рабочих местах и передача технологий осуществлялись посредством:

- Распространения документов, подлежащих обсуждению среди делегатов и национальных секретарей по вопросам, связанным с тарифами, затратами и перевозками;
- Технического взаимодействия на пленарном заседании и семинарских занятиях РГТРТ 1 и 2.
- Разъяснения по полученным данным и методологиям на национальном уровне в ходе посещения всех стран коридора TRACECA.
- Постоянного взаимодействия с руководством и экспертами, участвующими в работе Постоянного Секретариата МПК в Баку.



4. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЁТНЫЙ ПЕРИОД

4.1. Общее положение

В данном разделе предусматривается планирование проекта на период с середины октября 2002 года до середины апреля 2003 года. На указанном этапе каких-либо существенных изменений в программе действий, отмеченных в Первоначальном Отчёте, не предполагается. Что касается железнодорожного и морского транспорта, то в ходе проведения РГТРТ 2 в середине 2002 года были предложены стратегическая методология по формированию тарифов на основе затрат, а также тактические меры по льготному ценообразованию для привлечения транзитных грузов в коридор TRACECA. По данному вопросу было достигнуто общее согласие и подписан протокол.

Контрактор согласился завершить сбор данных и провести соответствующий анализ для устранения имеющихся пробелов путём посещения требуемых стран (включая турецкие порты на Черном море). В ходе этих визитов, осуществляемых совместно с представителями межправительственной комиссии, предполагается кратко информировать высших должностных лиц-транспортников о новом подходе к установлению тарифов, а также заручиться их активной поддержкой при выдвижении соответствующих рекомендаций. Стороны согласились с тем, чтобы контрактор продолжил разработку концепций по сквозным интермодальным тарифам для железнодорожного, автомобильного, портового и судоходного коридора TRACECA, которые были представлены на РГТРТ 2.

Что касается дорог, приоритетным в этом плане является подготовка к первой встрече РГТРТ по автомобильным дорогам в ноябре, последующим проектам. Особое внимание в указанный период будет уделяться оценке вероятного воздействия на транспортный спрос в коридоре TRACECA вследствие внесения изменений в тарифы.

Успех проекта зависит от усилий делегатов в плане понимания сути новых тарифов и предлагаемой структуры лицензионных сборов, их умения убедить руководителей своих организаций в преимуществах применения новых тарифов. Проблемы здесь могут быть связаны с задержками на этапе исполнения проекта. Учреждение Совета Глав Железных дорог (СГЖД) все еще сохраняет свою актуальность, поэтому мы обратимся к этой проблеме на следующем этапе планирования проекта.

4.2. Железные дороги

Что касается установления железнодорожных тарифов на транзитные перевозки в коридоре TRACECA, подходы контрактора к данному вопросу, обнародованные на РГТРТ 2, были одобрены делегатами, которые согласились предоставить сведения по оценке поправочных коэффициентов по структуре основных нормативных тарифов к 30 ноября. Они согласились дать ответ (с альтернативными вариантами, если это необходимо) к 15 декабря по расценкам, произведенным контрактором по основным компонентам новой тарифной структуры.

По получении этих сведений контрактор сможет представить окончательный вариант по железнодорожным тарифам. Следующим шагом должна явиться разработка процедуры ценоформирования (скидок) на основе согласованной нормативной тарифной структуры (делегаты уклонились от обсуждения скидок до согласования новой формальной тарифной структуры).

Подобный подход позволит облегчить предложения по скидкам в краткосрочной перспективе для последовательной разработки систем перевозок с учетом фактора стоимости. Таким образом, так называемые дисконтированные тарифы будут отражать уровни краткосрочных

переменных затрат. Кроме того, появится возможность их определения в окончательном варианте железнодорожных тарифов.

На этапе планирования будет также сделан акцент на совершенствовании методики изучения спроса железнодорожных перевозок, включая анализ чувствительности цен и значение неценовых факторов. В анализе будет учитываться влияние новой тарифной структуры, согласованной на РГТРТ 2, а также скидки, предлагаемые в рамках этого проекта, и «коэффициенты ТРАСЕКА» уже одобренные как часть инициатив Секретариата МПК ТРАСЕКА.

Другой важной проблемой, подлежащей рассмотрению на следующем этапе проекта, является распределение доходов между железными дорогами коридора ТРАСЕКА в соответствии с новой тарифной структурой и согласованными процедурами предоставления скидок. К концу следующего этапа будет рассмотрен вопрос о целесообразности СГЖД и, если необходимо, будут предприняты конкретные шаги для создания этого органа.

4.3. Порты и судоходные компании



В ходе проведения РГТРТ 2 были одобрены рекомендации подрядчика о том, что портовые тарифы по транзитным грузам ТРАСЕКА следует дисконтировать на уровне, предусмотренном для краткосрочных переменных затратах. Однако, как отмечалось в разделе 4, делегаты уклонились от согласования предложений по конкретным скидкам, предложенным подрядчиком. С другой стороны, был подписан протокол о том, что к 31 октября 2002 года делегаты представят данные по отсутствующим затратам, доходам, тарифам по каждому типу услуг, в

частности, по черноморским портам.

На основе полученных сведений подрядчик, совместно с другими делегатами, разрабатывает окончательный вариант по скидкам, который необходимо будет согласовать в ходе проведения РГТРТ 3 в феврале 2003 года. Предполагается рассмотреть целесообразность проведения дальнейших исследований с учётом возможных исключений из правила. Важно получить более подробную информацию по затратам и доходам черноморских портов, произвести оценку затрат по Каспийскому Пароходству в случае, если компания продолжит уклоняться от предоставления дополнительных сведений (хотя последняя, а также Укрпаром все-таки согласились представить предложения по льготным тарифам на транзитные паромные перевозки).

После подведения итогов по сбору данных предполагается подготовить второй проект рабочего документа для последующего представления на РГТРТ 2. При этом акцент предполагается делать на реализации проекта и установления обратной связи с пользователями. Подрядчик также окажет портам и судоходствам помощь в разработке льготных тарифов с учётом ценовых регуляторов (часто антимонопольные комиссии). Планируется сформулировать перечень рекомендуемых мер по снижению тарифов, усилению их эффективности, выдвинуть инициативы по сокращению затрат.

4.4. Сквозные тарифы ТРАСЕКА (интермодальные)

Предварительные концепции по сквозным (интермодальным) тарифам на железнодорожные, портовые и судоходные перевозки в коридоре ТРАСЕКА были представлены на встрече РГТРТ 2. На этапе планирования этого проекта указанные концепции предполагается

преобразовать в практические инициативы, включая выбор организаций, желающих взять ответственность за обеспечение транспортных перевозок.

На следующем этапе проекта, будут подробно рассмотрены методы дисконтирования сквозных тарифов. Продолжится проведение оценки общего спроса, параллельно с оценкой гибкости спроса в отношении других/конкурирующих коридоров. При разработке различных сценариев, необходимо также принять во внимание неценовые факторы (такие как задержки на границах). Подрачник разработает сетку сквозных тарифов и распространит их на заседании третьей рабочей группы по ж/д и морским перевозкам, намеченной на февраль.

В настоящее время было принято решение, что все ж/д, морские и авто перевозчики/операторы TRACECA должны тщательно отслеживать влияние применяемых скидок на уровень транзитных перевозок.

4.5. Автомобильные дороги

Проекты перечней лицензионных сборов, разрешительных систем и других пошлин для пользователей автомобильными дорогами, связанных с транзитными перевозками, были отправлены для подтверждения всем дорожным администрациям и транспортникам стран коридора TRACECA.

Предлагаемые вопросы предполагается обсудить с делегатами (состоящими из представителей государственного и частного секторов), выдвинуть оптимальные варианты, а затем представить контрактору на рассмотрение. Контрактор анализирует полученные данные, производит оценку среднего ущерба, явившегося результатом применения настоящей системы, сопоставляет разумный уровень сборов с последствиями эксплуатации поврежденного участка дороги грузовиками различных типов, веса и загрузки.

На данном этапе планирования проекта контрактор утверждает проекты перечней, а также результаты предварительного анализа, затем выдвигает свои варианты по проведению целесообразной единой транзитной политики для представления их на рассмотрение всех администраций стран коридора TRACECA.

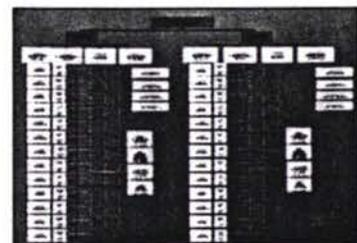
4.6. Доступ клиента

Промежуточные результаты анализа вопросов, связанных с обслуживанием клиентов, были представлены на РГТРТ 2. Предполагается завершить анализ на последующем этапе планирования проекта. Полученные данные с учетом влияния различных факторов (включая цены) на спрос железнодорожных перевозок предполагается использовать для выдвижения рекомендаций по уровням железнодорожных тарифов. (см.5.2 выше).

Также планируется разработать правила по улучшению текущей практической деятельности с учетом вопросов, связанных с интересами клиентов, переговорной процедурой, компенсациями и т.д.

4.7. Руководство для Пользователя

Руководство для Пользователя предполагается завершить на данном этапе вместе с разработкой проекта веб-страниц (для формирования части вебсайта, который планируется совместить с проектом по гармонизации процедур пересечения границ). Задача состоит в том, чтобы создать вебсайт, который можно было бы успешно применять уже к концу 2002 года. Содержание Руководства предполагается модернизировать к моменту завершения проекта.



Form 1.4. ОБЩИЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ

Название проекта : Единая политика по транзитным расценкам и тарифам		Страны : Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан												Страницы : 1 из 1																										
Период планирования : декабрь 2001 - декабрь 2003		Консультант ЕК : Скотт Уилсон (Великобритания), Тебодин - Нидерланды, Корпорат Селушан - Великобритания																																						
Цели проекта: 1) Установление более прозрачной структуры тарифов и транзитных сборов. 2) Устранение юридических преобладаний, нематериальных барьеров для эффективной международной торговли и услуг в регионе TRACEKA. 3) Сокращение транспортных издержек автоперевозчиков. 4) Устранение возможностей на местах для ре...																																								
№.	ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ	2001												2002												2003												РЕСУРСЫ		
																																						ПЕРСОНАЛ	ОБОРУДОВАНИЕ	ПРОЧЕЕ
		12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
1	РАБОЧИЕ ГРУППЫ (TFTWG)																																					3 чел/мес		Авансы по странам TRACEKA
1.1	Жд транспорт TFTWG						M													M																		офисное оборудование	72	
1.2	Морской транспорт TFTWG						M													M																		отчеты по предпринятым проектам	42	
1.3	Автомобильный TFTWG												M											M														конференц-залы	120	
2	АНАЛИЗ ПРЕДЫДУЩЕЙ РАБОТЫ																																				3 чел/мес	телекоммуникационное оборудование		
3	ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ ДОРОЖНЫМ СБОРАМ																																				9.5 чел/мес		18	
3.1	Консолидация данных по затратам/сборам																																							
3.2	Идентификация разумного уровня сборов																																							
3.3	Расчет текущих экономических убытков																																							
3.4	Сравнение и рекомендации по предпочтительному варианту реформы																																						7	
4	ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ ЖД ТАРИФАМ																																				12 чел/мес			
4.1	Изучение системы Министрства транспорта и связи																																						8	
4.2	Улучшение торгового доступа к жд системе																																						11	
4.3	Улучшение методологии грузовых тарифов																																							
5	АНАЛИЗ И РЕКОМ ПО МОРСКИМ/ПОРТОВЫМ ТАРИФАМ																																				8 чел/мес		10	
5.1	Консолидация данных по затратам/тарифам																																						7	
5.2	Рекомендации по тарифной политике																																							
6	РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ																																				2 чел/мес			
7	ОТЧЕТЫ																																							
7.1	Начальный/о ходе работ																																							
7.2	Предварительный финальный																																							
7.3	Финальный																																							
	Координация проекта																																				17 чел/мес		6	
																																					56.5 чел/мес			

KEY

M заседания

R отчеты

M* заседания будут проведены в случае, если будет предоставлено финансирование

1.5. ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ

Название проекта : Единая политика на транзитных расценках и тарифах	Страны: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан	Номер контракта : 01-0181	Страниц: 1 из 1
Период реализации : декабрь 2001 - декабрь 2002		Подготовлено: апрель 2002	Консультант ЕК: Скотт Ниссон Киркшатрикс, Тебодин, Корпорейт Солюшнс
Результаты:	Текущее положение	Согласованные объективные проверяемые индикаторы	Ограничения / Предположения
Анализ уже проведенной работы по практике образования тарифов в странах TRACECA Рабочая Группа по транзитным тарифам и сборам (РТТТС) авто, ж/д и морским перевозкам	Завершено Для ТФТГВ по ж/д и морским перевозкам 19-20 июня 2002 Для ТФТГВ по ж/д и морским перевозкам 15-17 октября 2002 Для ТФТГВ по авто назначена на 27-28 ноября 2002 Для ТФТГВ по авто и морским перевозкам назначена на 18-20 фев 2003	Оценка предыдущих исследований, заключений, выводов и предложений Регулярные встречи РТТТС, обсуждение обязанностей участников и программы встреч, согласование Протоколов	Наличие документов Активное участие Национальных Секретарей Соответствующий уровень ответственности делегатов Отчет делегатов РТТТС своему руководству
Анализ Тарифов Министерства Транспорта и Связи и рекомендаций по компетенциям Улучшение доступа к информации в ж/д системе	Завершено По плану Проведен опрос экспедиторов и представлены результаты исследования, для РТТТС по ж/д	Предложение тарифной структуры Подписано принятие тарифной структуры Интервью с коммерческими компаниями, руководство для пользователей	Активное участие руководства железной дороги Активное участие экспедиторов
Усовершенствованы методологии расчета ж/д тарифов	Тарифы основывая на затратах, подготовлен рабочий документ по транзитному тарифу TRACECA. Протокол подписан 17 октября 2002 г. Одобрен структура тарифов	Повышение информированности о затратах и понимании рынка, коммерчески-обоснованные тарифы, понимание и широкое использование методологии образования тарифов на основе учета затрат	Активное сотрудничество с железной дорогой
Единая политика транзитных автодорожных сборов	На основании исследования составлена база данных по транзитным ставкам и сборам Приоритетные вопросы по дорожным транзитным сборам представлены в рабочем документе Рабочая Группа по Дорогам	Обзор по транспортным операторам и регулирующим организациям, определение разумного уровня транзитных сборов, предложение единой политики транспортных сборов, подписание Протокола по новой политике	Сотрудничество с Регулирующими Организациями и операторами при активном участии Национальных Секретарей
Анализ и рекомендации по морским и портовым сборам	Тарифы на базе затрат по ТАСЕСА представлены в рабочем документе Группа по Морским Перевозкам	Детальное изучение ставок и сборов, предложения по установке коммерчески рациональных тарифов	Наличие данных по затратам и тарифам морских перевозок и портов Активное участие портов Черного моря и CASPAR
Региональное сотрудничество по образованию тарифов	Находится в стадии выполнения посредством привлечения РТТТС	Регулярные встречи с РТТТС, с представителями всех 13 стран TRACECA, с целью гармонизации тарифов	Активное участие Национальных Секретарей и сотрудничество с ж/д, авто и морскими организациями
Руководство для Пользователей для транспортных операторов и коммерческих организаций	Подготовлен предварительный вариант содержания Руководства для Пользователей	Руководство для пользователей и механизмы для дальнейшего обновления	Тесное сотрудничество с регулируемыми организациями
Обучение и развитие в области обучения	В стадии выполнения посредством тесного сотрудничества со специалистами и руководством МК, РТТТС, запланированы аудиторские поездки в страны TRACECA	Обучение в процессе работы при тесном сотрудничестве с партнерами и через РТТТС, понимание и принятие методологии образования тарифов на основе учета затрат и коммерческом обосновании	Тесное сотрудничество с партнерами

Форма 1.6. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД (рабочая программа)

Page: 1 of 1

Название проекта : Единая политика по транзитным расценкам и тарифам		Номер проекта : 01-0181		Страны : 13 TRACECA							
Период планирования : ноябрь 2002 - апрель 2002		Планирование : Октябрь 2002		Консультант ЕК : Скотт Вилсон (Великобритания), Тебодин - Нидерланды, Корпорэт Солушн - Великобритания							
Цели проекта: 1) Достижение более прозрачной структуры тарифов и транзитных сборов. 2) Устранение юридически необоснованных, нематериальных барьеров для эффективной международной торговли и услуг в регионе TRACECA. 3) Сокращение транспортных издержек автоперевозчиков. 4) Усиление возможностей на местах для развития и реализации политики сборов и тарифов.											
		ПЕРИОД						РЕСУРСЫ			
		2002 (мес)						ПЕРСОНАЛ чел/мес		ОБОРУДОВАНИЕ и МАТЕРИАЛЫ	ПРОЧЕЕ
		Нояб.	Дек.	Янв.	Февр.	Март	Апрель	Консультант ЕК	Партнеры		Авибилеты по региону TRACECA
ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ		11	12	13	14	15	16				
1	РАБОЧИЕ ГРУППЫ (TFTWG)										
1.1	Ж/д транспорт TFTWG				М			0.7	2.0	офисное оборудование	24
1.2	Морской транспорт TFTWG				М						20
1.3	Автомобильный TFTWG	М									24
2	АНАЛИЗ ПРЕДЫДУЩЕЙ РАБОТЫ							0.5			
3	ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ ДОРОЖНЫМ СБОРАМ							2.5	5.0		16
3.1	Консолидация данных по затратам/сборам										
3.2	Идентификация разумного уровня сборов										
3.3	Расчет текущих экономических убытков										
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										
4.2	Улучшение торгового доступа к ж/д системе										
4.3	Улучшение методологии грузовых тарифов										
5	АНАЛИЗ И РЕКОМ ПО МОРСКИМ/ПОРТОВЫМ ТАРИФАМ							2.0	3.0		13
5.1	Консолидация данных по затратам/тарифам										
5.2	Рекомендации по тарифной политике										
6	РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ							0.7	2.0		
7	ОТЧЕТЫ										
7.1	Начальный/о ходе работ										
7.2	Предварительный финальный										
7.3	Финальный										
	Координация проекта							5.5	4.0		3
ИТОГО								существует накладыва по времени по определенным заданиям			

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Повестка дня РГТРТ 2

TRACECA: Единая политика по транзитным расценкам и тарифам.

ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ (ЕПТРТ)

РАБОЧАЯ ГРУППА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ (РГТРТ) ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ, ПОРТАМ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ

Вторая встреча

Дата – 15, 16, 17 октября 2002 г.

Месторасположение – МПК TRACECA, Баку, Азербайджан

Модули – Железные Дороги, Порты и Судоходные Компании

Языки – русский и английский

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

Менеджер проекта – Девид Робертс

Председатели семинара - железная дорога: г-н А. Б. Тагиров - Генеральный секретарь МК порты и судоходные компании: Посол З. Д. Квачантирадзе - Исполнительный секретарь

Руководители семинара – Дуглас Разбаш (железная дорога) и Тед Ленг (порты и судоходные компании)

Участники

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

Цели:

Одобрение предлагаемой тарифной структуры по железной дороге для более детальной разработки

Одобрение предлагаемой тарифной структуры по портам и судоходству для более детальной разработки

Одобрение дальнейшей работы по гибкости цен и установлению цен по железным дорогам

Одобрение дальнейшей работы по развитию доступа грузоотправителя по железной дороге

Одобрение предложений по сквозным ставкам для межмодульного транспорта

Одобрение продолжения рабочей программы

День 1
Дата: 15 октября 2002 г.

Время	ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ	Ведущие
12.00	Регистрация окончательной программы, раздача материалов и т.д.	Все делегаты
13:30	Открытие встречи	А. Б. Тагиров и З. Д. Квачантирадзе
	Представление участников и ее содержания	
13.45	Перспективы ЕС; Европейская инициатива	М. Грай
14:00	Влияние скидок и применение коэффициентов на грузопотоке по коридору TRACECA	В. Турдзеладзе
14.15	Развитие проекта - Менеджер-проекта	Д. Робертс
14:30	Задачи и программа. Железная дорога	Д. Разбаш
14.45	Задачи и программа. Порты и судоходные компании	Т. Ленг
15.00	Перерыв	
	СЕМИНАР ПО ПОРТАМ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ	<i>Председатель - З. Д. Квачантирадзе</i>
15:15	Презентация рабочего документа по Тарифам, Основанным на Затратах для транзитных перевозок по коридору TRACECA: Предварительный анализ и рекомендации А: порты В: судоходства	Т Ленг М Паникит
17.15	Перерыв	
17.30-18.30	Продолжение... Презентация рабочего документа по Тарифам, Основанным на Затратах для транзитных перевозок по коридору TRACECA: Предварительный анализ и рекомендации	Т. Ленг М Паникит
	СЕМИНАР ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ	<i>Председатель – А. Б. Тагиров</i>
15:15	Презентация рабочего документа по предложенной железнодорожной тарифной политики и структуры	Д. Разбаш
	Отзывы и дискуссия	Делегаты
17.15	Перерыв	
17.30	Рабочий документ – Чувствительность грузового транзита – Предварительные результаты	Д. Разбаш
18.00-18.30	Отчет о ходе осуществления проекта по исследованию торгового доступа	Д. Разбаш/ А. Терентьева
19.30	Ужин	

День 2

Дата : 16 октября 2002 г.

Время	СЕМИНАР ПО ПОРТАМ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ	<i>Председатель - З. Д. Квачантирадзе</i>
9.30	Отзывы делегатов по предварительным рекомендациям, относительно рабочего документа по Тарифам, Основанным на Затратах, включая: - Исключения из основных выводов; а также - Предложения по дальнейшему исследованию	Делегаты Т. Ленг М. Паникит
11.00	Перерыв	
11.15	Продолжение: Отзывы делегатов по предварительным рекомендациям, относительно рабочего документа по Тарифам, Основанным на Затратах Обсуждение проекта протокола (вопросы по судоходству)	Делегаты Т. Ленг М. Паникит
13.00	Обед	
	СЕМИНАР ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ	
09.30	Тарифная структура по железной дороге – вопросы для дальнейшего развития	Делегаты Д. Разбаш
11.00	Перерыв	
11.15	Продолжение тарифной структуры по железной дороге - вопросы для дальнейшего развития Отзывы делегатов, относительно рабочих документов по чувствительности грузового транспорта, представленных в 1 День Обсуждение проекта протокола (вопросы по железной дороге)	Делегаты Д. Разбаш А. Терентьева
13.00	Обед	
	ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ	
14.00	Наблюдения менеджера проекта	Д. Робертс
14.15	Отчет о проделанной работе семинара по железным дорогам	А. Б. Тагиров Д. Разбаш
14.30	Отчет о проделанной работе семинара по портам и судоходствам	Д. З. Квачантирадзе Т. Ленг
14.45	Представление концепции сквозных межмодульных транспортных тарифов	Д. Разбаш / Т. Ленг
15.30	Перерыв	
16.00-18.00	Обсуждение и подписание протокола	А. Б. Тагиров Д. З. Квачантирадзе Все делегаты
19.30	Ужин	

День 3

Дата: 17 октября 2002 г.

Время	ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ		Ведущие
09.30	Обсуждение интермодальных сквозных тарифов		А. Б. Тагиров Д. З. Квачантирадзе Д. Разбаш Е. Т. Ленг Все делегаты
11.00	Перерыв – Возмещение расходов за билеты		
11.30	Общее обсуждение – Программа на будущее Руководство пользователя		А. Б. Тагиров Д. З. Квачантирадзе Д. Разбаш Е. Т. Ленг Д. Робертс Е. Стеббингс Делегаты
13.00	Заключение и согласование даты следующей встречи		

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Структура текущих тарифов для транзитного
грузооборота TRACECA

Рабочий документ:

Семинар по железным дорогам

ТРАНЗИТНАЯ ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА TRACECA (ТТТ) – ПРЕДЛОЖЕНИЕ.**СОДЕРЖАНИЕ**

Краткое резюме

1. ВВЕДЕНИЕ

- 1.1 Техническое Задание
- 1.2 Рабочая группа
- 1.3 Цели политики

2. ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

- 2.1 Общие положения
- 2.2 Характеристика тарифной структуры
- 2.3 Другие особенности

3. ОЦЕНКА ЗАТРАТ НА ГРУЗОБОРОТ

- 3.1 Методология
- 3.2 Основные статьи затрат
- 3.3 Результаты оценки
- 3.4 Стоимость использования терминала/цены
- 3.5 Часть 3 - Пошлины за использование инфраструктуры пользователя
- 3.6 Часть 4 – Комиссионные и эксплуатационные сборы

4. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА

- 4.1 Введение
- 4.2 Структура
- 4.3 Часть 1 – Пошлины за перемещение
- 4.4 Часть 2 – Пошлины за использование терминала
- 4.5 Часть 3 – Пошлины за использование инфраструктуры пользователя
- 4.6 Часть 4 – Комиссионные и эксплуатационные сборы
- 4.7 Примеры применения политики ТТТ

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А1. Проблемы, связанные с МТТ и ЕТТ

Приложение А2. Транзитная Тарифная Политика и Структура – ТТТ

1. ПРЕАМБУЛА

- 1.1 Стороны Соглашения
- 1.2 Предмет Соглашения
- 1.3 Политика ТТТ
- 1.4 Цели ТТТ
- 1.5 Связь с другой тарифной политикой
- 1.6 Координация действий
- 1.7 Изменения, вносимые в настоящее Соглашение

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 2.1 Определение
- 2.2 Применение и юрисдикция
- 2.3 Тарифы
- 2.4 Уведомление о тарифных изменениях
- 2.5 Платежи

Приложение А3. Таблица Транзитных Расстояний TRACECA

Приложение Б 1. Протокол от 20 июня. Тарифной структуры, основанная на затратах. Основные рекомендации.

Приложение Б 2. Характеристика методологии оценок

1. Введение

1.2. Обзор

2. Стандартный метод оценки затрат на обработку грузов

- 2.1 Этапы стандартной оценки затрат
- 2.2 Разработка внутренней системы оценок по железнодорожным затратам

Приложение Б 3. График распределения основных норм

Приложение Б 4. Перечень вагонов, действующих в коридоре TRACECA

Приложение Б 5. Этапы оценок стандартных затрат на использование вагонов

Приложение Б 6. Нормы, применяемые при оценке базисной стоимости ТТТ вагонов, действующих в коридоре TRACECA

Приложение В 1. Выдержки из Батумского протокола OEJD, июнь 2002

Приложение В 3. Краткий обзор стоимости железнодорожных услуг

Приложение В 4. Примеры оценки затрат на обработку грузов при оказании железнодорожных фрахтовых услуг

Приложение Д 1. Проект ТТТ, соответствующие пункты протокола РГТРТ, октябрь 2002г.

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ

а) В соответствии с Многосторонним Соглашением, Техническим Задаaniem по Единым Фрахтовым Транзитным Сборам и Тарифам, а также Протоколом Рабочей Группы РГРТТ О Фрахтовых Тарифах TRACECA от 2 июня, настоящая работа ставит целью выдвинуть предложения по внедрению новой тарифной политики и структуры TRACECA.

б) Необходимость осуществления независимой тарифной политики стран – членов TRACECA обусловлена стремлением *развивать и поддерживать альтернативные торговые маршруты, создавать возможности для долгосрочного регионального экономического сотрудничества.*

в) Тарифная политика отражает соответствующие географические условия региона, обуславливает мультимодальные эксплуатационные требования, предъявляемые к проекту TRACECA.

г) В целях устранения несопоставимого финансового статуса каждой, отдельно взятой железнодорожной структуры, предлагаемая тарифная структура базируется на применении нормативных затрат. Подобный подход отражает международно принятую практику оценок железнодорожных затрат, обеспечивающую компенсацию инвестированного капитала.

д) Конкретные требования к предлагаемой тарифной структуре исходят из того, что эта структура носит, в первую очередь, коммерческий характер; во вторую очередь, указанная структура весьма упрощена, т. е. позволяет легко понять механизм применения, включая дисконтирование; указанная структура весьма устойчива, т. е. не поддаётся реструктуризации, иным модификациям, обеспечивает выгодные условия для провайдеров.

е) В целях удовлетворения разработанных критериев, предлагаемая тарифная структура построена таким образом, что отражает в себе основные аспекты проблемы, а именно : состоит из 4 – х компонентов : 1) операции, связанные с передвижением; 2) операции, связанные с использованием терминалов; 3) пошлины, взимаемые за получение доступа к инфраструктуре; 4) комиссионные и эксплуатационные сборы.

ж) Тарифная структура фрахта строится на учёте соответствующих параметров вагона (а не на оценке его веса). При этом принимается во внимание грузоподъёмность вагона, техническая характеристика порожнего пробега. (Примером тому могут служить вагоны нефтяного танкера, которые всегда возвращаются порожними). Размеры применяемых при этом ставок зависят от расстояния транспортируемого груза. Что касается услуг за использование терминала, речь здесь идёт о сборах и консигнационной отправке товаров, а при необходимости о погрузочных / разгрузочных работах, включая морские порты.

з) Пошлины за использование инфраструктуры (IUC) взимаются за использование железнодорожной колеи, коммуникаций, систем энергоснабжения на основе

товаро/км. Выделение этих пошлин в тарифной структуре обусловлено растущим интересом к ним со стороны национальных правительств, стремлением делить ответственность между сферами обеспечения инфраструктуры и транспортными операциями. Следует иметь в виду, что указанные пошлины всё чаще применяются и за использование дорог.

и) Комиссионные либо эксплуатационные сборы взимаются за организацию транспортных (в том числе международных) услуг, их юридическое оформление.

к) Указанные тарифы, взимаемые на новой основе, выше ныне применяемых тарифов. Причина этого заключается в том, что расценки текущих тарифов снижены в целях эффективного использования резервных мощностей, к тому же тарифные структуры ИТТ и УТТ создавались в то время, когда именно государство, а не оператор транспортных услуг, занимались вложением средств в развитие данной отрасли. *Применение существующих тарифов позволяет возместить краткосрочные переменные затраты, однако, они не достаточны для того, чтобы обеспечить возмещение активов*, что составляет основное требование, предъявляемое к любой тарифной структуре.

л) Тарифы на вагон / передвижение составляют 40 центов за вагон / км. применительно к вагонам с плоским днищем, и до 90 центов за вагон / км. применительно к изотермальным вагонам.

м) В настоящей работе приводятся примеры исчисления тарифов за различные виды услуг. Например, полный ТТТ применительно к контейнерам, курсирующим между портами Поти и Дружба (2856 км.) составляет 1200 центов за TEU или 0,42 за TEU / км. Применение указанного тарифа позволяет обеспечить возмещение активов.

н) Рекомендуются проведение политике дисконтирования для увеличения грузопотока на основе краткосрочных переменных затрат, которые составляют примерно 40% полного ТТТ. *Размер дисконтированных тарифов TRACECA составляет 22 цента за TEU/км, а также 65 центов за вагон/км нефти.*

о) Применение тарифов за вагон / передвижение в большой степени зависит от пропорции порожнего пробега. Принимая во внимание то обстоятельство, что стоимость компенсаций за понесённые расходы учитывается в ТТТ, коэффициент дисконтирования в размере 0,75 ТТТ можно применять к возвращаемому грузу. Так, специальный дисконтированный тариф за обратную перевозку груза из порта Дружба в порт Поти может составить $0,25 \times 700 = 175$, или всего 6,25 цента за TEU. Указанный тариф применяется в том случае, если речь идёт о первичном перемещении груза из Поти в порт Дружба. Использование резерва обратных порожних перевозок на основе применения дисконтированных тарифов будет несомненно способствовать развитию региона благодаря использованию пониженных затрат на экспорт.

п) В предлагаемой структуре даётся обоснование возможностей замены текущего подхода TRACECA к дисконтированию коэффициентов путём достижения соответствующих договорённостей.

- р) Применение предлагаемой тарифной структуры позволит задействовать традиционные методы МТТ или УТТ, которые со временем перестали применять. TRACECA определяет официально принятое расстояние при подсчёте тарифов за вагон / передвижение.
- с) Секретариат TRACECA отвечает за разработку процедур применения с тарифной политики, включая проведение периодических конференций по данному вопросу, руководит вопросами тарифной политики и структуры.
- т) В целях повышения доверия потребителя необходимо обеспечить общие условия перевозок по железнодорожным путям. Дело в том, что предписания, обычно содержащиеся в контрактах по фрахтовой перевозке по железной дороге, отличаются друг от друга.
- у) На членах РГТРТ возложена обязанность по утверждению протокола, дающего TRACECA возможность продолжить разработку тарифной структуры.
- ф) В настоящих рекомендациях содержатся рациональные и важные сведения по разрабатываемому вопросу, приводятся убедительные примеры, призванные поддержать членов РГТРТ, а также Секретариат TRACECA в их стремлении достичь успешных результатов в реализации данного проекта.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Техническое Задание

В Техническом Задании (ТЗ) по Единой Политике по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТРТ) поясняется, что *ожидается установление новой тарифной структуры по железнодорожным маршрутам, портам и паромным линиям TRACECA*, а также транзитные пошлины за транспортировку по автомобильным маршрутам. *Глобальной целью, поставленной перед творцами этой политики, является увеличение грузооборота коридора TRACECA.*

1.2 Рабочая группа

Отчёт о начале работ по проекту, опубликованный в апреле и утверждённый TRACECA, предлагает эффективные подходы по достижению поставленных целей. Основной структурой, отвечающей за реализацию этих целей, является форум, которому и адресуется настоящая разработка. Название форума – Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ). В программе Рабочей Группы даётся пояснение тем решениям, которые, как ожидается, будут приняты на каждой из 5 встреч, проводимых в течение 2 – летнего периода осуществления проекта.

Решения, принятые на первой встрече РГТРТ, следующие:

- а) Поддержка целей и задач, направленных на изменение тарифной структуры.
- б) Выявление проблем и недостатков, вытекающих из деятельности МТТ и УТТ (см. Приложение А 1.).
- в) Определение путей внесения требуемых изменений.
- г) Согласование тарифной структуры с поправкой на издержки.
- д) Проведение соответствующего анализа и сбор сведений, необходимых для принятия решения РГТРТ.

1.3 Цель разработки

В предлагаемой разработке выдвигаются рекомендации по детальной проработке тарифной политики, структуры, применения новых тарифов и т.д. с тем, чтобы дать возможность РГТРТ провести второй семинар, по итогам которого подписать соответствующий протокол, дающий мандат на тщательную разработку предложений на последующий период.

Структура и Содержание :

- а) Тарифная политика
- б) Нормативная базисная стоимость
- в) Тарифная структура
- г) Сопоставление с расценками МТТ
- д) Применение
- е) Структурное соответствие

Текст отчёта включает в себя соответствующие пояснения и рекомендации по протоколу, цифровые и статистические данные, указанные в Приложениях. *Пункты, выделенные курсивом, имеют непосредственное отношение к протоколу.*

2. ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

2.1 Общие положения

2.1.1 Участники и подписанты

Как ожидается, Транзитная Тарифная Политика TRACECA (ТТТ) обязательна для всех подписантов MLA, применяется ко всем железным дорогам, портам и паромным линиям, составляющим сеть TRACECA. В Приложении А 2. содержится Проект Общих Положений ТТТ.

2.1.2 MLA

Цели и задачи ТТТ полностью соответствуют положениям Основного Многостороннего Соглашения.

Основное Соглашение.

Статья 3. Цели:

- А) Развитие экономических отношений...
- Б) Создание равных условий для конкуренции.

Статья 5. Платежи.

...Другие платежи не взимаются...

Статья 6. Льготные условия.

Тарифы на транспортные услуги должны устанавливаться на основе льготных условий... и быть одинаковыми для всех Сторон.

Статья 8. Меж-Правительственная Комиссия (МПК)

МПК имеет право создавать рабочие группы.

Техническое приложение (по железным дорогам).

Статья 4. Льготные условия и тарифы.

Статья 6. Цели сотрудничества:

2в) Разработка методов оценки затрат как основы установления льготных тарифов и общих эксплуатационных расценок.

2.1.3 Сеть TRACECA

Сеть TRACECA по железным дорогам, для которых обязательно применение ТТТ, включает, но не ограничивается маршрутами между пограничными пунктами, указанными в Таблице А 3. Приложения А., а находится в непосредственной компетенции Секретариата TRACECA.

2.1.4 Определения

В Проекте Положений ТТТ, указанных в Приложении А 2., даются определения целей, основных понятий и т. д.

2.1.5 Протокол

В Протоколе от 2002 года (октябрь) предполагается наметить принятие основных решений по РГТРТ в связи с разработкой ТТТ. В Приложении Д 1. содержатся пункты проекта по данному вопросу.

2.1.6 Конкретные аспекты предполагаемой политики

- Содействие дальнейшему экономическому развитию стран – членов TRACECA в частности, обеспечение безопасности грузопотока.
- Сотрудничество в вопросах тарифной политики Сторон Соглашения (Статья 6).

2.2 Характеристика тарифной структуры

2.2.1 Не дискриминационная и единая структура

Создание международной тарифной структуры, способной удовлетворить растущие потребности стран – членов TRACECA. Тарифная структура построена на международно признанной не дискриминационной методологии, т.е. не дающей привилегий ни одной из Сторон ТТТ (Статья 3 б).

2.2.2 С поправкой на издержки.

В тарифной структуре должны предусматриваться поправки на издержки. Это обусловлено тем, что в настоящее время все железные дороги принадлежат государству и являются естественными монополистами, не извлекающими прибылей, но вместе с тем стремящиеся возместить сделанные ими вложения (Техническое Приложение к Железной дороге, Многостороннее Соглашение, Статья 6 2в).

2.2.3 Стандартные требования.

Базисная стоимость ТТТ должна соответствовать стандартам. Речь идёт о том, чтобы каждая железная дорога проводила собственную финансовую, коммерческую политику на разных этапах разработок.

2.2.4 С поправкой на параметры вагона.

Основной единицей тарифов должен выступать фрахт / вагон. Речь идёт о том, чтобы железнодорожный грузопоток в коридоре TRACECA полностью был укомплектован в вагоно / грузами, в противном случае тарифная политика ТТТ применяться не может. Кроме того, затраты сильно варьируются в большей степени в зависимости от грузоподъёмности, чем от загрузки, иными словами, речь идёт о потреблении топлива либо износе железнодорожной сети.

2.2.5 Предполагаемые изменения.

Тарифная структура должна быть жёсткой. Принимая во внимание ожидаемый рост грузооборота и реструктуризацию, изменения в тарифной структуре не могут носить краткосрочный характер.

2.2.6 Прозрачность и упрощённая процедура.

Тарифная структура должна носить прозрачный характер. Тем самым клиенты, иные потребители могут легко идентифицировать основные компоненты этой структуры, и тем самым создаётся возможность для дисконтирования тарифов. Необходимо применять упрощённую тарифную процедуру. При этом ТТТ планирует

сократить коэффициенты и таким образом облегчить осуществление соответствующих процедур.

2.3 Другие особенности ТТТ

2.3.1 Интермодальный фактор

ТТТ является уникальным средством, позволяющим гармонично комбинировать железнодорожные и судоходные тарифы. Соответствующая процедура осуществляется на основе «Свободных Мультимодальных Тарифов». *Требования, предъявляемые к свободным мультимодальным тарифам ТТТ, основанный на учёте естественной интермодальной и мультимодальной характеристики TRACECA.*

2.3.2 Валютная единица

Валютной единицей, применяемой в системе ТТТ, является Euro. Тем самым отпадает необходимость в применении швейцарских франков, а Euro становится при этом основной валютной единицей европейских стран.

2.3.3 Тарифные вопросы

За решение тарифных вопросов отвечает Секретариат TRACECA. Секретариат является единственной структурой, уполномоченной решать эти вопросы.

3. ОЦЕНКА ЗАТРАТ НА ГРУЗОБОРОТ

3.1 Методология.

3.1.1 Принятая методика

Методы с использованием нормативных затрат подлежат утверждению в качестве основы построения тарифной структуры согласно Протоколу РГТРТ от 2002 года, июнь. В Приложении В 1. содержатся пункты, разъясняющие базисную стоимость новой тарифной структуры.

3.1.2 Обоснование

Обоснование решения о применении нормативных затрат состоит в том, что в фактических счетах, несопоставимых между партнёрами по железнодорожным перевозкам, не проходящих независимый аудит или проверку, находящихся под влиянием местных экономических условий, а также характеризующихся низким уровнем применения, не проводится различий между затратами на внутренние и международные грузоперевозки. В свете сказанного нормативные затраты нельзя признать подходящей основой осуществления международной тарифной политики.

3.1.3 Нормативный метод

Применение нормативного подхода позволяет успешно применять международно признанную базисную стоимость при разработке предлагаемой тарифной структуры. Разработка, применение и управление нормативной базой традиционно распространены в странах СНГ, а потому могут использоваться в долгосрочной перспективе.

3.1.4 Прибыли и компенсации по проделанным операциям.

Железные дороги стран – сторон Соглашения ТТТ принадлежат государству, поэтому считаются естественными монополистами, деятельность которых не предполагает получение максимальных прибылей (как это имеет место в случае с частными предприятиями). Политика, проводимая в рамках ТТТ, предполагает разумное возмещение инвестированного капитала. *Нормативная базисная стоимость предполагает рентабельность, эквивалентную потенциальной стоимости капитала. Текущая величина составляет 12%.*

3.1.5 Общая процедура.

Стандартная процедура оценки затрат представлена в Приложении Б 2.:

1. Определение основных факторов производства.
2. Установление норм по каждому фактору.
3. Коэффициенты поправок, необходимых для регулирования норм.
4. Удельные затраты по каждому коэффициенту производства.
5. Основные типы железнодорожных услуг, требующих учёта затрат.
6. Сервисные спецификации.
7. Затраты на грузоперевозку.
8. Результаты.

3.1.6 Нормы.

Важно, чтобы Стороны ТТТ имели представление о нормах, применяемых в рамках базисной стоимости, были готовы к тому, что эти нормы время от времени подвергаются модификациям. Предполагается, что большинство этих норм носит относительно стабильный характер, в то время как коэффициенты поправок к ним отличаются неустойчивостью. Предусматривается, что модификация этих норм является частью деятельности органа, отвечающего за тарифную политику. В Приложении Б 3 приводится перечень некоторых наиболее важных норм.

3.1.7 Ключевые индикаторы.

Наибольшей критике при определении удельных затрат на использование оборудования подвергается использование таких факторов, как выработка на км и час / локомотив / вагон. Почасовой индикатор используется для определения затрат / час на основе учёта общего объёма часов, затраченного на использование непродуктивного времени, например, простоя в ожидании работы, поездок к / от клиентов (лёгкий пробег) прежде, чем приступить к погрузочным / разгрузочным операциям, либо проведению ремонтных работ. Преодоление соответствующего расстояния в рамках той или иной операции используется для подсчёта затрат на обслуживание в км / локомотив / вагон, что составляет нормативную базисную основу ТТТ. Применительно к лёгкому пробегу, иным недоходным пробег / км используются поправки по соответствующим нормам.

3.1.8 Современный уровень технической характеристики.

Эксперты получают необходимые им данные, исходя из норм, призванных отразить современный уровень технической характеристики железных дорог в коридоре TRACECA. Анализ этих данных показывает, что текущие операции составляют 50% уровня, типичного для бывшего СССР. Эти данные необходимо применять с поправкой на местные условия в странах – членах TRACECA.

3.1.9 Нормы TRACECA.

Поскольку ТТТ связана исключительно с политикой TRACECA, *применяемые нормы также относятся исключительно к TRACECA, но ни в коем случае не к национальным железным дорогам.* Предлагаемые в настоящей разработке нормы, а также первый проект ТТТ обеспечивают необходимые условия для последующего продвижения в рамках поставленных целей и задач. *Стороны ТТТ обязуются представить собственные данные по альтернативным маршрутам, при условии их убежденности в том, что подобный подход может оказать материальное воздействие на нормативную базисную стоимость.*

3.1.10. Вагонные нормы

Предлагаемое ТТТ строится с поправкой на вагон. В Приложении Б4 приводится перечень типов вагонов, наиболее часто используемых в коридоре TRACECA. В Приложении Б5 в виде таблиц показана нормативная характеристика вагонов с указанием часов, затраченных на их использование на основе вагон/км. В той же таблице показаны единица вагонозатрат и обслуживания.

Инфраструктура железной дороги TRACECA строится таким образом, чтобы обеспечить перевозку грузов железнодорожным составом, состоящим из 60 вагонов весом 60 тонн и 22,5 мостами при средней эксплуатационной скорости 40 км/час.¹ В тех случаях, когда на отдельных участках TRACECA применяются отличающиеся друг от друга стандарты, в этом случае требуется соответствующая нотификация, учитывающая соответствующие коэффициенты, которые необходимо включить в тарифную структуру.

3.2. Основные статьи затрат

3.2.1. Состав базовой стоимости

Обычная базовая стоимость включает в себя затраты, которые меняются в зависимости от расстояния и времени. Существуют много затратных коэффициентов, внизу перечислены те из них, которые составляют 90% переменных затрат, применяемых к фрахтовому транзитному грузообороту:

<ul style="list-style-type: none"> • Обеспечение локомотивами • Обслуживание локомотивов • Обеспечение вагонами • Обслуживание вагонов • Фрахтовый терминал • Обслуживание колес • Обеспечение колес 	<ul style="list-style-type: none"> • Экипаж поезда • Топливные затраты • Затраты на параллельные соединения поездов • Аварийные затраты
---	---

Ниже приводятся разделы, в которых дается краткое объяснение деривациям, а также применению соответствующих затрат.

¹ На недавно состоявшейся встрече ОЕД в Батуми 40 км в час были приняты в качестве стандарта GTZ. См. Приложение В1. Также предложены трасса линии и стандарты уклона радиусом более 1000 м и 5/1000% на расстоянии свыше 10 км.

3.2.2. Обеспечение локомотивами

Стоимость обеспечения локомотивами исчисляется на основе величины возмещения по текущей цене. Указанные цены представляют собой средне-международные величины. Издержка исчисляется на основе учета величины амортизации по эксплуатационному сроку (30 лет) с использованием метода прямой линии, компенсация инвестированного капитала производится на основе оценки потенциальной стоимости капитала в размере 12%; погашения по ссудам исчисляются за период до 20 лет. Учет указанных факторов в стоимостной шкале позволяет обеспечить условия для замены локомотивов. Стоимость обеспечения локомотивами распределяется по локомотив/часам, иными словами, имеется ввиду продуктивное время, в течение которого вложенные средства затрачиваются с учетом расходов на обслуживание, простой и эксплуатацию локомотива без железнодорожного состава.

3.2.3. Обслуживание локомотивов

Затраты на обслуживание локомотивов строятся на учете нормативных вложений в труд, материалы и оборудование, которые предусмотрены графиком обслуживания и внеплановыми ремонтными работами. Указанные затраты распределяются согласно продуктивной статье расходов на локомотив/км.

3.2.4. Обеспечение вагонами

Вопрос обеспечения вагонами решается аналогично вопросу обеспечения локомотивами. Оценка нормативных вагоно/затрат производится по каждому из 10 основных вагонных типов. Новые типы вагонов предлагаются в соответствии с международно принятой процедурой. Затраты на подобного рода услуги производятся для продуктивного использования вычетов, исчисляемых в соответствии со временем, затраченным на простой, обслуживание и т.д.

3.2.5. Обслуживание вагонов

Процедура аналогична той, которая применяется по каждому из 10 типов вагонов. В Приложении Б5 приводится пример поэтапного анализа данной проблемы.

3.2.6. Фрахтовый терминал

Операции с терминалами, включающие погрузку/разгрузку, сбор/сдачу, а также сцеплений поездов зависит от требований, предъявляемых к каждой консигнции. Общие затраты по каждому из 8 типов терминальных операций приводится в Таблице 3.4. Указанные затраты основаны на обычных стандартных операциях, производимых на подобных терминалах. Хотя терминальные операции не соответствуют требованиям транзитного движения, они включены в ТТТ, так как некоторые Стороны могут стремиться применить их на практике в ходе осуществления импортно/экспортных грузооборотов, также транзитных перевозок.

3.2.7. Обслуживание колеи

Затраты на обслуживание колеи основаны на учете стандартов выбора 6 типов колеи из расчета 65 кг/м по конкретным шпалам до 40 кг нагрузки на них, все еще применяемых на второстепенных железнодорожных линиях. Также необходимо учитывать затраты по механизированному обслуживанию тяжелых магистральных линий, кроме того, нельзя игнорировать затраты на ручное обслуживание второстепенных линий. Накопленный

опыт показывает, что затраты на обслуживание колеи находится в большей степени в зависимости от климатических условий, окружающей среды и времени эксплуатации, чем собственно от грузопотока. Непостоянный характер обслуживания колеи обусловлен такими факторами как вес и скорость, износ и вибрация рельсов. За основу затрат на обслуживание берется коэффициент в пределах 15-30% в зависимости от колеи, обслуживаемой механическим образом, либо колеи обслуживаемой вручную.

Изменчивый характер затрат на указанные услуги исчисляется на основе длинной тонны/км. Основная часть колеи, то есть обслуживание инфраструктуры, не зависит от объема грузопотока, а в большей степени связан с климатическими условиями и фактором окружающей среды. Равным образом, затраты на обслуживание kolejных структур не отличается переменчивым характером в зависимости от объема грузопотока. То же самое справедливо и в отношении затрат на сигнализацию, энергопитания и коммуникации.

Фиксированные (не связанные с грузооборотом) затраты на обслуживание и обеспечение приводятся в подразделе 3.6., в котором анализируются пошлины с пользователя за использование инфраструктуры.

3.2.8. Kolejное обеспечение

Затраты, связанные с обеспечением колеи, не рассматриваются как переменные затраты, зависящие от объема грузооборота, их рассматривают как элемент предлагаемой пошлины с пользователя за использование инфраструктуры.

3.2.9. Трудовые затраты

Трудовые затраты связаны с обслуживанием персонала (40 категорий). Указанные затраты включают основную заработную плату, пособия, социальные расходы. Зарплата основана на традиционной государственной структуре, учитывающей категорию служащего, стаж его работы. Общезвешенная средняя компенсация составляет 600 EURO в месяц.

Трудовые затраты распределяются по продуктивному использованию рабочего времени с вычетом, затраченному на отпуск, по болезни, обучение и т.д. Дополнительная стоимость обучения персонала включается в список платежей, связанных с расстоянием - обычной для подобной категории служащих.

3.2.10. Затраты на обучение персонала

Затраты на обучение персонала включают в себя подготовку водителей, помощников водителей, охрану и т.д., которые сопровождают состав во время его перемещения.

3.2.11. Топливные затраты

Исчисляются по потреблению дизельного топлива, электричества локомотивами, основаны на стандартных расценках потребления по длинному тонно/км. При оценке потребления топлива принимаются во внимание такие факторы, как срок эксплуатации локомотива, уровень обслуживания, скорость локомотива, характер железнодорожной колеи. Затраты на дизельное топливо также включается стоимость поставок и заправки. Затраты на потребление электроэнергии включаются в перечень пошлин, взимаемых с пользователя за инфраструктуру. В Приложении Б указаны стандарты, применяемые по базисной стоимости.

3.2.12. Аварийные затраты

Аварийные затраты, например, сход с рельсов, обходятся, как правило, весьма дорого; кроме того, они приводят к остановке движения по железнодорожной ветке ввиду необходимости проведения ремонтных работ. Кроме того, учитываются ущерб, причиняемый перевозимой продукцией, стоимость компенсации за него и т.д. Размеры этих затрат меняются в зависимости от пройденного расстояния.

3.2.13. Затраты на сцепление поездов

Затраты на сцепление локомотивов исчисляются аналогично процедуре, применяемой к локомотивам на магистральных линиях, в частности, с учетом сцепление/час. Стоимость сцепления на промежуточных станциях и депо, а также на границах исчисляется из расчета стоимости вагона, который рассматривается как часть ходовых операций состава. Сцепление на терминалах считается элементом терминальных операций, поэтому оно не включается в базисную стоимость вагона.

3.2.14. Краткий обзор затрат

В Приложении В (Поти-Дружба) приводится пример на исчисление затрат по произведенным услугам, при этом приводится обычная разбивка этих затрат.

Таблица 3.1.
Разбивка затрат на услуги
Услуги по обслуживанию контейнеров Потти-Дружба (2856 км)

Затраты	Краткосрочные	%	Вагон, принадлежащий заказчику	%	Долгосрочные	%
Статьи затрат						
Обеспечение локомотивами	0	0	24,880	24	24,880	19
Обслуживание локомотивов	9,348	13	9,348	9	9,348	7
Обеспечение вагонами	0	0	0	0	8,083	6
Обслуживание вагонов	21,000	30	0	0	21,000	16
Фрахтовый терминал	761	1	2,929	3	2,929	2
Обслуживание колеи	10,056	14	10,056	10	10,056	8
Обеспечение колеи	0	0	24,073	23	24,073	18
Подготовка персонала	171	0	2,261	2	2,261	2
Топливные затраты	19,974	29	19,974	19	19,974	15
Аварийные затраты	5,361	8	5,361	5	5,361	4
Затраты на сцепление	3,287	5	3,904	4	3,904	3
Общие затраты на услуги	69,958	100	102,785	100	131,868	100

Источник: "RAILCOST"²

3.3. Результаты оценок затрат

3.3.1. Применение

Оценка затрат на грузооборот с учетом базисной стоимости ГТТ производится на основе модели "RAILCOST" с соответствующей калибровкой с поправкой на местные условия. По соответствующему запросу можно приобрести копию путеводителя пользователя.

В Приложении Б5 указаны этапы установления нормативных затрат по вагонам. То же самое относится к локомотивам, другим аналогичным единицам. По оценке специалистов на железных дорогах TRACECA могут применяться свои методы. *Если какая-либо из*

² "RAILCOST" предоставляет данные по затратам на услуги.

Сторон ТТТ располагает альтернативным методом оценки затрат, необходимо представить этот метод на рассмотрение.

3.3.2. Затраты/цены на передвижение

Затраты/цены на передвижение по каждому стандартному типу вагонов исходят из норм, представленных в Приложении Б6 и указанных в Таблице 3.2.

Использование долгосрочных затрат позволяет обосновать соответствующие положения ТТТ. Дело в том, что в структуру ТТТ нельзя включить иную дополнительную маржу, например, прибыли.

Таблица 3.2.

Нормативные затраты/цены на обслуживание вагонов, действующих в коридоре TRACECA

Пункт	Тип вагона	Порожний пробег	Затраты/цены EURO за 10 вагон/км		
			Краткосрочные	Долгосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику
1	2	3	4	5	6
1	Крытый	40	2.473	5.191	3.8665
2	Платформы	50	3.026	5.5581	4.663
3а	Вагон с открытым верхом	70	3.754	6.709	5.54
3б			4.087	7.102	5.7751
4а	Танкеры	100	5.096	8.773	7.369
4е			5.571	9.573	7.483
5а	Изотермальные	80	5.140	9.411	5.957
5б			5.573	9.690	5.961
6а	С плоским днищем	40	2.986	5.338	4.493
6б			3.608	6.843	5.518

Источник: Приложение В

Примечание к таблице: Нормы плюс скидки по двум пересечениям границ за каждые 1000 км и время простоя в 1 час, коэффициент надежности составляет 5% за общее транзитное время.

1. Справочный номер типа вагона
2. Общепринятое название типа вагона
3. Доля коммерческого применения в тех случаях, когда вагон возвращается без груза
4. Переменные затраты на короткий пробег вагонов с учетом базисных затрат на расстояние при условии порожнего пробега общей скоростью в 40 км/час и с учетом длины состава.
5. Переменные затраты на длинный пробег вагонов с учетом базисных затрат на расстояние и время при условии порожнего пробега общей скоростью в SRVC.
6. Переменные затраты на длинный пробег вагонов, за исключением затрат на обслуживание вагонов.

3.3.3. Порожный возврат

Затраты/цены включают в себя затраты на возвращение состава полностью или частично порожним. Коэффициент порожнего пробег составляет важнейший компонент оценок затрат/цен. Если коэффициенты порожнего пробега варьируются в зависимости от типа железных дорог, коэффициенты по танкерам (100%), являются фиксированными. В Таблице 3.2. показано влияние порожнего пробега на единицу затрат. Сторонам ТТТ необходимо выдвинуть предложение по изменению норм порожнего пробега. Дело в том, что чем выше объем порожнего пробега, тем выше базисные расценки. В формировании ценовой стратегии в целях увеличения фрахта оборота огромную роль играет учет затрат на порожний возврат, встроенный в систему предлагаемой оценки затрат/цен на вагоны.

3.3.4. Товарные затраты

В таблице 3.3. показано движение затрат, цен по трем основным видам продукции, применительно к которым действуют расценки по вагонам, приведенные выше в таблице 3.2.

Таблица 3.3.

Передвижение состава с учетом затрат/цен на нефть, уголь, контейнеры, EURO

Тип вагона	Танкер	Открытый верх	Плоское днище
Товар	Нефть Тип вагона 4e	Уголь Тип вагона 3б	Контейнер Тип вагона 6а
Порожный возврат	100%	70%	40%
Средняя нагрузка	60 тонн	55 тонн	2 TEU
Долгосрочные	Затраты/100 нтк	Затраты/100 нтк	Затраты на TEU/км. EURO
Долгосрочные	15.95	11.84	26.69
Краткосрочные	9.285	6.81	14.93
Вагон, принадлежащий заказчику	12.47	9.62	22.46

Источник: Таблица 3.2.

3.3.5 Краткосрочные и долгосрочные переменные затраты

Краткосрочные затраты можно рассматривать в качестве затрат, которых можно избежать при условии отказа от оказания услуг. К ним относятся затраты, связанные с расстоянием - топливо, обслуживание локомотивов, вагонов и колеи. Краткосрочные затраты пропорциональны коэффициентам, аналогичным тем, которые применяются к коэффициентам порожнего возврата. **Стратегия дисконтирования свободных тарифов применительно к коридору TRACECA должна основываться на краткосрочных затратах.**

Долгосрочные затраты сочетают в себе затраты, связанные как с расстоянием, так и со временем. Указанные затраты практически всегда связаны с финансами, амортизацией,

погашением кредитов.. Чем больше времени затрачивается на оказание услуг, тем дольше протекает размещение средств и выше цены. Нормативные затраты включаются в статью финансирования расходов при замене локомотивов, вагонов и т.д.

3.3.6 Вагон/км или тонна/км – коэффициенты затрат

Предлагается чтобы ТТТ основывалось на учете вагон/км коэффициента, при этом допускается полный отход от МТТ и тарифных структур, характерных для экономики стран, находящихся в переходном периоде. Следует отметить, что обслуживание колеи и топливные затраты сильно колеблются, в зависимости от веса. В проведенном анализе проводилось сопоставление затрат полностью загруженного железнодорожного состава (3.600 тонн) с порожнем составом. Выяснилось что, затраты на обслуживание снизились всего лишь на 6,8 %. Здесь имеются ввиду затраты, большей степени связанные с такими факторами как погода, окружающая среда, плохие дорожные условия, отсутствие техобслуживания.

Топливные затраты снизились на 64 % и составили вместе с затратами на обслуживание колеи всего лишь 23% долгосрочных переменных затрат на загруженный состав (Таблица 3.1) и 19, 5% на порожней состав, отсюда очевидно, что разница в затратах на загруженный и порожней составы составила всего лишь 3,5%. Из сказанного видно, что **прирост изменений в затратах по нагрузке составляет 0,06% на тонну** (т.е. 3,5/ 60% предположительно на вагон грузоподъемности 60 тонн). При относительно низко уровне чувствительности загрузки, возникает сомнение в том, следует ли строить новую тарифную фрахтовую структуру исходя из тонна/ единиц либо исходить из поправок на единицу вагона. Транзитная Тарифная Структура Трасеса рекомендует исходить из поправок на единицу вагона. В Разделе 4.3.1. показаны коэффициенты формирования цен в единицах вагона и тонна / км.

3.3.7. Коэффициенты поправок.

Очевидно что эксплуатационные расходы по различным секциям железнодорожной структуры TRACECA отличаются друг от друга. *Коэффициенты составляющие приемлемую основу регулирования нормативных затрат, системно ориентированны.* Они включают в себя вертикальное и горизонтальное выравнивание, скорость, максимально допустимую длину состава.

Если исходить из стандартов Трасеса³, можно рассчитать исходную отметку, на основе которой исчисляется коэффициенты поправок. В этом смысле в задачу Сторон ТТТ входит установление этих коэффициентов. Следует подчеркнуть, что *нельзя соотносить факторы, типичные для одной системы в одной стране – Стороне ТТТ с другой.* Ниже приводится нормативная базисная стоимость на основе которой исчисляются коэффициенты поправок:

- Градиент⁴: комбинированное влияние топливно/ колейных расценок на обслуживание на базисную стоимость составляет 0,15 на 10/1000 изменений градиента.
- Выравнивание: 0,06% на 100 метров изменений в радиусе
- Понижение длины состава от 60 до 50 вагонов: + 15%; 40 вагонов: +36%; 30 вагонов: +73%.
- Скорость (норма 40км/ч) 20км/ч = - 15%; 30км/ч = -7%; 40 км/ч= 1,0; 50км/ч=7,5%;60км/ч

³ Состав длиной 1500 м; 40км/ч, 22,5 осный; 10/1000 на 10/1000 градиент > 1000м радиус

⁴ Потребление дополнительного топлива соотносится с компонентом загрузки f – норма $\times (1 + \sin \theta)$, где f является нормативным потреблением топлива на плоской поверхности, а θ = градиент в радианах, т.е. 1% на 10/1000 прироста градиента сверх нормы. Дополнительные нормы обслуживания на основе спина колеса etc = 0,5% на 10/ 1000 прироста градиента

3.3.8. Вагоны принадлежащие заказчику.

Необходимо проводить различие между вагонами принадлежащими заказчику, и национальному железнодорожному управлению. В первом случае из тарифных расценок следует исключить затраты на обеспечение вагонами и обслуживания. Обычно затраты на перемещение вагона, принадлежащего заказчику, выражаются цифрами от 20% до 40%. В этом случае ИТТ применяет коэффициент 0,85 к вагону указанного типа. *Указанный размер дисконта применительно к вагонам, принадлежащим заказчику, необходимо увеличить в ИТТ до 25%.*

3.4. Терминальные затраты/цены.

3.4.1. Клиентские услуги.

Важно чтобы клиенты сами определили уровень услуг по использованию терминалом. Тип услуг по терминалу зависит от пробега локомотива, его сцепления с составом вагонов с поправкой на загрузку, формирование состава в железнодорожном парке, отправка состава. Терминалами могут служить объекты как принадлежащие государству, так и частные. В целях обоснования основы тарифной структуры необходимо определить общие типы услуг по терминалу.

3.4.2. Частные запасные пути и погрузочные объекты.

Если заказчику принадлежат в частном порядке запасные пути и погрузочные объекты, терминальные затраты делятся на две части.

Часть А. Сбор и сдача.

Гарантируются платежи по сборам и сдачи вдоль запасных путей, используемых исключительно заказчиком. В Таблице 4.1 указаны расценки в зависимости от расстояния от магистрального маршрута до объектов заказчика. При этом использованы нормативные затраты на движение состава. Если локомотив перемещается в самостоятельном режиме либо отходит от объектов заказчика, нормативные долгосрочные переменные затраты на локомотив/км составляют Е 1,78 и затраты на локомотив в час – Е 150 согласно RAILCOST. Необходимо проводить различие между затратами на использованное время. Дело в том что железные дороги не в состоянии влиять на скорость, если им не принадлежит соответствующая соединяющая железнодорожная инфраструктура.

Часть Б. Погрузка/ разгрузка.

Если железной дороге принадлежит терминал и она выполняет погрузочные/ разгрузочные работы, в этом случае стоимость произведенных работ зависит от типа операции по запросу заказчика.

В задачу RAILCOST входит обеспечение затрат по фрахтовым станциям промышленным объектам, портовым и железнодорожным интерфейсам, контейнерным хранилищам. Затраты подсчитываются по краткосрочным по краткосрочным и долгосрочным пунктам.

Если железной дороге принадлежит лишь терминал, в этом случае применяются терминальные расценки, так как расходы по сбору и сдачи составляют элемент платежей за передвижение. В Таблице 3.4. показаны нормативные затраты/ цены с учетом тарифной структуры применительно к передвижению.

3.4.3. Предлагаемые терминальные затраты согласно ТТТ.

В Таблице 3.4. прослеживается выбор терминальных затрат/ цен в зависимости от различных видов терминальных услуг на основе норм выработки. Указанные затраты составляют компонент общей базисной стоимости ТТТ.

Таблица 3.4. Затраты/ цены на услуги по терминалам

Вид терминальных услуг	Использование терминала				Затраты/ цены, EURO		
	Тип товара	Норма выработки	Тип вагона	Пункт	Кратко срочные	Долго срочные	Единица Измерения
1	2	3	4	5	6	7	8
Загрузка/разгрузка вагонов в депо	Товары общего назначения, в упаковке, плитами, строительные материалы	3000 тонн/год	1.2	1	5,92	6,34	тонна
Загрузка/Разгрузка, хранение	Скоропортящиеся продукты, 48 часов холодного хранения	30000 тонн/год		8	5,36	11,79	Тонна
Сбор/оплата промышленные железнодорожные грузы	Сухой и жидкий груз	1 состав в сутки	3.4	3	1,6	6,2	Вагон
Сбор/оплата грузы вагонов из обрабатывающего депо	Все виды товаров	20.000 вагонов в год	1,2,7,8, 9,10	2	1,9	6,8	Вагон
Сбор/оплата вагонов в порту	Весь груз	100 вагонов в день	Все типы	5	2,8	5,6	Вагон
Загрузка/разгрузка контейнеров в железнодорожных вагонах	Весь груз, содержащийся в контейнерах	30.000 TEU в год	9,10	7	7,05	16,73	TEU
Операции производимые при пересечении границы		10 составов в сутки		9	2,0	3,0	

Источник: RAILCOST

Примечания к колонкам Таблицы:

1. Краткое описание терминальных услуг (более подробные сведения будут представлены в ТТТ)
2. Общие указания на тип товара
3. Нормы выработки Tracesa в тоннах или вагонах
4. Типы вагонов, чаще всего используемых в терминальных операциях
5. Код терминального анализа RAILCOST
6. Краткосрочные затраты
7. Долгосрочные затраты, включая возмещение расходов в размере 12%
8. Единица стоимости.

3.4.4. Пошлины за использование терминала в ходе осуществления внутренних импортных/экспортных и транзитных операций.

Ниже приводится перечень стандартных расценок:

- Внутренние грузоперевозки предусматривают использование 2 перечней терминальных затрат.
- Импортные/ экспортные операции – 1 перечень терминальных затрат.
- Транзитные услуги через третью страну не предусматривают каких либо терминальных затрат.

3.4.5. Пересечение международных границ.

При пересечении международных границ обычно не предусматриваются терминалы затрат и установление цен за услуги. Правда, базисная стоимость требует учета затрат, явившихся следствием ожидания на пограничном пункте, а также обусловленными временем потраченным на сцепление состава.

3.4.6. Подключение к терминалам.

В тех случаях когда заказчики выступают исключительными потребителями колеи, соединяющей принадлежащие им объекты с магистральной линией, необходимо предусмотреть меры, способные склонить заказчиков к заключению договора об аренде. Заказчик сам имеет право определять, стоит ли ему финансировать затраты на обслуживание инфраструктуры либо выплачивать пошлины за использование инфраструктуры в зависимости от объема грузооборота⁵

3.4.7. Проявление гибкости

В целях эффективного использования затрат на терминальные услуги и с учетом изменчивости видов услуг в зависимости от конкретно задействованного заказчика, предусматривается проявление определенной гибкости и благоразумия

⁵ В целях стимулирования деятельности существующих и перспективных предприятий некоторые страны ЕС предполагают использование беспроцентного либо частично облагаемого финансирования юридического лица.

3.5. Пошлины за использование инфраструктуры в системе Трасеса.

3.5.1. Современная политика.

В настоящее время получило распространение стремление отделить управление железнодорожной инфраструктурой от собственно операций в системе железных дорог. Не случайно железнодорожные структуры ряда стран СНГ приступили к реструктуризации своих железнодорожных систем. Характерно что все страны ЕС практически завершили переход к указанной системе.

Новшество привнесенное в ТТТ, состоит в том что оно предусматривает разграничение инфраструктурных затрат.

Более подробные сведения по данному вопросу включая оценку стандартных пошлин за использование инфраструктуры, приводиться в Приложении Б 7.

3.5.2. Распределение пошлин за инфраструктуру поезд / км.

В основу взимания пошлин за использование железнодорожной инфраструктуры положен принцип состав/км.

Дело в том что указанный принцип в наибольшей степени обеспечивает оптимальное использование имеющихся мощностей с одновременной минимизацией затрат на управление этой процедурой.

3.5.3. Пассажирыские субсидии.

Проблема пассажирских и иных субсидий носит главным образом политический характер. Установление расценок пошлин за инфраструктуру неизбежно ведет к возникновению проблемы пассажирских субсидий.

В этом смысле наложение дополнительных затрат на фрахтовые перевозки в рамках Трасеса, например субсидии за пассажирские услуги, нельзя признать отвечающим интересам экономического развития страны либо духу Основного Многостороннего соглашения. Перевозки фрахтом в рамках Трасеса не предполагает субсидирование внутренних пассажирских перевозок

3.5.4. Размеры пошлин за пользование инфраструктурой.

Исходя из нормативного подсчета расценок, приведенных в Приложении Б6, *рекомендуемый размер пошлины за использование инфраструктуры должен составлять Е 9,5 за состав/км. (15,8 центов за вагон/км с учетом того что состав состоит из 60 вагонов).* Подобный уровень расценок предполагает 12% компенсацию по использованным средствам.

Если затраты на возмещение покрыть через ТТТ не удастся, размер указанной пошлины должен составить Е 3,76 за состав/км, что следует признать краткосрочной затратой, эквивалентной 0,063 центов за вагон/км.

3.5.5. Внутренняя компенсация по внесенным инвестициям.

Если требуются инвестиции, от каких либо международных финансовых организаций типа ЕБРР или ЕИБ для возмещения либо возобновления понесенных расходов, приемлемой следует признать ставку в 12%

3.5.6. Коэффициенты поправок.

Применение поправочных коэффициентов в отношении нормативной стоимости оправдано в следующих обстоятельствах:

- Если стандарты на колею выше нормы⁶. Нормативную стоимость следует применять с поправкой на коэффициент усиления 2 % на каждый 1 %-ный прирост средней рабочей скорости.
- Затраты на обеспечение и обслуживание необычайно высоки ввиду того, что некоторые компоненты, например, сигнализация, коммуникации, энергоснабжение, обходятся слишком дорого.
- Применяются временные ограничения на скорость, обусловленные недостатком средств на обслуживание. В плане сказанного необходимо увязать поправочный коэффициент с жесткими требованиями к ограничению скорости. *Так, каждое 1%-ное снижение скорости приводит к 2%-ному снижению пошлин за инфраструктуру.*

3.5.7. Связь пошлин за инфраструктуру с железной и автомобильной дорогами.

Прежде чем делать окончательный вывод об уровне пошлин, целесообразно провести сопоставление пошлин за использование инфраструктуры с пошлинами за использование автомобильного транспорта, с тем чтобы внести необходимые поправки в политику, проводимую в транспортном секторе

3.6. Комиссионные и эксплуатационные сборы

3.6.1. Косвенные затраты и управления.

Указанные затраты составляют 40% железнодорожных затрат, хотя реструктуризация их, может привести к резкому снижению этой цифры. Если речь идет о новой тарифной структуре, важно провести разграничение между указанными затратами в целях обеспечения большей прозрачности⁷. *Применительно к целям Tracesca необходимо внедрение административных затрат, связанных исключительно с транзитными потребностями. Возмещение всех иных понесенных административных расходов – внутреннее дело заинтересованной стороны.* Необходимо внести соответствующую пошлину в предполагаемую тарифную структуру

3.6.2. Единица взимания пошлины.

Лицам, вовлеченным в оказание транспортных или железнодорожных услуг необходимо взимать сборы в размере способным покрыть накладные, управленческие и иные расходы. В основу установления размеров пошлин должен быть положен принцип консигнации товара. В этом смысле вагон как единица пошлин в наилучшей степени отвечает

⁶ Стандартная расценка за использование колеи в рамках Tracesca исходит из длины состава, укомплектованного 2 локомотивами и 60 вагонами (60 тонн) при средней рабочей скорости 40 км/ч.

поставленной цели, так как применение этой единицы позволяет отразить затраты на составление документации по каждому вагону

3.6.3. Изменения в размерах пошлин.

Размеры пошлин могут варьироваться в зависимости оказываемой услуги – импортная, экспортная либо транзитная. Если речь идет о перевозке опасного либо специального груза, размер пошлины возрастает.

3.6.4. Комиссионные пошлины.

Пошлина в размере Е 20,0 соответствует объему импортных, экспортных или транзитных а также внутренних операций. Альтернативные предложения по размерам комиссионных должны вноситься участниками РГТРТ при условии, что предлагаемая расценка

⁷ Было бы неразумно утверждать что заказчики по фрахту обязаны субсидировать пассажирские услуги, либо оплачивать использование большой и непродуктивной рабочей силы. В плане сказанного альтернативой к сохранению высоких транзитных тарифов могут служить контр экономические меры противодействия региональному развитию, противоречащие положениям Основного Многостороннего Соглашения.

3.6.5. Применение базовой стоимости.

Базовая стоимость используется применительно к определенным видам услуг в рамках Трасеса и в обобщенном виде представлена в Приложении В.

4. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА

4.1. Введение

4.1.1. Критерии

При установлении новой тарифной структуры следует руководствоваться следующими критериями:

- Отражение рыночного спроса и потребность деловых структур в новых тарифах.
- Прозрачность для акционеров и пользователей железной дорогой.
- Учет возможных структурных изменений в железнодорожном секторе.
- Восприятие новой тарифной структуры потребителями.

4.1.2 ТТТ отражает рыночный спрос и потребности предпринимателей

В настоящее время наблюдается активность в большей степени частных железнодорожных фрахтовщиков, чем государственных; ТТТ более приемлем для частных заказчиков по следующим причинам:

- Интермодальный характер;
- Единая цена за сквозные услуги;
- Большая зависимость от сроков исполнения;
- Стимулирование инвестиций за счёт эффективных норм возмещения вложенного капитала;
- Использование вагонов и терминалов, находящихся в частном пользовании;
- Солидная основа для переговоров по заключению контрактов;
- Рациональная основа для дисконтирования;

4.1.3 Прозрачный характер деятельности железнодорожных пользователей и акционеров

- Тарифы делятся на 4 части;
- Содержание тарифной структуры легко усваивается;
- Скрытые пошлины отсутствуют;
- Раздел ТТТ, связанный с терминалами, можно эффективно применять, там, где это необходимо. – В целом, транзитные товары не требуют услуг по терминалам;
- Заказчики принимают цены за оказываемые услуги;
- Заказчики пользуются доверием;
- ТТТ применяется ко всем железнодорожным структурам TRACECA
(Для повышения доверия заказчика можно предпринять дополнительные шаги в рамках перевозок через коридор TRACECA)

4.1.4 Предполагаемые структурные изменения в железнодорожном секторе.

Большинство железных дорог коридора TRACECA, если не все, в настоящее время реорганизируются. К мерам по реорганизации можно причислить следующие:

- Создание нормативной базы, независимой от предыдущих структур и ранее проводившейся в секторе политики;
- Отделение инфраструктуры от операционного управления;
- Установление тарифов за использование вагонов, принадлежащих заказчику;
- Определение объёма компенсаций по затратам, понесённым государством;
- Улучшение управления сектором;
- Создание более рациональной основы для финансовой поддержки фрахтовых услуг;
- Более рациональный подход к финансированию пассажирских услуг;
- Нормативная затратная основа способствует нахождению общего языка между различными железнодорожными структурами.

4.1.5 Лёгкость восприятия и применения

МТТ вступил в силу в 1950 году, но даже в настоящее время суть его не ясна.⁸ Гораздо легче понять содержание модернизированной ТТТ, особенно если принять во внимание нижеследующие факторы:

- Нет необходимости в проведении калькуляций и использовании коэффициентов поправок на вагон;
- Упрощенный характер тарифных перечней, содержащих различные расценки за каждые 10 км передвижения;
- Единая расценка за передвижение вагона по коридору TRACECA, будь то 1 км или 5.000 км;
- Единая сквозная расценка за использование железных дорог, портов и паромных линий;
- Поправки на объём услуг, легко усваиваемые заказчиками и потребителями железных дорог.

4.2 Структура.

В целях соответствия приведённым выше критериям, *ТТТ включает в себя 4 части:*

1. Часть 1: **Передвижение** – операции по перевозкам через магистральную линию.
2. Часть 2: **Терминал** – операции по сборам, сдаче и эксплуатационным услугам.
3. Часть 3: **Инфраструктура** – взимание пошлин по использованию колеи.
4. Часть 4: **Комиссионные** – взимание комиссионных за организацию грузоперевозок.

4.3 Часть 1. Передвижение.

4.3.1. Вагон/тонна/км как основная единица формирования цен.

аздел тарифной структуры, связанный с передвижением, относится исключительно к использованию вагонов. Аргументация этого состоит в том, что *железные дороги*

⁸ В ходе июньской встречи РГТРТ не было достигнуто консенсуса по затратным компонентам МТТ либо по формуле тарифов за параметры используемой трассы.

входят в систему реализации транспортных услуг. Цель состоит в том, чтобы свести к максимуму использования имеющейся инфраструктуры и мощности подвижного состава. Во многих странах совершился переход от оперирования с тоннами к вагонам.⁹ Одна из основных целей предпринимательской деятельности состоит в том, чтобы свести к максимуму ежедневные доходы от использования каждого вагона. Обычные доходы за вагон/день составляет Е 30, тогда как повышение эффективности услуг и применение цен с поправкой на соответствующие параметры могут существенно увеличить размеры дохода.

Формирование цен на основе типа вагона исходит из следующих принципов:

- Разница в стоимости между полностью загруженным либо порожним вагоном составляет примерно 10%;
- Можно пренебречь влиянием на доходы;
- Практически весь фрахтовый грузооборот TRACECA осуществляется полно загруженными вагонами;
- Заказчики со стороны проявляют тенденцию использовать загруженные вагоны;
- В интересах заказчика полностью загружать вагоны, при этом учитывается возможность наложения штрафов за перегрузку вагона;
- Новые вагоны должны постепенно заменить старые, у которых имеются ограничения на загрузку.

4.3.2. Отражение потребностей, предъявляемых к различным товарам.

Обычно вагонные типы связаны с типами грузов с точки зрения загрузки и использования. Так, вагоны с ёмкостями могут перевозить 60 из 100 тонн жидкого груза в одном направлении.

Перевозки угля подвергаются строгому документальному учёту, что позволяет должным образом оценить объём загрузки и порожний пробег. Аналогичным образом осуществляется оценка других грузов внавалку. Следует отметить, что контейнеры отвечают техническим стандартам. Груз, состоящий из скота и рефрижераторов, перевозится специальными вагонами, что позволяет получить представление о характере перевозимого груза.

Перевозка опасного или специального груза делает необходимым взимание дополнительных пошлин исходя из требований, содержащихся в текущей тарифной структуре.

4.3.3. Предлагаемые расценки.

Ниже приводится Таблица 4.1., в которой, указаны расценки по типам вагонов, применяемых в коридоре TRACECA. Указанные расценки взимаются за каждые 10 вагон/км по Е 0,5.

⁹ В авиации фрахтовые тарифы основаны на весе. Дело в том, что 70% эксплуатационных расходов приходится на долю веса как единица измерения. В системе дорожных перевозок, судоходства и железных дорог тарифы, связанные с весом, применяются редко.

Таблица 4.1. ТТТ – Предлагаемые расценки по типам вагонов, применяемых в коридоре TRACECA.

Пункт	Тип вагона	Расценка в Е за 10 вагон/км		
		ТТТ	Вагоны, принадлежащие заказчику	Примечания
1.	Крытый	5,0	4,0	
2.	Платформа	5,5	5,0	
3а	Вагон с открытым верхом	7,0	5,5	
3б		7,0	6,0	
4а	Танкеры	9,0	7,5	
4б		9,5	7,5	
5а	Изотермальный	9,5	6,0	
5б		10,0	6,5	
6а	Вагон с плоским дном	5,5	4,5	
6б		7,0	5,5	

Источник: Таблица 3.2.

4.3.4. Поправки по различным эксплуатационным условиям.

В тех случаях, когда проектные параметры железнодорожного раздела TRACECA отличаются от принятых стандартов и приводят к изменениям в технических параметрах, необходимо применять коэффициент поправки. Любая из Сторон ТТТ обязана выдвинуть предложения по приведению отклонений в соответствии со стандартами.

4.3.5. Объём услуг.

Показателем качества оказываемых услуг является их оперативность. Не случайно ТТТ предусматривает применение коэффициентов для учёта оперативности (скорости) оказываемых услуг.

Если речь идёт о таком факторе, как передвижение, затраты фактически снижаются. Если скорость превышает 100% - от 40 км/ч до 80 км/ч, затраты падают на 25%. Оператор либо провайдер услуг получает дивиденды от использования улучшенной инфраструктуры, то же самое относится и к дивидендам заказчика.

Однако, для того, чтобы достигнуть рабочей скорости в 80 км/ч (техническая скорость составляет 120 км/ч), пошлины за использование инфраструктуры необходимо увеличить. Дело в том, что стоимость пользования инфраструктурой повышается в пределах от 250% до 350%. По этой причине провайдер инфраструктуры – обычно в этой роли выступает правительство – настаивает на том, чтобы пошлины за использование инфраструктуры были повышены.

Необходимо отметить, что ТТТ совмещает в себе 2 уровня сервисных факторов и тем самым является прозрачным для потребителя.

4.4. Часть 2. Терминальные пошлины

4.4.1 Транзит

Терминальные пошлины применительно к транзитному грузообороту не применяются, однако, они включаются в перечень тарифов ТТТ по той причине, что некоторые железные дороги стремятся использовать ТТТ для импортных/экспортных операций в будущем.

4.4.2 Пошлины за получение доступа в порты

Пошлины за получение доступа в порты являются характерной особенностью транзитных пошлин TRACECA. Единственным видом пошлины, применяемой в отношении транзитного железнодорожного грузооборота, является пошлина за получение доступа в порты. В этом случае железнодорожный состав делится на группы по вагонам для доставки в порт. Указанные пошлины устанавливаются независимо от типа порта.

4.4.3 Другие терминальные пошлины

Применительно к импортному/экспортному грузообороту используются тарифы по сбору/сдачи, загрузке/разгрузке.

4.4.4 Тарифы

Предполагается, что тарифы по терминальным операциям должны основываться на данных, представленных в Таблице 3.4.

4.5 Часть 3 – Пошлины за пользование инфраструктурой

4.5.1 Объём указанных пошлин

Независимо от затрат, предусматривается, что объём указанных пошлин устанавливается IGC и национальными правительствами. В указанных пошлинах нашли своё отражение как политические, так и экономические соображения. Операторы не имеют права вносить изменения в соответствующие расценки.

4.5.2 Образцы тарифов

В предлагаемой разработке устанавливается полная пошлина на состав/км в размере Е 9,5. Фактически, указанная расценка ниже применяемых на практике. Дело в том, что IGC настаивает на паритете с учётом того, что пользователи не выплачивают полную стоимость пошлин за использование дорог.

4.6 Часть 4 – Комиссионные/эксплуатационные

4.6.1 Комиссионные/эксплуатационные сборы

В качестве образца тарифов в рамках ТТТ можно привести сбор в размере Е 20,00 за вагон, что эквивалентно Е 1200 за состав независимо от расстояния.

4.7 Образцы ТТТ

4.7.1 Применение

В Таблице 4.2 приводятся примеры применения пошлин ТТТ на основе их сопоставления с пошлинами МТТ. Расчёт ведётся на основе стандартной длины состава, состоящего из 60 вагонов. Оказываемые услуги включают обеспечение пересечения границ и взимание пошлин за получение доступа к портам.

4.7.2 Результаты

Полные пошлины ТТТ выше на 30%, чем пошлины МТТ. Это не удивительно, так как нормативная базисная стоимость включает в себя возмещение вложенных средств. Исходя из применяемых расценок, можно подсчитать размеры дисконта.

4.7.3 Специальные скидки TRACECA

Необходимо подготовить документ по формированию рыночных цен. Кроме того, можно порекомендовать временные предложения по дисконтированию, основанному на краткосрочных переменных затратах. В целом, краткосрочные переменные затраты составляют около 40% долгосрочных затрат, на которых строятся ТТТ. По этой причине указанные 40% расценок ТТТ дают надёжное основание для проведения дисконтирования по грузообороту TRACECA. *Дисконтированные расценки TRACECA должны составлять 25 Евро центов на TEU/км и 65 нефте центов на вагон/км.*

Таблица 4.2. Образцы полных тарифных калькуляций ТТТ

Пункты	Услуги			Расстояние Км	Компоненты ТТТ				Всего Тарифы	Тарифы	
	Тип	От	До		Часть 1 Порт/линия	Часть 2 Терминал	Часть 3 Пошлины за использование терминала	Часть 4 Сборы		Удельн	Расценки
					Вагон/км	Вагон	Вагон/км	Вагон		ТЕУ	ТЕУ/км
1.	Контейнер	Поты	Душанбе	2856,00	0,55	16,80	0,16	20,00	123,588	1029,90	0,36
2.	Контейнер	Ягодин	Баку	1805,00	0,55	44,66	0,16	20,00	80,592	671,60	0,37
3.	Контейнер	Унген	Дружба	5403,00	0,55	22,40	0,16	20,00	232,172	193,76	0,36
										На вагон	На вагон/км
4.	Нефтяной танкер	Кавказган	Молдова	4800,00	0,75	28,60	0,16	20,00	264,516	4408,60	0,92
5.	Нефтяной танкер	Баку	Батуми	890,00	0,95	11,20	0,16	20,00	61,057	1017,62	1,14
6.	Общий фрахт	Поты	Ош	3176,00	0,50	16,80	0,16	20,00	127,660	2127,67	0,67
7.	Платформа	Поты	Серак	1860,00	0,55	143,60	0,16	20,00	88,866	1481,10	0,80
8.	С открытым верхом	Дружба	Термез	2014,00	0,70	126,80	0,16	20,00	112,529	1875,48	0,93

Таблица 4.2. Образцы полных тарифных калькуляций ТТТ

Пункты: Услуги:

1. Железнодорожный транзит, включая пошлины для получения доступа к портам (добавить 3 порта, 2 пароходные линии).
2. Железнодорожный импорт плюс обработка контейнеров, включая пошлины для получения доступа к портам (добавить 2 порта, 1 пароходную линию).
3. Транзитные пошлины за получение доступа к портам (добавить 4 порта, 2 пароходные линии).
4. Железнодорожный экспорт в вагонах, принадлежащих заказчику плюс сборы обходных путей (добавить 4 порта, 2 пароходные линии).
5. Железнодорожный транзит, включая пошлины для получения доступа к портам.
6. Железнодорожный портовый транзит, включая соответствующие пошлины.
7. Железнодорожный импорт плюс поставки и разгрузка товаров (добавить 3 порта, 1 пароходную линию).
8. Железнодорожный импорт плюс поставки и разгрузка товаров (без портов и пароходных линий).

ПРИЛОЖЕНИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТРАНЗИТНАЯ ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА TRACECA - ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Приложение А1

ПРОБЛЕМЫ С МТТ И ЕТТ

1. Частично обусловлены такими факторами как передвижение и изменение в терминалах. В конкретном смысле эта проблема не вызвана оказанием услуг. Иными словами, сфера услуг этими проблемами не затронута.
2. Затраты, как это представляется, меняются только с изменением расстояния, а не времени.
3. Указанные проблемы не связаны с инвестиционными расходами. Не централизованная плановая экономика составляет проблемы для современной железнодорожной системы.
4. Постоянные затраты и накладные расходы как компонент прямых (или переменных) издержек, составляющих де-факто переменную постоянных затрат.
5. Отсутствует возможность внесения тарифных изменений на основе эффективности либо дальнейшего развития сферы услуг. Дело в том, что для стран, вовлеченных в процесс улучшения инфраструктуры маршрутов, существуют ограничения в повышении тарифов, основанных на более эффективных технических характеристиках.
6. Основная проблема заключается в применении принципа уменьшения ставок в зависимости от рельефа дороги. Изначально применяемый в бывшем СССР на отрезках дорог, протяжённостью 2500 км, в настоящее время применять этот принцип не представляется возможным ни в одной из стран СНГ, за исключением России и Казахстана.
7. Услуги, оказывавшиеся между различными городами Советского Союза, в настоящее время считаются либо транзитными, либо импортными/экспортными.???
8. Вследствие факторов, отмеченных в пункте 7, наблюдается повышение расценок. Железные дороги опираются на доходы от транзитного грузопотока до перекрестного субсидирования внутренних пассажирских железнодорожных услуг. Фактически, из-за отсутствия пошлин за использование терминалов, транзитный грузопоток должен обходиться в минимальные затраты и поэтому пользоваться тарифными услугами минимальной стоимости. Однако, на практике, эти услуги относятся к разряду самых дорогостоящих.
9. Транзит обходится весьма не дешево, поэтому влияет на стоимость торговых услуг, а следовательно экономического развития.
10. Другая важная проблема, связанная с тарифной структурой, состоит в том, что последняя, будучи весьма чувствительной к расстояниям, не имеет дополнительных доходов от ускоренных транзитных перевозок. Сказанное может быть справедливым в отношении основных видов сырья, таких как уголь и нефть, однако, если речь идет о товарах с более высокой себестоимостью, возникает проблема, которую надо решать. Исследования показывают, что клиенты готовы платить большие суммы за ускорение времени, расходуемого на перевозку грузов.
11. В данном случае, вопрос заключается в надежности перевозок в контексте развития мультимодального транспорта и своевременного материально-технического

- обеспечения. Суда не могут ждать не одного лишнего дня в ожидании прибытия опаздывающего железнодорожного состава.
12. Основа дисконтирования не ясна. Непонятно, идет ли речь о возвращении состава порожним, о предварительном уведомлении, использовании сверхмощностей и т.д.
 13. Условия перевозки отличаются в зависимости от СНГ или стран членов TRACECA, поэтому неудивительно, что компенсация за недостаточную производительность требует пересмотра тарифной структуры.
 14. Необходимость ведения переговоров об установлении тарифных расценок с 5 и более различными железнодорожными управлениями представляет значительное неудобство для грузоотправителя. Иногда трудно найти объяснение и принять логическое объяснение, связанное с изменениями в тарифных расценках. Кроме того, необходимо принять во внимание и другие проблемы, например, различия в требованиях, предъявляемых к составлению документации, условия перевозки и оплаты и т.д.¹⁰

¹⁰ Предлагаемый путеводитель пользователя TRACECA в определенной степени поможет решить эти сложности. От участников РГТРГ требуется поддержка Trader Access Survey при подготовке путеводителя в целях усовершенствования практики ценообразования.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТРАНЗИТНАЯ ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА TRACECA - ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Приложение А2

ПРОЕКТ

Железнодорожная Транзитная Тарифная Политика TRACECA и Структура - ТТТ
Преамбула и Общее Положение

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР TRACECA - ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

Преамбула

Общее Положение

Выделенные курсивом пункты подлежат подготовке по завершении РТГТР.

Общая основа

Калькуляция расценок

Исключения и специальные условия

Приложение А. Определения сети

A1 Сеть железных дорог, портов и отгрузочных линий TRACECA

A2 Сеть расстояний TRACECA

A3 Единица измерения и габариты транспортных средств TRACECA

Приложение Б. Железная дорога

B1 Основа расчетов и стандарты

B2 Тарифная структура

B3 Расценки

B4 Применение

Приложение С. Порты и отгрузочные линии

C1 Основа расчетов и допущения

C2 Тарифная структура

C3 Расценки

C4 Применение

Приложение Д. Интермодальный транспорт

D1 Основа расчетов и допущения

D2 Тарифная структура

D3 Расценки

D4 Применение

Приложение С. Порты и отгрузочные линии

C1 Основа расчетов и допущения

C2 Тарифная структура

C3 Расценки

C4 Применение

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТРАНЗИТНАЯ ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА TRACECA - ПРЕДЛОЖЕНИЕ

ПРОЕКТ

Железнодорожная Транзитная Тарифная Политика TRACECA по осуществлению международной фрахтовой транспортировки грузов железной дорогой, портами и судоходной линией

1. ПРЕАМБУЛА

1.1. Стороны соглашения

Указанная железнодорожная транзитная тарифная политика TRACECA (ТТТ) стала результатом договоренностей, достигнутых в Многостороннем Соглашении по международному транспорту в вопросе развития коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанного 8 сентября 1998 года в Баку от имени:

- Республика Армения
- Республика Азербайджан
- Республика Болгария
- Республика Казахстан
- Республика Киргизстан
- Республика Молдова
- Румыния
- Республика Таджикистан
- Турецкая Республика
- Украина
- Республика Узбекистан
- как Сторонами Соглашения

1.2. Предмет Соглашения

Предметом настоящего Соглашения является тарифная политика, составные компоненты этой политики, ее применение Сторонами Соглашения.

Железные дороги, порты и паромные линии.

Железные дороги, порты и судоходные линии являются национальными Структурами Соглашения, включают порты Варна, Бургас, Самсун, Ильичевск, Одесса, Батуми, Потти, Баку, Туркменбаши, Актау, Каспийская Паромная Компания и Укрпаром.

1.3. Политика ТТТ

О политике в рамках ТТТ конкретно говорится в Статьях 3 и 5 и 6 основной части и Статьях 4 и 6 Технического Приложения к Основному Многостороннему Соглашению. Эта политика направлена на то, чтобы обеспечить альтернативные транспортные маршруты TRACECA для дальнейшего развития международной торговли Сторонами Соглашения и повысить эффективность услуг, оказываемых в коридоре TRACECA.

1.4. Цели ТТТ

В соответствии с согласованной политикой, цели ТТТ состоят в том, чтобы упростить и унифицировать железнодорожную тарифную политику, интегрировать ее с политикой портов и судоходных линий, что явилось бы отражением интермодальной сущности международных перевозок в рамках TRACECA.

1.4.1. Последствия политики ТТТ

Благодаря согласованным действиям и в соответствии с поставленными задачами на основе единой тарифной политики Стороны Соглашения выражают надежду на усиления позиции TRACECA в качестве альтернативного торгового маршрута.

1.5. Отношения с другой тарифной линией

При разработке политики ТТТ ее разработчики многое переняли и творчески переработали общие и конкретные аспекты Тарифной Политики Железнодорожных Управлений Стран Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года в соответствии с целями TRACECA/

1.6. Координация действия

Координирующим органом настоящего Соглашения является Секретариат TRACECA.

1.7. Изменения, внесенные в Соглашения

1.7.1. Уведомление об изменениях

Любые изменения, вносимые в настоящее соглашение, должны быть в письменной форме представлены Стороной Соглашения координирующему органу, которой в свою очередь обязуются известить другие Стороны Соглашения о предполагаемых изменениях.

1.7.2. Конференции

Указанные изменения должны производиться на заседаниях Сторон, созываемых координирующим органом не менее одного раза в году.

2. Общие положения

2.1. Определения

2.1.1. Международные фрахтовые перевозки

Соответствующее положение ТТТ применяются к международным фрахтовым перевозкам, осуществляемым железной дорогой, паромными или иными морскими транспортными средствами, пересекающими территории Сторон, пункты назначения которых находятся за пределами одной или всех Сторон, и определения которым даются в Приложении А1 "TRACECA".

2.1.2. Железные дороги, порты и судоходные линии

Термин "железные дороги" охватывает все или часть железных дорог, определение которых дается в Приложении А1 настоящего Соглашения.

Термин "порты" охватывает порты, перечисленные в Статье 1.4.

Термин "судоходные линии" охватывает линии, перечисленные в Статье 1.4.

Термин "интермодальный транспорт" охватывает транспортные единицы, перевозку которых можно осуществить, не меняя режима перевозок, например, железнодорожный вагон, железнодорожными паромми; грузовики железнодорожными вагонами и паромми.

2.2. Применение и юрисдикция

2.2.1. Минимальные единицы нагрузки

ТТТ применяет единицы нагрузки не ниже одного железнодорожного вагона и контейнеров с габаритами, перечисленными в Приложении А3.

2.2.2. Рамки применения

Расценки ТТТ применяются к основной транспортной деятельности, осуществляемой между пунктами, определение которых дается в TRACECA.

2.2.3. Другие пошлины

Расценки в соответствии с тарифной политикой, определения которых даются в Приложении В3 по железным дорогам и Приложении С3 по портам и судоходным линиям, не подлежат каким-либо дополнительным изменениям, выходящим за пределы политики ТТТ.

2.2.4. За пределами TRACECA

Включают расценки, которые не обязательно применяются к транспортным перевозкам за пределами границ Сторон Соглашения.

2.2.5. Сфера охвата

Применение ТТТ может выходить за пределы Сторон Соглашения по единодушному согласию Сторон и приглашенной Стороны - участника.

2.3. Тарифы

2.3.1. Расценки

Расценками ТТТ являются перечисленные в Приложениях В3 и С3 на текущий год.

2.3.2. Срок действия

Указанные расценки действительны с _____ по _____.

2.3.3. Единица

Основной единицей железнодорожных тарифов является вагон.

2.3.4. Валютная единица

Валютной единицей ТТТ является EURO. При переводе расценок ТТТ в другую валюту применяется ежемесячно публикуемый обменный курс, устанавливаемый Центральным Европейским Банком.

2.3.5. Налоги

Пошлины на фрахт и иные сборы не включают НДС.

2.4. Уведомления о тарифных изменениях

2.4.1. Рост тарифов

Управление железных дорог, портов и паромных линий, ответственные за исполнение тарифного соглашения, имеют право повышать фрахтовые и иные дополнительные пошлины не более чем 1 раз в год путем уведомления координирующего органа и других Сторон Тарифной Политики не позднее одного месяца до вступления в силу этих изменений.

2.4.2. Уменьшение тарифов

Стороны Тарифного Соглашения имеют право понижать фрахтовые тарифы и иные дополнительные пошлины по перевозкам с перевозок по соответствующим железнодорожным путям, портам и судоходным линиям в течение фрахтового года.

2.4.3. Калькуляция фрахтовых пошлин

Фрахтовые пошлины устанавливаются администрациями железных дорог, портов и судоходных линий на основе Настоящей Тарифной Политики, отдельно по каждой железной дороге, порту и паромной линии, занятой осуществлением международных фрахтовых перевозок в соответствии с пробегом конкретного типа вагона, другими услугами.

2.4.4. Свободные тарифы

Стороны настоящего Соглашения, стремящиеся интенсифицировать интермодальные перевозки, применяют специальные свободные расценки в сотрудничестве с администрациями железных дорог, портов и судоходных линий в тех случаях, когда это возможно.

Стороны настоящего Соглашения имеют право заключать контракты с грузоотправителями, которые определяют проезд по территории одной из Сторон Соглашения путем применения специальных свободных расценок, определения которым даются в Приложении D3.

2.4.5. Транзитное расстояние

Транзитное расстояние определяется сторонам Настоящего Соглашения в соответствии с Тарифным Руководством, Приложение 4, официально принятым Управлением железных дорог для калькуляции фрахтовой пошлины транзитных железных дорог; на транзитных железных дорогах - стороны Тарифного Соглашения - Приложение A2 либо в соответствии с Таблицами Тарифных Расстояний, официально объявленных Администрацией Железных Дорог согласно тарифам ИТТ и УТТ, которые всегда ниже обычно применяемых тарифов.

Железные дороги, не являющиеся Стороной Соглашения, обязаны представить свои Таблицы Тарифных Расстояний на Ежегодной Конференции ТТТ, либо представить их в Секретариат TRACECA.

2.4.6. Калькуляция фрахтовых пошлин (порты и паромные линии)

Порты и паромные линии: расценки устанавливаются на основе???

2.4.7. Мультимодальные расценки

В Приложении D3 перечислены специальные расценки за перевозку международных морских контейнеров, как части мультимодальных или комбинированных транспортных операций.

2.4.8. Дисконтированные расценки

Управление железных дорог, портов и паромных линий - Стороны Тарифного Соглашения, заключающие контракты соответствующими организациями, имеют право самостоятельно устанавливать размеры дисконтов, а также механизм финансовой ответственности невыполнение принятых обязательств на основе учета собственных экономических интересов.

2.5. Платежи

2.5.1. Расчеты между железными дорогами

Между сторонами настоящего соглашения могут производиться платежи в EURO или любой иной валюте в соответствии с Тарифной Политикой. Либо иными регулирующими документами, признанными администрацией каждой отдельно взятой железной дороги, порта или судоходной линии.

2.5.2. Платежи фрахтовым экспедиторам

Платежи за международные фрахтовые перевозки, осуществляемые благодаря экспедиторским организациям, производятся в том случае, если имеется соответствующее соглашение с управлениями железной дороги, портов, либо судоходных линий - Сторонами Тарифного Соглашения, а также в том случае, когда официальное название и юридический адрес экспедиторской организации сообщаются Сторонам Тарифного Соглашения на рынке международных транспортных перевозок.

Приложение А3 Таблица транзитных расстояний TRACESA

№	Страна	Пограничные пункты	Расстояния (км)
1.	Украина	Ягодин-Ильичевск	940 км
2.	Украина	Кучурган-Ильичевск	127 км
3.	Молдова	Унгени-Клемонтов	270 км
4.	Молдова	Унгени-Кучурган	213 км
5.	Грузия	Поти-Гардавани	362 км
6.	Грузия	Поти-Айрум	387 км
7.	Грузия	Батуми-Гардабани	387 км
8.	Грузия	Батуми-Айрум	423 км
9.	Азербайджан	Беюк-Кясик-Баку	503 км
10.	Туркменистан	Туркменбаши-Серхетабад	1225 км
11.	Туркменистан	Туркменбаши-Фарап	1362 км
12.	Туркменистан	Туркменбаши-Серах	995 км
13.	Казахстан	Актау-Бейней	422 км
14.	Узбекистан	Бейней-Ченгелди	1847 км
15.	Узбекистан	Фарап-Ченгелди	787 км
16.	Узбекистан+Туркменистан	Фарап-Термез	406+194=600 км
17.	Узбекистан+Туркменистан+Таджикистан	Фарап-Душанбе	548+194+71=813 км
18.	Узбекистан+Туркменистан+Кыргызстан	Фарап-Ош	817+231+23=949 км
19.	Казахстан	Ченгелди-Дружба	1771 км
20.	Казахстан	Дружба-Актау	4141 км
21.	Казахстан	Актау-Ченгелди	2524 км
22.	Казахстан+Кыргызстан	Актау-Балыгчы	2846+324=3170 км

ПРИЛОЖЕНИЕ Б1. Протокол от 20 июня

Пункты, относящиеся к базисной стоимости тарифной структуры

Пункт 1

Новая тарифная структура должна основываться в большей степени на режиме перевозок, методе транспортировки и объемах, чем типе товаров в зависимости от груза, расстояния, времени и уровня обслуживания.

Пункт 2

Новая тарифная структура по железнодорожным транзитным перевозкам должна строиться на (а) возмещении этих затрат, непосредственно связанных с перевозками, включая амортизацию вложенных средств по оказанию услуг и (б) обеспечение достаточной маржи для возмещения этих затрат, которые не варьируются в зависимости от перевозок.

Пункт 3

Произведена оценка различных финансовых структур национальных железных дорог, портов и паромных структур коридора TRACECA. По этой причине, консультанты разработали новую тарифную структуру путем применения единых нормативных технических и финансовых стандартов, связанных с затратами по обеспечению транзитных услуг.

Основные рекомендации

- В протоколе, приводимом ниже, приводятся основные рекомендации по новым тарифным структурам.
- Новая тарифная структура должна строиться с учетом издержек, отражающих технические и финансовые стандарты.
- Тарифная структура должна учитывать долгосрочные переменные затраты на передвижение и терминальные операции.
- Пошлина за получение доступа к колее и фиксированные сборы за косвенные затраты должны различаться.
- Необходимо создать основу отклонений от указанных стандартов:
 - Ведущие градиенты
 - Максимальная длина состава
- Сервисные стандарты, которые оказались эффективнее установленных норм
- Новая структура должна предусматривать тарифы за передвижение и терминальные услуги.
- Тарифная структура должна строиться на принципе на горизонтальной поверхности, а не конусной.
- Тарифная структура должна исходить из вагоно/единицы расчета (в отличие от товара/единицы).
- Основные переменные включает расстояние, загрузку, время и уровень обслуживания.
- Модифицированная тарифная политика стран СНГ должна применяться до тех пор, пока в силе остаются специальные условия и сроки МТТ.
- Структуры нельзя искусственно завышать для перекрестного субсидирования других железнодорожных операций.

- Тарифная структура применяется исключительно к транзитным перевозкам TRACECA, а также в будущем к импортным/транспортным перевозкам.
- Транзитная структура применяется к странам-членам TRACECA при условии согласования точных расстояний для калькуляции тарифов.
- Тарифная структура не подменяет ЕТТ или МТТ по транзитным перевозкам по другим маршрутам, вне рамок TRACECA.
- Транзитная структура применяется к единицам ниже вагоно/загрузки в тех случаях, когда применяется ЕТТ или МТТ.
- Учитывая интермодальную природу TRACECA, свободные тарифы должны включать пошлины за портовые и паромные услуги на Черноморском и Каспийском морях.
- В целом новая тарифная политика должна обеспечить основу осуществления интермодальных, свободных калькуляций тарифных расценок.

Приложение Б2

Характеристика методологии оценок затрат

1. ВВЕДЕНИЕ

В введении разъясняются общие принципы методологии оценок затрат, используемых для разработки базисной стоимости предлагаемых транзитных тарифов TRACECA.

1.1.1. Нормативная затратная модель "RAILCOST"

Затратная методика и модель "RAILCOST", разработанная консультантами, применяется в течение многих лет на многих железных дорогах. Она подверглась калибровке по сравнению с ее применением в прошлом, а в настоящее время модернизирована в целях эффективного применения в отношении железных дорог стран СНГ и обеспечения нормативных затрат по ТТТ.

1.1.2. Методика оценки

Партнеры TRACECA разработали или собираются разрабатывать собственную систему оценок. В настоящих заметках дается характеристика затрат на грузоперевозки, исходя из тех этапов, которые приняты в "RAILCOST".

1.2. Обзор

Необходимо с самого начала отметить, что затраты на грузооборот используются в целях планирования в качестве инструмента принятия решения. В большей степени оценка затрат выступает своего рода инструментом прогнозирования перспективным разработок. Необходимо принять решение в будущем при конструировании модели затрат, что потребует активного участия управленческого аппарата, соответствующих затрат.

1.2.1. Искусство оценки затрат

Затратные модели представляют собой оценки или индикаторы того, что должно быть чем то, что имело место в прошлом. Затратную модель можно изобразить в деталях либо в общих чертах в зависимости от того, какой аспект модели рассматривается, а также от уровня доверия к полученным результатам.

Важно, чтобы все Стороны имели ясное представление о картине в целом. На практике, необходимо детализировать весь процесс с тем, чтобы иметь возможность моделировать изменение в тех факторах, которые влияют на него. Но в любом случае, *независимо от скорости анализа и затраченной энергии, затраты, связанные с перевозками, являются и всегда будут творческим инструментом.*

1.2.2. Наука оценки затрат

Затраты на грузооборот исчисляются на основе учета многих десятков, если не сотен решений, отражающих современную экономическую и управленческую практику. *Затраты на грузооборот наиболее эффективно исчисляются в последовательности от низшей к высшей*, то есть начиная от мельчайших компонентов делового предприятия, которые влияют на компоненты более высокого порядка.

Знание сущности того, чем предстоит заниматься, системы управления и экономической науки, необходимо для того, чтобы построить эффективную нормативную модель. Чем в большей степени модель отражает пути достижения успеха в бизнесе, тем более полезной и надежной она является. *Цель разработки модели затрат на грузооборот является прогнозирование влияния на производственные затраты с учетом переменных, которые влияют на них.*

1.2.3. Решение конфликтующих требований

При создании любой модели возникают конфликтующие ситуации и идеи. Решение вопросов, связанных с управлением, требует наивысших производственных темпов при минимальных затратах с учетом возможного риска. С другой стороны, инженеры склонны искать более эффективные технологии, забывая при этом о производственных затратах.

В прошлом, в СССР в большей степени пользовались влиянием инженерно-строительные, чем управленческие науки. Новая методика предполагает установление необходимых связей в тех случаях, когда можно проверить влияние принятых решений на процесс. В наиболее яркой степени сказанное иллюстрирует практика приобретения новых локомотивов либо ремонта локомотивного оборудования.

Оценка затрат на грузооборот в качестве управленческого инструмента

ВОПРОС:

Является ли инвестирование в приобретение новых локомотивов единственным способом улучшения ситуации в отрасли? Или иначе: В чем состоит влияние эффект инвестирования в новое очистительное оборудование двигателя электрического локомотива, либо в перемотку электродвигателя и улучшение технологии на производственные затраты и в конечном счете цены?

ОТВЕТ:

Инвестирование в новую ремонтную технологию локомотивов даст возможность осуществить:

- Пробег на расстояние в 500.000 км до капитального ремонта и 100.000 км без него.
- Гарантии на 3 года, а не 6 месяцев, тем самым, повышая эффективность эксплуатации локомотива от 65% до 85%.
- Повышение производительности локомотива от 3.000 часов в год до 4.000.

Указанная модель позволяет сделать прогноз о том, что в затратах на грузооборот можно достичь снижение на 5%.

РОЛИ:

Инженер должен быть в состоянии сделать свой вклад в развитие управленческой стратегии. В свою очередь руководство должно осознать выгоды того, что создают инженеры, например, понижение цен на осуществление грузоперевозок, снижение размера парка локомотивов, увеличение цен в следствие усовершенствования применяемых моделей.

1.2.4. Традиционный подход

В прошлом, оценка затрат на грузоперевозки служила механизмом размещения расходов на грузоперевозки, причем общие затраты на все виды оказываемых услуг были равны общим расходам, указанным в балансовом отчете. Для достижения этого результата железными дорогами применялись немалые усилия, в том числе применение методов математического анализа. Однако, последствия этого со всей очевидностью проявились после развала СССР, когда объем грузооборота существенно понизился в то время, как затраты остались прежними. Для большинства железных дорог указанная ситуация складывалась в виде классической спирали.

Признавая, что некоторые затраты разнятся в зависимости от объемов грузооборота, тогда как другие ими не обусловлены, все виды расходов на грузоперевозки продолжали применяться. Причина этого в определенной степени заключалась в том, что затраты на грузоперевозки в бывшем СССР рассматривались как статьи размещения доходов и бюджетных расходов на развитие регионального железнодорожного управления.

До сих пор, в странах СНГ применяется практика использования полностью локализованных затрат. В настоящее время управление железных дорог испытывает влияние таких факторов, как модернизация законов и правил, что в свою очередь вынуждает их действовать на коммерческой основе, но без соответствующих полномочий для:

- уменьшения объема грузооборота, который представляется не коммерческим,
- уменьшения затрат, например трудовых,
- использования пассажирских услуг по социальным признакам,
- использования затрат на укрепление национальной безопасности и т.д.

Применение нормативных затрат на грузоперевозки способствует реструктуризации и принятию решений на основе общей договоренности.

2. НОРМАТИВНЫЙ МЕТОД ОЦЕНКИ ЗАТРАТ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

2.1. Этапы нормативной оценки

Ниже приводятся основные этапы:

- Определение основных факторов производства.
- Установление норм по каждому фактору.
- Коэффициенты поправок для регулирования этих норм.
- Единицы затрат по каждому производственному фактору.
- Договоренность основных типов железнодорожных услуг, требующих соответствующих затрат.
- Спецификации по каждому виду услуг.
- Затратные услуги.
- Выработка.

2.1.1. Факторы производства

Первым этапом в разработке оценок затрат является выявление основных факторов, влияющих на производство. Важно идентифицировать самые главные факторы, влияющие на затраты. Факторы по железным дорогам следующие:

- Локомотивы, включая магистральные линии и сцепления составов.
- Вагоны и пассажирские составы.
- Инфраструктура, включая обычную структуру, колею, сигнализацию, энергопитание и коммуникации.
- Терминалы, парки, топливо и заправка.
- Финансы и финансовые расходы.

Вышеприведенные факторы часто составляют 90% производственных затрат, причем оставшиеся 10% приходятся на долю других факторов.

2.1.2. Нормы производственных факторов

По каждому производственному фактору применяются нормы.

Ниже приводится их определение.

- *Выработка - то, что должно быть произведено (то есть продуктивная выработка) для обеспечения компенсации вложенных инвестиций.*

Если производится закупка локомотива или соответствующего оборудования, необходимо произвести оценку предполагаемой выработки с тем, чтобы оправдать затраты на это приобретение. По мере изменения плана закупок в следствие изменения экономических условий, производится изменений применяемых норм.

- *Подводимая мощность - то, что требуется для поддержания стандартной выработки вложенных средств в долгосрочной перспективе.*

К ней относится качество материалов, эффективность оборудования, квалифицированная рабочая сила. Указанные нормы меняются редко.

- *Финансы - те финансовые вливания, которые необходимо для приобретения либо получения компенсаций за вложенные средства.*

К ним относятся амортизация по текущей стоимости возмещения. Указанные факторы регулируются финансовыми предписаниями, а также экономическими условиями, однако изменяются не часто.

Изначально, *выработка, подводимая мощность и финансовые стандарты служат для достижения оптимального результата.* Совместно принимаемые решения по внесению изменений нормы оказывают материальное влияние на бизнес и подлежат утверждению участниками бизнес-предприятия.

Ниже приводится пример норм, применяемых в отношении локомотивов. Основной особенностью приводимого примера является то, что подводимая мощность и финансы распределяются для достижения продуктивной выработки, т.е. такой выработки, которая приносит непосредственный доход.

ПРИМЕР НОРМ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ЛОКОМОТИВУ

Выработка: для локомотивов, обычно используемых на магистральной линии, устанавливается в пределах 100.000-200.000 км в год за исключением легкого пробега и подготовки состава. Кроме того, сроки эксплуатации в размере 12 часов в сутки с уменьшением времени ожидания, простаивания в цехах и т.д. составляет 2.000-4.000 эксплуатационных часов в год.

Подводимая мощность: Изготовитель рекомендует обращаться к соответствующему графику работ по обслуживанию и распределению состав/км либо применительно к потреблению топлива на брутто/тонну/км. Местные вариации связаны с топографическими условиями.

Финансовые нормы: Международно принятая стоимость возмещения: от 2.5 до 3.5 млн. EURO за единицу, амортизация 30 лет. Проценты, либо компенсация по вложенным средствам принимается в размере 12%. Погашения по ссудам – 20 лет.

2.1.3. Коэффициенты поправок

Коэффициенты поправок к нормам устанавливаются в целях отражения господствующей оптимальной ситуации в секторе. Коэффициенты поправок являются временным средством расчетов, которыми оперируют руководители железнодорожных структур, стремящиеся свести к минимуму отклонение от минимальных расценок. Из вышеприведенного примера видно, что норма выработки старых локомотивов можно снизить до 80.000 км в год. Если норма выработки была установлена на уровне 160.000 локомотив/км в год, коэффициент поправки составит 0.5.

Кроме того, некоторые из вложенных средств уже полностью амортизировались, а финансовые нормы возможно нуждаются в поправках. Когда норма выработки становится неэкономичной (например, менее 0.5), требуется принять решение по замене неэкономичного расходования средств. Руководство ТТТ должно быть в состоянии ежегодно модифицировать коэффициент поправок по договоренности со Сторонами ТТТ.

2.1.4. Дифференцирование удельных затрат

Удельные затраты дифференцируются традиционным способом. Для затрат по подводимым мощностям с применением стандартных параметров (с поправками, если это необходимо) для покрытия трудовых затрат, материалов, потребленной энергии, оборудования и использованных финансовых средств - производственные затраты получают путем деления производственных затрат на нормы выработки. Удельные затраты меняются с расстоянием и временем. Касательно к "RAILCOST", удельные затраты применяются к:

- Локомотивам - 8 типов
- Вагонам - 10 типов
- Колее - 6 типов
- Терминалам - 8 типов и пересечение границ
- Пассажирские составы трех типов, включая пригородные электропоезда и дизельные транспортные средств двух типов.
- Пассажирские станции четырех типов.

2.1.5. Спецификации услуг

Для любого вида услуг затраты на грузоперевозки строятся на основе учета спецификации услуг, которая включает начало и конец отведенного времени, учет расстояния, числа остановок, количество локомотивов, загрузки, принадлежности вагонов, порожнего пробега, типа колеи.

2.1.6. Затратная модель

Затратная модель указывает на влияние затрат, использованных для грузоперевозок, на те изменения, которые имеют место с такими переменными величинами, как время загрузки и расстояние и т.д. Указанные затраты отличаются от затрат, использованных на передвижение и терминальные операции.

2.1.7. Затраты на передвижение

Наиболее важным затратным компонентом является передвижение. Затраты на передвижение полностью меняются в зависимости от расстояния и времени. Затраты на передвижения в структуре "RAILCOST" можно получить на основе оценки выработных затрат по основным функциям (например, по локомотивам, вагонам, сцеплению составов, потреблению энергии и топлива, авариям и ущербам). Основной единицей затрат на передвижение является нетто/тонна/км. Необходимо признать, что менее 20% затрат, например, топливных затрат, непосредственно связаны с весом, а в большинстве случаев, грузоподъемностью. Следовательно, *более предпочтительной единицей оценки затрат должен служить вагон/км.*

Затраты на передвижение исчисляются на основе учета краткосрочных и долгосрочных параметров. Краткосрочные параметры исключают амортизационную ссуду и кредитные расходы, долгосрочные параметры включают затраты на амортизацию вложенных средств и их возмещение. Указанные затраты считаются переменными, тогда как железнодорожные структуры стран СНГ предпочитают рассматривать их "условно фиксированными".

Для того, чтобы представить себе сложившуюся картину, достаточно допустить тот факт, что операторы берут в аренду локомотивы и вагоны способом, аналогичным тому, когда в аренду берутся легковые автомобили. По этой причине арендные затраты сильно варьируются в зависимости от спроса. Затраты на передвижение также зависят от того, кому принадлежат вагоны. Если вагоны принадлежат заказчикам, в этом случае, затраты на единицу передвижения исключают затраты на обеспечение и обслуживание подвижного состава.

Применение указанной модели обуславливает затраты на обслуживание вагонов, принадлежащих заказчику. Дело в том, что во многих случаях подвижной состав фактически принадлежит грузоотправителю.

2.1.8. Терминальные затраты

Терминальные затраты устанавливаются применительно к типам терминальных операций, включая загрузку и разгрузку, формирование состава. Они строятся на основе учета нормативных вводимых мощностей, таких как использование рабочей силы, материалов, оборудования. Затраты на сбор и сдачу учитываются как одно целое при оценке затрат на передвижение. Основной затратной единицей является тонна, если речь идет об обработке груза, однако если речь идет о выработке на терминалах, в качестве единицы применяется вагон, загруженный и готовый к перевозке.

2.1.9. Другие затраты

Две другие категории затрат, учтенные при построении модели, представляют собой пошлины за использование инфраструктуры и административные пошлины по каждой партии груза.

2.1.10. Сервисные затраты

"RAILCOST" предоставляет следующую информацию по грузоперевозкам:

- Состав со смешанным фрахтом - по **нескольким** направлениям.
- Состав с заблокированным фрахтом - однородный груз, перевозимый из пункта в пункт.
- Пассажирский состав - между городами.
- Пассажирский состав - пригородный.
- Смешанные фрахтовые и пассажирские услуги обычно оказываются в отдаленных и слабо развитых регионах.

Сервисные параметры определяются заказчиком и оператором - и включают в себя

ОПЕРАЦИОННЫЕ:

- Происхождение и место нахождения
- Расстояние
- Определение времени для передвижения
- Определение времени для использования терминалов
- Уровень надежности
- Подготовка экипажа
- Количество и типы локомотивов
- Размер груза
- Количество и типы вагонов
- Определение маршрутов и инфраструктуры

КОММЕРЧЕСКИЕ:

- Загрузка
- Вероятный коэффициент полногрузного возврата вагона

2.1.11. Выработка

Сведения, по выработке включают в себя:

- Удельные затраты на грузооборот по краткосрочным и долгосрочным параметрам, а также сведения о принадлежности вагонов заказчику.
- Общие сервисные затраты
- Ежегодные сервисные затраты
- Разбивка затрат по функциям (например, обеспечение локомотивами, колеей, топливом и т.д.)

2.2. Разработка внутренней системы оценок затрат на железной дороге

Если партнер по железной дороге в коридоре TRACECA планирует использовать собственную систему оценок затрат на грузоперевозках, ему следует принять во внимание следующие рекомендации:

- Определить размеры затрат на грузоперевозки и ознакомиться с информацией, связанной с управлением этим процессом.
- Разработать компьютерную модель.
- Внести соответствующие изменения.
- Осуществить программу подготовки.

2.2.1. Компенсация использованных средств

При нормативном подходе к оценкам затрат необходимо учитывать возможность возмещения или компенсации по производственным расходам. Если речь идет о государственном секторе, размер этой компенсации должен быть не меньше стоимости использованного капитала.

Этим вопросом обычно занимается государственная структура, например, Министерство финансов. Соответствующая расценка устанавливается на основе оценки объема использованного капитала с учетом кредитных рисков. В нижеследующем боксе приводится приблизительная оценка указанной компенсации.

Компенсация использованных средств

Компенсация использованных средств
 Например, размером процента по погашению глобальных капиталовложений может служить 6,5%, местных капиталовложений - 17,5%. Если фондирование составляет 50/50, в этом случае потенциальная затрата капитала¹¹ принимается в размере 12%. Решение по последующему инвестированию в проект должно исходить именно из этой цифры. Например, если инвестиции в новую железнодорожную инфраструктуру составляют лишь 8% компенсации, подобный подход утверждению не подлежит, по крайней мере, исходя из коммерческих интересов. Инвестиционные планы железных дорог TRACECA должны оцениваться по исходной цифре, обычно устанавливаемой Министерством финансов.

¹¹ Возмещение капитала представляет собой возврат вложенных средств по минимальному риску, обычно в соответствии с градацией AAA.

Приложение Б3. График основных норм

Локомотивы

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
Железнодорожная перевозка согласно расписанию либо запросам клиентов. Формирование состава	1. Использование имеющихся в пределах 2500-5000 доходов/час в год для локомотивов по основной магистральной линии 2. Производительность в пределах 100.000-200.000 доходов/локомотив/км в год 3. Установлен на 6000 рабочих часов в год для сцепления локомотивов. 4. Производительность в пределах сцепленных вагонов в час. Составы Трасеса, перевозимые 2 локомотивами	Парк различного типа локомотивов. В хорошем состоянии, готовы к эксплуатации. Обслуживание производится в соответствии с спецификациями изготовителя. Квалифицированная рабочая сила. Заготовка и хранение материалов. Основное оборудование. Краны Очистка двигателя Ремонтное оборудование электромотора	1. Количество различных типов локомотивов. 2. Наличие каждого типа локомотива >85% 3. Типы ремонта 4. Периодичность ремонта 5. Время, затраченное на ремонт/час 6. Материалы для ремонта 7. Оборудования, топливо и обслуживание по каждому типу ремонта	Оценка текущих затрат по каждой инфраструктуре в зависимости от объема услуг, например, скорость, время ожидания, длина состава и т.д. Обеспечивает возмещение затрат. Полностью амортизирован. Позволяет получить достаточный объем доходов по кредитным платежам либо в банк либо правительству. Коэффициент аналогичный конкурирующей транспортно-дорожной системе	1. Международные цены в пределах Е 1,5 до 3,5 за локомотив 2. Установление IRR при 12%. 3. Срок амортизации 30 лет. 4. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая. 5. Типичный период кредита от 15 до 25 лет 6. Размещения по производительной выработке/доходам 7. Коэффициент возмещения затрат-100%

Вагоны

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
Использование транспортных мощностей применительно к различным типом товаров	1. Использование имеющихся мощностей в пределах 3000-6000 доход/часов в год. 2. В пределах 60.000-120.000 вагон/км в год в зависимости от типа вагона. 3. Длина состава из 60 вагонов	Парк различного типа вагонов. Другие требование, предъявляемые к локомотивам	1. Количество различных типов вагонов. 2. Наличие каждого типа вагона > 95 % 3. Типы ремонта 4. Периодичность ремонта. Другие требование, предъявляемые к локомотивам	Другие требование, предъявляемые к локомотивам.	1. Международные цены в пределах Е 30.000 до 100.000 за вагон 2. Установление IRR при 12%. 3. Срок амортизации 30 лет. 4. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая. 5. Типичный период кредита от 20 до 25 лет

Инфраструктура

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
Использование производственных линий для фраговых и пассажирских составов	1. Использование имеющихся мощностей в пределах 10-30 фраговых и пассажирских линий в сутки. (одноколейка) 2. Средняя рабочая скорость в рамках Трасеса в 40 км/час (техническая скорость с учетом времени ожидания на станциях и депо)	Различная классификация инфраструктуры в зависимости от: Мощность линии Грузооборот Загрузка Длина состава Скорость Контроль/безопасность Энергопитание Объем функционирования инфраструктуры ниже проектных требования. Нормы трудовых затрат, материалов, оборудования, обслуживания по различным типом колеи	1. Маршрут км КТЗ вне КТЗ 2. Доля одноколейки/двуколейки в сети КТЗ =90% 3. Частота/длина обходных путей 20км 1500м. 4. Максимальная длина состава-60 вагон. 5. Расценка по загрузке, стандартная загрузка по оси >22, 5 тонн =10% 6. Проектная скорость < 80км/час =10% 7. Рабочая скорость ниже проектной скорости, 10%. Горизонтальное выравнивание <1000м радиус=10% 8. Вертикальное выравнивание<5/1000=10% 9. Ожидание разрешения на выполнение операции 1 час в сутки 10. Маршрут в км электрифицированный % от общего 11. Время на обслуживание < 10% 12. Другие требование по пунктам 3-7	Оценка текущих затрат по каждой инфраструктуре в зависимости от объема услуг, например, скорость, время ожидания, длина состава и т.д. Обеспечивает возмещение затрат. Полностью амортизирован. Позволяет получить достаточный объем доходов по кредитным платежам либо в банк либо правительству. Коэффициент аналогичный конкурирующей транспортно-дорожной системе	1. Реконструкция колеи в пределах Е 0,3м и 0,6м/км 2. Существующая колея, дренажная система=0 3. Замещение сигнализации 0,5м до 0,1м/км 4. Восстановление энергопитания 0,15м/км 5. Новая технология коммуникаций 25.000/км 6. Установление IRR при 12% 7. 40 лет амортизации 8. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая. 9. Типичный период кредита от 20 до 25 лет 10. Обслуживание в рамках планируемого либо выше 5% затрат, т.е.25.000

Фрахтовые терминалы

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
<p>Использование мощностей согласно проектному типу и размеру терминала. Применяется к терминалам КТЗ. В тех случаях, когда речь идёт о скорости сбора/сдачи</p>	<p>1. Количество вагонов с сухим или жидким грузом внавалку. 2. Меньший фрахт в тоннах/год. 3. Количество контейнеров, загружаемых или разгружаемых в год.</p>	<p>Средства, предназначенные для обработки грузов. Труд, затраченный на обработку и управление. Энергия, использованная в указанном процессе.</p>	<p>1. Список оборудования для различных типов терминалов и операций. 2. Трудовые затраты по каждому типу операций. 3. Энергия, использованная в указанном процессе.</p>	<p>Оценка текущих затрат по каждой инфраструктуре в зависимости от объема услуг, например, скорость, время ожидания, длина состава и т.д. Обеспечивает возмещение затрат. Полностью амортизирован. Позволяет получить достаточный объем доходов по кредитным платежам либо в банк либо правительству.</p>	<p>1. Различные международные цены на поставки основных видов оборудования. 2. Установление IRR при 12 %. 3. Срок амортизации 20 лет 4. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая. 5. Типичный период кредита от 20 до 25 лет 6. Обслуживание в рамках планируемого либо выше 7% затрат.</p>

Трудовые затраты, материалы, топливо

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
Трудовые затраты. Продуктивное время. Материалы . Качественные материалы для использования в инфраструктуре, обслуживании, составах. <u>Топливо для дизеля</u> Локомотивы по требованию, включая их закупку, хранение, поставки. <u>Электроэнергия</u> для локомотивов по требованию, исключая поставки как компонент инфраструктуры.	1. Затраты на производительный труд в час по каждой категории персонала/должности 2.Стоимость материала, потребляемых в единицу выработки, включая состав/км, вагон/км и т.д. 3.Стоимость дизельного топлива, потребляемого на брутто/тонна/км 4.Стоимость электроэнергии на брутто/тонна/км	Трудовые затраты. Соответствующие условие. Продуктивное время, за исключением времени отпуска, по болезни, обучение, отдых, праздники. Обучение. Материалы Проект, спецификация, заготовки, инспекция, ущерб. Поставки дизельного топлива соответствующей марки. Хранение и заправка. Поставки электроэнергии на железнодорожные магистрали	1. Трудовые затраты- 38 часов, 5 дней в неделю. Отпуск – 15 дней в году. По болезни – 10 дней в году. Национальные праздники – 12 дней в году. Обучение – 5 дней в году (118 продуктивных часов в месяц) 2. Материалы, в % к стоимости возмещения, 3 % 3. Цены на дизельное топливо за литр. Стоимость заправки в % к ценам. Цены на электроэнергию, Квт	Трудовые затраты, индексированные по инфляции. Расходы на приобретение товаров, подготовку персонала. Пособия, проживание, питание, одежда и т.д. +15%. Материалы с учетом затрат на выплату налогов. Топливо и энергия с учетом затрат на выплату налогов. Заправка и поставки в % к стоимости поставок	1. Средняя заработная плата по шкале Е 500 в месяц + пособия. 2. Премия экипажу состава – 1 цент за каждый км. 3. Цены в % к объему затрат в зависимости от вложенных средств. 4. Цены на топливо могут соответствовать ценам на мировых рынках, например, 30 центов за литр дизельного топлива + 2,5 % поставок и заправки. 5 центов за Квт час электроэнергии.

Приложение Б 4. Список вагонов, функционирующих в коридоре TRACECA

Пункты	Тип вагона	Длина	Вес тары (тонна)	Обычный груз
1.	Крытый	14,7-17,24	22,7-27	Поштучные товары, товары внавалку
2.	Платформы	14,28-14,7	22,0-22,9	Строительные материалы, древесина, внавалку
3.а	Вагон с открытым верхом	14-14,42 восьми осный 20,3	22-22,6 восьми осный 44,5	Строительные материалы, древесина, внавалку
3.б				
4а	Емкости	14,14-14,7	Битум 31,5-36,5	Битум, минеральное масло, химические и пищевые продукты
4б		12,04-12,32	Минеральное масло 23,2-28	
4в		12,04-15,82	Химический фрахт 20,4-35,6 Пищевые продукты	
4г		12,04-12,18	22,3-28 восьми осный	
4д		18,76-21,28	восьми осный = 48,8- 51ю0	
5а	Изотермальный	14,7-22,12	32-52 восьми осный	Скоропортящиеся продукты
5б			восьми осный – 67.7	
6а	Вагон с плоским днищем	14,28-14,7	Применительно к 2 контейнерам TEU 18.4-21.0	Крупногабаритные контейнеры
6б		19,6	Применительно к 3 контейнерам TEU 22,0	

ПРИЛОЖЕНИЕ Б5. Этапы оценки нормативных затрат на использование вагонов

Этап 1. Определение норм выработки по каждому типу вагона с поправкой на местные условия

Расстояние, км								
Код	Стандартная выработка	Коэффициент поправки	Общий коэффициент км/год	Фактор	Легкий пробег	Состав	TRACECA	Название
							Тип	
1	60000	0,7	42000	0,05	2100	39900	1	Крытый
2	50000	0,7	35000	0,05	1750	33250	2	Платформы
3	85000	0,7	59500	0,05	2975	56525	3а	Ось с открытым верхом
4	90000	0,8	72000	0,05	3600	68400	3б	Тележка с открытым верхом
5	80000	0,8	64000	0,05	3200	60800	4а	Ось/ емкость
6	1000000	0,9	90000	0,05	4500	85500	4в	Тележка танкера
7	30000	0,5	15000	0,15	2250	12750	5а	Изотермальная ось
8	45000	0,7	31500	0,15	4725	26775	5б	Изотермальная тележка
9	60000	0,7	42000	0,05	2100	39900	6а	Ось/ плоское днище
10	80000	0,8	64000	0,05	32000	60800	6б	Тележка/ плоское днище

Этап 2. Определение норм по каждому типу вагона, то есть число дней, в течение которых вагон доступен для эксплуатации

Возможность эксплуатации								
Тип	Стандартное кол-во дней	Коэффициент поправки	Принятое количество дней	Стандартное количество дней	Принятое кол-во дней	Стандартное кол-во дней	Принятое кол-во дней	Принятое
				Обслуживание	Обслуживание	Возможность эксплуатации	Возможность эксплуатации	Возможность эксплуатации
1	30	2,0	60	4	4	331	296	0,82
2	25	1,5	38	2	3	338	319	0,89
3	20	2,0	40	6	6	339	314	0,87
4	20	1,2	24	5	7	340	329	0,91
5	20	1,5	30	6	7	339	323	0,90
6	15	1,1	17	10	14	340	330	0,92
7	50	2,0	100	2	3	313	257	0,71
8	40	1,7	64	4	5	321	291	0,81
9	30	1,6	51	3	0	332	309	0,86
10	25	1,5	38	5	5	335	317	0,88

Следует иметь в виду, что дни, затрачиваемые на обслуживание, основаны на графиках нормативного обслуживания, этап 5.

Этап 3. Построение нормативной выработки по каждому типу вагона, т.е. объёму доходов/час/вагон/год

Эксплуатация									
Тип	Стандартное время ожидания	Коэффициент поправки	Принятое время ожидания, час/сутки	Стандартный легкий пробег, час/сутки	Коэффициент поправки	Принятый легкий пробег, час/сутки	Стандартный состав вагон/час	Принятый состав вагон/час	Принятый состав состав/час,
	Час/сутки						Вагон/сутки	Вагон/сутки	Вагон/год
1	8	1.5	12	1.5	1.1	1.65	14.5	10.35	3066.6
2	8	1.5	12	1	1.3	1.3	15	10.7	3418.6
3	8	1.5	12	1.1	1.1	1.21	14.9	10.79	3383.0
4	6	1.2	7.2	2.5	1.3	3.25	15.5	13.55	4455.3
5	8	1.2	9.6	1.5	1.1	1.65	14.5	12.75	4113.6
6	6	1.2	7.2	1.5	1.2	1.8	16.5	15	4949.6
7	8	1.7	13.6	1	1.1	1.1	15	9.3	2390.5
8	6	1.7	10.2	1.5	1.1	1.65	16.5	12.15	3436.1
9	8	1.3	10.4	1.5	1.1	1.65	14.5	11.95	36.92.6
10	6	1.2	7.2	1.5	1.1	1.65	16.5	15.15	4806.4

Этап 4. Построение нормативных финансовые затраты по каждому типу вагона, нормативный коэффициент возмещения затрат в размере 12%

Пошлины по амортизации и процентам				
Тип	Возмещение	Коммерческий срок	Амортизация +	Амортизация на вагон/час
	Стоимость	Годы	финансовые затраты	
1	50000	20	8361	2.7264
2	35000	20	5852	1.7119
3	35000	20	5852	1.7299
4	50000	20	8361	1.8765
5	35000	20	5852	1.4227
6	60000	20	10033	2.0272
7	60000	20	10033	4.1970
8	80000	20	13377	3.7829
9	35000	20	5852	1.5849
10	50000	20	8361	1.7395

Нормативные затраты на обслуживание применительно для каждого типа вагона

Этап 5. Построение графика обслуживания по каждому типу вагона с поправкой на нормативную выработку, приведенную в Этапе 1.

Обслуживание вагона										
Тип вагона		1	Крытый							
	Тип	Стандартное расстояние	Коэффициент поправки	Принятое расстояние	Стандартное количество услуг в год	Принятое количество услуг в год	Стандартное время нахождения в парке/услуги	Коэффициент поправки	Принятое время нахождения в депо, ремонтном цехе в год	Принятое время нахождения в депо в год
	Код	Интервал		Интервал						
		км, услуги		км/услуги						
	A	10000	1.5	15000	3.99	2.66	0.3	1.20	0.36	1.20
	B	50000	1.6	80000	0.80	0.50	1	1.20	1.20	0.80
	B	500000	1.3	650000	0.08	0.06	10	1.40	14.00	0.80
	U1	500000	0.8	400000	0.08	0.10	10	1.30	13.00	0.80
	U2	2500000	0.4	1000000	0.02	0.04	20	1.30	26.00	0.32
								ИТОГО	3.59	3.71

A, B, B - плановый

U - вне плановый

Этап 6. Построение графика вводимых трудовых затрат по каждому типу обслуживания или ремонта

Тип вагона	Ввод стандартных человеко/дней					
Сервис	A	Б	B	U1	U2	С поправкой на производительность
1 MD=6/3 часа						
1	0.01	0.05	0.5	0.5	1	1
9	0.04	0.05	1	1	2	1
10	0.15	1	20	10	20	1
11	0.04	0.1	1	1	1	1
33	0.3	1	20	20	30	1
34	0.1	0.3	2	2	2	1

Трудовые затраты приведены по каждой категории производственного персонала (40 категорий согласно "RAILCOST" применительно к каждому виду деятельности.

Персонал: 1 - Административный; 9 - Контролер; 10 - Механик-электрик парка; 11 - Материально ответственный за хранение; 33 - Metallург, маляр, монтажник; 34 - Рабочий, очиститель.

Этап 7. С поправкой на производительность

	Услуги	А	Б	В	U	U2		
Сфера деятельности		Принятые человеко/дни					Час	День
1		0.01	0.05	0.5	0.5	1	10	62
9		0.04	0.05	1	1	2	12	74
10		0.15	1	20	10	20	10	63
11		0.04	0.1	1	1	2	8	49
33		0.3	1	20	20	30	8	49
34		0.1	0.3	2	2	4	7	43
Общие трудовые затраты		34.48	138	2487	1861	3232		

Этап 8. Построение нормативного ввода материала

Материалы			Затраты, EURO		
	A	Б	В	U1	U2
Стандартный ввод	10	100	3000	1000	1000
Коэффициент поправки	1	0.6	0.6	1	0.6
Принятый ввод	10	60	1800	1000	6000
Коэффициент накладных					
Закупки	1	3	90	50	300
Хранение	1	3	90	50	300
Инвентаризация	1	3	90	50	300
Ущерб	1	3	90	50	300
Поправка на затраты	12	72	2160	1200	7200

Этап 9. Нормативное выделение средств на использование оборудования

Цеховое оборудование						
(Эквивалентные трудовые затраты)						
Коэффициент		A	B	B	U1	U2
Эквивалентный труд и материалы		46	210	4647	3061	10432
Ручные инструменты						
	Стандартное обеспечение	2	10	232	153	522
	Коэффициент поправок	1	1	1	1	1
	Принятое обеспечение	2	10	232	153	522
Тяжелое оборудование						
Единица стоимости/услуг						
	Принятое обеспечение	0	1	14	13	25

Этап 10. Обобщение нормативного использования труда, материалов и оборудования на основе предыдущих этапов

Построение затрат на обслуживание на основе выработки в Этапе 1.

Обслуживание вагонного парка								
Тип вагона 1								
			Принятая стоимость/плановые услуги					
	Труд	Материалы	Оборудование	Накладные	Общие услуги	Всего за год	Вагон/км	
A	34	12	2	1	50	134	0.0034	
B	138	72	12	7	228	114	0.0028	
B	2487	2160	246	147	5040	309	0.0078	
U1	1861	1200	166	97	3324	332	0.0083	
U2	3232	7200	547	329	11308	451	0.0013	
						1339.49	0.0336	

10 этапов повторяются по каждому из 10 типов вагона, используемых в коридоре TRACECA. Результаты анализа приведены ниже.

Обзор вагонных затрат						
Код	TRACECA	Название	Использование		Обеспечение	Обслуживание
	Тип		Часы/км		Затраты	Затраты
	Пункт		Год	Год	Час	км
1	1	Крытый	3066.5784	39900	2.726	0.035
2	2	С платформами	3418.6003	33250	1.712	0.023
3	3а	Ось с открытым верхом	3383.0385	56525	1.730	0.030
4	3б	Тележка с открытым верхом	4455.3435	68400	1.877	0.036
5	4а	Ось бака	4113.6392	60800	1.423	0.032
6	4в	Тележка емкости	4949.1655	85500	2.027	0.050
7	5а	Изотермальная ось	2390.4648	12750	4.197	0.097
8	5б	Изотермальная тележка	3536.1458	26775	3.783	0.125
9	6а	Ось с плоским днищем	3692.55	39900	1.585	0.025
10	6б	Тележка с плоским днищем	4806.4461	60800	1.739	0.035

Источник: "RAILCOST"

Приложение Бб. Нормы, использованные при оценке базисной стоимости ТТТ вагонов, действующих в коридоре TRACECA.

Пункт	Тип вагона	Использование	Нормы	Финансовые нормы, EURO		
				Часы/год	км/год	Стоимость возмещения
1	2	3	4	5	6	7
1	Крытый	3067	39,900	50,000	2,73	3,53
2	С платформами	3419	33,250	35,000	1,71	2,31
3а	Вагон с открытым верхом	3383	56,525	35,000	1,73	2,97
3б		4461	68,400	50,000	1,87	3,61
4а	Баки	4949	60,800	35,000	1,42	3,22
4в				85,500	60,000	2,03
5а	Изотермальный	2930	12,750	60,000	4,20	9,69
5б		3536	26,775	80,000	3,78	12,25
6а	Вагон с плоским днищем	3693	39,900	33,000	1,58	2,52
6б		4086	60,800	50,000	1,74	3,52

Примечание и определения по терминам, представленным в колонках

- TRACECA, номер вагонного типа
- Общепринятое название типа вагона
- Количество часов в год, затрачиваемое на производительное использование в грузообороте либо для перевозки грузов либо порожнего возврата, за исключением времени на обслуживание, формирование состава или простоя.
- Количество км в год, затраченное на коммерческое использование, либо перевозку груза, либо порожний возврат, за исключением км на обслуживание, формирование состава, порожние операции к/из терминалов до/после коммерческого использования при нормальных условиях.
- Текущая стоимость возмещения затраченных средств по международным ценам. Чистые налоги.
- Ежегодные финансовые затраты, включая амортизацию (30 лет), погашение по ссудам (20 лет), компенсация по затраченным средствам (12%), разделенное на число производительных часов в колонке 3.
- Ежегодные затраты на планируемое и не планируемое обслуживание на основе учета технических норм, включая ввод квалифицированной рабочей силы, качественного материала и соответствующего оборудования.

Приложение Б 7. Пошлины за пользование инфраструктурой.

Тарифная политика.

Правительства заинтересованных стран проявляют растущий интерес к установлению размеров затрат на использование инфраструктуры железных дорог. Этот интерес частично обусловлен «модой» на реструктуризацию железных дорог, стремлением добиться баланса в обеспечении эффективного функционирования автомобильных и железных дорог.

Нормативная базисная стоимость при установлении указанных пошлин.

Существуют различные методы определения уровня этих пошлин. В любом случае требуется нормативный подход к проблеме. Ниже бокс, в котором подытожены результаты анализа калькуляций расценок за пользование инфраструктурой.

а) Обеспечение и обслуживание – нормы затрат
 Основаны на анализе материальных результатов протяженностью 10 000 км.
 Стандарты услуг по обеспечению следующие: проектная скорость – 80 км/ч; средняя скорость – 40 км/ч; время ожидания на однопутной (обгонный путь) – 1 час на 100 км; осн. 22,5 тонн. 65 км/ч; СТС, радиосвязь и т.д. Расходы на обслуживание в размере 5% издержек замещения.

б) Финансовые нормы
 Средняя величина издержки замещения на колес, сигнализации и коммуникациях по магистральному маршруту составляет € 350 000 за км. Указанная величина возрастает с повышением стандартов скорости, сокращения времени ожидания и т.д. составляя, например, € 500 000 за км. В то же время эта величина снижается с ухудшением качества колес, необходимости изменения режима скорости и т.д.)
 Амортизация составляет 40 лет. Вмененные издержки капитала составляет 12%, положение по судам – 20 лет.
 В пересчете на год затраты на обеспечение/км составляют $(87,5 + 77,21) \cdot 10 000 = € 26 647$.
 Расходы на обслуживание – 5% издержек замещения = € 17 500.
 Полная стоимость затрат на обеспечение и обслуживание = € 44 147/км/год (1) или € 440 млн на 10 000 км.

в) Нормы выработки
 Фрахт/тонна/км на маршрутах TRACECA = 120 500 млн. нетто/тонна/км минус весь фрахт.
 Средняя нетто/тонна на состав = 3 500.
 Фрахт/состав/км/год = 3442 (плотность маршрута фрахт/состав) (3).
 Средний фрахт/состав/сутки/км = 9,43.
 Пассажир/км = 8 000 млн. (необходимо различать между магистральной и местной услугами, поскольку местные услуги)
 Средняя загрузка на состав = 700.
 Пассажирский состав/км/год = 1 143 (плотность маршрута пассажирского состава/год) (2).
 Средний пассажирский состав/сутки/км = 3,13.
 Средние суточные поезда/сутки/км = 12,58 (это эквивалентно 11 проезду каждые 2 часа).

г) Производные нормативные удельные затраты/возможные сборы за получение доступа (замещение и обслуживание).
 Вариант 1, пассажирские и фрахтовые равноценные пошлины = $1/(2+3) = € 9,5$ на состав/км.
 Эквивалент 1,3 на пассажир/км, 0,27 фрахт/тонна/км (15,8 на вагон/км).
 Вариант 2, пассажирский состав, освобожденный от пошлин = $1/3 = € 12,8$ на состав/км.
 Эквивалент 0,36 на фрахт/тонна/км (21,3 на вагон/км).
 Если применяется вариант 2, можно осуществить эффективные субсидии по фрахту пассажирских услуг.

д) Производные нормативные удельные затраты/возможные сборы за получение доступа (только обслуживание)
 Вариант 1, пассажирские и фрахтовые равноценные пошлины = $1/(2+3) = € 1,76$ на состав/км.
 Вариант 2, Пассажирский состав, освобожденный от пошлин = $1/3 = € 5,00$ на состав/км.

Распределение указанных пошлин по состав/км или брутто/тонна/км

Важно отметить, что удельные затраты по инфраструктуре сильно различаются, что, в первую очередь, связано с износом железнодорожных путей (рельсов). Обычный срок эксплуатации рельсов составляет 40 лет при погрузке платформ 4x10**9 осей на 65 кг/м. Однако, *существенных различий по брутто/тонна/км в эксплуатации рельсов нет, различия заключаются в климатических условиях и сроках эксплуатации.* Различия по сигнализации и энергопитанию с точки зрения брутто/тонна/км отсутствуют. В целом, примерно 5% затрат зависит от брутто/тонна/км. С другой стороны, производительность инфраструктуры и стенность обеспечения определяются скоростью и сигнализацией независимо от размеров состава.

Если доля пассажирского состава (км/общий километраж) составляет 25%, применительно к брутто/тонна/км цифра равна 5%. Следовательно, при использовании бтк, соответствующие показатели пассажирского состава составляют Е 2,0 на км, и Е 10,0 на фрахт. При использовании единицы состав/км, показатель составляет Е 9 на км.

Если уровень взаимных сборов приближается к объёму вырабатываемых издержек, на передний план выходит такой параметр, как состав/км. Однако, в этом случае доля пассажирских услуг окажется в 5 раз выше аналогичных показателей по бтк. Цифра достаточно точна, хотя вряд ли приемлема с точки зрения проводимой политической линии.

Для последовательного продвижения вперёд необходимо уяснить, влияют ли пассажирские или фрахтовые услуги на характер инфраструктуры. Влияние прослеживается в сфере пригородных и высокоскоростных межгородских пассажирских услуг, однако, если речь идёт о материальных путях и обычных железнодорожных ветках, здесь, несомненно, влияние фрахтовых услуг.

Пассажирские субсидии.

Проблема пассажирских и иных субсидий носит политический характер. Введение дополнительных пошлин на фрахтовых транспорт TRACECA не отвечает интересам экономического развития духу основного многостороннего соглашения.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТРАНЗИТНАЯ ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА TRACECA – ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Приложение В1 Извлечение из Батумского Протокола ОЕЖД, июнь 2002

Извлечение прилагается к следующим предложениям:

- А) Указать намерение КТЗ относительно развития мультимодальных услуг.
- Б) Стремление дисконтировать тарифы МТТ
- В) Предлагаемые сервисные стандарты

На территории Казахстана коридор TRACECA – пересекает регион Актау – Бейнеу, дружба – Актау, Дружба – Ченгельди. В целях увеличения потока фрахтового груза в 2002 году были установлены следующие понижающие коэффициенты для осуществления грузоперевозок крупно гобаритными контейнерами. Ниже приводятся указанные коэффициенты.

- Порт Актау - станция Дружба – 0,5
- Порт Актау - станция Бейнеу – 0,7
- Порт Актау - станция Ченгельди– 0,7

Объем экспортного грузопотока через порт Актау в январе – мае 2002 года составил 1.260.000 тонн, включая 930.000 тонн сырой нефти, 180.000 тонн пшеницы и 130.000 тонн металлопроката.

Разрешение на проезд железнодорожного состава с контейнером по маршруту Дружба – Актау – Баку – Потти предназначено для привлечения дополнительного грузопотока, следующего по маршрутам TRACECA.

В начале июня 2002 года в порту Актау состоялась встреча представителей «Казахстанской Железной Дороги», порта Актау, администрации Урумчи Китайской Железной Дороги и компании «Коско» (одной из крупнейших судоходных компаний Китая).

В ходе встречи было принято решение о совместных действиях по увеличению объема грузопотока по Казахстанскому маршруту коридора TRACECA. Стороны договорились о разрешении на проезд железнодорожного состава с контейнером в Урумчи – порт Актау.

Время проезда состава с контейнером от станции Дружба до станции Мангышлак составляет:

По прямому направлению (Дружба – Мангышлак) – 110 часов 30 минут – 4.6 дня.

По прямому направлению (Мангышлак - Дружба) – 114 часов 20 минут – 4.8 дня.

Скорость движения состава по указанным маршрутам составляет:

По прямому направлению (Дружба – Мангышлак)- 871.73 км/день

По прямому направлению (Мангышлак - Дружба) – 861.78 км/день

Между железнодорожными управлениями Грузии и Азербайджана была достигнута договоренность (согласно инициативе Казахской стороны) о мерах по привлечению дополнительного объема транзитного грузопотока на маршруты TRACECA.

Приложение В 3 – Сводная таблица железнодорожных услуг/затрат

Услуги				Компоненты ТТТ				Тарифы			
Тип	От	До	Расстояние	Часть1	Часть2	Часть3	Часть4	Полные		Дисконт	
				Передвижение	Терминал	Пошлины за использование инфраструктуры	Сборы	Услуги	Расценки	Услуги	Расценки
			км	На вагон/км	На вагон	вагон	вагон	На TEU	На TEU/км	На TEU	На TEU/км
Контейнер	Поти	Душанбе	2856	6,77	42,29	411,2	20	1200	0,42	700	0,25
Контейнер	Ягодин	Баку	1805	6,90	48,8	277,6	20	796,2	0,44	454,9	0,25
Контейнер	Унгени	Дружба	5403	6,65	55,33	280,8	20	2225	0,41	1306	.025
								На вагон	На вагон/км	На вагон	На вагон/км
Нефтяной танкер	Унгени	Дружба	5403	9,39	33,2	780,8	20	5907	1,09	3159	0,58
Нефтяной танкер	Баку	Батуми	890	10,04	13,05	124,1	20	1082,5	1,21	575,6	.065
Общий фрахт	Поти	Ош	3176	5,74	273,4	467,5	20	2568	.080	1011	.032
Платформа	Поти	Серак	1860	6,45	273,4	274	20	1768	0,95	770	0,41
С открытым верхом	Дружба	Термез	2014	7,58	6,7	331	20	1885	0,92	994,7	0,49

Приложение В4

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг.

Контейнеры на вагонах с плоским днищем

Фрахтовые услуги между	Поти	И	Душанбе		
Услуги по обработки контейнеров в вагонах с плоским дном					
			Краткосрочные	Вагон, принадлежащий клиенту	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,106	0,0117	0,0169
Единица стоимости на вагон/ км			0,4242	0,4671	0,6771
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			9,1567	42,2877	42,2877
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			1216,35	1371,77	1969,20
Стоимость услуг / тонна			30,41	34,29	49,23
Стоимость услуг на TEU			608,18	685,89	984,60
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			164,49	411,23	411,23
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			1400,84	1803,00	2400,42
Общая стоимость услуг / тонна			35,02	45,07	60,01
Общая стоимость услуг на TEU			700,42	901,50	1200,21

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 2856; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; 60X40 тонна вагоны; 2 TEU; 20% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
 Контейнеры на вагонах с плоским днищем

	Ягодин	И	Баку		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработки контейнеров в вагонах с плоским дном					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0106	0,0119	0,0173
Единица стоимости на вагон/ км			0,4245	0,4773	0,6903
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			12,6792	48,8118	48,8118
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			778,86	910,29	1294,76
Стоимость услуг / тонна			19,47	22,76	32,37
Стоимость услуг на TEU			389,43	455,14	647,38
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			111,03	277,56	277,56
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			909,89	1207,85	1592,32
Общая стоимость услуг / тонна			22,75	30,20	39,81
Общая стоимость услуг на TEU			454,94	603,93	796,16

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 1805; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; 60X40 тонна вагоны; 2 TEU; 20% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг Контейнеры на вагонах с плоским днищем

	Унген	И	Дружба		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработки контейнеров в вагонах с плоским дном					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0105	0,0114	0,0166
Единица стоимости на вагон/ км			0,4189	0,4565	0,6652
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			16,2017	56,3359	56,3359
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			2279,71	2521,56	3649,36
Стоимость услуг / тонна			56,99	63,04	91,23
Стоимость услуг на TEU			1139,86	1260,78	1824,68
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			312,31	780,78	780,78
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			2612,03	3322,34	4450,14
Общая стоимость услуг / тонна			65,30	83,06	111,25
Общая стоимость услуг на TEU			1306,01	1661,17	2225,07

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 5403; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; Общее транзитное время 150 часов; 60X40 тонна вагоны; 2 TEU; 20% порожнего пробега.

**Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Нефть в 8-осных вагонах**

	Унген	И	Дружба		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработке нефти в 8-осных танкерных вагонах					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0087	0,0127	0,0157
Единица стоимости на вагон/ км			0,5202	0,7611	0,9390
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			16,3509	33,2092	33,2092
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			2827,22	4145,16	5106,90
Стоимость услуг / тонна			47,12	69,09	85,11
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			312,31	780,78	780,78
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			3159,53	4945,94	5907,67
Общая стоимость услуг / тонна			52,66	82,43	98,46
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 5403; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; Общее транзитное время 150 часов; 60X60 тонна вагоны; 50% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Нефть в 8-осных вагонах

	Баку	И	Батуми		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработке нефти в 8-осных танкерных вагонах					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0093	0,0142	0,0173
Единица стоимости на вагон/ км			0,5606	0,8501	1,0396
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			7,0450	13,0481	13,0481
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			505,96	769,60	938,33
Стоимость услуг / тонна			8,43	12,83	15,64
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			49,65	124,13	124,13
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			575,62	913,73	1082,46
Общая стоимость услуг / тонна			9,59	15,23	18,04
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 8905; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; Общее транзитное время 29 часов; 60X60 тонна вагоны; 50% порожнего пробега.

**Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Общий фрахт**

Фрахтовые услуги между	Поти	И	Ош		
Общий фрахт					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0062	0,0114	0,0143
Единица стоимости на вагон/ км			0,2497	0,4556	0,5735
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			17,2582	273,4007	273,4007
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			804,44	1709,99	2081,72
Стоимость услуг / тонна			20,11	42,75	52,04
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			186,98	467,46	467,46
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			1011,42	2197,45	2569,18
Общая стоимость услуг / тонна			25,29	54,94	64,23
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 3176 км; средняя эксплуатационная скорость через Фаран-Туркменбаши = 40 км/ч.

Общее транзитное время 96,5 часов; 60X40 тонна вагоны;

20% порожнего пробега.

**Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Строительные материалы, перевозимые на платформенных вагонах**

	Поти	И	Серах		
Фрахтовые услуги между					
Строительные материалы в платформенных вагонах					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0084	0,0132	0,0161
Единица стоимости на вагон/ км			0,3353	0,5292	0,6455
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			17,2582	273,4007	273,4007
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			640,93	1257,68	1474,01
Стоимость услуг / тонна			16,02	31,44	36,85
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			109,61	274,04	274,04
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			770,54	1551,71	1768,04
Общая стоимость услуг / тонна			19,26	38,79	44,20
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 1885 км; средняя эксплуатационная скорость через Туркменбаши= 40 км/ч; Общее транзитное время 58 часов;

60X40 тонна вагоны; 25 % порожнего пробега.

**ПРОТОКОЛ
РЕЗУЛЬТАТОВ ВТОРОЙ ВСТРЕЧИ ПОЛНОМОЧНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
(ЭКСПЕРТОВ) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИЙ,
ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ ОТНОСИТЕЛЬНО ТАРИФНОЙ
ПОЛИТИКИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И МОРСКИМ ТРАНЗИТНЫМ
УСЛУГАМ В ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ TRACECA (РГТРТ 2)**

г.Баку 17 октября 2002

(А) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Новая железнодорожная тарифная структура транзитного грузооборота Трасеса должна основываться на единых нормативных затратах, т.е. затратах, отражающих приемлимые технические и финансовые стандарты. (определения указанным стандартам и затратам даны в рабочем документе, представленном на РГТРТ 2 “Железнодорожная транзитная тарифная политика Трасеса”). Участники встречи договорились об использовании стандартных затрат согласно Параграфу 2 Протокола РГТРТ 1.
- 2) Необходимо учитывать вносимые в согласованные стандарты изменения, например, увеличение тарифов по отдельным разделам, предельно допустимые отклонения, длину железнодорожного состава, стандарты обслуживания, иные аспекты проблемы вне рамок достигнутых договоренностей.
- 3) Тарифная структура должна строиться с учетом затрат на перемещение полного вагона (вес во внимание не принимается), т.е. варьируется в зависимости от типа вагона или контейнера. Также необходим учет затрат на обслуживание вагонов, возвращающихся порожними или частично порожними. Новая тарифная структура не применяется в отношении не полностью загруженных вагонов.
- 4) Новая тарифная структура состоит из четырех компонентов:
 - (а) тарифы за перемещение (единая расценка за км пробега);
 - (б) терминальные тарифы (по двум компонентам – за вагон и вагон/км, а также за сбор/выдачу)
 - (в) пошлины с пользователя за товар/км (выход на колею, сигнализация, коммуникации, подача энергии)
 - (г) сборы и комиссионные за обработку и распределение
- 5) Тарифная структура должна строиться на долгосрочных переменных затратах – определение этих затрат дается в упомянутом рабочем документе, кроме того, необходимые разъяснения были представлены в ходе встречи.
- 6) Учет должен строиться таким образом, чтобы обеспечить оборот по активам в размере 12%. При учете прибылей иные аспекты проблемы во внимание не принимаются.
- 7) Если говорить о краткосрочной перспективе увеличения транзитного грузопотока Трасеса, скидки должны устанавливаться на основе новой тарифной сетки, отражающей нормативные краткосрочные переменные затраты – определение указанных затрат дается в рабочем документе. Размеры дисконтированных тарифов

- должны составлять 50% полнотарифной сетки. В тех случаях, когда речь идет о возврате вагонов порожняком, допускается скидка в размере 75%.
- 8) Поскольку объемы транзитного грузопотока приближаются к своей номинальной мощности, т.е. в тех случаях, когда рассматривается возможность новых инвестиций, расценки необходимо постепенно повышать до планового объема.
 - 9) Транзитные тарифы Трасеса нельзя использовать для субсидирования иных железнодорожных операций, таких как внутренние или пассажирские перевозки.
 - 10) Тарифная структура должна базироваться на операциях с Еуро.
 - 11) Участники встречи должны представить данные о непогашенных задолженностях по расходам, тарифам, доходам и грузообороту по запросу Контрактора.
 - 12) Участники встречи должны внимательно проанализировать последствия влияния тарифных изменений на объем транзитного грузопотока.

(Б) ПОРТОВЫЕ СБОРЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) С учетом резервной вместимости портов Трасеса, тарифы на транзитный грузопоток по маршрутам Трасеса дисконтируются на основе краткосрочных переменных затрат плюс приемлемые прибыли (определение краткосрочных переменных затрат дается в рабочем документе, представленном на РГТРТ 2 и озаглавленном «Анализ деятельности портов и отгрузочных работ с учетом издержек: предварительный анализ и рекомендации». Соответствующие разъяснения были даны в ходе встречи).
- 2) Если говорить конкретно, в тех портах Трасеса, транзитный грузопоток которых составляет менее 20% общего грузопотока порта (т.е. во всех портах, за исключением Баку):
 - (а) Скидка в размере 50% устанавливается на пошлины за обработку грузов, а также пошлины с транзитного грузооборота Трасеса.
 - (б) Портовые пошлины на суда пользуются дисконтом, исчисляемым из соотношения 50% транзитного груза к общему грузопотоку Трасеса.
- 3) Указанные скидки применяются исключительно к сухому грузу, о нефти в данном случае речь не идет.
- 4) Баку следует освободить от обязательств по дисконтированию тарифов (по причинам, указанным в вышеупомянутом рабочем документе).
- 5) Тарифы на не-транзитные грузы не устанавливаются.
- 6) Скидка на транзитные грузоперевозки должна применяться до тех пор, пока не увеличились объемы этих перевозок и не назрела необходимость осуществления дополнительных вложений в развитие порта. В плане сказанного, тарифы следует постепенно повышать до полного объема с учетом долгосрочных переменных затрат (соответствующее толкование представлено в рабочем документе и разъяснено на встрече).

- 7) Участники встречи обязались предоставить соответствующие данные о непогашенных долгах по расходам, тарифам, доходам и грузообороту по запросу Контрактора.
- 8) Участники обязуются тщательно проконтролировать влияние тарифных изменений на объем транзитного грузооборота.

(В) ТАРИФЫ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Операторы паромных перевозок должны представить льготные скидки по осуществлению транзитных перевозок сухого груза Трасеса (в особенности, если речь идет о «новом» транзитном сухом грузе), пользуясь для этой цели преимуществами (а) резервной вместимости паромов и (б) низкой краткосрочной стоимостью перевозок дополнительного груза.
- 2) Тарифы на нефть в расчет не принимаются.
- 3) Участники встречи обязуются предоставить соответствующие данные о непогашенных задолженностях по расходам, тарифам, доходам и грузообороту по запросу Контрактора.
- 4) Участники встречи обязуются тщательно проконтролировать влияние изменений в тарифах на объем транзитного грузооборота.

(Г) СВОБОДНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Дисконтированные транзитные тарифы за использование железной дороги, фрахта и портов должны устанавливаться в сочетании со свободными тарифами. Контрактор обязуется разработать перечень этих тарифов, распространить его среди участников, а затем провести обсуждение на очередном РГТРТ 3.

(Д) ОЧЕРЕДНАЯ ВСТРЕЧА

Очередная встреча состоится 13 февраля 2003 года.

Подписи участников:

Определения:

Переменные затраты – рост изменений в стоимости с расстоянием и временем, затраченного на перевозку фрахта.

Краткосрочные переменные затраты – рост изменений стоимости с тонна/км, включая расходы на топливо, обслуживание локомотива и вагонов, баланс в обслуживание колеи, возможном ущербе или аварии.

Долгосрочные переменные затраты – приведенные выше пояснения + затраты на обеспечение/возмещение расходов, включая погашения по ссудам и процентам, а также амортизацию.

Нормативные затраты – расходы на обеспечение эффективных, устойчивых услуг; не обязательно совпадают с фактическими затратами.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Протокол РГТРТ 2 и список делегатов

ПРОТОКОЛ

по результатам второй встречи полномочных представителей (экспертов) железнодорожных, морских администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в транспортном коридоре TRACECA (РГТРТ 2)

г. Баку 17 Октября 2002

(А) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Новая железнодорожная тарифная структура транзитных перевозок TRACECA должна основываться на нормативных затратах, отражающих приемлемые технические и финансовые показатели, применяемые для всех стран TRACECA.
- 2) Тарифная структура должна строиться на долгосрочных переменных затратах.
- 3) Тарифная структура будет строиться таким образом, чтобы обеспечить норму прибыли на задействованные основные производственные средства не менее 12%.
- 4) К 30 декабря 2002 г. Консультанты разработают поправочные коэффициенты отклонения от согласованных показателей, учитывающих рельеф местности, длину состава, качество услуг и другие технические и финансовые показатели, превышающие установленный уровень.
- 5) Тарифная структура будет основана на затратах по перемещению груженого вагона (вес во внимание не принимается), т.е. меняется в зависимости от типа и грузоподъемности вагона. В тарифной структуре будут учтены затраты по возврату порожних вагонов. В новой тарифной структуре минимальной единицей измерения будет являться вагон.
- 6) Новая тарифная структура состоит из четырех компонентов:
 - (а) тарифы за перемещение (единая ставка за км пробега каждого типа вагона);
 - (б) терминальные тарифы (по двум суб-компонентам – за вагон и вагон/км, а также за подачу/уборку вагонов);
 - (в) плата за пользование инфраструктурой в поезд/км (доступ к магистральным путям, сигнализация, связь, электроснабжение);
 - (г) сборы и комиссионные.

- 7) В краткосрочной перспективе увеличения транзитного грузопотока TRACECA, скидки должны устанавливаться от новой тарифной шкалы. Определение указанных затрат будет дано в рабочем документе. Размеры скидок на тарифы будут определены после разработки тарифных ставок.
- 8) Валютой тарифа будет являться Еуро.
- 9) К 15 декабря 2002 г. администрациям железных дорог необходимо представить свои предложения в письменной форме по уровню затрат на вагон, плате за пользование инфраструктурой, терминальным тарифам и комиссионным. В случае не предоставления замечаний Секретариат TRACECA примет существующие предложения без изменений.
- 10) До 30 ноября 2002 г. администрациям железных дорог необходимо представить комментарии Секретариату TRACECA, которые будут учтены при оценке национальных факторов поправок, в дальнейшем применяемых в качестве коэффициентов ТТТ (Приложение 1 к данному Протоколу).
- 11) Администрациям железных дорог к 1 февраля 2003 г. представить в Секретариат TRACECA сравнительный анализ за 2001 - 2002 годы транзитных перевозок по коридору TRACECA с разбивкой по видам груза.

(Б) ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) С учетом излишней пропускной способности портов TRACECA к тарифам на транзитный грузопоток по маршрутам TRACECA применяются скидки на основе краткосрочных переменных затрат плюс приемлемые прибыли (определение краткосрочных переменных затрат дается в рабочем документе, представленном на РГТРТ 2 и озаглавленном «Анализ деятельности портов и судоходных компаний с учетом издержек: предварительный анализ и рекомендации». Соответствующие разъяснения были даны в ходе встречи).
- 2) В частности, в тех портах TRACECA, транзитный грузопоток которых составляет менее 20% общего грузопотока порта (т.е. во всех портах, за исключением порта Баку):
 - (а) Предоставляются скидка в размере до 50% к базовым тарифам на ставки переработки транзитных грузов TRACECA.
 - (б) Предоставляется скидка до 50% на портовые сборы (корабельный, канальный, причальный и для газани) для перевозок TRACECA.
 - (в) Указанные в пункте 2 (а,б) скидки являются временными и необходимыми для выработки Контрактором и делегатами заключительных скидок на тарифы для их последующего согласования на следующем заседании РГ в феврале 2003 г. Данные скидки применяются исключительно ко вновь привлекаемым сухим грузам по коридору TRACECA, за

исключением нефти и нефтепродуктов, а также грузов, по которым уже заключены соответствующие контракты.

- 3) Участники встречи обязались предоставить соответствующую недостающую информацию о затратах, доходах, тарифах и грузооборотах по каждому отдельному виду услуг согласно просьбе Консультанта до конца октября 2002 г..
- 4) Участники обязуются тщательно проконтролировать влияние тарифных изменений на объем транзитного грузооборота.
- 5) Учитывая, что в некоторых портах ставки на переработку грузов устанавливаются частными стивидорными компаниями было выражено общее желание попросить соответствующие Правительства Сторон повлиять на снижение этих ставок частными стивидорными компаниями, но одновременно понимается, что Правительство не может осуществлять контроль над этими ставками.

(В) ТАРИФЫ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) АГКМП должно создать специальные льготные тарифы по осуществлению транзитных перевозок на паромов для вновь привлекаемых сухих грузов TRACECA, используя для этой цели наличие: (а) излишней грузоподъемности паромов и (б) низкой краткосрочной стоимости перевозок дополнительных грузов.
- 2) Участники встречи обязались предоставить соответствующую недостающую информацию о затратах, доходах, тарифах и грузооборотах по каждому отдельному виду услуг согласно по просьбе Консультанта до конца октября 2002 г.
- 3) Участники встречи обязуются тщательно проконтролировать влияние изменений в тарифах на объем транзитного грузооборота.
- 4) Судоводная компания «Укрферри» предоставила информацию о существующей спецставке на перевозки грузов TRACECA.

(Г) ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ (СКВОЗНЫЕ) ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

Транзитные тарифы железных дорог, морского фрахта и портов будут объединены в интермодальные (сквозные) тарифам. Консультант обязуется разработать проект структуры этих тарифов и распространить его среди делегатов для обсуждения на очередном РГТРТ 3.

(Д) КОНТРОЛЬ ПО ВНЕДРЕНИЮ РЕШЕНИЙ

По завершению РГТРТ 2, руководство Постоянного Секретариата МПК проведет аудит во всех странах TRACESA в целях оценки предпринятых действий по реализации тарифных соглашений, достигнутых в данном протоколе.

(Е) ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА МПК TRACESA

Делегаты принимают во внимание, что при необходимости соответствующие правительственные органы Сторон подтвердят применение условий данного Протокола. Для чего Постоянный Секретариат МПК TRACESA продолжит работу в этом направлении.

(Ж) УЧАСТИЕ ТУРЕЦКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Делегаты Турецкой Республики подтвердили свою заинтересованность в полномочном участии разработки новых транзитных расценок и тарифов, а также готовность предоставить требуемую информацию по черноморским портам Турции в сроки указанные в п БЗ.

(З) ОЧЕРЕДНАЯ ВСТРЕЧА

Очередная встреча состоится 18 - 20 февраля 2003 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

Транзитная тарифная политика TRACECA. (ТТТ)
Коэффициенты поправок по государственным железным дорогам

1. С учетом того, что ТТТ применяется по установленным маршрутам TRACECA, существует необходимость разработки специальных национальных коэффициентов, применимых исключительно к ТТТ.
2. Применение коэффициентов позволяет выявить фактические эксплуатационные условия на железнодорожных маршрутах TRACECA.
3. Руководство железных дорог, стремящихся участвовать в ТТТ, обязаны представить сведения, необходимые для оценки коэффициентов ТТТ с учетом тарифов ТТТ по каждому национальному сектору TRACECA.

4. Коэффициент ТТТ (С) можно получить с помощью следующей формулы:

$$C = \sum f_n \times d / D$$

где f_n является коэффициентом поправки

d – секционное расстояние, к которому он применяется

D – общая протяженность TRACECA по стране

5. Национальный коэффициент ТТТ можно получить на основе 4 коэффициентов f : Длина состава, скорость на маршруте, градиент, выравнивание.
6. Анализ, осуществленный консультантами TRACECA по проекту Унификации Транзитных Сборов и Тарифов, позволил произвести калибровку каждого коэффициента согласно данным, приводимым в нижеследующей Таблице:

1. Длина состава	коэффициент	2 Техническая скорость	коэффициент
1450м 70 вагонов	0.85	100 км/ч	1.45
1250м 60 вагонов	1.00	90 км/ч	1.30
1050м 50 вагонов	1.15	80 км/ч	1.15
850 м 40 вагонов	1.36	70 км/ч	1.00
650 м 30 вагонов	1.73	60 км/ч	0.85
		50 км/ч	0.70
		40 км/ч	0.60
3. Градиент	коэффициент	4. Выравнивание	коэффициент
10/1000	1.000	1000 м	1.000
20/1000	1.015	900 м	1.006
30/1000	1.030	800 м	1.012
40/1000	1.045	700 м	1.018
50/1000	1.060	600 м	1.024
		500 м	1.030

Примечание к Таблице:

1. Количество вагонов исходит из средней длины вагона в 20 метров.

2. Указанная техническая скорость должна соответствовать оперативному плану либо графику, включая официальные ограничения 3.10/1000 = 10м повышения на каждые 1000м;

Национальные коэффициенты ТТТ Необходимая информация

Национальные железные дороги обязаны принять к сведению информацию, приведенную в нижеследующей Таблице:

Секция TRACECA			Длина состава	Техн. скорость	Градиент	Выравнивание
Стартовый км.	Завершающий км.	длина	м	Км/ч	0/00	Радиус М
1	2	3	4	5	6	7

Примечания:

- 1 Стартовый км. по секции (применяется национальная классификация протяженности маршрута) .
- 2 Завершающий км. по секции.
- 3 Протяженность секции. Коэффициент поправки ТТТ применяется только к тем секциям, которые превышают расстояние в 20 км.
- 4 Ограничение на длину состава
- 5 Техническая скорость по секции
- 6 Преобладающий градиент по секции
- 7 Минимальный радиус по секции

Как ожидается, изменения, вносимые в национальные коэффициенты для последующего применения в ТТТ, будут производиться ежегодно. Настоящую информацию необходимо зарегистрировать в Секретариате TRACECA не позднее 30 –го ноября 2002 года для применения в деятельности ТТТ.

Настоящий документ подлежит возврату в Секретариат TRACECA

Название железной дороги.....

Контактное лицо.....

Подпись Дата (Печать)

ПРОТОКОЛ

По результатам второй встречи полномочных представителей (экспертов) железнодорожной, морской администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в транспортном коридоре TRACECA (РГТРТ 2)

г. Баку 17 Октября 2002

Подписи участников:

Имя делегата	Должность	Подпись
Рагимов А. М.	Азербайджан: Зам. начальника службы эксплуатации флота Азербайджанского Государственного Каспийского Пароходства	
Касимова Р. А.	Азербайджан: Зам. начальника финансовой службы планово-организационного аналитического отдела Бакинского международного торгового порта	
Гусейнов И. Н.	Азербайджан: Зам. начальника службы «Тарифы и транспортный сервис»	
Попов П.	Болгария: Руководитель сектора ОАО Болгарских железных дорог	
Станков А.	Болгария: Директор по эксплуатации порта Варна	
Цхелашвили Т.	Грузия: Начальник экономической службы Грузинской железной дороги	
Накашидзе Р.	Грузия: Финансовый и коммерческий директор порта Батуми	
Арчая Г.	Грузия: Начальник экономической службы порта Поты	
Курдгелиа Г.	Грузия: Директор пристани №6, порт Поты	
Алтаев Н. И.	Казахстан: Начальник Управления внешних связей ЗАО «Национальная компания «Казахстан темир жолы»	
Медешан И. Ф.	Румыния: Начальник отдела по тарифам, анализу и стоимостей национальная компания по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа	
Флореа В.	Румыния: Экономист CFR Marfa	
Маринеску М.	Румыния: Начальник департамента железной дороги порта Констанца	
Дука Л.	Румыния: Инженер – Департамента по инвестициям порта Констанца	
Асоев А.	Таджикистан: Начальник технической группы по железной дороге финансово-экономического службы	

Кутук Е.	Турция: Начальник секции операционного отдела государственной железнодорожной администрации	
Гювен Г.	Турция: Начальник секции портового департамента государственной железнодорожной администрации	
Таратайко Т. П.	Украина: Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Укрзалізничці	
Черниевский В. В.	Украина: Коммерческий директор СК «Укрферри»	
Ривина Т. В.	Украина: Начальник отдела цен и тарифов Ильичевского морского порта	
Бартошик Н. В.	Украина: Ведущий экономист отдела развития и инвестиций Ильичевского морского порта	
Сафаева Н. Х.	Узбекистан: Начальник отдела тарифной политики Управления экономического анализа и прогнозирования	

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

**Структура текущих тарифов для транзитного
грузооборота TRACECA**

Рабочий документ:

Семинар по портам и судоходным компаниям

ТАРИФЫ ПО ПОРТАМ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ С УЧЕТОМ ИЗДЕРЖЕК ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ

ВВЕДЕНИЕ

Представленные в Рабочем документе разработки основываются на анализе соответствующих данных по эксплуатации портов и работе судоходных компаний, входящих в систему TRACECA. Разумеется, документ не претендует на всеобъемлющий охват всех проблем, по крайней мере, многие аспекты затрагиваемых вопросов остаются неосвещенными. Вместе с тем, представленные в документе данные дают возможность сделать предварительный вывод об уровне эксплуатационных тарифов и тем самым ускорить реализацию транзитного проекта TRACECA. Следует отметить, что содержание документа построено главным образом на анализе данных по каспийскому региону, хотя не были обойдены стороной и соответствующие сведения по черноморскому региону. Хочется надеяться, что в ближайшем будущем заинтересованные организации и судоходные компании, задействованные в черноморских портах, представят более подробные сведения по интересующим стороны вопросам.

ТАРИФЫ ПО ПОРТАМ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ С УЧЕТОМ ИЗДЕЖЕК ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

A. ПОРТЫ

1. ЦЕЛИ

2. ТАРИФЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACECA

Существующие тарифы

Текущие подходы к установлению тарифов

Структура текущих тарифов

Сопоставление тарифов TRACECA и международных тарифов

Заключение

3. ТАРИФЫ УСТАНОВЛЕННОГО ОБРАЗЦА, ПРИМЕРЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACECA

Роль государственного и частного секторов

Регулирование тарифов

Скидки

4. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ

Общий объем перевозок

Транзитные перевозки

Маршруты, не входящие в систему TRACECA

Потенциальный объем транзитных перевозок

5. ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

Доходы с портовых услуг

Расходы

Общие расходы

Разбивка по пунктам (заработная плата, амортизация, погашение ссуд, прибыль)

Сопоставление доходов и затрат по основным видам услуг

Рентабельность

Переменные издержки по основным видам услуг

6. ЛЬГОТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ОСНОВЕ МИРОВЫХ СТАНДАРТОВ

7. ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ МОЩНОСТИ ПОРТОВ

8. ТАРИФНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, УСТРАНЕНИЕ БАРЬЕРОВ НА ПУТИ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕШЕНИЮ ТАРИФНЫХ ПРОБЛЕМ В ПОРТОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ

10. СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ

11. ИТОГИ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ I. ПОДРОБНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ТАРИФОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В ПОРТАХ TRACECA

ПРИЛОЖЕНИЕ II. ПЕРЕВОЗКИ В ЧЕРНОМОРСКИХ ПОРТАХ

ПРИЛОЖЕНИЕ III. НЕОБХОДИМОСТЬ СНИЖЕНИЯ ЦЕН

1. ЦЕЛИ

Основным содержанием раздела Операции в портах и судоходных компаниях, составляющего часть Технического Задания, являются *"предложения по тарифным изменениям в целях приведения их в соответствие с реалистическими нормами, отражающими фактические затраты"* (Техническое Задание, стр.12)... в целях *"превращения маршрутов TRACECA, начиная с границ Китая и кончая границами западно-европейских стран, в коммерчески-конкурентноспособные и привлекательные проекты"* (стр.8).

Среди основных целей можно выделить:

- Предложения по изменению тарифов, сближению их с реальными требованиями дня;
 - Рекомендации по снижению затрат/тарифов, которые иногда оказываются слишком завышенными по сравнению с тарифами, принятыми в других странах. Этой цели предполагается достичь за счет снижения объема затрат, усиления их эффективности с помощью иных подходов.

2. ТАРИФЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACECA

2.1. Существующие тарифы

В Приложении 1. подробно указаны тарифы по трем основным Каспийским портам (все тарифные ставки предполагается вставить по завершении редактирования побочных пунктов).

2.2. Текущие подходы к установлению тарифов

В большинстве стран-членов TRACECA до сих пор применяются подходы, имевшие распространение в советское время. В этот период тарифы исчислялись на основе формул, предлагавшихся Министерством Морского Флота (Совморфлот).

Однако, на практике крайне редко предпринимались попытки исчислять тарифы на основе издержек, невзирая на уже имевшиеся разработки в сфере ценообразования в портах. Однако, даже эти разработки лишь в незначительной степени акцентировали внимание на учете такого важного фактора, как издержки.¹

С момента получения независимости бывшими советскими республиками большинство тарифных ставок устанавливается самой портовой администрацией, при этом следует отметить, что порты продолжают оставаться государственными. Большинство этих портов пользуется монопольными правами на установление тарифных ставок, по этой причине принимаемые ими соответствующие решения подлежат утверждению центральным правительством на основе рекомендаций с антимонопольными комиссиями (более подробные сведения содержатся в Главе 3).

¹ Например, подобного рода исследования проводились в Актау компанией «Скотт Уилсон» (бизнес-план по Актау, 1998); в городе Туркменбаши в соответствии с проектом Общее Решение (отчет об анализе тарифов, 1999); в Баку, усилиями организации "Институциональное Развитие и Финансовое Управление в Бакинском порту/ТЕБОДИН", Роттердам, бизнес-план, 2001; в Грузии - благодаря исследованиям канадского консультанта, сотрудничающего с Морским Транспортным Управлением Грузии (исследования продолжаются, 2002); в Констанце усилиями GTZ, Германия (исследования продолжаются, 2002).

На практике при установлении тарифных ставок исходят из их расценок, принятых в соседних странах. Подобный подход получил достаточно широкое распространение, невзирая на теоретическую необходимость соблюдения "стандартов". Риск применения подобного подхода заключается в том, что тарифы в этом случае обнаруживают скорее тенденцию к сохранению, чем снижению.

Другой фактор повышения тарифов обусловлен необходимостью погашения банковских ссуд, например, ссуд, предоставленных ЕБРР.

Необходимо иметь в виду, что в течение нескольких лет после распада СССР доходы каспийских портов не покрывали расходов, что было обусловлено низким объемом грузоперевозок, а не высокими тарифными ставками.

В последние годы несколько ослабло давление со стороны в плане увеличения тарифных расценок, что обусловлено ростом объема перевозок через практически все ведущие каспийские порты. Благодаря этому обстоятельству, деятельность всех трех ведущих каспийских портов приобрела рентабельный характер (см. Главу 5). Следует отметить, что за последнее время тарифы неуклонно возрастают. Среди основных причин можно выделить усиливающее давление со стороны ЕБРР. Так, рост тарифов в порту Туркменбаши обусловлен необходимостью погашения ссуд ЕБРР.

2.2. Структура текущих тарифов

Тарифы, применяемые в портах стран-членов TRACECA, включают в себя пункты, общепринятые во всем мире. Среди основных тарифов, применяемых на международном уровне, следует назвать пошлины за заход в порт, лоцманский сбор, пошлины за буксировку, место у причала, обработку груза и его хранение. Указанные тарифы распространены и в большинстве портов TRACECA (см. Приложение 1).

Единственное серьезное различие состоит в том, что в некоторых из этих стран продолжают пользоваться чаще кубическими единицами измерения судна (общая длина x ширина x осадка), чем GRT - стандартной международной единицей измерения. Использование кубических метров сохранилось еще с советских времен, хотя большинство стран уже приняло GRT.

2.4. Сопоставление тарифов TRACECA и международных тарифов

Сопоставление объемов международных тарифных ставок и ставок, принятых в TRACECA приведено в Таблице 2.1. Указанные тарифы применяются к судам, плавающим на Каспии. Как видно из Таблицы, существует 2 основных вида пошлин: а) взимаемые с судов и б) взимаемые за обработку груза. В каспийских и черноморских портах пошлины на обработку груза применяются чаще, как, впрочем, и во всем мире.

Из приведенного сопоставления видно, что тарифы, применяемых в портах стран-членов TRACECA, вполне соответствуют уровню международных тарифов. Исключением из этого правила являются **портовые пошлины**, взимаемые с судов в черноморских портах. Будучи весьма высокими, портовые пошлины играют гораздо меньшую роль в этих операциях, чем тарифы, взимаемые за обработку грузов.

Общий объем пошлин, взимаемых с судов, колеблется от \$0,4 до 3,0 за тонну обработанного груза (см. последнюю колонку в Таблице 2.1.). Анализ указанных сопоставлений затрагивает лишь официально применяемые тарифы. Ранее было показано, что скрытые платежи также применяются в целях ускорения операций в отдельных портах. Однако, это, в целом, приводило к росту общей стоимости портовых услуг.

Было проведено исследование, основанное на интервью с экспедиторами грузов, заинтересованными агентами и т.д., которые показали, что скрытые платежи несомненно производятся, особенно в тех случаях, когда необходимо убедить докеров ускорить работу по обработке грузов (исключение составляют санитарные пошлины на железнодорожные вагоны в грузинских портах). Необходимо отметить, что портовые тарифы за обработку нефти, основной груз, перевозимый по трассе TRACECA, достаточно низкие по международным стандартам. Так, они составляют \$0,36 за тонну в основном нефтяном порту Азербайджана - Дубенди (Баку)² и даже ниже - \$0,13 за тонну в порту Туркменбаши. Тарифные ставки соответствуют международным стандартам лишь в порту Актау, где они составляют \$1.5 за тонну.

Как сообщается, тарифы за обработку железнодорожных вагонов на пароме Баку-Туркменбаши-Актау составляют \$36 за 18 вагонных метров в Баку и \$60 за 18 вагонных метров в Туркменбаши (ВСЕОМ, август 2001). В данном случае трудно проводить какие-либо параллели с международными стандартами, поскольку в индустриально развитых странах объем паромных перевозок железнодорожного транспорта относительно низок, так как в них преобладают транспортно-дорожные перевозки, тогда как на паромах осуществляется перевозка лишь грузовиков и прицепов.

Исключения в этом вопросе составляют Клайпеда, Киль, некоторые шведские порты. Однако, учитывая то, что 18-метровый грузовик в состоянии перевозить 2 ДФЭ (даже 3, однако на практике это встречается редко), указанные тарифные ставки нельзя считать слишком завышенными, особенно если сравнить их с тарифами на спуск/подъем контейнеров, принятыми в мире.

Заключение

В целом, тарифные ставки в портах стран-членов TRACECA соответствуют международным стандартам. Исключение в этом вопросе составляют портовые пошлины, взимаемые с судов, в

² Бакинский порт имеет право распоряжаться лишь стоянкой у причала. Другие операции полностью относятся на счет ГНКАР, которой также принадлежат нефтяные резервуары и трубы. Порт имеет право взимать судовые пошлины в установленном размере +36 центов за оказание "инспекционных услуг". До снижения, расценка составляла 60 центов.

черноморских портах. Однако, они слишком незначительны по сравнению с объемом пошлин, взимаемых за обработку груза.

Анализ Главы 5 показывает следующее:

- ◇ Если тарифы за обработку грузов считаются низкими по международным стандартам, тарифы за необработываемые грузы оказываются немного выше этих стандартов.
- ◇ Имеются большие возможности для снижения транзитного грузопотока, поскольку маргинальные затраты за дополнительную обработку грузов низкие.

Таблица 2.1
Сопоставление портовых тарифов на сухой груз в портах стран-членов TRACECA,
в других странах
Тарифы, взимаемые за обработку груза **Портовые**
пошлины

	Груз в мешках (а) \$/тонна	Насыпной груз (б) \$/тонна	Контейнеры (в) \$/20'	(г) \$/тонна
Варна	7,4	3,0	54	0,9
Бургас	8,0	6,5	27	0,9
Констанца	7,5	3,1	64	0,6
Ильичевск	5,2	2,2	104	2,9
Одесса	5,2	2,2	104	3,0
Поти/Багуми	6,0	3,5	50	2,1
Баку	3,5	3,2	36	0,4
Актау	8,0	8,0	80	1,5
Туркменбаши	10,0	5,0	40-50	1,1
Стандартные международные тарифы		5,0	100 (д)	0.7 (е)

(а) в 50-кг мешках

(б) Зерно

(в) Тариф применяется к загруженным контейнерам. Стандартный вес груза составляет около 12 тонн (максимум 21 тонна).

(г) Указанная цифра характеризует портовые либо тоннажные пошлины, за якорную стоянку, проезд через канал, место у причала, карантинные и санитарные пошлины, пошлины за лоцманские услуги, плату за буксировку, швартовку, а также административные пошлины. Стоимость за тонну составляет 75-процентный коэффициент со стандартных судов водоизмещением 3000 тонн.

(д) Лишь в некоторых портах индустриально развитых стран обработка мешков производится традиционными методами. Груз, прошедший обработку в мешках, перевозится контейнерами либо службой RoRo.

(е) Указанная расценка составляет среднюю величину, хотя встречаются и отдельные расхождения. Ниже приводятся соответствующие примеры.

US\$/ДФЭ

Роттердам	68
Феликстоу	100
Шанхай	107
Сингапур	106
Гонконг	142
Порт Келанг, Малайзия	53
Карачи	69
Янтъян	100

(ж) Указанная ставка представляет собой среднюю величину. Встречаются и сильные расхождения. Ниже приводятся соответствующие примеры (следует иметь в виду, что объем грузов, с которых взимаются портовые пошлины, намного превышает аналогичные объемы за пределами Каспийского моря).

US\$/тонн

Таллин	0,7
Рига	0,8
Клиапедда	0,7
Санкт-Петербург	1,6
...9999Вентспилс	1,3
Сингапуре	0,4
Коломбо	0,3
Бомбей	0,8
Нхава Шева	1,0
Дубай	0,1

Источник по каспийским и черноморским портовым пошлинам: Секретариат TRACECA, Баку, сентябрь 2001.

Источник международных тарифов: различный

3. ТАРИФЫ УСТАНОВЛЕННОГО ОБРАЗЦА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACECA

3.1. Роль государственного и частного секторов

Почти все порты TRACECA принадлежат и управляются государством. Частный сектор практически нераспространен. Ниже приводятся соответствующие данные по ведущим портам.

Баку:	государственная монополия (исключение составляют частные нефтяные причалы)
Туркменбаши:	государственная монополия на всех терминалах
Казахстан:	государственная монополия (исключение составляют частные нефтяные причалы)
Украина:	государственная монополия, имеются отдельные совместные предприятия по нефтяным терминалам и т.д.
Болгария:	государственная монополия, однако в настоящее время, обсуждается вопрос о концессиях
Румыния:	порт принадлежит государству, однако, в Констанце осуществляются частные операции
Грузия:	государственная монополия, однако, в настоящее время обсуждается вопрос о приватизации портовых операций. Отдельные операции уже носят частный характер, включая работу на нефтяных терминалах

Среди исключений из правила можно упомянуть порт Констанца, в котором отдельные виды операций по обработке грузов приватизированы.

Заключение: государственный сектор доминирует. Хотя государственная монополия и имеет ряд неудобств, применительно к реализации настоящего проекта государственная монополия обладает рядом преимущественных черт, в частности, благодаря осуществлению контроля над тарифными расценками.

3.2. Регулирование тарифов

Практически все портовые тарифы регулируются центральными правительствами. В большинстве случаев процесс регулирования производится в сотрудничестве с антимонопольными комиссиями. Данное обстоятельство представляется нам разумным с той точки зрения, что каспийские порты имеют монопольные полномочия на установление тарифов.

В большинстве стран-членов TRACECA межпортовая либо внутрипортовая конкуренция отсутствует. Правда, следует оговориться, что государственное регулирование необходимо, главным образом, для того, чтобы контролировать частный сектор. Среди организаций, занимающихся вопросами регулирования тарифов в каспийских странах, следует выделить следующие:

- ◇ Азербайджан: антимонопольный комитет.
- ◇ Туркменистан: Кабинет Министров, который утверждает предложения по тарифам, выдвигаемые Министерством Транспорта (?), которому принадлежат порт Туркменбаши и судоходные линии TML.
- ◇ Казахстан: антимонопольный комитет по основным тарифам. Однако, правительство не устанавливает пошлины за буксировку, хранение груза, некоторые другие виды услуг.
- ◇ Болгария: Министерство Транспорта устанавливает портовые тарифы.
- ◇ Румыния: Министерство Общественных Работ, Транспорта и Жилищного Хозяйства утверждает тарифы, применяемые в порту Констанца. Однако, частные грузовые компании устанавливают свои собственные цены.
- ◇ Грузия: Управление Морского Транспорта при Министерстве Транспорта Грузии.

3.3. Скидки

Регулирование скидок

В Каспийских портах ограничено использование договорных тарифных ставок для привлечения бизнесменов. Все тарифы устанавливаются правительствами стран региона, а скидки часто вступают в противоречие с законом. Однако, в зависимости от отдельно взятого порта, ситуация выглядит по-разному, в частности:

- ◇ Туркменбаши: скидки не разрешены.
- ◇ Баку: скидки разрешены до 30%.
- ◇ Актау: тарифы устанавливаются правительством. Скидки подлежат утверждению. Более того, порт дает гарантии ЕБРР в том, что тарифы в ходе переговоров о предоставлении ссуды снижены не будут.
- ◇ Украина: разрешены 10% скидки от размера тарифов, утверждаемых Министерством Транспорта. Для получения более высоких скидок необходимо провести переговоры с МОР.
- ◇ Болгария: путем проведения переговоров можно достичь соглашения о более высоких объемах скидок в порту Бургас.
- ◇ Скидки, ограниченных размеров по сравнению со скидками, указанными в тарифном справочнике Управления Морского Транспорта.

Дисконты в портах TRACECA

Следует отметить, что концессии незначительного объема уже предоставляются. В феврале 2002 года Рабочая Группа TRACECA, занимающаяся вопросами железных дорог, морских портов и судоходных компаний, пришла к следующему соглашению:

- Порты Баку и Батуми договорились об установлении скидок в размере 20% на контейнерную отгрузку грузов в Афганистан.
- Компания Каспар дала разрешение на 50% скидку по порожним вагонам, перевозящим гуманитарный груз либо строительный материал в Афганистан.
- Компания Укрпаром дала разрешение на 30% скидку по порожним вагонам, перевозящим гуманитарный груз либо строительный материал в Афганистан.

Однако, приведенные выше концессии весьма незначительны по объему. По этой причине грузопоток в Афганистан слишком мал.

Кроме того, скидки коснулись портовых тарифов, применяемых Каспийским Пароходством, основной паромной линией Каспийского моря. Тарифы, применяемые к паромоперевозкам, очень высокие, однако, в результате переговоров между сторонами были выработаны специальные тарифные расценки - \$2.800 за один паромозаход в порт Туркменбаши и \$800 - в порт Баку. Из этого можно заключить, что возможности дальнейшего снижения расценок явно ограничены. С другой стороны, переменные затраты за операции Рого в портах крайне низкие. Затрата рабочей силы незначительна, наибольшие издержки приходится на погашение ссуд за реконструкцию паромных терминалов во всех трех портах.

Однако, скидки применительно к Каспийскому Пароходству применяются к паромным операциям в целом и не связаны с транзитными грузоперевозками TRACECA.

Наконец, Актау в настоящее время ведет переговоры как со своим правительством, так и правительствами ряда других стран о предоставлении специальных скидок. В первую очередь, речь идет о привлечении транзитных китайских грузов. Во-вторых, вопрос заключается в том, чтобы убедить заинтересованные правительства уменьшить портовые тарифы на перевозку стали в целях сохранения российского транзитного грузопотока, следующего в Иран (данный транзитный грузопоток к TRACECA отношения не имеет).

4. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ

4.1. Общий объем перевозок

Объем грузопотока в Каспийских портах чрезвычайно низкий. Это относится как к импорту/экспорту, так и транзитным перевозкам. За исключением нефтеперевозок, три страны Каспийского региона общей численностью населения в 30 млн. перевезли всего лишь 4 млн. тонн иной, не имеющей к нефти отношения продукции в 2001 году. Подавляющая часть международных грузоперевозок осуществляется наземными маршрутами через Россию или Иран/Турцию.

В конце 80-х годов общий объем грузов, обработанных в Каспийских портах, составил

	(млн.тонн)
Туркменбаши	8 (а)
Баку	16 (б)
Актау	?

(а) в основном паромные перевозки

(б) примерно 9-10 млн. тонн нефти + 5 млн. тонн паромных грузоперевозок и 1.5 млн. тонн груза общего характера. Наиболее важные услуги в сфере судоходства на Каспийском море в

указанный период оказывались с помощью паромных перевозок железнодорожного транспорта между Баку и Туркменбаши. В 1997 году объем перевозок составил 5.8 млн. тонн, однако, к 1994 году объем упал на 0.7 млн. тонн. Хотя в последнее время наблюдается повышение объема грузопотока до 1.6 млн. тонн в 2001 году, общий уровень грузопотока все еще остается низким по сравнению с 1980-ми годами. В целом, грузопоток в Каспийском регионе возрастает, как видно из приведенной ниже таблицы.

Таблица 4.1.
Грузопоток в Каспийских портах, 1995-2001 (в тыс. тонн)

	1995	1999	2000	2001
Баку	1,290	3,214	4,478	4,562
Актау	361	3000?	4,110	5,659
Туркменбаши	990	5,848	5,592	6,979
	Не нефтяные продукты			
Итого	2,641	9,062	14,180	17,200

В последующей части работы приводится таблица 4.2., из которой видно, что главенствующие позиции в общем грузопотоке принадлежат нефти, паромным перевозкам, металлическим изделиям и химикатам.

В настоящее время основным и важнейшим грузом, перевозимым странами-членами TRACECA, является **нефть**. Объем производства нефти составляет 65 млн. тонн, из которых свыше 40 млн. тонн экспортируется из стран Каспийского региона согласно последним данным ЕИА. Российская монополия на рынках сбыта нефтепродуктов, составлявшая почти 100% в конце 90-х годов, в настоящее время несколько ослабла. Железной дорогой из Азербайджана в Батуми было перевезено в 2001 году около 10 млн. тонн.

Кроме того, объемы так называемой "ранней нефти", начиная с 1999 года, перекачиваются трубопроводом Супса в Грузию. Необходимо отметить, что по указанным маршрутам в системе TRACECA было уже перекачено около 1.3 общего объема нефтеэкспорта каспийского региона, причем около 2,3 этого объема все еще перекачивается через российскую территорию, в частности, с использованием трубопровода "Дружба" и нового трубопровода "Тенгиз-Новороссийск".

Однако, следует отметить, что хотя трубопровод "Тенгиз-Новороссийск" и пролегает по российской территории с грузоперевозками через российский порт Новороссийск, он контролируется в основном не русскими. Российское правительство имеет в этом проекте незначительную долю в 24%. Приведенные выше данные можно считать большим достижением, особенно в свете того факта, что большая часть Казахстанской нефти расположено относительно близко к российскому трубопроводу "Дружба". Грузы, перевозимые по маршрутам TRACECA, состоят, главным образом, из казахстанской нефти, перевозимой танкерами в Азербайджан, а затем железной дорогой до Батуми.

4.2. Транзитные перевозки

Говоря о транзитном грузопотоке, нельзя забывать, что на всем своем протяжении грузопоток пересекает регион Черного моря, при этом **практически весь его объем проходит через Баку**, которому, кстати, принадлежит крупный нефтяной порт Дубенди.

Россия располагается к северу от Баку, а Иран к югу, в этой связи **Баку является ключевым пунктом маршрута**. В 2001 году объем грузов, перевезенных через бакинский порт, выглядел следующим образом.

- ◇ 3.2 млн. тонн нефти, практически вся экспортируемая из Казахстана в Баку/Дубенди и далее железной дорогой в Батуми (другие 3 млн. тонн нефти перекачиваются через частный терминал Azpetrol близ Баку).
- ◇ 128.000 тонн алюминия транзитом перевозятся через Баку в Грецию и другие страны из алюминиевого завода в Таджикистане. Аналогичное транспортное движение протекает и в обратную сторону.
- ◇ 36.000 тонн хлопка из Узбекистана и других соседних среднеазиатских стран в европейском направлении.
- ◇ 86.000 тонн соевых бобов из Южной Америки для переработки на заводе в Узбекистане.
- ◇ 534.000 тонн других транзитных грузов, состоящих, главным образом, из труб, нефтяного оборудования, а также мясных продуктов (куры), перевозимых в Актау.

Общий объем грузопотока составил 4 млн. тонн, из которых на долю сухого груза пришлось 0,8 тонн.

	(тыс. тонн)	
	2000	2001
Нефть	3,571	3,246
Сухогруз	107	86
Соевые бобы	122	36
Хлопок	34	128
Глинозем	222	545
Прочее		
Общий транзитный грузообъем	4,056	4,041

Статистические данные по порту Туркменбаши подтверждают сказанное выше. характерной особенностью грузопотока является наличие в нем текстильного экспорта, глиноземных материалов, транспортируемых в Таджикистан для переработки, алюминиевые болванки и т.д. кроме того, нельзя забывать об экспорте из Узбекистана, а также текстильных изделий из Ашхабада, транспортируемых через порт Туркменбаши.

Эффективность работы порта Актау представляется более успешной, чем в двух предыдущих портах, по крайней мере миллионы тонн сухого груза, главным образом, стали, транзитом перевозятся через этот порт. Однако, этот груз не имеет отношения к транзитному грузопотоку TRACECA, так как весь объем груза направляется в Иран.

Черноморские порты:

- ⇒ Транзитный грузопоток в **Поти** (Грузия) составил 1,8 млн. тонн, включая нефть, в 2001 году. Однако, лишь 317,000 тонн груза следовало из/в Центральную Азию. Оставшаяся часть грузооборота осуществлялась с Арменией (801,000 тонн) и Азербайджаном (747,000 тонн). Транспортный грузопоток в Потти в 2001 году составил 41,000 TEU, однако, разбивка на транзитные и государственные перевозки не производилась. Что касается местного транзитного грузопотока, порт Потти специализируется в грузинском/азербайджанском товарообороте, а порт Батуми - в армянском грузообороте.
- ⇒ Транзитный грузопоток в **Батуми** (Грузия) составил 7,6 млн. тонн нефти и 414,000 тонн сухого транзитного груза в 2001 году. лишь небольшая часть сухого груза направлялась либо транзитом пересекала Центральную Азию, в частности, 73,000 тонн составил грузооборот из Узбекистана. Остальная часть пришлась на долю Армении и Азербайджана. Перевозка транзитного сухогруза осуществляется (а) паромом Roro (грузоподъемность 40 грузовиков) из Констанцы каждые 2-3 недели (в 2001 году объем составил всего лишь 2,288 тонн) и (б) паромными перевозками дорожных составов из Ильичевска. Отмечается, что в последние месяцы подобный тип паромных перевозок пользуются большим спросом, однако, конкретные данные по объемам перевозок отсутствуют.
- ⇒ Транзитный грузопоток в **болгарских портах** весьма незначителен. Осуществляется главным образом (а) SOMAT, принадлежащей Вилли Бетцу, осуществляющей Roro услуги между портами Бургас и Потти/Новороссийск, а также (б) паромные железнодорожные перевозки, связывающие порты Варна и Ильичевск с портами Потти и Батуми. В 2001 году объем груза перевезенного через порт Батуми из Варны в Грузию составил всего лишь 23,000 тонн.
- ⇒ Транзитный грузопоток в **Констанцу** весьма незначителен. Тарифные пошлины, взимаемые с железнодорожных паромов, весьма льготные, однако, подобного рода услуги, инициированные Румынским Управлением Железных Дорог в 1998 году и связывающие порты Констанца и Потти, были вскоре прекращены из-за отсутствия груза.

Из таблицы 4.2. можно заключить, что большая часть потенциального транзитного грузопотока проходит мимо портов, а, следовательно, мимо маршрутов, не входящих в систему TRACESCA. Например, маршрут TRACESCA из Европы через порт Потти в Ашхабад пересекает на своем пути 4 границы, включает как выплату официальных пошлин и тарифов, так и нелегальных вкуче с задержками. Ниже приводится ряд примеров, свидетельствующих о негативных последствиях подобного положения дел:

- Паромом Актау-Баку в конце 2000 года перевозилось всего лишь 5-6 грузовиков за один морской рейс.
- Новые контейнеры в Баку было перевезено всего лишь 1000 TEU с момента их пуска в 2000 году.

Экспорт хлопка, основной предмет межправительственного соглашения, который ранее производился по коридору TRACESCA, теперь осуществляется по другим маршрутам. В 2001 году хлопкооборот в Баку составил всего лишь 36 тыс. тонн, что составляет лишь незначительную часть общего объема в несколько миллионов тонн хлопка, подавляющая часть которых приходится на долю Узбекистана.

Дело в том, что большая часть узбекского хлопка транспортировалась в советское время через Латвийский порт Рига. Вторым в этом списке был порт Ильичевск на Украине. В середине 90-х годов было заключено межправительственное соглашение о переключении большей части хлопкоперевозок на маршрут TRACESCA через порт Потти, причем железнодорожные тарифы

были дисконтированы на 40% от общего уровня ставок. Однако, перевозки через Поти оказались сопряженными с отсутствием гарантий безопасности, неудовлетворительным качеством портовых услуг. Более того, экспорт хлопка из Азербайджана в этих перевозках не производился. В настоящее время большая часть хлопка экспортируется через порт Бендер Аббас в Иране.

Маршруты, не входящие в TRACECA, применяемые для транзитных перевозок

Основными маршрутами в потенциальном коридоре TRACECA в настоящее время являются: **Волго-Донской канал**. Указанный маршрут главным образом используется для перевозок нефтепродуктов и строительных материалов, включая также оборудование, трубы, машины и т.д.

Однако, в настоящее время в работе канала встречаются серьезные трудности. Прежде всего, эффективность перевозок по каналу часто низкая из-за его замерзания в течение 4-х месяцев в году, по этой причине пользователи вынуждены производить перевозку грузов в течение ограниченного периода времени.

Кроме того, глубина канала ограничена 3,000 пеннивейт, что накладывает серьезное ограничение на размер судов. В-третьих транзитные пошлины, взимаемые с иностранных судов, очень высоки. В-четвертых, иностранные суда вынуждены обращаться к российским властям за получением разрешения в каждом конкретном случае. В-пятых, низким является уровень судоходных услуг в Каспийском море вследствие монопольной позиции Каспийского Морского Пароходства. Не взирая на все указанные проблемы, Волго-Донской канал продолжает оставаться ключевым маршрутом для перевозки нефти и строительных материалов, а также транзитного провоза хлопка.

Таблица 4.2.
Грузопоток в портах Баку, Актау и Туркменбаши (тыс. Тонн)

Грузопоток в порту Баку	2000	2001
Экспорт		
Окись глинозема и глинозем	251	111
Прочие	44	63
Общий объем экспорта	295	174
Импорт		
Соль	42	24
Прочие	85	77
Общий объем импорта	127	101
Транзитный грузопоток		
Нефть	3,571	3,246
Соевые бобы	107	86
Хлопок	122	36
Глинозем	34	128
Прочие	222	545
Общий объем транзитного потока	4,056	4,041
Итого	4,478	4,562
Грузопоток в порте Актау		
Сырая нефть и нефтепродукты (а)	3385	4357
Сталь, металлы	702	1060
Зерно	15	84
Паромные перевозки	8	158
Итого	4110	5659
из них... Транзит		
Нефть	2241	2621
Сухой груз	145	312 (б)
Итого	2386	2933
(а) Почти вся сырая нефть		
(б) В основном перевозки российской стали в Иран не имеет отношения к грузопотокам в системе TRACECA		
Грузопоток в порте Туркменбаши		
Нефть (а)	4117	5113
Паромные перевозки (б)	1246	1662
- из них		
Химикаты	254	
Нефть	237	
Текстильные изделия	80	
Металлы	50	
Прочее	625	
Сухой груз	229	204
- из них		
Соль	41	17
Металлы	69	24
Химикаты	31	119
Машины	62	25
Итого	6838	6979

- Через **Турцию и Иран** по автомобильной дороге. Указанному маршруту отдают предпочтение импортеры строительных материалов и товаров произведенного назначения, которые даже поощряют своевременные поставки. Бакинский порт сообщает, что большая часть транзитного груза продолжает следовать по турецко-иранским маршрутам. Эти маршруты активно используются даже невзирая на плохое состояние дорог, приводящее к ненужным задержкам в сроках поставок товаров, особенно в портах Баку и Туркменбаши.
- Через Россию по железной дороге. В частности, около 95% казахстанского импорта и экспорта транспортируется по железной дороге. Перевозимый груз главным образом включает поставки феррохрома, которые осуществляются через Балтийские и Черноморские порты из Актюбинска и Павлодара. Следует иметь в виду, что транспортные компании ряда стран-членов TRACECA считают прямое железнодорожное сообщение через Россию для импорта продукции из Северной Европы более надежным и дешевым с экономической точки зрения, чем маршруты TRACECA.
- Маршруты из **Среднего Востока через Иран**. Постоянно возрастает роль ОАЭ как источника поставок товаров и основного торгового партнера Азербайджана и Туркменистана.

Говоря о морских перевозках, необходимо подчеркнуть, что по Каспийскому морю транспортируется лишь 0,8 млн. тонн грузов TRACECA вследствие того, что большая часть потенциального грузопотока осуществляется по автомобильной дороге (в особенности, из Турции, Ирана и Европы), по железной дороге (через Россию), небольшая часть через Волго-Донской канал (в летнее время), а также по трубопроводам.

Потенциальные транзитные грузоперевозки

Соответствующие отделы портов не располагают сведениями об объеме потенциальных грузоперевозок. Удалось выяснить следующее:

- ⇒ Возможные поставки нефти из Узбекистана через порт Туркменбаши. Предполагается, что объемы этих поставок будут значительными.
- ⇒ Экспорт зерна из Казахстана, традиционно главного производителя зерновых.
- ⇒ Контейнеры
- ⇒ Строительные материалы
- ⇒ Сера

Разумеется, в приведенном списке наблюдается явная недооценка потенциальных возможностей. Дело в том, что население стран-членов TRACECA насчитывает в общей сложности 70 млн. человек. В потенциальном плане это предполагает достаточно большие объемы торговли. Даже если в торговых вопросах TRACECA доминирующую роль будут продолжать играть Россия, Турция, Иран и Дальний Восток, основные объемы будут составлять поставки из\в Европу. Вместе с тем, в настоящее время объемы торговли продолжают оставаться низкими. Основной упор делается на нефтепоставках. Характерно при этом, что промышленность стран-поставщиков нефти не развивается, даже те отрасли, которые непосредственно

связаны с разработкой нефти. В лучшем случае инвестиции осуществляются в производство нефтехимикатов, аммиака, удобрений, губчатого железа, алюминиевого оборудования.

В целом, деловая активность в этом направлении весьма низкая. Остается вероятность того, что даже если экономика стран-членов TRACECA когда-нибудь оживится, акцент в этом случае будет сделан на развитие торговых отношений с Азией, чем Европой. Например, Дубай уже сейчас выступает важным поставщиком продукции в страны Каспийского региона, чему в немалой степени способствует относительно высокое качество дорог и интенсивное железнодорожное сообщение через Иран.

5. Доходы и расходы

5.1. Доходы

Доходы, получаемые каспийскими портами, низкие. В 2001 году они составляли в среднем \$1 за тонну в портах Баку и Туркменбаши, и \$4 за тонну груза в Актау. Приведенные цифры включают в себя расходы на обработку грузов и портовые пошлины. Портовые пошлины в 2001 году составляла \$0,6 за тонну груза в Туркменбаши, менее \$0,5 в Баку и \$1,3 в Актау. Что касается черноморских портов, доходы здесь также не отличались высоким уровнем. Так доходы порта Батуми составляли в 2001 году в среднем \$ 1,5 за тонну груза, в порту Одессы - \$ 1,8

Таблица 5.1.
Доходы каспийских портов

	Доходы, \$ млн. (а)	Обработанный груз (в тыс.тонн)	
Баку	2,9	4,3	0,7
Туркменбаши	7,3	7,0	1,0
Актау	22,7	5,6	3,9

(а) см. Таблицы 5.8. до 5.10.

Среди причин, обуславливающих низкий уровень доходов, можно выделить несколько:

- в портовом грузообороте преобладает нефть, которая ни в одной стране мира не приносит высоких доходов из расчета на тонну веса. Нефть - груз, требующий больших объемов для перевозки при полной механизации отгрузочных работ. По этой причине затраты низкие.
- погромные перевозки пользуются большими скидками. Так, скидки за перевозки через Каспийское море установлены в размере 50% официального тарифа в Туркменбаши и в размере \$800 за 1 заход в Бакинский порт парома (\$1.200 за перевозку насыщенного\наливного груза). Приведенные цифры касаются всех пошлин, взимаемых с судов за провозимый груз.
- большинство малогабаритных грузов состоит из малоценной продукции с низкими пошлинами, взимаемыми за их обработку. Так, основным грузам в Туркменбаши является соль, пошлина за обработку которой устанавливается в размере \$2 за тонну, \$2 за металлы, \$4 за химикаты. Актау представляет собой исключение:

размер доходов за обработку миллионов тонн стали в 2001 году составил \$6 с тонны. Кроме того, доходы от пошлин, взимаемых в порту за обработку нефти, также выше, чем в других портах.

- Следует добавить, что за погрузочные и портовые услуги в портах, принадлежащих одной и той же организации, пошлины не взимаются, например, суда от TML не платят портовых пошлин за услуги, оказываемые в Туркменбаши. Правда, нельзя забывать о некоторых, достаточно высоких пошлинах. Так, за услуги в порту Туркменбаши с иранских судов взимаются очень высокие пошлины. К сказанному необходимо добавить, что если бы порты обслуживали грузы с более разнообразным ассортиментом и контейнерами, их средние доходы были бы выше. В Таблице 5.2 указаны размеры тарифов за обработку грузов. Очевидно, что тарифы по большинству грузов превышают средний размер доходов за 1 тонну (см. крайнюю колонку Таблицы 5.1.)

Таблица 5.2.
Пошлины за обработку грузов (\$ за тонну)

	Актау	Туркменбаши	Баку	Страны Балтики	На международном уровне
Нефть	1,5 (а)	0,13	0,36	1-5 (ж)	1-2
Сталь	6	4	4,5	4	5
Зерно	8 (д)	3	3	4 (в)	4 (в)
Контейнеры (е)	80/120	40/60	50/100	60/90 (б)	100/150 (г)

(а) Актау: в последнее время лишился большей части своих доходов в результате передачи права владения 2-3 терминалами местной нефтяной судоходной компании.

(б) Балтийские порты располагают терминалоконтейнерами и достаточно эффективной службой обработки грузов.

Ни тем, ни другим каспийские порты похвастать не могут.

в) для крупногабаритных грузов

г) большое разнообразие грузов

д) на практике, порт получает всего лишь \$ 0,9, так как зерно грузится в виде силосной башни

е) применительно к контейнерам 20' и 40'

ж) нижний конец предназначен для сырой нефти, которая подается по трубопроводам. Верхний конец предназначен для грузов, перевозимых автодрезинами.

5.2 Общие затраты

Общие эксплуатационные затраты значительно ниже доходов по всем трем каспийским портам (см. Таблицу 5.3)

Таблица 5.3.
Общие затраты в сопоставлении с доходами по каспийским портам, 2001

(в млн. долларах)	Доходы	Расходы	Расходы без амортизации (а)
Актау	22,7	11,1	9,4
Туркменбаши (б)	7,3	4,0	3,8
Баку	2,9	2,3	2,0

а) амортизация не относится к реальной стоимости; ее обоснованность представляется сомнительной применительно к основным активам портов (см. Раздел 5.3.)

б) предмет обсуждения

Соотношение между общими затратами и общими доходами составило в 2001 году:

по Актау - 50%

по Туркменбаши - 55%

по Баку - 79%

Из расчета на тонну обработанного груза затраты выглядят очень низкими.

Средние размеры составляют:

Затраты \$\text{тонна, включая амортизацию}

Баку - 0,5

Туркменбаши - 0,4

Актау - 1,9(а)

а) В отличие от других портов, Актау приступила к погашению ссуд, выданных ЕБРР.

Следует иметь в виду, что приведенные затраты занижены. В частности, амортизация слишком низкая;

б) эксплуатационные издержки недостаточны для поддержания портов в должном рабочем состоянии;

в) погашение ссуд ЕБРР по двум портам еще не начиналось. В разделе 5.4 затраты приведены с поправками на указанный дефицит.

5.3. Разбивка затрат по основным пунктам

К основным затратам относится заработная плата, амортизация, погашение ссуд и процентные выплаты. Ниже приводится таблица, в которой в обобщенном виде представлены основные затраты

Таблица 5.4.

Затраты в каспийских портах. Разбивка по пунктам

В % к общим затратам	Баку	Туркменбаши	Актау
Заработная плата	35%	48%	26%?
Социальное страхование	11%	9%	5%?
Амортизация	15%	5%	21%
Ремонт	6%	13%	10%
Топливо	2%	3%	11%
Прочие (указать)	31%?	21%?	28%?
	100%	100%	100%?

Ниже приводится характеристика основных затрат.

(а) Заработная плата

На Таблице 5.5. показано количество занятого персонала, счета на зарплату, средний размер зарплаты в Каспийских портах. Как видно из таблицы, между пунктами имеются серьезные различия, однако, ни в одном из портов затраты по заработной плате не превышают 50 центов за тонну обработанного груза.

Таблица 5.5.

Занятость и средняя заработная плата, 2001

Порт	Количество персонала	Заработная плата (в млн. долларах)	Средняя заработная плата (в год)
Баку	850 (а)	1.1	1300
Туркменбаши	930	2.4	2600
Актау	400	2.7	6800

(а) Количество персонала уменьшилось на 1000 пять лет назад и на 1500 с советского периода.

(б) Амортизация

Амортизационные расходы, отмеченные в портовых отчетах, низкие. В Таблице 5.6. показана динамика амортизационных расходов. В порту Актау они рассчитаны на основе реалистических стандартов, в то время как в Туркменбаши и Баку их исчисление производится на основе общих правительственных инструкций в соответствии с которыми стоимость приравнивается к активам, которые намного ниже возмещающих затрат.

Таблица 5.6.
Амортизационные расходы по отчетам портов, 2001

(в тыс. американских
долларов)

Баку	363
Туркменбаши	160
Актау	1,790 (а)

(а) Активы, которые в последний раз переоценивались в 1997 году. Текущая стоимость активов составляет \$47 млн., что считается близким к реальности.

Основным недостатком портовых отчетов является недооценка амортизационных расходов. Однако, это упущение не столь серьезно, как может показаться на первый взгляд. Дело в том, что амортизация не представляет собой реальную стоимость. На практике, амортизация используется в двойной форме: 1) для снижения налоговых обязательств; 2) для создания возмещающего фонда.

Однако, возмещение основных активов портов - причалов редко производится, но даже в тех случаях, когда это имеет место, предпочтение отдается фондированию инвестиций в большей степени за счет ссуд, чем внутренних резервов. С другой стороны, возмещение вторичного основного актива - обработки оборудования - обычно финансируются за счет накопленных амортизационных скидок. Соответственно, более реалистичным представляется присоединение амортизации к 50% величины возмещения общих активов.

(в) Погашение ссуд

В настоящее время, лишь в порту Актау производится погашение ссуд, выданных в 2001 году. Как ожидается, к 2003 году все порты будут выплачивать выданные им ссуды. Ссуды следующие:

По Актау	\$54 из ЕБРР
По Туркменбаши	\$30 млн. из ЕБРР + 11 млн. предполагается предоставить нефтяной компании.
По Баку:	\$16 млн.

Необходимо отметить, что погашение ссуд и процентов по ним ведет к повышению себестоимости услуг. Предстоящее погашение ссуд Каспийскими портами выглядит следующим образом.

Таблица 5.7.

Погашение ссуд и процентов по ним каспийскими портами (в млн. долларов)

	2002	2005	2010
Баку	1,4	1,4	1,4
Туркменбаши	2,4	4,4	3,4
Актау	3,8	3,8	3,8

(г) Эксплуатационные расходы

Указанные в отчетах данные по эксплуатационным расходам слишком низкие для того, чтобы поддерживать работу портов на должном уровне.

5.4. Поправки к затратам для покрытия более реалистичской амортизации и эксплуатации портов. Погашение ссуд

Из анализа последнего раздела можно заключить, что в текущих счетах проявляется недооценка затрат на эксплуатацию, амортизацию и обслуживание долгов. В Таблице 5.8. приведены поправки к затратам по отчетам 2001 года.

Эти поправки включают:

- более реалистические амортизационные затраты
- более реалистические эксплуатационные затраты
- погашения по ссудам ЕБРР и процентам к ним.

Подсчеты позволяют выявить приблизительные данные, основанные на международно принятых правилах. При этом предполагается, что:

- ⇒ в среднем годовые эксплуатационные расходы составляют 1,5% приблизительных затрат на возмещение активов;
- ⇒ амортизационные расходы, основанные на средней продолжительности действия ссуды в течение 25 лет на основе 50% величины возмещения активов (см. предыдущую страницу);
- ⇒ погашение ссуд и процентов по ним на последующие несколько лет (согласно фактическим данным, представленным портами).

Таблица 5.8.

Поправки к затратам для покрытия более реалистической амортизации и эксплуатации портов.
Погашение ссуд в будущем

(В млн. американских долларов)	Расходы, указанные в портовых отчетах по 2001 году	Расходы, указанные в портовых отчетах по 2001 году плюс а. будущие погашения по ссудам б. более реалистическая амортизация в. более реалистическая эксплуатация
ТУРКМЕНБАШИ		
Заработная плата	1,42	1,42
Социальное страхование и т.д.	0,28	0,28
Амортизация	0,13	0,60
Погашения по ссудам и процентам		
Ремонт	0,39	3,00
Топливо	0,10	0,39
Прочие	0,63	0,10
ИТОГО	2,95	6,42
БАКУ		
Заработная плата	0,83	0,83
Социальное страхование и т.д.	0,26	0,26
Амортизация	0,36	0,60
Погашения по ссудам и процентам	0,13	1,40
Ремонт	0,05	0,23
Топливо	0,72	0,05
Прочие		0,72
ИТОГО	2,35	4,08
АКТАУ		
Заработная плата	2,27	2,26
Социальное страхование и т.д.	0,44	0,44
Амортизация	1,79	0,90
Погашения по ссудам и процентам	2,46	2,46
Ремонт	0,84	0,84
Топливо	0,94	0,94
Прочие	2,39	2,39
ИТОГО	11,13	10,23

5.5. Понижения, необходимые для приведения тарифов в соответствие с общими затратами

В Таблице 5.9. показаны общие тарифные понижения, необходимые для приведения тарифов в соответствие со средними или общими затратами. В Таблице показана, во-первых, процентная ставка понижения тарифов для приведения их в соответствие с затратами по отчетам 2001 года (без каких-либо остатков), во-вторых, уровень возможного понижения тарифов для приведения их в соответствие с теми же затратами без каких-либо добавок с тем, чтобы обеспечить покрытие:

- более реалистических амортизационных расходов
- более реалистических эксплуатационных расходов
- погашений ссуд ЕБРР и процентов по ним.

Из таблицы явствует, что все порты в состоянии понизить тарифные ставки, если есть потребность в покрытии общих затрат по отчетам 2001 года. Однако, среди этих портов, лишь один - порт Актау в состоянии понизить тарифы с учетом более реалистических допущений по амортизации, погашениям ссуд и эксплуатационных расходов, указанных в Разделе 5.4..

Таблица 5.9.
Изменения, необходимые для приведения тарифов в соответствие со средними/общими затратами, 2001

	Исходя из затрат, указанных в отчетах от 2001 года без учета прибылей	Исходя из затрат в 2001 году плюс а. будущие погашения по ссудам б. более реалистическая амортизация в. более реалистическая эксплуатация - плюс 25%-ный рост расходов на грузоперевозки
Туркменбаши	-60%	-9%
Актау	-51%	-58%
Баку	-21%	+42%

(а) Все 3 вышеназванных пункта исчисляются в примерных цифрах.³

5.6. Сопоставление доходов и затрат по отдельным видам услуг

Затраты по всем отдельным видам услуг ниже доходов во всех трех каспийских портах. В Таблицах от 5.10. до 5.12. показано, что единственным значительным исключением из этого правила - когда затраты превышают доходы - являются операции, связанные с обработкой грузов в Баку. Обслуживающий персонал в этом порту сохраняется в полном объеме, невзирая на то, что объем собственно грузовых операций остается очень низким.

³ Следует подчеркнуть, что затраты, указанные в таблице, весьма приблизительны. Проект не ставит целью осуществить детальный анализ тарифного состояния портов TRACECA. Цель состоит в том, чтобы получить ясное представление о дисконтировании тарифов в коридоре TRACECA в широком смысле этого слова.

**Таблица 5.10.
Расходы и доходы по порту Актау, 2001**

	Доходы (в тыс. американских долларов)	Расходы (в тыс. американских долларов)	Обработанный груз (в тыс. тоннах)	Доходы на тонну (в американских долларах)
Грузовые пошлины				
Нефть	6,507	2,014	4329	1,5
Зерно	75	41	84	0,9
Паромные перевозки	205	89	191	1,1
Пошлины за обработку груза				
Металл	6,322	4,507	1,041	6,1
Паромные перевозки всех металлов	137	103	22	6,2
Прочее, включая зерно	192	103		
Общие грузовые пошлины за обработку грузов	13,438	6,856	5,659	2,4
Портовые пошлины	7,137	3,500	5,659	1,3
Пошлины за тоннаж	1,274	589		
Стоянка у причала	425	192		
Стоянка у борта	4,192	2,116		
Световые пошлины	267	130		
Пошлины за охрану окружающей среды	123	75		
Прочее	856	397		
Прочее	2,144	788		0,4
Итого	22,733	11,130	5,659	3,9

Источник: Порт Актау

Таблица 5.11.
Расходы и доходы по порту Туркменбаши, 2001
(в тыс. долларов)

	Доходы	Расходы	Обработанный груз (в тыс. тоннах)	Доходы на тонну (в американских долларах)
Судоходство	1,977	956	6,979	0,3
Портовые и пошлины за стоянку у причала	4,029	1,365	6,979	0,6
Обработка грузов	888	538	6,979	0,1
- из них				
РПК 1, сухогруз	..	540	204	
РПК 2, паром	..	85	1,662	
РПК 3	..	0		
РПК 4, нефть	..	33	5,113	
Окарем	4	0	1,662	
Паромные услуги	452	452		
Прочее (а)	==	==		
Общие портовые пошлины, за исключением фрахта	7,226	2,950	6,979	1,1
	==	==		
[Фрахт (исключается)]	1,460	1,062		

(а) В основном мастерские

Источник: Порт Туркменбаши

**Таблица 5.12.
Расходы и доходы по порту Баку, 2001**

	Доходы (в тыс. американских долларов)	Расходы (в тыс. американских долларов)	Обработанный груз (в тыс. тоннах)	Доходы на тонну (в американских долларах)
Грузовые пошлины по терминалам				
Нефтяной терминал	750	475	2,619	0,29
Паромный терминал	815	85	1,877	0,43
Общий погрузочный терминал	145	620	64	2,26
Общие грузовые пошлины	1,710	1,181	4,562	0,38
Судоходные пошлины, прочее	1,190	1,119	4,562	0,26
Итого	2,900	2,300	4,562	0,64

Источник: Порт Баку

5.7. Рентабельность

В настоящее время работа всех каспийских портов считается рентабельной (см. Таблица 5.13.) в особенности после периода середины 90-х годов.⁴ Кроме того, доходными считаются практически все виды оказываемых услуг, даже доходы от грузопотока имеют тенденцию к росту.

Таблица 5.13.
Рентабельность основных каспийских портов, 2001

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

Источник: Отчеты портов

Однако, финансовое положение Каспийских портов в будущем может оказаться под угрозой. В первую очередь следует иметь ввиду, что большая часть доходов портов складывается за счет нефтеперевозок. В настоящее время транзитными маршрутами TRACECA через Каспийское море и далее железной дорогой в Батуми, Грузия перевозится около 10 млн. тонн нефти.

Однако, транспортировка нефти зависит от технических характеристик трубопроводов, например, трубопровод Тенгиз-Новороссийск с пропускной способностью 30 млн. тонн, трубопровод Баку-Джейхан с проектируемой пропускной способностью в 60 млн. тонн. Во-вторых, Российское правительство приняло решение обеспечить защиту своих портов в течение 2-х лет. В наибольшей степени это решение может отразиться на деятельности порта Актау.

Дело в том, что традиционный транзитный провоз российской стали через этот порт предполагается отныне осуществлять через собственно российские порты путем внесения изменений в российские железнодорожные тарифы. В-третьих, всем портам придется погасить выданные им ЕБРР ссуды в течение ближайших 10 лет. С этой точки зрения финансовое положение Каспийских портов, как ожидается, в ближайшие несколько лет ухудшатся.

5.8. Переменные затраты на основные виды услуг

Основным средством дисконтирования тарифов на транзитный грузооборот TRACECA являются переменные, а не общие затраты.

На следующей странице приводятся таблицы, из которых видно, что затраты большинства каспийских портов носят скорее фиксированный, нежели переменный характер. Это

⁴ На Черном море:

- ⇒ Отчеты о деятельности украинских портов свидетельствуют о незначительных прибылях в 2001 году.
- ⇒ В порту Варна (Болгария) прибыли превысили на 50% размеры затрат в 10 млн. EURO. Порт потерпел убыток в размере 30% своих доходов после создания в 2000 году нового портового управления. Вместе с тем, были повышены тарифные ставки в среднем на 30% для компенсаций потерь.
- ⇒ В порту Батуми отмечался большой размер прибыли, составившие \$12,1 млн., а расходы - всего лишь \$4,5 млн. в 2001 году.
- ⇒ В порту Потти наблюдался небольшой объем прибылей в \$1 млн. от общего объема доходов в \$16,1 млн. в 2001.

означает, что размер затрат остается одинаковым независимо от объема обработки транзитного груза.

Основными фиксированными затратами остаются погашения ссуд, амортизация, социальное страхование, заработная плата. Основными переменными затратами являются топливо, поставки, эксплуатация, материалы, эксплуатационные расходы.

Подробный анализ положения дел в порту Актау, проведенный Скотт Уилсоном в 1998 году, показал, что переменные затраты оказались ниже чем 15% общих затрат.

Предварительный анализ отчетов каспийских портов за 2001 год продемонстрировал аналогичные результаты: переменные затраты составили примерно 19-31% общих затрат.

Переменные затраты в % к общим затратам, 2001

Баку	19%
Туркменбаши	31%
Актау	22%

В таблицах от 5.12 до 5.14 подробно показан процесс подсчета этих затрат. Необходимо отметить, что переменные затраты составляют лишь 11-15% доходов.

Переменные затраты в % к общим доходам, 2001

Баку	15%
Туркменбаши	12%
Актау	11%

Таблица 5.12.
Порт Актау: переменные и фиксированные затраты, 2001
(включая, погашение по ссудам 2001 года)

	(в млн. долларов)	
Фиксированные затраты		
Заработная плата (75%)	1,7	
Социальное страхование (25%)	0,3	
Амортизация	1,8	
Погашения по ссудам	2,5	
Прочее	2,4	
Общие фиксированные затраты	8,7	78%
Переменные затраты		
Заработная плата (25%)	0,6	
Социальное страхование (25%)	0,1	
Ремонт	0,8	
Топливо	0,9	
Общие переменные затраты	2,4	
Общие затраты	11.1	100%

Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Таблица 5.13.
Порт Туркменбаши: переменные и фиксированные затраты, 2001
(исключая предстоящие погашения по ссудам)

	(в млн. долларов)	
Фиксированные затраты		
Заработная плата (75%)	1,07	
Социальное страхование (25%)	0,21	
Амортизация	0,13	
Погашения по ссудам		
Прочее	0,63	
Общие фиксированные затраты	2,04	69%
Переменные затраты		
Заработная плата (25%)	0,36	
Социальное страхование (25%)	0,07	
Ремонт	0,39	
Топливо	0,10	
Общие переменные затраты	0,91	31%
Общие затраты (плюс предстоящие затраты по ссудам)	2,95	100%

Погашение по ссудам в 2001 году не начинались. Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Таблица 5.14.
Порт Баку: переменные и фиксированные затраты, 2001
(исключая предстоящие погашения по ссудам)

	(в млн. долларов)	
Фиксированные затраты		
Заработная плата (75%)	0,62	
Социальное страхование (25%)	0,20	
Амортизация	0,36	
Погашения по ссудам		
Прочее	0,72	
Общие фиксированные затраты	1,90	81%
Переменные затраты		
Заработная плата (25%)	0,21	
Социальное страхование (25%)	0,06	
Ремонт	0,13	
Топливо	0,04	
Общие переменные затраты	0,44	19%
Общие затраты (плюс предстоящие затраты по ссудам)	2,34	100%

Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Ценообразование в портах

Обычной практикой в деятельности портов является снижение цен для стимулирования роста грузооборота. Наглядным примером могут служить скидки, предлагаемые на терминалах и предназначенные для перевалки контейнеров в соответствии с пунктами назначения. В Таблице 6.1. показаны порты перевалки контейнеров в Сингапуре, Коломбе и Келанге, которые предлагают гораздо более низкие расценки за подъем груза, чем на государственных контейнерах.

**Таблица 6.1.
Сопоставление тарифов, взимаемых в крупнейших портах Азии за перевалку груза, 2000 (\$)**

	Импорт/Экспорт		Перевалка (за 1 перемещение)	
	20'	40'	20'	40'
Коломбо	148	228	36	72
Сингапур	82	117	70	70
Порт Келанг	61	61	27	41

Источник: главная судоходная линия по контейнерам, 2002

В настоящее время наиболее широко рекламируются скидки на портовые пошлины в Сингапуре. Годами пользуясь репутацией основного контейнерного порта мира (наравне с Гонг Конгом), порт в последнее время уступает свои позиции двум соседним портам. В 2002 году руководство порта приняло решение снизить размеры портовых пошлин на 10%, а тарифы на порожние контейнеры на 50%.

Следует отметить, что и Балтийские порты снизили за последнее время размеры портовых пошлин для противодействия растущему российскому транзитному грузообороту.

7. РЕЗЕРВНЫЕ МОЩНОСТИ

Объем грузооборота в каспийских портах ниже того, что первоначально планировалось, а также уступает объемам конца 1980-х гг.

Таблица 7.1.
Сопоставление наивысшего и текущего объемов грузооборота в основных каспийских портах (в млн. тонн, за исключением нефти)

	Наивысший грузооборот, конец 80-х гг.	Текущий грузооборот
Актау	данные отсутствуют	1,3
Туркменбаши	8 (1987)	2
Баку	7 (на конец 198-х гг.)	2

Необходимо подчеркнуть, что во всех трех каспийских портах имеются избыточные мощности в вопросе эксплуатации большинства причалов. Достаточно обратиться к представленным ниже данным.

Резервные мощности, 2001

Баку	Причалы для грузов общего назначения	90%
	Паромные терминалы (а)	70%
	Нефтепричалы	50%
Туркменбаши	Причалы для грузов общего назначения	60%
	Навал/конгломерат	90%
	Паромные терминалы (а)	70%
	Нефтепричалы	...
Актау	Причалы для грузов общего назначения	30%
	Паромные терминалы (а)	<90%
	Нефтепричалы	40%

(а) Цифры по паромным терминалам отражают резервные мощности паромного парка и терминалов

Резервные мощности черноморских портов

- ⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы в болгарском порту Бургоке использовались на 46%, в Варне - на 55%.
- ⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы в румынском порту Констанца использовались на 40%.
- ⇒ Порты Украины работали на полную мощность.
- ⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы для сухогрузов в грузинском порту Батуми использовались на 77%, нефтепричалы - 37%.
- ⇒ Использование резервных мощностей позволяет портам существенно снизить размеры тарифов за оказываемые услуги, привлечь дополнительные объемы грузопоставок.

8. ТАРИФНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, УСТРАНЕНИЕ БАРЬЕРОВ НА ПУТИ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Тарифы, несомненно, являются серьезным препятствием в осуществлении эффективного грузооборота в рамках TRACECA. Однако, существуют сложности и иного рода, не связанные с тарифной политикой. Ниже приводятся мнения экспедиторов, сотрудников транспортной индустрии как основных **пользователей портов и клиентов портовых услуг**, высказанные ими в ходе проведенного интервью.

Таможенные проблемы

Таможенные проблемы, характерные для стран-членов TRACECA, включая спорные и непредсказуемые толкования правил и законов, необоснованные задержки, бюрократические препоны, высокие импортные пошлины, нелегальные выплаты, считаются самым серьезным препятствием на пути развития транзитной торговли в коридоре TRACECA.

Представители транспортных организаций неоднократно заявляли в своих интервью, что таможенные проблемы превратили Баку, в ключевой транзитный порт, в котором очень сложно эффективно осуществлять деловые операции. Они также заявили, что Азербайджан не скоро превратится в центр торговли Каспийского региона наподобие Дубаи. Коснувшись аналогичного положения в Туркменбаши, экспедиторы заявили, что самой серьезной проблемой для порта является наличие таможенных проблем. Они подчеркнули, что в порту Туркменбаши каждый раз по-разному трактуются те или иные положения закона, что вносит путаницу и мешает осуществлению эффективных деловых контактов. На этом фоне удивительным выглядит то обстоятельство, что таможенные проблемы на ирано-азербайджанской границе в Астаре, где особенно интенсивны автомобильные грузоперевозки, решаются достаточно оперативно.

Владельцы транзитных транспортных средств оперативно обеспечиваются транзитными документами, которые путем факса передаются по ту сторону границы, осмотр грузов также занимает мало времени за исключением тех случаев, когда используется специально обученные на обнаружение наркотических средств собаки. Основная процедура на границе сводится к тому, что на документ ставится дополнительная печать при пересечении границы грузовиком. Таможенные формальности осуществляются на месте назначения.

Монополия Каспийского пароходства

Каспийское пароходства представляет собой полумонопольную организацию, занимающуюся регулированием перевозок большей части сухого груза через Каспийское море по маршрутам TRACECA. В 2001 году Пароходство проконтролировало заход в Баку практически 90% судов. Однако, объемы груза, не относящегося к сухому, незначительны. Эксперты подвергли критике действия Каспийского пароходства за сооружение в 1998 году паромного терминала, неудачно составленный график отплытия и захода судов, за необоснованные, нелегальные платежи.

Кроме того, весьма высокими являются фрахтовые расценки (более подробно см. раздел Главы 10). Результаты интервью проведенного в 2002 году показали, что респонденты продолжают рассматривать Каспийское пароходство как одно из главных препятствий на пути осуществления эффективных транзитных перевозок. Основной удар критики приходится на чрезмерно высокие сервисные расценки, которые не отвечают потребностям клиентов, характеризуются отсутствием гибкости.

Кроме того, проблема состоит в том, что слишком высокая доля потенциальных транзитных грузоперевозок TRACECA приходится на паромные перевозки, осуществляемые Каспаром.

Неудовлетворительный железнодорожный сервис

Сервис на железных дорогах относительно недорог, однако, в той же мере неэффективен. Так, говоря о Туркменистане, ключевые экспедиторы отмечали, что они практически не рассматривают всерьез железнодорожный сервис из-за крайне низкого его качества. По этой причине экспедиторам приходится пользоваться автомобильными услугами даже невзирая на относительно высокую их стоимость.

Проблема состоит в том, что, если на практике предпочтение будет отдаваться в большей степени связке автомобильная дорога - море, чем связке железная дорога - море, конкурентоспособность грузооборота окажется весьма низкой.

Высокая стоимость дорожных перевозок

Стоимость дорожных перевозок в регионе достаточно высокая, по крайней мере, она превышает стоимость железнодорожных перевозок. Средний размер эксплуатационных затрат составляет \$1 на км для крупногабаритных грузовиков по сравнению с 25 центами за аналогичные железнодорожные перевозки. Кроме того, повышению стоимости способствуют транзитные пошлины, взимаемые на том основании, что тяжелые грузовики разрушают дорожное покрытие.

В результате, стоимость перевозок зачастую удваивается, как это имеет место в Грузии. К сказанному следует добавить, что число пропусков, выдаваемых владельцам грузовиков для пересечения территорий стран-членов TRACECA, крайне ограничено. По этой причине водителям часто приходится приобретать их по весьма высоким ценам. К тому же, очень дорого обходится водителям получение виз. Если объем перевозимого груза превышает стандартные габариты, стоимость перевозок также резко возрастает.

Так, экспедиторы, осуществляющие свои операции в Туркменистане подтверждают, что для проезда через территорию страны транспорта с избыточными габаритами может потребоваться выплата пошлины в размере \$3000-4000. Кроме того, иногда осуществляются выплаты отдельным министерствам, в частности, при выборе маршрута требуется специальное заключение.

Эффективность работы портов

Общепризнанно, что качество портовых услуг оставляет желать лучшего. И напротив, большинство пользователей признают, что взимаемые тарифы достаточно умеренны, за исключением чрезвычайно высоких тарифов за использование тяжелого грузоподъемного крана.

Разное

- Российские власти предпринимают активные попытки перетянуть грузооборот в свои порты. С этой целью осуществляется манипуляция с железнодорожными тарифами на экспорт стали, перевозившейся в Махачкалу в 2001 году через порт Актау и Астрахань. Аналогичная политика проводится и в отношении прибалтийских стран.
- Стоимость интермодального трансфера в Баку достаточно высокая. Так, стоимость передвижения прицепа 40' между железной дорогой и портом составляет \$100.
- Оформление документов носит гораздо более усложненный характер, чем в европейских странах.

- В Грузии осуществление транзитных перевозок максимально затруднено следующей процедурой:
 - Каждый контейнер должен иметь соответствующее разрешение таможи
 - В ночное время контейнерам запрещено передвигаться
 - Отсутствие обоснованных документов, позволяющих предъявить их во время случайных остановок
 - Чрезмерно затянутая процедура оформления документов и пропусков
 - Дорожный налог на грузовики в Азербайджане (\$200)

В дополнение к сказанному выше, контейнеры, прибывающие железной дорогой из Грузии в Баку, должны в обязательном порядке пользоваться Кишлинским терминалом, на котором таможенная процедура настолько усложнена, что грузоотправители отказываются от использования этой железнодорожной ветки.

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТОРГОВЫМ ТАРИФАМ

Как отмечалось выше, существуют две возможности понизить **торговые тарифы за перевозку груза**.

- ⇒ Во-первых, каждый порт располагает неиспользованным резервом мощностей. Не случайно, объем грузооборота намного ниже того, который изначально планировался в советское время.
- ⇒ Во-вторых, портовые затраты носят в основном фиксированный характер. Маргинальная стоимость обработки дополнительного транзитного груза низкая. По этой причине снижение транзитных тарифов не приведет к уменьшению прибылей, по крайней мере, временно, до тех пор пока грузооборот не наберет достаточного темпа и станет неизбежной задачей последующего инвестирования и усиления занятости.

Осуществление указанных выше задач позволит портам дисконтировать тарифы за перевозку грузов и получить прибыли от дополнительных объемов грузооборота.

В своем анализе мы акцентируем внимание на транзитном грузообороте. Цель проекта состоит не в том, чтобы предлагать рекомендации по уменьшению тарифов на местный импорт и экспорт, хотя и предполагается, что работа направлена на прояснение величины себестоимости тарифов.

Выше указывалась, что отчеты каспийских портов показывают величину переменных затрат, составляющих лишь 19-31% общих затрат, в то время как фиксированные затраты составляют 69-81%. Более того, переменные затраты составляют даже меньшую пропорцию - около 10-15% общих доходов. Доля фиксированных затрат растет по двум причинам. Во-первых, погашения ссуд ЕБРР ведут к увеличению объемов в последующие десятилетия. Во-вторых, эксплуатационные расходы слишком низкие, поэтому необходимо их повысить с тем, чтобы получить возможность поддерживать деятельность порта на должном эксплуатационном уровне.

С другой стороны, переменные затраты могут в будущем возрасти. В частности, заработную плату можно будет повысить, если порты сумеют предпринять меры по привлечению транзитного грузооборота. Кроме того, фонд жалования варьируется в зависимости от объема обработанного груза. Исходя из этого, а также можно предложить

бонусы по транзитному грузообороту (речь идет лишь о сухогрузе). Руководство каждого порта должно самостоятельно разработать соответствующую формулу.

Если бонусы либо другие иные стимулы найдут поддержку, переменные затраты возрастут, правда, в небольшой степени. Даже если фонд жалования удвоится, это будет означать лишь дополнительные 0,25 центов за тонну в Баку, 40 центов в Туркменистане и 50 центов в Актау.

Кроме того, при установлении тарифов необходимо учитывать такой важный фактор, как эластичность цен. Однако, на практике, решение этой задачи выглядит достаточно сложным.

Из сказанного можно заключить, что существует логическая возможность снижения тарифов за транзитный перевоз на 2/3 и вместе с тем получения скромных прибылей от дополнительных объемов грузоперевозок. Для достижения этой цели желательно использование дисконта в 50%.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЦЕН

Эластичность цен зависит от того, в какой мере спрос реагирует на изменение цен. В конкретном выражении, эластичность цен позволяет установить коэффициент изменений объема груза в процентном изменении цен. Так, если объем груза возрастает на 80% в ответ на снижение цен на 40%, эластичность цены составляет 2.

Однако, если снижение цены на 20% приводит к увеличению объема груза всего лишь на 20%, в этом случае эластичность цен составляет 1.

Очевидно, что эластичность цен должна быть выше 1,0 снижения цены. На практике эластичность цен должна быть выше 1 применительно к большинству транзитных грузов TRACECA, так как объемы транзитных грузов в настоящее время составляют минимальную цифру в большинстве портов.

Однако, анализ эластичности цен усложняется тем обстоятельством, что привлечение дополнительного грузообъема зависит от общего дисконтирования в общей транспортной цепи.

Оформление портовых тарифов в свободные тарифы

(За железнодорожные, морские, портовые, судоходные и дорожные услуги на маршрутах TRACECA). Необходимо подчеркнуть, что снижение одних лишь портовых тарифов вряд ли приведет к увеличению объема транзитного грузооборота.

Разумеется, снижение тарифов может оказаться в ряде случаев благоприятным фактором, однако, для достижения более эффективного результата необходимо осуществить также дисконтирование всей транспортной цепи.

**Таблица 9.1. Образец свободных транспортных затрат:
Казахстан-Средиземное море
(US\$/TEU)**

Внутренняя континентальная часть Казахстана до Актау (около 1000 км)

Подъем груза с железнодорожного состава

Порт Актау

Фрахтовая расценка, принятая в Каспийском регионе

Порт Баку

Железная дорога, 1000 км

Подъем груза с железнодорожного состава

Порт Поти

Подъем груза с железнодорожного состава

Фрахтовая расценка, принятая на Черноморском регионе

Порт Варна

Железной дорогой до места назначения

Местные поставки

Свободные тарифы можно сопоставить с:

- автомобильной дорогой через Турцию/Иран
- железной дорогой через Россию
- автомобильной дорогой через Россию

10. УСЛУГИ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Основными судоходными линиями, играющими особо важную роль для грузооборота TRACECA в Каспийском регионе являются:

- 1) Каспийское пароходство, расположенное в Баку
- 2) TML, расположенное в Туркменбаши

Важную роль для грузооборота TRACECA также играют Управление Укрферри и совместная служба болгарских операторов, использующих паромы для перевозки грузов через Черное море.

10.1. Каспийское Морское Пароходство

10.1.1. Флот Пароходства

Ключевой отгрузочной линией для осуществления транзитного грузооборота TRACECA в Каспийском регионе является Каспийское морское пароходство. Практически весь потенциальный транзитный грузооборот TRACECA пересекает Каспийское море по маршруту Баку и Туркменбаши или Актау, пользуясь полумонопольными услугами Каспийского пароходства.

На указанной трассе также функционируют отдельные небольшие отгрузочные линии, однако, на практике они не в состоянии серьезно конкурировать с каспийским пароходством. Свидетельством тому может служить очень незначительный объем груза у причалов, обслуживаемых судами, не входящими в систему пароходства.

Каспийское пароходство принадлежит государству. Его флот состоит в основном из судов, действующих еще с периода распада бывшего Советского Союза. Флот

насчитывает 70 судов, из которых 60 - суда типа "река-море" (34 танкера и 24 сухогруза). Каспийское пароходство имеет в своем распоряжении 8 паромов типа "Дагестан" для перевозки железнодорожных составов и пассажиров и 2 судна Рого.

Большинство судов пароходства действует в Каспийском море, они перевозят нефть из Туркменбаши и Актау в Иран и в меньшей степени в Азербайджан. Хотя большая часть нефтяного грузооборота осуществляется танкерами, на паромных перевозках преобладают нефтегрузы. Объем пассажирского оборота незначителен.

В Средиземном море, Черном и Азовском морях действуют 20 сухогрузов. Паромы Рого (нежелезнодорожного назначения) также действуют за пределами Каспийского моря. Рентабельность судоходства вне пределов Каспийского моря ниже, чем в пределах Каспийского региона.

10.1.2. Грузооборот

В 2001 году Каспийское пароходство обработало 10 млн. тонн груза, 80% которого пришлось на маршруты TRACECA. Большую часть груза составляла **нефть, перевозившаяся в танкерах и паромами**. Двумя основными пунктами назначения были Иран и Азербайджан (для последующего транзита груза в Батуми). В 2001 году железнодорожные паромы, обслуживающие Туркменбаши и Актау, обработали 1,8 млн. тонн груза, из которых 70% приходилось на нефть, согласно данным Бакинского порта. Остальную часть составлял сухой груз.

Необходимо отметить, что объемы грузооборота внутри и вне пределов страны хорошо сбалансированы. Практически весь паромный груз проходила обработку в железнодорожных вагонах. Грузооборот с помощью грузовиков был минимальным. Наивысший объем паромного грузооборота имел место в 1986 году - более 6 млн. тонн, который к 1993 году составил всего лишь 0,6 млн. тонн. За последнее время грузооборот постепенно повысился, хотя основной объем груза продолжает составлять нефть.

Число пассажироперевозок упало от 300.000 в 1989 году до 93.000 в 1993 году. В настоящее время этот уровень продолжает оставаться низким.

10.1.3. Общие доходы и расходы

В 2001 году доходы Каспийского Пароходства составили \$7 млн. Услуги Пароходства составляют большую часть транспортных расходов в Каспийском регионе, не удивительно, что доходы Пароходства в 2 раза превысили доходы всех трех портов Актау, Туркменбаши и Баку вместе взятых.

Необходимо иметь в виду, что большая часть доходов пароходства достигается за счет перевозок нефти и осуществление коммерческих связей с областями, не входящими в Каспийский регион.

Таблица 10.1.
Доходы и расходы Каспийского Пароходства, 2001

	в млн. долларов
Доходы	77
Расходы	59
Остаток	18

Доходы Каспийского Пароходства составили в 2001 году в среднем \$7,7 за тонну. К ним также необходимо присовокупить доходы от обработки грузов за пределами Каспийского моря, осуществленную, комбинированными паромными нефте- и другими перевозками. Сообщается, что перевозка грузов танкерами более рентабельно, чем паромами.

10.1.4. Тарифы

Судоходные тарифы на перевозку грузов (1) паромами, (2) сухогрузом и (3) контейнерами на обычных судах показаны на следующей странице.

Следует подчеркнуть, что цифры, представленные соответствующими организациями, включающими портовых операторов, операторов судов, экспедиторов и т.д. различались между собой. Кроме того, были определенные расхождения о размерах дисконтов. Во всяком случае эти цифры превышали соответствующие данные по тарифам, взимаемым за оказание аналогичных услуг во всем мире.

Таблица 10.2. Ставки на паромный фрахт в Каспийском море

1. Груз в железнодорожных вагонах (18 м)

	\$ за погонный метр	\$ на 18 метров железнодорожного вагона		Расстояние в км	\$ на тонно-км (а)
		Рейс в одном направлении	Включая возврат порожняком		
Баку-Актау	35	630	1260	468	0,027
Баку-Туркменбаши	30	540	1080	305	0,035

2. Железнодорожные вагоны, перевозящие контейнеры (2 на 18-метровый вагон)

	\$ за погонный метр	\$ на 20' контейнер (2 на вагон)		Расстояние в км	\$ на тонно-км (б)
		Рейс в одном направлении	Включая возврат порожняком (в)		
Баку-Актау	35	315	630	468	0,056
Баку-Туркменбаши	30	270	540	305	0,074

(а) С допущением груза в 50 тонн.

(б) С допущением груза в 12 тонн на 20' контейнер.

(в) Возврат порожняком обычный.

Следует иметь ввиду, что тарифы, представленные различными пользователями и операторами различаются между собой. Кроме того, применяется дисконт по возврату порожняком на некоторых маршрутах.

Таблица 10.3. Ставки по отгрузочному фрахту для сухогруза в Каспийском море

	\$/на тонну	Расстояние в км	\$/тонна/км
Груз общего назначения			
Баку-Актау	11	468	0,023
Баку	7	305	0,023
Туркменбаши			
Груз вновалку			
Баку-Актау	12	468	0,026
Баку	7	305	0,023
Туркменбаши			

Источник: VCEOM/Uniconsult (июль, 2001)

Таблица 10.4. Ставки по отгрузочному фрахту для контейнеров на судах многоцелевого назначения (возврат порожняком)

	20' рейс в оба конца (полная отгрузка, обратный порожняк)	Расстояние в км	\$/тонна/км
	\$		(a)
Баку-Актау	400	468	0,071
Баку-Туркменбаши	400	305	0,109

Источник: VCEOM/Uniconsult (июль, 2001)

Тарифы за использование контейнеров, перевозимых через Каспийское море паромами, намного выше международно принятых стандартов. Так, за использование 40' контейнера, перевозимого из Баку в Туркменбаши (165 морских миль) \$540, включая возврат контейнеров в порожнем виде, что является обычной практикой. В то же время, уплатив примерно такую же сумму можно, в частности, перевезти контейнер из Гамбурга/Бремерхагена в Литву (500 морских миль), либо в Эстонию и Финляндию (700 морских миль). Следует иметь в виду, что железнодорожные паромы редко используются в мире.

Среди немногих можно назвать паром в порту Клайпеда. Официальный тариф за перевозку груза из Клайпеды в Киль (400 морских миль) составляет \$630 для 40' контейнера, что превышает расценку за TEU/км, взимаемую на трассе Баку-Туркменбаши. Однако, применение высоких фрахтовых расценок частично обусловлено использованием паромов типа "Дагестан" для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов.

Эти расценки намного превышают тарифы, применяемые за обработку обычных грузов. В других странах грузы подобного объема проходят обработку на судах, размеры которых составляют 1/5 GRT. Кроме того, они передвигаются с меньшей скоростью и имеют меньший уровень коэффициента полноты водоизмещения, а также потребляют гораздо меньше топлива, чем паромы типа "Дагестан". Резервная мощность паромов типа "Дагестан" объясняется частично тем, что они были изначально спроектированы для перевозки гораздо большего числа пассажиров, чем это происходит на практике. Если бы судоходная компания смогла бы приступить к своей деятельности, как говорится, с

чистого листа бумаги, имея ввиду возможность перевозок на расстоянии 165 морских миль, эта компания могла бы зафрахтовать небольшие суда 100 TEU за \$2000 в сутки и совершать рейсы в оба конца по ценам, намного ниже тарифов, используемых на паромов типа "Дагестан".

Кроме того, применение тарифов рассчитано на покрытие затрат от эксплуатации всех паромов, не взирая на то, что в последнее время грузооборот резко понизился на 2/3 (см. Раздел 10.1.5.). По всей видимости, использование подобных судов может принести определенную экономическую выгоду.

Как сообщается, тарифы за перевозку нефти составили в 1998 году \$5-5.5/тонна и \$6,5-8/тонна в 2001, что составляет завышенную цифру, если исходить из международных стандартов. Такое положение дел частично объясняется использованием танкеров небольшого размера и соответствующим отрицательным экономическим эффектом. Причин использования танкеров небольшого размера несколько: они удобны для осуществления перевозок на небольшие расстояния, легко преодолевают мелководье, в состоянии перемещаться по Волго-Донскому каналу. Однако, тарифы за их использование выше, чем это принято при эксплуатации судов подобного типа.

Тарифы за фрахт также слегка превышают международные стандарты. Так, в 2002 году они составляли \$2.500 в день за использование небольшого сухогруза (3.000 пеннивейт) и \$4500 в день за использование танкеров (5.000 пеннивейт).

10.1.5. Резервные мощности

Паромный флот Каспара имеет большой резервный потенциал. Общий объем транспортируемого груза составил всего 1,8 млн. тонн по сравнению с 6 млн. тонн в середине 80-х годов. Теоретическая максимальная мощность 8 паромов составляет 8 млн. тонн, включая перевозку в обоих направлениях. Однако, преобладание нефтегруза на западных маршрутах ведет к снижению этой цифры.

Что касается резервных мощностей Каспара применительно к танкерному флоту, они достаточно скромные - 10-20%.

10.1.6. Стоимость эксплуатации

Эксплуатационные расходы на использование паромов и нефтяных танкеров показаны⁵ в Таблицах 10.5 до 10.8. Из таблиц видно:

- Общие эксплуатационные расходы за использование паромов типа "Дагестан"; ежедневные эксплуатационные расходы (Таблица 10.5.). Указанные цифры относятся как к новым, так и старым судам. Суть проблемы усугубляется таким фактором, как величина оценки капитальных затрат. Во-первых, суда достались Пароходству от бывшего СССР практически бесплатно. Во-вторых, прежние цены не играют никакой роли, так как исходная цена за каждое судно выражалось в рублях (суда были закуплены в Югославии в 80-х годах). В-третьих, представляется маловероятным, чтобы когда-нибудь вновь были построены суда подобного типа. По этой причине

⁵ Каспийское морское пароходство не представило подробные сведения о своих доходах и расходах.

новые суда будут конечно спроектированы совершенно на иной основе. В сносках к Таблице подробно приведены мнения по этому вопросу.

- Переменные и фиксированные эксплуатационные расходы за использование паромов типа "Дагестан" (Таблица 10.6.). Судовые издержки представляют собой так называемые "погрузные" затраты, тогда как страховые, административные и "экипажные" издержки носят более или менее фиксированный характер. Переменные издержки характеризуют затраты на топливо, поставки материалов, обслуживание и ремонт оборудования.
- Общие эксплуатационные расходы за использование нефтяных танкеров 5.000 и 10.000 пеннивейт (Таблица 10.7.). Капитальные затраты в данном случае включаются в число затрат на возмещение. Подобный подход позволяет судить о том, что Каспийское пароходство и иные судоходные линии в Каспийском море планируют приобрести новые танкеры.
- Переменные и фиксированные эксплуатационные расходы за использование нефтяных танкеров (Таблица 10.8.).

Пояснения:

- ⇒ По оценкам, переменные затраты за использование паромов составляют всего лишь 16-36% общих затрат в зависимости от того, используется ли старое или новое судно.
- ⇒ Суточные эксплуатационные расходы за использование паромов типа "Дагестан" намного выше суточных фрахтовых расходов небольшого контейнеровоза, способного перевозить груз аналогичного тоннажа.

Паромы типа "Дагестан"	(Суточные судовые расходы)	
	В порту	В море
Грузоподъемность - 28 железнодорожных вагонов или 56 TEU (а)		
Новое судно	\$6.697	\$8.617
Старое судно	\$3.230	\$5.630
Контейнеротранспортер, 100 TEU, фрахтовая стоимость	\$2.000 (б)	\$2.750

(а) Можно загрузить 3 TEU в 18-метровый железнодорожный вагон. Однако на практике в Каспийском регионе, как, впрочем, и повсюду, это встречается редко.

(б) На мировых фрахтовых рынках (высокая)

- ⇒ Переменные затраты за использование паромов составляют по оценкам, всего лишь 23-27% общих затрат, в зависимости от того, является ли судно новым или старым. Однако значение этого фактора ограничено, так как широко распространено использование нефтяных танкеров, поэтому резервная мощность в данном случае незначительная.

Таблица 10.5. Оценочные годовые эксплуатационные затраты за использование Каспийского железнодорожного паромов (фрахтовые операции)

Паром типа "Дагестан" (S)	Новое судно	Старое судно (возраст 15 лет)
Закупочная цена (в млн. долларов) (а)	12	4
Срок эксплуатации судна (в годах)	25	25
Норма возврата	12%	12%
Грузоподъемность (железнодорожные вагоны)	28	28
Экипаж (фактический) (а)	40	40
Численность экипажа (б)	3	3
Средняя заработная плата (в долларах)	1000	1000
Потребление топлива, тонна/час в морских условиях, обычное	1.25	1.5
Потребление топлива, тонна/час в морских условиях, фактические (в)	0.8	1
Цена на топливную нефть (\$/тонна) (г)	100	100
Эксплуатационные расходы	1,530,000	1,530,000
Капитальные затраты (% и погашения)	120,000	120,000
Экипаж (питание)	40,000	40,000
Страхование (2% стоимости)	240,000	80,000
Обслуживание и ремонт (1,5 % новой цены)	180,000	216,000
Топливо (д)	197,120	246,120
Администрация	100,000	100,000
Итого	2,407,120	1,312,120
- \$/сутки в порту	6,697	3,230
- \$/сутки в море	8,617	5,630

(а) Цены возмещения за использование паромов типа "Дагестан" носят в основном теоретический характер. В целом, в мире относительно редко оказываются услуги в сфере железнодорожного обслуживания паромов. По этой причине, железнодорожные перевозки паромов имеет тенденцию к снижению. То же самое относится к пассажиро-потоку. Не удивительно, что при проектировании паромов их создатели делают акцент на их использовании для фрахтовых перевозок и уменьшении размера. Фактическая грузоподъемность паромов типа "Дагестан" составляет всего 1680 тонн плюс небольшое количество транспортных средств. Цифра в \$12 млн. как сумма возмещения представляет собой компромисс между стоимостью строительства нового паромов типа "Дагестан" и ценой за создание паромов грузоподъемностью в 2.000 тонн (28х60 тонн железнодорожных вагонов плюс несколько грузовых транспортных средств).

(б) Экипаж судов Каспийского Пароходства насчитывает минимум 40 человек. Следует отметить, что эти суда могут функционировать и с меньшим числом операторов.

(в) 3 человека экипажа на одно судно.

(г) На практике суда двигаются с меньшей скоростью, чем изначально спроектировано. Это делается для экономии средств.

(д) Суды спроектированы таким образом, чтобы их можно было эксплуатировать с применением дизельного топлива, однако, в настоящее время используется топливная нефть, стоимость которой ниже.

(е) В 2001 году 8 паромов совершили в среднем 88 рейсов в оба конца (среднее время рейса, включая простой, составляет 4,1 дня). Стоимость топлива потребляемого в год на судно, исчисляется из расчета 14 часов рейса в обоих направлениях при совершении 88 рейсов в оба конца в год со скоростью, ниже проектной.

Примечание: Портовые пошлины и второстепенные издержки, например такие как пополнением топливом в порту, в приводимую ниже Таблицу не включены.

Таблица 10.6. Сопоставление фиксированных и переменных затрат на Каспийских железнодорожных пароммах (типа "Дагестан")

	Новое судно	Старое судно (возраст 15 лет)
ФИКСИРОВАННЫЕ ЗАТРАТЫ		
Капитальные затраты (% и погашения)	1,530,000	1,530,000
Экипаж	120,000	120,000
Экипаж (питание)	40,000	40,000
Страхование (2% стоимости)	240,000	80,000
Обслуживание и ремонт	180,000	64,000 (а)
Топливо	197,120	0
Администрация (б)	100,000	30,000 (б)
Итого	2,407,120	844,800
- \$/сутки, включая топливо	6,103	2,500
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ		
Капитальные затраты (% и погашения)	0	0
Экипаж	0	0
Экипаж (питание)	0	0
Страхование (2% стоимости)	0	0
Обслуживание и ремонт	126,000	151,200 (а)
Топливо	197,120	246,400
Администрация (б)	70,000	70,000
Итого	393,120	467,600
- \$/сутки, включая топливо	1,191	1,417
ИТОГО	2,407,120	1,312,120
ФИКСИРОВАННЫЕ+ПЕРЕМЕННЫЕ		
Переменные в % к общим затратам	16%	36%

(а) 70% переменных затрат на обслуживание

(б) 70% переменных затрат на управление

Таблица 10.7. Сопоставление эксплуатационных затрат за использование Каспийских нефтяных танкеров (\$)

	Новое судно	Старое судно (возраст 15 лет)
Пеннивейт	5,000	10,000
Скорость в узлах	11	13
Закупочная цена, новая (в млн. долларов)	6.0	9.1
Срок использования судна в годах	25	25
Требуемая норма возврата	12%	12%
Экипаж одного судна	15	18
Численность экипажа	3	3
Средняя заработная плата, в \$	1000	1000
Потребление топлива, тонна/час в море	0.30	0.64
Цена на топливную нефть (газойль, \$/тонна)	180	180
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ		
Капитальные затраты (% и погашения)	765,000	1,159,523
Экипаж	45,000	54,000
Экипаж (питание)		
Страхование (2% стоимости)	120,000	181,866
Обслуживание и ремонт (1,5% новой цены)	90,000	136,414
Топливо (а)	194,400	411,543
Администрация	50,000	50,000
Итого	1,264,400	1,993,367
- \$/сутки, в порту	3,242	6,041
- \$/сутки, в море	4,538	8,784

(а) Предполагается 300 эксплуатационных дней в году, причем половина из них приходится на пребывание в море, половина в порту.

Таблица 10.8. Сопоставление фиксированных и переменных затрат на Каспийских нефтяных танкерах (\$)

	Новое судно	Старое судно (возраст 15 лет)
ФИКСИРОВАННЫЕ ЗАТРАТЫ		
Капитальные затраты (% и погашения)	765,000	1,159,523
Экипаж	45,000	54,000
Экипаж (питание)	120,000	181,886
Страхование (2% стоимости)	27,000	40,924 (а)
Обслуживание и ремонт		
Топливо	0	0
Администрация	15,000	15,000 (б)
Итого	972,000	1,451,333
- \$/сутки, в порту	2,945	4,398
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ		
Капитальные затраты (% и погашения)	0	0
Экипаж	0	0
Экипаж (питание)		
Страхование (2% стоимости)	0	0
Обслуживание и ремонт (1,5% новой цены)	63,000	95,490 (а)
Топливо	194,400	411,543
Администрация	35,000	35,000 (б)
Итого	292,400	542,033
- \$/сутки, в порту	886	1,643
ОБЩИЕ ФИКСИРОВАННЫЕ+ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ	1,264,400	1,993,367
Переменные в % к общим затратам	23%	27%

(а) 70% переменных затрат на обслуживание

(б) 70% переменных затрат на управление

10.1.7. Сопоставление доходов и затрат

(а) Паромы

В Таблице 10.9. приведены размеры доходов и затрат на использование паромов 2001 году. Указанные цифры охватывают лишь фрахтовые операции (объем пассажиро-перевозок слишком незначителен). Из таблицы видно, что излишки преобладают над затратами, если речь идет о старых судах (с низкими капитальными затратами), в то же время излишки незначительные, если речь идет о новых судах (с высокими капитальными затратами).

Таблица 10.9. Оценка доходов и затрат на паромные и фрахтовые операции, 2001

(в млн. долларов)

	Новое судно	Старое судно (возраст 15 лет)
ДОХОДЫ (а)	28,1	28,1
ЗАТРАТЫ ПАРОМНОГО ФЛОТА		
8 судов, стоимостью от \$1.27 до 2.37 млн. (см. Таблица 2)	19,3	10,5
Портовые пошлины (б)	2,6	2,6
Общие затраты	21,8	13,1
ИЗЛИШЕК	6,2	6,2

ДОПУЩЕНИЯ	
(а) Доходы, основанные на	
Грузооборот, в 2001 году	1,87 млн. тонн
Вагонозагрузка, средняя	50 тонн
Длина вагона, средняя	15 метров
Тарифы:	
Средний тариф	\$50 за линейный метр, включая порожний возврат

(б) Портовые затраты: \$800 за заход в порт Баку и \$2800 в порт Туркменбаши, 709 рейсов туда и обратно в 2001 году.

(б) Танкеры

В таблице 10.10 приведены расценки за обслуживание танкеров, перевозящих нефть в Каспийском море между Казахстаном и Азербайджаном (около \$3 за тонну, что намного ниже приведенных выше тарифов) (см. Раздел 10.1.4.).

**Таблица 10.10. Затраты на перевозку нефти между Казахстаном и Баку,
(в долларах)**

Пеннивейт судна	5,000	10,000
Актау-Баку		
Расстояние в морских милях	250	250
Скорость судна в узлах	11	13
Стоимость судового времени (\$/сутки)		
В порту (а)	3,242	6,041
На море (б)	4,538	8,784
Время на рейс в оба конца		
Дни, проведенные в море, включая возвращение	1,89	1,60
Время простоя	0,11	0,40
Дни, проведенные в порту (для загрузки/разгрузки)	2	2
Общее количество дней, на рейс в оба конца	4	4
Затраты на рейс в оба конца		
Время, проведенное судном в море	8,595	14,077
Время, проведенное судном в порту	6,829	14,482
Общая стоимость рейса в оба конца	15,424	28,559
Перевезенный груз, в тоннах		
Стоимость в \$/тонну	5,000	10,000
	3,08	2,86

(а) См. Таблицу 10.7.

(б) См. Таблицу 10.7.

10.1.8. Взгляд на состояние транспортной отрасли

Каспийское Морское Пароходство подверглось критике со стороны ряда организаций. Пароходство обладает монополией на перевозку сухого груза в Каспийском регионе. Объем этих перевозок составляет 90% движения всех судов, заходивших в Бакинский порт в 2001 году. Объем груза, не относящегося к сухогрузам и перевозимого пароходством, является очень низким.

Действие пароходства также подверглось критике при подготовке технико-экономического обоснования по восстановлению паромных терминалов в 1997 году, осуществленного Рамбол/ЕБРР. Основное острие критики было направлено на "произвольный график времени отплытия, усугубленного неофициальными поборами и дополнительными пошлинами, вымогаемыми администрацией в целях сокращения времени ожидания паромных услуг. Общая сумма неофициальных выплат превышала 100%-ную величину официальных тарифов, при том, что среднее время ожидания для грузовиков составляло 5 дней..."

В ходе интервью выяснилось, что Каспийское Пароходство многими экспертами рассматривается как основное препятствие на пути развития транзитного грузопотока. Кроме того, Пароходство критикуют за то, что оно является монополистом в своей области, проводит негибкую политику, его услуги обходятся слишком дорого. Решение этой проблемы представляется очень важным в свете того, что большая часть потенциального грузопотока TRACECA приходится на долю услуг, оказываемых Каспаром.

10.1.9. Льготные тарифы по транзитным грузоперевозкам TRACECA

Следует отметить, что:

- Имеются огромные **резервные мощности** для осуществления паромных перевозок в Каспийском регионе. 15 лет назад паромный флот перевозил груз объемом, превышающим в 3 раза нынешние объемы грузов - 6 млн. тонн.
- **Переменные затраты**⁶ на обработку дополнительного груза намного ниже общих затрат. Даже если требуются дополнительные затраты на обработку нового груза, включая портовые пошлины, их размер составляет всего лишь 16% стоимости услуг нового судна с высокими фиксированными капитальными затратами; и около 36% стоимости старого судна с низкими фиксированными капитальными затратами.

Ниже приводятся аргументы за и против тарифных дисконтов за паромные перевозки. Основной аргумент против снижения тарифов состоит в том, что Каспийские паромы отражают в определенной степени ситуацию, сложившуюся в Бакинском порту. Нельзя забывать о том, что большая часть паромного груза относится к грузам под эгидой TRACECA. Соответственно, для того, чтобы избежать снижения рентабельности, необходимо убедиться в том, что эластичность цен на спрос достаточно эффективно для оправдания тарифных дисконтов. Как указывалось выше, обеспечение эластичности

⁶ Переменные затраты состоят в основном из расходов на топливо, обслуживание/ремонт, административные расходы. Эти затраты используются на обработку значительной части дополнительного тоннажа груза. Фиксированные затраты на судоходные услуги включают главным образом амортизацию, заработную плату и страхование.

осложняется зависимостью от железнодорожных, морских и портовых тарифов, а также таможенных формальностей. Однако, имеются и серьезные аргументы в пользу осуществления дисконтирования фрахтовых операций на транзитных грузах:

- Пользователи транспортных средств считают паромные тарифы как главное препятствие на пути развития маршрутов TRACECA/
- Тарифы на фрахт в Каспийском регионе намного превышает международно принятые стандарты, особенно в части контейнеров. Так, тариф на 40' контейнер, перевозимый из Баку в Туркменбаши (165 морских миль), составляет примерно \$540/40', включая возвращение порожнего контейнера, что является обычной практикой. В то же время, уплатив примерно такую же сумму можно, в частности, перевезти контейнер из Гамбурга/Бремерхавена в Литву(500 морских миль), либо в Эстонию и Финляндию (700 морских миль). Высокие фрахтовые расценки в Каспийском море является, в определенной степени, неизбежными при эксплуатации паромов типа Дагестан для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Кроме того, они слишком крупногабаритны для текущего грузооборота. Их грузоподъемность применительно к контейнерам, эффективна лишь на 56 TEU.

В других странах обработка указанных объемов производится в судах габаритами меньше чем 1/5 размеров GRT. Кроме того, они передвигаются с меньшей скоростью и имеют меньший уровень коэффициента полноты водоизмещения, а также потребляют гораздо меньше топлива, чем паромы типа "Дагестан". Резервная мощность паромов типа "Дагестан" объясняется частично тем, что они были изначально спроектированы для перевозки гораздо большего числа пассажиров, чем это происходит на практике. Кроме того, применение тарифов рассчитано на покрытие затрат от эксплуатации всех паромов, не взирая на то, что в последнее время грузооборот резко понизился на 2/3. По всей видимости, использование подобных судов может принести определенную экономическую выгоду.

- Сопоставление доходов и затрат на Каспийских паромных операциях⁷ показывает, что доходы намного превышают затраты, по крайней мере, применительно к старому парому с низкими капитальными затратами. Наши оценки предполагают, что общие затраты могут быть менее 50% доходов применительно к старому парому. Что касается нового парома с высокими капитальными затратами, общие затраты оцениваются в размере 3/4 доходов.
- Хотя большая часть паромного груза составляет груз TRACECA, ее подавляющая часть приходится на долю нефти, поэтому нефть следует исключить из дисконта TRACECA.
- Паромные тарифы составляют гораздо более высокую пропорцию общих транспортных затрат на маршрутах TRACECA, чем портовые тарифы. В этой связи дисконты на паромный грузооборот представляются более важными, чем дисконты на торговые тарифы.

Из сказанного можно заключить, что внедрение тарифных дисконтов на сухогруз, за небольшим исключением, может привести к увеличению объемов транзитного груза TRACECA. Правда, они могут ограничиваться "новыми" транзитными грузами в отличие от существующих транзитных грузов.

⁷ Оценка произведена сотрудниками TRACECA. Каспийское морское пароходство не представило соответствующих сведений о затратах и доходах.

10.1.10. TML (Туркменистан)

TML представляет собой государственное пароходство Туркменистана. В настоящее время TML входит в организацию, которой принадлежит порт Туркменбаши. Однако, как ожидается в ближайшем будущем судоходные и управленческие функции пароходства будут разделены. Пароходству принадлежат 4 небольших сухогруза, грузоподъемностью 2.500-3.000 пеннивейт каждый. Построенные в 1992 году, они главным образом используются для фрахтовых рейсов. Лайнерная служба отсутствует.

Туркменское пароходство часто обращается к услугам агентств для поиска клиентов для отправки грузов. Все суда пароходства плавают в водах Каспийского моря. В середине 90-х годов суда выходили за пределы Каспийского моря, занимались перевозкой хлопка в страны Средиземноморского региона. Однако, вследствие роста услуг и стоимости затрат при эксплуатации Волго-Донского канала, суда пароходства вынуждены были отказаться от заходов в Черноморские/Средиземноморские порты.

Подобное положение дел оказалось выгодным для туркменских перевозчиков, так как объем грузов, перевозимых в Каспийском регионе, был не ниже средиземноморских объемов, к тому же цены на топливо были намного ниже.

Поэтому период эксплуатации туркменскими судами средиземноморских терминалов нельзя считать успешным с точки зрения рентабельности рейсов. К тому же, в ряде случаев положение усугублялось тем, что постоянно существовала угроза арестов в иностранных портах за неуплату соответствующих пошлин.

Грузооборот

В 2001 году TML обработал груз объемом 171.000 тонн, что намного ниже объема грузооборота, обработанного Каспийским Пароходством (10 млн. тонн в 2001 году). Более того, TML не связан с торговыми маршрутами TRACECA. Его основные маршруты следуют в Иран и российские порты - Махачкала и Астрахань.

Доходы и расходы

В 2001 году доходы и расходы компании были относительно низкими, составив \$1,5 млн. В настоящее время, TML работает в рентабельном режиме.

**Таблица 10.1. Доходы и расходы TML, 2001
(в тыс. американских долларах)**

Доходы	1,459
Затраты	
Заработная плата (а)	310
Социальные услуги	63
Амортизация	13
Ремонт	63
Топливо	101
Прочее (б)	512
Итого	1,061
Остаток	398

(а) В осуществлении судоходных операций занято 250 человек, некоторые из которых также занимаются буксирными процедурами в порту.

(б) "Прочее" включает, главным образом, портовые пошлины.

Тарифы

Фрахтовые тарифы, взимаемые TML, небольшие, составляют всего лишь \$1100 за 1 судно/день с поправкой на 330 рабочих дней в году для 4-х судов. Приведенная цифра намного ниже обычной фрахтовой расценки для судов, указанных габаритов, которая обычно составляет \$2000 в сутки на рынке (это позволяет получить возврат в 12%). Однако, TML также имеет возможность эксплуатировать суда, возраст которых составляет до 10 лет, при этом не имея обязательств по покрытию капитальных затрат.

Дело в том, что эти суда были получены в наследство от бывшего СССР бесплатно. Поэтому их надлежащая переоценка не проводилась. Как видно, из приведенной выше таблицы, размер амортизации составил в 2001 году всего \$13.000. Если говорить языком цифр, размер амортизации должен составлять в реальности около \$600.000-700.000 с поправкой на 4 судна стоимостью \$4 млн. каждый и сроком эксплуатации до 25 лет.

Более того, указанный выше 12% возврат по судам требует переоценки почти \$2 млн. долларов сверх эксплуатационных расходов, тогда как фактический анализ показывает лишь \$410.000 сверх эксплуатационных расходов. Основными маршрутами и расценками на фрахт TML являются следующие:

	Стоимость фрахта на рейс в оба конца
Туркменбаши-Иран	\$16.000 плюс иранские портовые пошлины
Туркменбаши-Махачкала	\$15.000 плюс портовые пошлины
Туркменбаши-Астрахань	\$18.000 плюс портовые пошлины

Суда TML редко заходят в бакинский порт, в котором почти все транзитные перевозки осуществляются паромными и танкерами Каспийского Пароходства. Фактически, TML не в состоянии сколько-нибудь серьезно конкурировать с Каспийским Пароходством (Практически все бакинские суда плавают под азербайджанским флагом, лишь немногие из них - под российским).

Основными видами грузопотока, осуществляемыми TML являются полепропиленовые материалы, химикаты, кокс, соль и строительный груз.

11. ИТОГИ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

11.1. Порты

Цель отчета состоит в том, чтобы "предложить такие тарифные изменения, которые обусловили бы реалистические расценки, отражающие фактические затраты (Вопросы компетенции, стр.12) ... в целях превращения всего маршрута TRACECA, от каспийских границ до границ западноевропейских стран, в коммерчески конкурентноспособный и привлекательный проект" (стр.8).

В настоящее время в портах TRACECA, вполне соответствуют международным стандартам, за небольшим исключением. Однако, большинство портов применяет эти тарифы в отношении весьма незначительного объема транзитных грузопотоков в рамках TRACECA. Очевидно, что необходимость внедрения стимулирующих методов в деятельности этих портов. В ходе анализа нам удалось выявить две ключевые проблемы, решение которых будет способствовать улучшению состояния в отрасли:

- имеется огромный потенциал в форме резервных мощностей основных портов TRACECA. Задействовать эти мощности - это значит существенно увеличить объемы обработки принимаемых грузов, например, более чем в 2 раза от текущего объема;
- переменные затраты⁸ на обработку дополнительных объемов грузов (см. Таблицу 11.3).

Терять, как говорится нечего, зато приобрести можно очень много, в особенности, от применения льготных тарифов в большинстве портов. В настоящее время финансовое для того, чтобы провести эксперимент м льготными тарифами. После кризиса середины 1990-ых годов деятельность всех трех основных каспийских портов признана рентабельной. Более того, рентабельными считаются также отдельные портовые услуги, увеличивается грузооборот.

С другой стороны, в будущем финансовое благополучие каспийских портов может серьезно пошатнуться. В первую очередь, следует признать, что большая часть дополнительных прибылей, получаемых портами, приходится на долю нефтяного грузооборота. В настоящее время объем грузопотока, следующего по маршрутам TRACECA через каспийское море и железной дорогой до порта Батуми, Грузия, составляет около 10 млн. тонн. Однако, нефтеперевозки в большей степени зависят от эффективности работы трубопроводов.

Так, по трубопроводу Тенгиз-Новороссийск перекачивается 30 млн. тонн продукции, по трубопроводу Баку-Джейхан - предположительно 60 млн. тонн. Во-вторых, в последние два года российское правительство предприняло ряд шагов по защите интересов своих портов. В результате этих акций в небольшой степени пострадал порт Актау: транзитная перевозка стали стала осуществляться посредством российских портов вследствие манипуляций с российскими железнодорожными тарифами.

В-третьих, все порты оказались перед необходимостью погашения ссуд, выданных ЕБРР на развитие портового хозяйства в последующем десятилетии. С этой точки зрения

⁸ м. третью страницу Заключения, в которой дано определение "переменных и фиксированных затрат".

руководителям портов стоило бы подумать над тем, как усилить работу в сфере транзитного бизнеса.

В настоящее время во всех отчетах, представленных ведущими каспийскими портами, отмечается рентабельность работы этих портов.

Таблица 11.1
Рентабельность ведущих портов, 2001 (в млн. долларов)

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

Источник: Отчеты портов

В Таблице 11.2 показано снижение тарифов, необходимое для приведения их в соответствие со средними или общими затратами. Во-первых, прослеживается процентное отношение снижения тарифов для приведения их в соответствие с затратами согласно отчетам портов за 2001 год (без сальдо).

Во-вторых, в Таблице показаны уровни снижения тарифов для приведения их в соответствие с затратами с поправкой на прирост для покрытия:

- Более реалистических амортизационных скидок;
- Более реалистических эксплуатационных расходов;
- Погашений и процентов по ссудам ЕБРР.

Анализ Таблицы показывает, что порты могли бы снизить тарифы для покрытия средних затрат. Вместе с тем, лишь порт Актау в состоянии снизить тарифы при условии, если будут приняты во внимание более реалистические подходы к амортизации, погашениям ссуд и эксплуатационным затратам.

Таблица 11.2.
Изменения, которые необходимо внести для приведения тарифов в соответствии со средними\общими затратами, 2001

	Основанные на затратах согласно отчету за 2001 год, без учета прибылей	Основанные на затратах согласно отчету за 2001 год плюс а. будущее погашение ссуд б. более реалистичные амортизационные скидки в. более реалистичные эксплуатационные расходы плюс 20% прирост грузозатрат
Туркменбаши	-60%	-13%
Актау	-51%	-52%
Баку	-21%	+41%

(а) указанные пункты представлены в приближенном отчислении.⁹

Однако, основой для транзитный тарифов должны служить не средние, а переменные затраты на обработку дополнительной тонны груза плюс разумные прибыли.

Необходимо подчеркнуть, что **переменные затраты** связаны преимущественно с использованием энергии, топлива, поставками, в небольшой степени с заработной платой. Затраты производятся за каждую дополнительную тонну груза.

Напротив, **фиксированные затраты** связаны главным образом с заработной платой, погашением ссуд, страхованием и амортизацией. Указанные фиксированные затраты остаются идентичными независимо от того, прошли ли обработку дополнительные грузы. Анализ отчетов каспийских портов показывает, что **переменные затраты** составили лишь 19-31% общих затрат в 2001 году (см. Таблицу 11.3.). **Фиксированные затраты** составили оставшиеся 69-81%. Переменные затраты, отмеченные в отчетах, составили лишь 10-15% общих доходов.

⁹ Следует подчеркнуть, что затраты носят приблизительный характер. Проект не ставит целью осуществить подробное тарифное обоснование по каждому из портов TRACECA. Задача состоит в том, чтобы получить ясное представление о дисконтировании тарифов в коридоре TRACECA.

Таблица 11.3.
Переменные затраты в % к общим затратам и общим доходам каспийских портов

	Основанные на отчетах 2001 года	Основанные на отчетах 2001 года с поправками (а)
Переменные затраты в % к общим затратам		
Актау	22%	23%
Туркменбаши	31%	14%
Баку	19%	13%
Переменные затраты в % к общим доходам		
Актау	11%	10%
Туркменбаши	12%	12%
Баку	15%	15%

(а) с учетом::

- более реалистических амортизационных скидок
- более реалистических эксплуатационных затрат
- включения погашений и процентов по ссудам ЕБРР.

Следует иметь в виду, что переменные затраты возрастают по мере увеличения размеров заработной платы, особенно в тех случаях, когда порты собираются предпринять меры по привлечению транзитного грузопотока. Даже если размер заработной платы удвоится, это будет означать прирост в \$0,25 за тонну в Баку, \$0,40 в Туркменбаши и \$0,50 в Актау по текущим затратам и объему грузопотока. Кроме того, при установлении дисконтов следует принимать во внимание и эластичность цен.

Проблема осложняется тем, что привлечение дополнительного грузопотока будет в этом случае зависеть от дисконтирования тарифов в общей транспортной цепи, включая железнодорожные и судоходные тарифы.

Их сказанного можно заключить, что существует вполне обоснованная причина для снижения транзитных тарифов на 2/3 с сохранением скромных прибылей от дополнительного транзитного груза. Однако, было бы целесообразно применить 50% дисконт для достижения более эффективного сальдо.

Следует подчеркнуть следующее:

- Снижение тарифов приведет скорее к росту прибылей, чем их уменьшению. В настоящий момент потенциал транзитного грузооборота не принимается во внимание. Поэтому ущерб может оказаться незначительным, зато применение льготных тарифов на большинстве маршрутов может привести немало дивидендов. Правда, могут быть и исключения. В частности, 2001 году 75% сухого груза и практически весь грузооборот нефти в Бакинском порту составили транзитный груз TRACECA. Кроме того, чистые доходы Бакинського порта не столь высоки, как в других портах. Соответственно, необходимы гарантии того, что эластичность цен окажется выше, чем до дисконтирования тарифов. В противном случае, размеры доходов окажутся ниже общих затрат, особенно после того, как начнется погашение ссуд ЕБРР;
- Мы не рекомендуем снижения внутранзитных тарифов;

Не рекомендуется также применение одинаковых транзитных тарифов в разных портах. Проблема состоит в том, что существуют серьезные различия в размерах заработной платы, портовой инфраструктуре и капиталовложениях в оборудования (частью из-за различий в объемах), расходах на дноуглубительные и волнорезные работы.

В течение, по меньшей мере, одного года необходимо применить на практике и проверить эффективность применения льготных транзитных тарифов.

При этом нельзя забывать о том, что:

- Портовые пошлины не играют решающую роль в увеличении транзитного грузооборота. Дисконты должны составлять всего лишь звено в цепи льготных тарифов, предлагаемых портами, пароходными линиями и железными дорогами;
- Необходимо решать и другие проблемы, связанные с привлечением дополнительного транзитного грузооборота. Руководству порта следует представить гарантии того, что любой груз будет обработан и отправлен по назначению без малейшего промедления, быстро и эффективно. В частности, оно должно позаботиться об устранении волокиты при проведении таможенных процедур, особенно, если речь идет о запечатанных контейнерах.

11.2. Отгрузка

Услуги по отгрузке транзитного грузопотока TRACECA занимают важное место в деятельности Каспийского Пароходства. Конкуренция на основных маршрутах, связывающих Баку с Туркменбаши и Актау, незначительная. В 2001 году доходы Пароходства превысили в 50 раз аналогичные показатели, достигнутые второй по значительности пароходной линией Каспия TML, проводятся на маршрутах, не относящихся к TRACECA, в частности, с иранскими и российскими портами.

Объем паромных перевозок, осуществленных в 2001 году, составил 1,8 млн. тонн, из которых 70-80% пришлось на долю нефтеперевозок. Объем сухого груза был минимальным.

В ходе проведенного нами анализа было установлено, что:

- паромные перевозки через каспийские терминалы располагают огромными резервными возможностями. Достаточно вспомнить, что пятнадцать лет назад объем указанных перевозок был в 3 раза выше, чем в настоящее время - около 6 млн. тонн груза.
- переменные затраты¹⁰ на обработку дополнительных объемов груза намного выше общих затрат. Даже если новый груз нуждается в дополнительном транзите, то при этом дополнительные расходы, включая портовые пошлины, могут составить всего 16% затрат при использовании нового судна (с фиксированными капитальными затратами) и около 36% при использовании старого судна (с более низкими фиксированными капитальными затратами).

Ниже приводятся аргументы за и против введения тарифных дисконтов.

Основной аргумент против состоит в том, что положение, в котором в настоящее время находится паромный флот Каспия, отражает ситуацию, сложившуюся вокруг Бакинского порта. Иными словами большая часть грузовых паромов обслуживает грузы TRACECA. Следовательно, в целях предотвращения падения рентабельности паромных перевозок

¹⁰ Переменные затраты включают главным образом расходы на топливо, обслуживание, ремонт, частично административные расходы. Фиксированные затраты включают в основном расходы на амортизацию, заработную плату и страхование.

необходимы гарантии того, что эластичность цен спроса превышает уровень, необходимый для дисконтирования тарифов.

Основные аргументы в пользу введения тарифных дисконтов включают:

- транспортники рассматривают паромные тарифы как главное препятствие на пути дальнейшего развития маршрутов TRACECA;
- фрахтовые расценки, применяемые в каспийском судоходстве, намного превышают международно принятые стандарты, особенно в том, что касается контейнеров. Такое положение частично объясняется использованием паромов типа "Дагестан" для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Эти расценки слишком завышены для осуществления текущего грузооборота;
- сопоставление доходов и расходов при осуществлении паромных перевозок на Каспии¹¹ показало, что доходы намного превышают расходы, по меньшей мере, если речь идет об использовании старого парома с низкими капитальными затратами. Наши оценки предполагают, что общие затраты могут оказаться ниже 50% уровня доходов применительно к старому парому. Если речь идет об использовании нового парома с высокими капитальными затратами, общие затраты могут составить 3\4 объема доходов;
- хотя большая часть паромных перевозок приходится на долю TRACECA, в них доминирующее место отводится нефтеперевозкам. По этой причине нефтяной фактор можно исключить из дисконтов TRACECA;
- паромные тарифы составляют гораздо больший удельный вес в общих транспортных расходах на маршрутах TRACECA, чем портовые тарифы. По этой причине более важным представляется дисконтирование паромных перевозок, чем дисконтирование портовых тарифов.

Из сказанного можно заключить, что введение тарифных дисконтов на сухогруз, за исключением ряда грузов, позволит увеличить объемы грузоперевозок в коридоре TRACECA. Ограничения могут коснуться "новых" транзитных перевозок, которые отличаются от основных видов перевозных грузов.

¹¹ Оценка произведена экспертами TRACECA. Каспийское Пароходство не предоставило необходимые сведения по доходам и расходам

ПРИЛОЖЕНИЕ I. ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ

1. БАКУ ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

Тарифы	На	американские центы
Судовые пошлины	Кубический метр объема судна	1,6
Пошлины за использование каналов	Кубический метр объема судна	2,7
Пошлины за использование причалов, суточные	Кубический метр объема судна	2,4
Пошлины за якорную стоянку	Кубический метр объема судна	0,1
Экологические пошлины	За один заход	2,4
Пошлины за лоцманские услуги	Кубический метр объема судна	0,6

Тарифы исчисляются в азербайджанских манатах и американских долларах.

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ (\$/тонна)

	Прямая	Косвенная
РОЗНИЧНЫЙ ГРУЗ		
Мешки, пакеты, коробки	3,3	4,7
Сваи, тюки, рулоны, цилиндры	3,9	5,9
Металл в упаковке	2,9	4,3
Распакованный металл	3,3	4,7
Металлолом	2,0	2,7
Груз в больших емкостях	3,1	4,3
ВНАВАЛКУ		
Зерно	3,1	0,0
Соль	2,2	2,4
Продовольствие (бобы, сахар и т.д.)	1,4	1,8
Металлические руды	1,8	2,7
Песок, гравий	1,8	2,0
Древесина в упаковке	2,9	4,3
Распакованная древесина	3,3	5,3
Автомобили	11,6	15,7
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруженные	36,1	49,6
40' загруженные	72,4	99,2
20' порожние	16,3	25,1
40' порожние	32,9	50,0
НЕФТЬ	0,36	

2. АКТАУ ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

Тарифы	На	американские центы
Пошлины за использование маяка	GRT	5
Тоннаж	GRT	12
Пошлины за использование канала	Кубический метр объема судна	7
Пошлины за использование причала, суточные	Кубический метр объема судна	8
Пошлины за якорную стоянку	За 1 заход	2382
Экологические пошлины	GRT	2,4
Пошлины за лоцманские услуги	Кубический метр объема судна	0,6

ОБРАБОТКА ГРУЗА

	S/тонны	
РОЗНИЧНЫЙ ГРУЗ		
Продовольствие (соль, сахар и т.д.)	6	
Зерно	8	
Уголь	6	
Емкости, вместимостью до 30 кг	9-10	
Емкости, вместимостью свыше 30 кг	8-9	
Цветные металлы	8-9	
Черные металлы	6	
Хлопок	10	
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруженные	80	
40' загруженные	120	
20' порожние	60	
40' порожние	100	
НЕФТЬ		
	1,5	

3. ТУРКМЕНБАШИ ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

Тарифы	На	американские центы
Судовые пошлины	Кубический метр объема судна	2.4
Пошлины за использование каналов	Кубический метр объема судна	4
Пошлины за использование причалов, суточные	Кубический метр объема судна	3
Пошлины за якорную стоянку	Кубический метр объема судна	1
Пошлины за лоцманские услуги	Кубический метр объема судна	2.3

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ (\$/тонна)

	Прямая	Косвенная
Продовольствие (соль, сахар и т.д.)	2	2
Металлическая руда	2	2,5
Химикаты	4	
Коробки и мешки	10	12
Мука в мешках	10	12
Цветные металлы	10	12
Черный металл	6	8
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруженные	40	50
40' загруженные	60	70
20' порожние	20	25
40' порожние	30	35
НЕФТЬ	0,13	

4. ПОТИ, ГРУЗИЯ ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ (Линейный груз)

Тарифы	На	американские центы
Пошлины за тоннаж	GT	20
Причальный сбор	GT	2
Пошлины за использование канала	GT	12
Пошлины за якорную стоянку	GT	0,1
Пошлины за швартовку	За операцию	36-54
Пошлины за лоцманские услуги	GT	1
Пошлины за использование маяка	GRT за заход	2

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ (\$/тонна)

	Прямая (\$/тонна)	
ВНАВАЛКУ		
Зерно, черпаками	3,5	
Зерно, пневматическим способом	5,5	
Сахар	6,0	
Концентрированные руды	4,5	
МЕШКИ		
вместимостью до 25 кг	6,5	
вместимостью 25-50 кг	6,0	
ГРУЗ В ФОРМЕ ПЛИТ	5,0	
Металлические изделия	7-11	
Металлолом	7-8	
Древесина	7-9	
КОНТЕЙНЕРЫ		
с помощью портовых кранов:		
20' загруженные	50	
40' загруженные	60	
20' порожние	20	
40' порожние	30	
с помощью судовых кранов:		
20' загруженные	25	
40' загруженные	35	
20' порожние	10	
40' порожние	15	
ПЕРЕВОЗКА ЖИДКИХ МАТЕРИАЛОВ ТАНКЕРАМИ		
Судну на танкер/вагон	2,50	
ПАРОМНЫЕ ПОШЛИНЫ		
На вагон загруженный	60	
На вагон порожний	10	
НЕФТЬ	0,36	

5. ВАРНА

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

Тарифы	На	американские центы
Пошлины за тоннаж	GT	40-55
Пошлины за использование канала	GT	1-10
Пошлины за использование причалов	Линейный метр/день	10
Пошлины за якорную стоянку	Кубический метр объема судна	0,1
Экологические пошлины	За 1 заход	2,4
Пошлины за лоцманские услуги	За 1 заход	\$80-560

Обработка грузов	US\$/тонн (непосредственно)
Мешки	7.4-8.1
Баулы	4
Бумага, рулоны	7.5
Плиты	5.4
Сталь	4
Злаки	3
Уголь	1.5
Сахар	4
Кальцированная сода	2.5
Клинкер	2
Удобрения, масса	2.7
Цемент	2
Контейнеры 20'	54
Контейнеры 40'	63

6. БУРГАС ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

Тарифы	На	американские центы
Пошлины за тоннаж	GT	40-55
Пошлины за использование канала	GT	1-10
Пошлины за использование причалов	Линейный метр/день	10
Пошлины за якорную стоянку	Кубический метр объема судна	0,1
Экологические пошлины	За 1 заход	2,4
Пошлины за лоцманские услуги	За 1 заход	\$80-560

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ (\$/тонна)

	Прямая	Косвенная
Мешки, тюки вместимостью до 40 кг	9,6	13.2
Мешки, тюки вместимостью до 41-82 кг	8,1	13.0
Большие мешки вместимостью свыше 1000 кг	3,1	4.0
Бумажные рулоны до 1000 кг	5,3	8.1
Плиты, 800-1600 кг	4,6	5.2
Металлолом внавалку	2,3	3.7
Сталь	2,4-3,2	2.7-4.0
Соль внавалку	1,3	1.4
Пищевые гранулы	1,4	3.2
Пищевые гранулы	2,4	2.6
Пшеница	1,4	1.7
Уголь	0,9	1.0
Сахар внавалку	1,2	2.0
Нефть через трубопровод	1,0	

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

7. КОНСТАНЦА ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

Тарифы	На	американские центы
Тарифы за использование каналов	Кубический метр за объем судна	2,7
Тарифы за использование пристани	Метр в сутки	6.0-8.0 (а)
Тарифы за использование водоема	Метр в сутки	0,15-0.28 (а)

(а) Отличается в зависимости от типа судна. Примером могут послужить контейнерные суда.

Обработка грузов

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

8. ИЛЬИЧЕВСК

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА

Тарифы	На единицу:	US \$
Судовые сборы	Кубический метр судна	29.7
Канальные сборы	Кубический метр судна	2.0
Причальные сборы, в день	Кубический метр судна	2.2
Сбор за якорную стоянку	Кубический метр судна	2.7
Маячные сборы	Кубический метр судна	2.9
Административные сборы	Кубический метр судна	1.4
Санитарные сборы	Кубический метр судна	1.4

	(\$/тонна)	
Руда	2,1	
Сахар	1,8	
Железо	5,3	
Жидкие материалы	1,5	
Зерно	1,6	
Жидкие химикаты	3,3	
Химикаты внавалку	2,2	
Древесина	8,6	
Уголь		
Бумага	4,5	
Древесные отходы		
Паромные вагоны	0,6	
Оборудование	6,3	

ПРИЛОЖЕНИЕ II**Объем грузопотока в черноморских портах, 2001.**

Варна - 7,4

Бургас - 12,5

Констанца - 33,7

Батуми - 8,4

Поти - 3,4 (включая 41.000 TEU)

Супса - 5,9 (нефть из азербайджанских месторождений)

Одесса - 28,6

Ильичевск - 11,9

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Необходимость снижения затрат

В "Вопросах Компенсации" сказано, что "там, где текущие расходы превышают соответствующие расценки, применяемые в портах других стран за оказание аналогичных услуг по отгрузочным работам, подрядчик обязан предложить рекомендации по снижению этих расходов".

Однако, на практике текущие расходы достаточно низкие. Анализ представленных в Главе 5 отчетов позволяет заключить следующее.

Общие затраты за тонну обработанного груза низкие по международным стандартам.

Можно выделить три типа основных затрат:

- заработная плата
- амортизация
- погашение суд и процентов.

Заработная плата. Хотя персонал, занятый в портах Баку и Туркменбаши, считается высокооплачиваемым, их ставки ниже международно принятых стандартов. Заработок на 1 тонну обработанного груза составляет от \$0,25 до \$0,50.

Амортизационные скидки в портах Баку и Туркменбаши очень низкие, главным образом, из-за занижения их реальной стоимости. Единственным Каспийским портом, в котором размеры скидок приближаются к их действительной стоимости, является порт Актау. Но даже в этом порту эти скидки не слишком высокие - лишь \$0,30-0,40 за тонну обработанного груза. В любом случае, амортизация не отражает действительную стоимость.

Погашение по ссудам и процентам должны составить большую часть общих затрат в ближайшие десять лет для всех трех ведущих каспийских портов, что в общем-то следует признать непреложным фактом.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Проект Рабочего документа:
приоритетные проблемы, связанные со сборами за
автомобильные перевозки

TRACECA: Единая Политика по Транзитным Сборам и Тарифам

Проект Рабочего Документа: приоритетные проблемы, связанные со сборами за автомобильные перевозки

Ian Jenkins
Scott Wilson
October 2002

Содержание

1. ВВЕДЕНИЕ	201
2. ЦЕЛИ ТРАНЗИТНЫХ ПОШЛИН	202
2.1 Цели	202
2.1.1 Цели дорожного сектора	202
2.1.2 Политика автодорожных транзитных сборов	204
2.1.3 Критерии оценки транзитных пошлин	204
2.2 Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств	205
3. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ В СФЕРЕ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ	206
3.1 Структура пошлин	206
3.2 Расценки взимаемых пошлин	206
4. ПРОБЛЕМЫ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЕТСЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ	209
4.1 Уровень тарифов с грузовиков	209
4.2 Транзитные сборы	210
4.3 Транзитные сборы	210
6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	221
6.1 Основные проблемы и неоправданные сборы	221
6.2 Оценка текущего ущерба.	224
ПРИЛОЖЕНИЕ А	227
ТАБЛИЦА А.1.	28
Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств	28
ТАБЛИЦА А.2.	29
Оценка типов пошлин, налагаемых на проезд транзитных транспортных средств	29
ТАБЛИЦА А.3	31
Сопоставление типов транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA	31
ТАБЛИЦА А.4	33
Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- загруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы (в \$ за проезд в один конец)	33
ТАБЛИЦА А.5	34
Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- незагруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы(в \$ за проезд в один конец)	34
ТАБЛИЦА Б.1	35
Сообщения операторов по поводу нехватки дорожно-транспортных разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями	35
ТАБЛИЦА Б.2.	36
Сообщения дорожных пользователей и операторов по поводу взимания неоправданных сборов в регионе TRACECA	36

1. Введение

Одной из важнейших целей проекта Единой Политики по Транзитным Сборам и Тарифам (ЕПТСТ) является проведение единой политики и справедливого уровня взимания юридически обоснованных транзитных дорожных пошлин. Кроме того, при активном участии национальных комиссий TRACECA, ассоциаций экспедиторов и перевозчиков в проекте предпринимается попытка выявить и разобраться в причинах взимания неоправданных пошлин.

Первоначально, основное внимание в проекте уделялось вопросам создания проекта перечня автодорожных сборов и разрешений при содействии экспертов правительств стран-членов TRACECA. Целью составления подобного перечня явилось бы усиление прозрачности решаемых проблем и тем самым возможности определения приоритетов при решении, в первую очередь, более важных проблем. Перечень был составлен на основе данных вопросника по транзитным пошлинам и сборам, распространенным среди всех стран-членов TRACECA, были проведены интервью с представителями заинтересованных сторон, уточнена база данных.

Кроме того, была проведена работа с операторами дорожных перевозок на предмет определения прозрачности процедур по установлению расценок, выявлению различий между объявленными и фактически взимаемыми пошлинами, для изучения мнений пользователей дорог. По результатам проведенной работы был составлен вопросник для операторов международных транспортных перевозок в каждой из стран, проведены интервью. Следует отметить, что интервью проводились среди широкого круга заинтересованных участников, включая операторов и экспедиторов.

В настоящее время проект перечня завершен, включает в себя специальные разделы по каждой из стран-членов TRACECA, однако, он подлежит ратификации прежде чем быть включенным в руководство для пользователя и получить выход в интернет. В отчете представлены результаты предварительного анализа содержания перечня, интервью с операторами. Проблемы, которые необходимо решать в первую очередь, устанавливались с учетом целей и задач транзитных пошлин, а также затрат пользователей дорог стран-членов TRACECA, включая основные типы неоправданных транзитных сборов. Проведена оценка издержек текущей политики и практики.

2. Цели транзитных пошлин

2.1 Цели

2.1.1 Цели дорожного сектора

Взимание пошлин с тяжелых грузовиков, иных транспортных средств за использование дорог и мостов преследует различные цели. Так, в ЕС (согласно Директиве 99/62/CE от 17 июня 1999 года) ставятся следующие цели:

- 1) активизация деятельности транспортного рынка путем устранения различий в условиях конкуренции в сфере грузоперевозок, обусловленных, в свою очередь, различиями в расценках дорожных налогов, взимаемых различными странами,
- 2) более эффективное использование транспортной системы путем применения принципа “платит пользователь”,
- 3) обеспечение соответствующих условий, позволяющих правительствам заинтересованных стран возмещать затраты, использованные на создание дорожной инфраструктуры, вводить пошлины для покрытия расходов по охране окружающей среды, защите от шума, предотвращению заторов в тех случаях, когда это необходимо
- 4) обеспечение стабильной работы транспортной системы путем использования более безопасных с точки зрения охраны окружающей среды дорог, других транспортных средств.

Страны-члены TRACECA серьезно озабочены расхождениями в объемах налогов, взимаемых с дорожных перевозок (Цель1). Неслучайно, между правительствами заинтересованных стран развернулись длительные дебаты относительно условий двусторонних соглашений, в соответствии с которыми оказываются международные транспортные услуги. Другая проблема связана с (Целью2): для удовлетворения потребностей в международных транспортных перевозках все страны опираются главным образом на железнодорожный транспорт и поэтому требуют от автодорожных перевозчиков производить платежи в порядке, аналогичном платежам на железной дороге.

Финансирование дорог (Цель3) представляет важную проблему для большинства стран, особенно стран-членов TRACECA, в которых проведение экономических реформ привело к росту интенсивности дорожного движения. С другой стороны, финансовые проблемы в вопросах управления дорожной сетью стали причиной серьезного ухудшения дорожного обслуживания¹. Средства, выделяемые на содержание дорог, часто ниже минимального уровня, требуемого для поддержания дорожной сети в должном состоянии. Это большей частью обусловлено низкими пошлинами за пользование дорогами (особенно низки тарифы на топливо и транспортные услуги), а также недостаточными сборами с пользователей дорог.

¹ Об этом сообщается во вводной части к перечню дорожных сборов и разрешений по каждой из стран

Проблемы охраны окружающей среды (Цель 4) в ограниченной степени влияют на политику взимания пошлин в странах-членах TRACECA. Особенно велико влияние транспортных средств на состояние окружающей среды в городской черте, поэтому представляет определенную трудность взимание пошлин за охрану окружающей среды с пользователей магистральных линий, в частности, международных перевозчиков. Поэтому неудивительно в этой связи, что в некоторых странах налоги за охрану окружающей среды все еще взимаются, в некоторых – отменены.

Общие цели политики взимания дорожных пошлин соответствуют общим целям Основного Многостороннего Соглашения TRACECA (ОМС), регулирующего международные перевозки среди стран TRACECA, а также транзитные перевозки по территории стран TRACECA, как указано ниже.

Table 2.1 Связь между целями Основного Многостороннего Соглашения TRACECA и общими целями взимания пошлин с пользователей дорог

Обзор целей ОМС (Статья 3)	Цель взимания пошлин с пользователей дорог	Комментарии
(а) развитие экономических связей, торговли и транспортных коммуникаций		Общие цели ОМС
(б) облегчение выхода на международные рынки дорог, другие виды перевозок	Цель (3)	Необходимость финансирования инфраструктуры
(в) облегчение международных перевозок товаров и пассажиров	Цель (3)	Необходимость финансирования инфраструктуры
(г) обеспечение безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды	Цель (4)	Возможная роль пошлин, взимаемых с дорожных пользователей, в интернационализации затрат на охрану окружающей среды
(д) гармонизация транспортной политики и правмостовых рамок	Цель (1)	Необходимость устранения неравенства в политике взимания пошлин за использование национальных дорог
(е) создание равных условий для конкуренции между различными типами перевозок	Цели (1) и (2)	Необходимость создания равных условий для всех перевозчиков, включая авто- и железнодорожных

2.1.2 ПОЛИТИКА АВТОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ

В ОМС следующим образом формулируются условия взимания пошлин за транзитные перевозки:

Статья 5. С транзитных перевозок, независимо от их вида и назначения, налоги, пошлины, иные платежи не взимаются, за исключением оплаты транспортных и таможенных услуг, а также услуг, связанных с перевозками и оплатой за использование транспортной инфраструктуры.

По этой причине процедура взимания транзитных пошлин должна в определенной степени строиться по принципу возмещения затрат и «платит пользователь».

Статья 6. Льготные условия и тарифы: (1) тарифы за транзитные транспортные услуги должны устанавливаться на льготных условиях. (2) Стороны договорились о том, что следует установить льготные тарифы по типу транспортного средства между двумя Сторонами в соответствии со Статьей 1 ОМС, кроме того, не менее льготные условия и тарифы должны быть установлены между указанными и другими Сторонами.

Для достижения этой цели проводимая транзитная политика не должна ущемлять интересы перевозчиков стран TRACECA путем взимания пошлин иных расценок за одни и те же услуги.

В Техническом Приложении по Международным Автомобильным Перевозкам, прилагаемом к ОМС, содержится ряд положений о транзитных пошлинах. Эти же положения отражены в Статье 8. Финансовые вопросы, предусматривающей освобождение от таможенных пошлин, налогов на топливо и смазочные материалы (в зависимости от технических стандартов), а также на запчасти и инструменты, импортируемые в страну для проведения ремонтных работ.

2.1.3 КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНЫХ ПОШЛИН

Принимая во внимание цели ОМС, были установлены следующие критерии анализа текущей системы транзитных пошлин:

- 1) в идеале, пошлины должны меняться вместе с изменением соответствующих затрат²,
- 2) в идеале, пошлины с пользователей должны взиматься по месту использования, уважая при этом в большей степени принцип территориальности, чем принцип национальности³
- 3) справедливая ценовая политика – все пользователи должны платить на равном для всех основании и тем самым обеспечивать равные условия для операторов TRACECA.

² В основном, это касается затрат на инфраструктуру. Внешние затраты, например, аварии, загрязнение воздуха, шум, заторы играют незначительную роль в системе негородских перевозок

³ Так, с грузовика из страны А за использование дорог в стране Б взимается пошлина в стране Б, которая заменяет налог в стране А

2.2 Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств

В Таблице 1, Приложение А показаны типы пошлин, взимаемых в той или иной стране с иностранных транспортных средств. В их число не входят пошлины, например, годовые транспортные пошлины, которые иностранные транспортные средства могут погашать в своей стране.

В Таблице А.2, оценка каждого типа пошлины производится на основе трех критериев, показанных выше. Пошлины, предусмотренные для иностранных транспортных средств (пункты 1 и 2), оценены по низшей шкале, поскольку они предусматривают различия в зависимости от местных и иностранных транспортных средств. В Европе наблюдается тенденция к упразднению этих пошлин.

Объем пошлин, взимаемых за использование дорог и мостов, носит ограниченный характер, за исключением тех случаев, когда речь идет о сети магистральных дорог (включая дороги с ограниченным доступом, которые дают возможность альтернативного выбора для перевозчиков). Объем пошлин, взимаемых за использование дорог (с учетом топливных пошлин, а также пошлин за получение доступа и т.д.), зависит от уровня топливных и транспортных налогов (которые достаточно низкие в большинстве стран TRACECA).

3. Текущая ситуация в сфере транзитных сборов

3.1 Структура пошлин

В Таблице А.3, Приложение А обобщены типы пошлин, применяемых странами-членами TRACECA. Применяется шесть различных видов пошлин за транзит транспортных средств в стандартных условиях (т.е. без перегрузки или превышения габаритов). Пошлины взимаются за выдачу разрешений на пограничных постах, топливо, специальные пошлины за перегрузку или превышение габаритов.

Кроме общих особенностей, присущих процедуре взимания пошлин с иностранных транзитных средств, существуют и большие различия:

- Транзитные сборы, применяемые в Болгарии, Молдове, Румынии и Турции, различаются в зависимости от расстояния, веса или типа транспортного средства.
- В ряде стран применяются пошлины за использование оов (однако, лишь в Турции взимаются налоги за использование автомагистралей).
- В Румынии и Украине недавно ввели пошлины за использование дорог (а также единую пошлину за обработку международных грузов), которые не проводят различий между местными и иностранными транспортными средствами.
- В большинстве стран применяется единая пошлина (например, за страховку, иные услуги, по охране окружающей среды и т.д.).

Приведенные выше факты частично отражают различия, присущие этим странам. Страны, не являющиеся членами СНГ, имеют длительную историю транзитных перевозок, применяют разработанную систему взимания пошлин, учитывающую такие факторы, как расстояние, размеры/габариты транспортного средства, вес). Некоторые из них перенимают опыт стран ЕС в сфере взимания пошлин, делая при этом упор на гармонизации соответствующих процедур, замене прежних пошлин новыми, не проводя различий между местными и иностранными перевозчиками.

3.2 Расценки взимаемых пошлин

В Таблице А 4 показаны расценки пошлин, взимаемых каждой из стран при стандартном транзите в коридоре TRACECA с полногрузного грузовика брутто массой в 38 тонн⁴. Отдельные данные представлены по грузовикам с/без разрешений, выданных в соответствии с двусторонними соглашениями, освобождающими перевозчика от выплаты определенных сборов⁵.

В Таблице отсутствуют данные по административным затратам на выдачу разрешений в соответствии с двусторонними соглашениями либо на пограничных пунктах. Обычно они не выше USD 30 за проезд в оба конца. Однако, если количество разрешений,

⁴ Большинство стран СНГ согласилось принять в качестве максимального лимита брутто массы сочлененных транспортных средств 38 тонн – согласно договоренности о габаритах и весе транспортных средств в странах СНГ, Минск, Июнь 4, 1999.

⁵ Не все разрешения предусматривают освобождение от транзитных сборов: это зависит от условий каждого, отдельно взятого двустороннего соглашения

выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями, ограничено, стоимость разрешения может возрасти до USD 100 и выше.

В Таблице.5 показана эквивалентная оценка по аналогичному типу грузовика, не перевозящего груза (предположим, что вес порожняком составляет 16 тонн). В большинстве случаев, с порожних грузовиков взимается та же пошлина, что и с загруженных. Однако, в ряде случаев порожние транзитные грузовики могут пересекать территории стран TRACECA, загруженные временно-импортируемыми и ре-экспортируемыми товарами и тем самым избежать выплаты транзитных сборов.

Полученные результаты подтверждают мысль о том, что уровни транзитных сборов не определяются в соответствии с целями общего политического курса. Как и предполагалось, владельцы разрешений выплачивают гораздо меньшую сумму, чем лица, не имеющие разрешений (обычно 5% и меньше с загруженных грузовиков). Можно выделить следующие конкретные аспекты проблемы.

Применительно к лицам, не имеющим разрешения:

- общий уровень пошлин колеблется в пределах от USD 0.09 до 1.88 за км. (хотя обычно указанная цифра составляет от USD 0.40 до 0.90),
- пошлины, взимаемые с иностранных транспортных средств, а также транзитные пошлины являются основными видами пошлин, взимаемых при транзитном проезде,
- значительный уровень вноса в общие пошлины достигается за счет применения иных видов пошлин, взимаемых только с иностранных транспортных средств, например, пошлины за использование мостов в Туркменистане, поправки к налоговым пошлинам,
- уровень топливной пошлины достаточно высок в Турции (составляет достаточно высокий налоговый уровень в размере USD 0.30 за литр, что составляет 20% общих пошлин , достаточно сопоставить всего лишь с USD 0.03 за литр в большинстве стран СНГ),
- объем дополнительных сборов и пошлин относительно незначителен,
- с порожних грузовиков взимается пошлина, не намного ниже пошлины, взимаемой с загруженных грузовиков, обычно между USD 0.30 и 0.70.

Применительно к владельцам разрешений:

- общий уровень пошлин намного ниже, однако, также колеблется в широких пределах – от USD 0.01 до 0.30 (исключая Туркменистан, который не имеет международных соглашений по освобождению владельцев разрешений от выплаты транзитных сборов),
- в восьми странах топливная пошлина является основным видом пошлины, погашаемой владельцами разрешений, однако, лишь в Турции объем пошлин весьма значителен (около USD 0.12 за км.),
- лишь в Болгарии размер дорожных и мостовых пошлин составляет значительную сумму в общем объеме взимаемых пошлин,
- с порожних грузовиков взимается та же пошлина, что и с загруженных.

Указанные факты необходимо интерпретировать с крайней осторожностью. Дело в том, что на практике возможности получения разрешения крайне неодинаковы, что в конечном итоге ведет к различиям в ставках пошлин взимаемых в разных странах. В частности, основные провайдеры транзитных услуг в регионе TRACECA – операторы из Ирана, Турции, других стран часто не имеют доступа к разрешениям на осуществление перевозок в соответствии с двусторонними соглашениями либо по той причине, что отсутствует соответствующее соглашение по обмену подобными разрешениями, либо из-за недостаточного количества выдаваемых разрешений⁶.

Как следствие, в Турции, Болгарии и Румынии, а также в большинстве стран TRACECA проезд осуществляется на основе разрешений, освобождающих их владельцев от выплаты большинства транзитных пошлин. В результате общий объем пошлин колеблется в пределах от USD 0.12 и 0.18 за грузовик/км, как это показано в Таблице А.4. по загруженным грузовикам. Однако, операторы из стран с развитой тяжелой промышленностью, осуществляющие большую часть транзитных услуг в коридоре TRACECA, часто, если не всегда, выплачивают пошлины, которые обычно применяются к лицам, не имеющим разрешения (обычно в пределах USD 0.30 и 0.90 за грузовик/км с загруженных машин).

⁶ Это обычно происходит вследствие значительного дисбаланса между странами в количестве операторов, занятых перевозкой грузов; в ряде случаев соответствующий коэффициент достигает 1:9. В том случае, если квота на выдачу разрешений в соответствии с положениями двустороннего соглашения ниже квоты, требуемой страной пребывания, следует признать неизбежной их нехватку.

4. Проблемы, с которыми сталкивается пользователь

4.1 Уровень тарифов с грузовиков

В 2002 году был проведен опрос, который позволил выявить основные проблемы, с которыми сталкиваются международные автодорожные операторы (см. Приложение Б). Были взяты интервью у большого числа грузовых мостовых экспедиторов, других пользователей дорог.

В результате было установлено, что размеры текущих тарифов, взимаемых за перевозку грузов на большие расстояния в коридоре TRACECA, сильно разнятся. Это обусловлено различиями в условиях эксплуатации, ситуации на рынке. Грузопоток осуществляется в основном в указанном регионе, поэтому возможности встречных перевозок ограничены (менее 50% обратного пробега с грузом). Применительно к полнозагруженным грузовикам, осуществляющим перевозку груза в 20 тонн в основном направлении грузопотока, размеры тарифов колеблются между USD 0.70 и 1.70 за грузовик/км (US центов 3.5 – 8.5 за тонну/км). Расценки выше на 20%, если речь идет о проезде рефрижераторов. Расценки по обратному пробегу часто бывают ниже, например, при транспортировке хлопка из Центральной Азии в порт Мерсин взимается USD 0.60 за грузовик/км (US центов 3.0 за тонну/км).

Указанные расценки аналогичны тарифам, взимаемым в других странах за преодоление больших расстояний, особенно в тех случаях, когда наблюдается дисбаланс в объеме грузопотока. Однако, с учетом того обстоятельства, что цены на топливо и заработная плата в регионе TRACECA относительно низкие (обычно USD 0.20 за литр дизельного топлива по сравнению с USD 0.40 и более в других странах), ожидаются более низкие расценки. Разница в эксплуатационных издержках⁷ составляет около USD 0.08 за км (около 10% текущих средних эксплуатационных издержек в коридоре TRACECA). Эксплуатационные издержки на грузовик должны составлять, по меньшей мере, 10% ниже цифры, характерной для других стран. Среди основных причин, сдерживающих дальнейшее падения уровня издержек, могут явиться задержки на пограничных постах и чрезмерный объем транзитных сборов.

Многие пользователи понимают, что грузовые издержки чрезмерно высоки вследствие факторов, типичных для коридора TRACECA. Это подтверждается текущим уровнем перевозок: практически отсутствуют сквозные перевозки дорожно-транспортных средств по указанному коридору (так, менее одного грузовика в день в рамках паромных услуг Баку - Туркменбаши). Однако, коридор TRACECA играет важную роль в перевозках на короткие расстояния, либо между Кавказским регионом и Европой, либо между Европой и странами Центральной Азии, а также Ираном и Турцией.

⁷ Это обычно происходит вследствие значительного дисбаланса между странами в количестве операторов, занятых перевозкой грузов; в ряде случаев соответствующий коэффициент достигает 1:9. В том случае, если квота на выдачу разрешений в соответствии с положениями двустороннего соглашения ниже квоты, требуемой страной пребывания, следует признать неизбежной их нехватку.

4.2 Транзитные сборы

По результатам опроса выяснилось, что многие операторы жаловались на нехватку разрешений, вызванных высокими расценками транзитных сборов (см. Таблица Б.1 Приложение Б). Отсутствие разрешений вызвано двумя причинами:

- отсутствием двусторонних соглашений по обмену разрешениями
- низкими квотами на количество выдаваемых разрешений.

Обычно владельцы разрешений освобождаются от выплаты транзитных сборов (хотя и существуют отдельные двусторонние соглашения по двум типам разрешений – первое освобождает перевозчиков от транзитных сборов, второе – не освобождает). Ограниченное количество квот часто является результатом проведения политики на ограничения числа иностранных перевозчиков, въезжающих в страну без выплаты пошлин. Данная проблема вызывает особую озабоченность у руководства небольших стран, например, Молдовы, которая пользуется ограниченными международными перевозками, хотя операторы этой страны стремятся перевозить грузы между двумя странами, (перевозка в третью страну).

В некоторых странах, например, в Турции выражается озабоченность тем обстоятельством, что операторы этой страны осуществляют дорожно-транспортные услуги в регионе TRACECA и потому в наибольшей степени страдают от неудобств, вызванных отсутствием разрешений. В зависимости от обстоятельств, дорожные пользователи жалуются на нехватку любых типов разрешений, например, стандартных разрешений на въезд или транзит, получение разрешения для въезда порожнего грузовика в страну, загрузки грузом

Даже владельцы разрешений обязаны выплачивать значительные транзитные сборы в некоторых странах (см. Таблица А.4 и А.5). Особую озабоченность вызывают сборы с иностранных транспортных средств, которые зачастую не соответствуют условиям двусторонних соглашений.

4.3 Транзитные сборы

Транспортные операторы полагают, что сборы за получение разрешения иностранным транспортным средствам, а также транзитные сборы в коридоре TRACECA чрезмерно высоки. Операторы больше всего страдают от пошлин, взимаемых с изменением расстояния. Многие из них жалуются на крайне высокий уровень пошлин, взимаемых за проезд в третьей стране, который иногда превышает USD 1,000.

В странах, в которых ощущается нехватка разрешений, выдача которых предусматривается положениями двусторонних соглашений, основные жалобы связаны с высокой стоимостью разрешений на черном рынке. Так разрешение номинальной стоимостью в USD 20-30 можно приобрести на черном рынке за USD 100.

Многие операторы озабочены влиянием высоких транзитных сборов на транспортные тарифы. Применительно к операторам TRACECA, совершающим транзитные рейсы по Турции, Болгарии и Румынии, в которых получение разрешений не является проблемой, транзитные сборы составляют относительно небольшую пропорцию в

общем объеме транспортных тарифов – около 20% , однако, в тех странах, в которых большинство операторов вынуждены платить транзитные сборы, указанная цифра намного выше – 80%, примеры приведены в Таблице 4.1.

Таблица 4.1. Сопоставление транзитных сборов и транспортных пошлин

Местоположение	Стандартные транзитные сборы (\$ / грузовик / км.)			
	За загрузку	За разгрузку	В среднем	По отношению к транспортным тарифам
Страны, в которых большинству операторов разрешения выдаются	0,15	0,13	0,14	20%
Страны, в которых большинству операторов разрешения не выдаются	0,60	0,50	0,56	80%

ПРИМЕЧАНИЕ:

- а) Если допустить, что средний размер транспортного тарифа составляет \$ 0,70 за грузовик/км (50% загрузочных операций по \$ 1,2 за км., 15% загрузочных операций по \$ 0,6 за км. и 35% порожних операций)
- б) Стандартные транзитные сборы, указанные в Таблицах А4 и А5.

На практике оценка воздействия высоких транзитных сборов находится в зависимости от конкретного пробега, а также участка маршрута, преодоленного при условии оплаты транзитных сборов. В целом, полученные результаты оказались ниже, чем показано в Таблице 4.1. Дело в том, что часть маршрута проходит по родной стране перевозчика, в которой транзитные сборы не взимаются. Так, если рассмотреть расстояние между Казахстаном и портом Мерсин, выясняется, что 1200 км. участок, проходящий по территориям Узбекистана и Туркменистана, считается транзитным (около 50% общего расстояния). В таком случае, воздействие транзитных сборов на общий уровень транспортных тарифов составляет скорее 40%, чем 80%.

В плане сказанного не должно вызывать удивление то обстоятельство, что перевозчики выражают свою озабоченность по поводу отсутствия транзитных перевозок вследствие высоких транспортных сборов. Объем перевозок между Турцией и многими странами – членами TRACECA в Кавказском и Центрально-Азиатском регионах снизился на 50% за период с 1998 по 2000 гг. Перевозчики не связывают это

обстоятельство с увеличением продолжительности пребывания на пограничных постах. Однако, за указанный период объем транзитных сборов возрос и тем самым явился, по-видимому, основной причиной сложившегося положения⁸.

Операторы, действующие в странах TRACECA, объем перевозок, которых незначителен (речь идет о большинстве операторов Кавказском и Центрально-Азиатском регионах), испытывают особое неудобство от снижения спроса. По их мнению, стало трудно найти работу, часто им приходится заниматься непроизводительным трудом по обработке порожних транспортных средств и т.д. Снижение общего объема перевозок в регионе TRACECA ведет к повышению риска неоправданных задержек по транспортировке грузов.

Перевозчики полагают, что отдельные виды сборов не оправданы, так, некоторые из них слишком завышены, другие – занижены. Кроме того, применяются официальные сборы, например, пошлины взимаемые в целях компенсации низких цен на топливо в транзитной стране, обязательные пошлины, взимаемые за оказание транзитных услуг с уполномоченных агентов, страховые платежи, производимые вследствие отсутствия взаимной договоренности по страховому покрытию между различными странами⁹.

С другой стороны, распространены так называемые неофициальные сборы включая платежи сотрудникам полиции за эпизодическую инспекцию маршрутных линий, областным чиновникам и официальным представителям на контрольных пунктах, а также пунктах, в которых производится взвешивание транспортного средства. Перевозчики также сообщают о том, что неофициальные сборы могут составлять 50% и более и официальных платежей. Очевидно, что подобная практика взимания сборов характеризуется множеством разновидностей, по этой причине трудно дать им точную оценку.

В Таблице Б2 приведены результаты анализа сведений о неоправданных сборах, представленных перевозчиками. Эти сведения включают данные по сборам в отдельно взятой стране, прослеживают причины высокого размера этих сборов, например, в зависимости от длительности пребывания в стране, размеры штрафов и дополнительных пошлин. Кроме того, поступает сообщение о неофициальных сборах, которых быть не должно на практике, тем не менее, проблема существует и ее надо решать. По-видимому, существует связь между нехваткой разрешений и сообщениями о неоправданных пошлинах (наиболее ярко это проявилось в случае с Казахстаном, хотя слишком частое упоминание объясняется тем обстоятельством, что она выступает основным транзитным маршрутом между большинством Центрально-Азиатских стран и Европой).

⁸ Так, эластичность спроса по отношению к цене составляет 1,00 (т.е. 1% прирост по тарифу обуславливает 1% снижения по спросу), в этом случае 20% прирост по общим транспортным тарифам с поправкой на повышенные транспортные сборы в Центральной Азии в размере 40% обуславливает снижение транзитных перевозок на 20%.

⁹ В ряде стран TRACECA применяется распространенная в Европе страховая схема типа « Green Card». В каждой из стран TRACECA за обязательное страхование иностранных транспортных средств взимаются пошлины по различным расценкам.

4.4. Прозрачность установления транзитных сборов

Многие транспортники не до конца разбираются в правилах и структуре получения разрешений и уплаты пошлин в коридоре TRACECA. Как сообщают пользователи дорог причин тому несколько:

- невразумительный характер правил выдачи транзитных разрешений и уплаты сборов;
- внесение частых поправок в эти правила, в размеры расценок со сборов (частые поправки в зависимости от конкретных обстоятельств и по конкретным странам;
- внесение серьезных поправок в соглашения по выдаче разрешений;
- применения усложненной системы взимания сборов. Речь идет о таких явлениях, как взимание пошлин, расценки которых колеблются в зависимости от веса транспортного средства при отсутствии точной методики определения веса; а также наличие других факторов¹⁰;
- Трудности, связанные с получением доступа к соответствующему перечню основных пошлин, отсутствие даты, источников, юридических ссылок на имеющихся по данному вопросу документах, их не заверченный характер (дается список и второстепенных пошлин). Международные организации, как в рамках СНГ, так и за ее пределами, не предпринимают попыток, сопоставив всю имеющуюся информацию по данному вопросу, выпустить брошюру с единым перечнем пошлин для использования странами TRACECA. Местные представители в рамках TRACECA предпринимают какие-то попытки решить эту проблему, однако трудность состоит в том, что очень сложно проследить за постоянно вносимыми изменениями в систему взимания пошлин по конкретным странам. Не дает практических результатов использование Интернета для обнародования изменений в транзитных пошлинах по регионам. К тому же, сайты, созданные за последнее время по ряду стран TRACECA содержит ошибки вследствие не своевременного внесения в них произведенных поправок.

Ввиду того, что многие операторы (особенно за пределами стран TRACECA) не понимают структуру транзитных сборов, они вынуждены опираться на дополнительные расходы для покрытия неопределенности и тем самым увеличивать размеры тарифов¹¹. Лишь немногие из них являются членами международных ассоциаций операторов и могут получать нужные им сведения. В конечном счете, бремя дополнительных расходов ложится на пользователя.

Европейские операторы полагают, что осуществление транспортных услуг в регионе TRACECA не только отсутствием надежной информации, но и наличием языкового барьера. Водители транспортных средств из Европы вынуждены платить повышенные пошлины в коридоре TRACECA для покрытия риска, что, в свою очередь, ведет к

¹⁰ Так трудно разобраться в пошлинах, взимаемых с нестандартного транспортного средства (избыток веса или нарушение габаритов). Это связано с тем, что невозможно понять, что считать максимальным габаритом, а что лимитом веса. Дело в том, что указанные лимиты меняются в зависимости от сезона (например, в весенний сезон, когда происходит таяние снегов). Однако, большинству стран СНГ удалось достичь договоренности по единым габаритам и весу, а также принципам калькуляции этих пошлин.

¹¹ К сожалению, тарифные расценки чрезмерно возрастают, когда операторы обеспечивают покрытие неопределенности на значительную величину.

увеличению стоимости транспортных услуг. Хотя операторы за пределами TRACECA испытывают потребность в большей прозрачности при калькуляции и обнародовании транспортных расценок, указанная проблема в не меньшей степени актуальна и для операторов в рамках TRACECA. Нет сомнений в том, что существует острая необходимость в достижении общей договоренности по более эффективному информированию пользователей относительно транзитных пошлин.

4.5 Другие проблемы

Ответы на вопросы, содержащиеся в вопроснике, позволили операторам сообщить о других проблемах, с которыми они сталкиваются в своей работе. Среди основных проблем можно выделить следующие:

- Неравномерная конкуренция по международным перевозкам остро ощущается многими операторами стран TRACECA. Им сложно конкурировать с иностранными перевозчиками, которые располагают (а) более современным парком транспортным средств; (б) имеют постоянную возможность пользоваться кредитами; (в) имеют более удобный выход на рынок (который располагается главным образом в других странах) и (г) имеют значительный опыт работы в сфере международных перевозок.
- Среди проблем, наиболее часто поднимаемых в вопросниках, стоит проблема получения виз водителями. Наличие проблемы обусловлено усложненной процедурой получения виз (так, в ряде стран требуется 1-2 недели для получения визы всего лишь на четыре дня, поэтому при поломке машины необходимо получить новую визу).
- Некоторые операторы информировали о проблемах связанных с плохим состоянием дорог, в особенности, в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Кыргызстане. В плохом состоянии находятся также стратегические дороги коридора TRACECA, например, между Актау и Алматы.
- Отсутствие эффективного государственного контроля над ситуацией в ряде автономных областей и регионов составляет другую проблему. Дело в том что, отсутствие контроля порождает неопределенность в вопросе взимания транзитных сборов, создает благоприятные условия для осуществления не легальных платежей. Так, в случае с Молдовой можно отметить значительный отток потенциального транзитного грузооборота, обусловленный именно отсутствием указанного контроля.
- Пользователи часто игнорируют соблюдение транспортных инструкций и директив, особенно, это касается габаритов и веса транспортного средства, что, в свою очередь связано с неэффективной процедурой взвешивания. Страны СНГ договорились об издании нового сертификата веса, признанного всеми членами этой организации, хотя, как думается, вряд ли его применение окажется действенным при замере брутто массы (с другой стороны, это позволит установить вес порожняком).
- Некоторые операторы подчеркнули необходимость создания единой схемы страховки транспортного средства в качестве выхода из ситуации, связанной с взиманием страховкой мостовых пошлин.
- Некоторые операторы жаловались на высокие расценки, иные проблемы, связанные с эскортом машины таможенными службами в ряде стран (особенно, это касается операторов неохваченных схемой TIR, в частности, операторов, действующих в

Таджикистане, в котором отсутствует представитель организации, уполномоченный выдавать TIR) .

- Наконец, отдельные операторы жалуются на бюрократические препоны при выдаче разрешений на транзитное перемещение по ряду стран, на необоснованные задержки, иные проблемы, мешающие нормальному проезду по стране.

5. ОЦЕНКА ПРИЕМЛЕМОГО УРОВНЯ РАСЦЕНОК

5.1. Цели

В разделе 2.1.3. указаны три критерия оценки текущих транзитных сборов:

- 1) Пошлины варьируются в зависимости от затрат.
- 2) Пошлины, взимаемые с пользователей, на пункте использования.
- 3) Справедливая ценовая политика: все пользователи обязаны производить погашение на одной и той же, четко сформулированной основе

В указанном Разделе проведен анализ затрат на использование дорог в коридоре TRACECA, ставящий целью определения стандартного уровня затрат и сборов, в строгом соответствии с первым, приведенном выше критерием.

Даже в том случае, когда сборы связаны с затратами, они не всегда бывают приемлемыми, если не соответствуют третьему критерию. В этом случае возникает различный подход к взиманию сборов с операторов. Указанная проблема подробно раскрывается в Разделе 6.

5.2. Подход к взиманию сборов

При установлении приемлемого уровня транзитных сборов необходимо принимать во внимание цели, сформулированные в политике и подходах к взиманию пошлин. В целом, размеры пошлин должны устанавливаться на уровне, по меньшей мере, соответствующем затратам ресурсов за счет использования дорожной сети. Подобного рода краткосрочные предельные издержки представляют собой по сути дела, указанные выше переменные затраты.

При установлении пошлин с пользователей дорог, предназначенных для покрытия краткосрочных предельных издержек, необходимо иметь в виду их влияние на доходы, которые, в этом случае, не смогут покрыть объемы постоянных издержек. Тем самым может возникнуть дефицит средств при отсутствии альтернативных фондов.

Аргументы в пользу взимания пошлин с пользователей дорог достаточно обоснованы. Их применение позволит добиться полного возмещения издержек производства, включая как постоянные, так и переменные затраты. Правительства всех стран – членов TRACECA ввели лимиты на пользование фондами для обслуживания инфраструктуры. В этой связи недоконсолидирование затрат не служит интересам пользователей дорог, так как при этом качество дорог остается не в неудовлетворительном состоянии, усугубленном к тому же высокими эксплуатационными затратами. Более того, требования о полном возмещении издержек,

предъявляемые к пользователям дорог, ставит их на один уровень с пользователями железных дорог, которые также несут издержки по возмещению затрат (если только железная дорога не пользуется дополнительными субсидиями).

Возмещение издержек производства обычно осуществляется путем взимания двух основных видов пошлин:

- пошлина, размеры которой варьируются в зависимости от последующего применения; обычно речь идет о топливной пошлине
- фиксированная пошлина, которая взимается независимо от применения; обычно речь идет о годовой пошлине с транспортного средства, которая варьируется в зависимости от типа машины в целях обеспечения полного возмещения издержек.

Исходя из опыта предыдущей работы в коридоре TRACECA¹², полного возмещения издержек можно достичь, если речь идет о странах СНГ, путем сочетания топливного налога в размере \$ 5 центов за литр и годового налога с грузовиков с тремя мостами в размере около \$ 250. Аналогичная работа проводится и в других странах – членах TRACECA. Она связана с оценкой затрат на выход к дорожной сети либо оценкой уровня пошлин, взимаемых для полного покрытия издержек производства. Этому посвящен анализ дорожных затрат в Турции¹³ в качестве компонента программы Южно-Европейской Кооперативной Инициативы¹⁴, а также анализ пошлин с пользователей дорог, взимаемых в Болгарии и Румынии, регион PHARE¹⁵.

Ниже приводится анализ по оценке приемлемого уровня транзитных сборов в регионе TRACECA.

5.3 Виды затрат на пользование дорогами

Использование дорог транспортными средствами влечет за собой определенные затраты:

- затраты на обслуживание, ремонт, восстановление и регулирование дорожной сети.
- Затраты на разработку дорожной сети (включая повышение дорожных стандартов, прокладку новых мостовых дорог)
- Затраты на перегруженность трассы, взимаемые с дорожных пользователей
- Случайные затраты (взимаемые с пользователей дорог и других заинтересованных лиц)

¹² Анализ затрат и финансирования эксплуатации дорог, проект TRACECA, отчет TELREG9305, Kocks Consult, июнь 1997.

¹³ Влияние тяжелых грузовиков на автомагистрали и дополнительные издержки. Управление по Турецким автомагистралям, Октябрь 2001.

¹⁴ По результатам работы Регионального Дорожно-Транспортного Комитета по исполнению Меморандума о Взаимопонимании в вопросе Облегчения Процедуры Международных Грузоперевозок в регионе SECI, Афины, 28 апреля 1999.

¹⁵ Дорожно-транспортные пошлины, Проект заключительного отчета, программа PHARE ZZ-9610 (Контракт 98-0472), NEI, ноябрь 1999.

- Затраты на охрану окружающей среды, включая борьбу с загрязнением воздуха и шумом.

Приводимый ниже анализ акцентирует внимание на затратах, приведенных на первой строчке. Проблема состоит в том, что применительно к транзитным перевозкам указанные затраты составляют основную статью использования дорог странами TRACECA и играют жизненно важную роль при финансировании дорожной сети. В большинстве стран TRACECA загрузка основных магистралей незначительна, что делает неактуальным прокладку новых мостовых дорог. Сказанное выше, разумеется, не относится ко всем странам, расположенным близ Европейского континента. Следует отметить, что случайные затраты, а также затраты на охрану окружающей среды не значительны.

Затраты на обслуживание, ремонт, восстановление и управление дорожной сетью можно условно разделить на следующие постоянные и переменные затраты.

- 1) Постоянные затраты не меняются в зависимости от объема перевозок или загрузки; они могут, в частности, включать дорожные работы, которые производятся независимо от объема перевозок плюс затраты на управление, проценты и накладные.
- 2) Переменные затраты меняются в зависимости от грузопотока, а также количества и веса от у транспортного средства, включая:
 - а) пункты, связанные с транспортным потоком: очистка и маркировка дорог, которые варьируются в зависимости от транспортных средств, использующих ту или иную трассу.
 - б) пункты, связанные с подготовкой ям, ремонтом поломок, обновлением тротуара, которые варьируются в зависимости от количества и веса транспортного средства.

Приведенные выше затраты зависят от плана дороги, условий ее эксплуатации и т.д. В настоящее время осуществляются исследования по изучению факторов, влияющих на эти затраты, включая различные типы дорог, условия эксплуатации. Результаты исследований успешно применяются Всемирным Банком при разработке модели компьютера HDM – IV, который можно успешно применять для прогнозирования затрат на эксплуатацию дорог в разных странах.

Пропорциональные соотношения постоянных и переменных затрат может варьироваться в зависимости от условий дороги и перевозок. Результаты предыдущей работы проведенной TRACECA показали, что указанное соотношение составило примерно 35% постоянных, 35% связанных с перевозками и 30% в зависимости от параметров моста.

5.4. Затраты на пользование дорогами в странах TRACECA

Модель HDM использована как в предыдущем исследовании TRACECA, так и в текущем анализе SECI при оценке затрат на пользование дорог в странах СНГ,

результаты которых были включены в данные по коридору TRACECA. Результаты проведенного анализа приведены ниже.

Затраты на использование дорог в странах СНГ.

В предыдущей работе по странам СНГ были проведены замеры в следующих параметрах:

- грузопоток в зависимости от типа транспортного средства и категории дорог;
- грузовик / км в зависимости от типа транспортного средства и категории дорог;
- нагрузка по типу транспортного средства в соответствии с стандартами ESAL¹⁶ (по оси)
- Характеристика прочности тротуара у дорог TRACECA, измеряемая модифицированным структурным числом по каждой категории дорог.

Оценка стандартов производилась по всем странам СНГ, вовлеченным в коридор TRACECA на основе результатов анализа нагрузки на . Анализ включал как порожние, так и загруженные грузовики, поэтому по полученным результатам можно вывести среднюю нагрузку на по всем типам транспортных средств. Анализ показал, что нагрузка на ось относительно незначительная в странах СНГ, с другой стороны, было установлено, что грузовики из других стран не входящих в СНГ, имеют тенденцию к повышению нагрузок на по сравнению с грузовиками, используемыми в странах СНГ и спроектированными на относительно умеренную нагрузку.

Наибольший ESAL выявлен по 2-осевому грузовику, используемому в странах в не пределах СНГ, которые не являются эквивалентом 5-осевого грузовика. Причиной этого является то, что 2- осевой грузовик часто перегружается. С учетом того факта, что затраты на поврежденные дороги варьируются пропорционально ESAL, очевидно, что 2-осевые грузовики (обычно не используемые для транзитных перевозок) являются основным «виновником» затрат на поврежденные дороги.

В ближайшем будущем можно ожидать изменений в технической характеристике большинства грузовиков в целях их приведения в соответствии со стандартами грузовиков вне пространства СНГ.

¹⁶ ESAL а определяется согласно $(AL/8.16)^4$, где AL является весом а в тоннах, а 8.16 – международно-принятым стандартом веса.

Таблица 5.1. Средние стандарты ESAL по грузовикам в коридоре TRACECA

Тип грузовика	Все грузовики	Грузовики вне СНГ
2-осевой	0,11(0,17)	4,87(7,49)
3-осевой	0,24(0,37)	1,27(1,95)
4-осевой	0,83(1,28)	1,92(2,96)
5-осевой	0,45(0,69)	1,31(2,02)

ПРИМЕЧАНИЕ:

- (1) приведенные цифры представляют собой среднюю величину по порожним и загруженным грузовикам. Цифры в скобках представляют собой величины по загруженным грузовикам с тем допущением, что стандартами ESAL можно пренебречь, если речь идет о порожних грузовиках (так, по странам СНГ соответствующая величина составляет 0,01 по 4 или 5-осевому грузовику с допущением веса тары в 12 тонн) и в том случае если грузовики функционируют порожними на протяжении 35% эксплуатационного расстояния.

ИСТОЧНИК: Проект TRACECA, отчет TELREG 9305, Kocks Consult, июнь 1997.

Указанные замеры подверглись сопоставлению с результатами калькуляций по модели HDM в целях оценки требуемого уровня пошлин и годовых осевых транспортных сборов по каждой из стран СНГ, для обеспечения уровней возмещения издержек по каждому типу транспортного средства. В Таблице 5.2. показаны полученные результаты

Таблица 5.2. Пошлины и годовые лицензионные сборы по транспортным средствам в целях обеспечения полного возмещения издержек.

Страна	Сбор топливного налога (в \$ центрах за литр)	Годовые лицензионные сборы по грузовикам (\$)		
		2-осевой	3-осевой	>3-осевой
Армения	5,6	50	100	200
Азербайджан	3,6	125	205	290
Грузия	5,3	80	140	215
Казахстан	4,9	80	115	220
Киргизстан	5,5	115	200	305
Таджикистан ^(а)	5,0			
Туркменистан ^(б)	8,0	120-150	150-200	460-650
Узбекистан	2,8	100	160	205

ПРИМЕЧАНИЕ:

- (а) Оценка не представляется возможной из-за отсутствия данных по парку машин
 (б) Лицензионные сборы представлены по осевым параметрам. Дело в том, что также применяются альтернативные официальные оценки по количеству лицензированных транспортных средств.

ИСТОЧНИК: Проект TRACECA, отчет TELREG 9305, Kocks Consult, июнь 1997.

Согласно Таблице 5.2, в большинстве стран СНГ можно добиться полного возмещения издержек путем комбинирования топливных налогов в размере \$ 5 центов за литр и ежегодного налога с грузовиков 3 и более осями в размере \$ 250. Если допустить ежегодную эксплуатацию грузовика на дистанции 50.000 км (около \$ 0,04 за ESAL или \$ 0,03 за грузовик / км). Разумеется, приведенные оценки представляются достаточно спорными по той причине, что предстоит еще принять решение о том, как размещать постоянные затраты.

Фактически, цифры, приведенные в Таблице 5.2. представляют собой минимальные оценки пошлин, необходимых для обеспечения полного возмещения издержек. Причин тому несколько:

- Затраты на обслуживание областных и местных дорог не учитываются
- Затраты на погашение задолженностей по обслуживанию не учитываются (задолженности возросли в 1997 году, когда указанные исследования еще проводилось).

С учетом указанных выше факторов, общие годовые затраты по грузовикам с 3 осями может возрасти примерно на 50-100%, т.е. до \$ 2300 (\$ 0,046 за грузовик / км).

Грузовики используемые для транзитных перевозок относятся к типу транспортных средств, используемых вне СНГ и характеризуются повышенной нагрузкой на мост, а следовательно повышенными затратами. Коэффициент ESAL по грузовикам вне СНГ в сопоставлении с грузовиками по СНГ составляет 1: 2,5. Если допустить, что затраты, связанные с осями составляют половину общей суммы затрат по тяжелым грузовикам, очевидно, что транзитные грузовики требуют ежегодных затрат в размере \$ 2900 (\$ 0,06 за грузовик / км).

Необходимо отметить, что в данном вопросе не проводится каких-либо различий между загруженными и порожними грузовиками. Загруженный грузовик имеет ESAL, который примерно на 50% выше средней величины по всем грузовикам, тогда как ESAL по порожним грузовикам не учитывается.

Затраты за использование дорог в странах вне СНГ.

Анализ экономического воздействия тяжелых грузовиков на дорожную сеть Турции, осуществленный в рамках программы SECI, позволил произвести оценку размеров дополнительных затрат на дорожную сеть по тяжелым грузовикам, причем эта оценка включала не только дополнительные затраты на обслуживание, но и затраты на укрепление тротуаров в целях обеспечения безопасности растущего объема перевозок. Путем использования модели HDM, прошедшей калибровку с учетом турецких условий была произведена оценка дополнительных затрат по каждому стандарту ESAL, которая составила \$ 0,043 за км. (цифра, практически идентичная оценке по СНГ).

Средний стандарт ESAL по тяжелым грузовикам в Турции составил 4,21 (т.е. на много выше, чем в странах СНГ из-за повышенных нагрузок на ось по анализируемой нами стране). По этой причине средние затраты по тяжелым грузовикам составили \$ 0,18 за грузовик / км, что в свою очередь, составляет \$ 9 тысяч в год при эксплуатации до 50 тыс. км.

6. Заключение

6.1 Основные проблемы и неоправданные сборы

Анализ проекта перечня транзитных сборов и разрешений позволил выявить ряд важных проблем и типов неоправданных сборов. Ниже приводится перечень этих проблем, изучение которых позволит внести ясность в обсуждаемые вопросы.

Первый критерий: Связь с затратами

Говоря о затратах и вытекающих из них проблем, необходимо отметить, что текущий режим транзитных сборов в большинстве стран TRACECA не соответствуют первому критерию, сформулированному в Разделе 2.1.3.

Следует отметить, что текущие пошлины с иностранных грузовиков, обычно колеблющиеся в пределах от \$ 0,09 – 1,87 за грузовик / км, гораздо выше затрат за использование дорог. Соответствующий уровень указанных затрат за использование дорог варьируется в соответствии с условиями, характерными для отдельно взятой страны, однако, в среднем он составляет \$ 0,06 за грузовик /км применительно к стандартным транзитным грузовикам с тремя осями.

Пошлины с транзитных грузовиков, снабженных соответствующими разрешениями, освобождающими их от выплаты сборов за выдачу разрешения и транзитных сборов, близки по размеру к стандартам за использование дорог: размеры пошлин варьируются в пределах \$ 0,01 и 0,18 за грузовик/км, а если речь идет о Грузии, Румынии и Украине размеры пошлин весьма близки величине затрат за использование дорог. В соответствии с цифрами, приведенными в перечне, пошлины, взимаемые с владельцев разрешений в Азербайджане, Болгарии и Турции (включая Туркменистан, в котором обмен разрешений не производится), значительно превышают величину затрат за использование дорог, тогда как размеры этих же пошлин ниже в Армении, Казахстане, Киргизстане, Молдове, Таджикистане и Узбекистане.

Полученные результаты основаны на проекте перечня и были получены до проведения окончательной сверки данных. По этой причине отдельные цифры, возможно, нуждаются в корректировке, хотя общий вывод вряд ли претерпит какие либо изменения.

Второй критерий: взимание пошлин по месту использования

Все транзитные сборы, проанализированные в настоящем документе, построены на принципе территориальности путем увязывания пошлин с эксплуатацией конкретных участков инфраструктуры, даже невзирая на то, что эта связь не связана напрямую с затратами.

Однако, освобождение от пошлин в соответствии с двусторонними соглашениями подрывает основу этого принципа, порождает проблемы, связанные с решением вопроса о том, каким образом пользователи дорог могут внести свой вклад в погашение затрат за использование дорог.

Сказанное в особой мере касается тех стран, которые в настоящее время применяют низкий уровень топливных налогов, либо отказались от взимания пошлин за использование дорог, например, взимание виньеты как с внутренних, так и иностранных перевозчиков, включая владельцев разрешений.

Поскольку освобождение от выплаты пошлин в последнее время получило широкое распространение при одновременном снижении уровня доходов от транзитных сборов, правительства заинтересованных стран все чаще опираются на идею разработки системы взимания пошлин за использование дорог, которую можно было бы в равной степени применять к местным и иностранным транспортным средствам, включая владельцев разрешений. Однако, решение этой проблемы представляется в долгосрочной перспективе, особенно, если речь идет о тех странах СНГ, в которых применяются низкие уровни топливных и транспортных налогов.

Третий критерий: справедливое и четкое ценообразование

Совершенно очевидно, что ныне применяемая система транзитных сборов не удовлетворяет третьему критерию в плане устранения дискриминации между операторами. Даже с учетом того обстоятельства, что проект перечня транзитных разрешений и сборов требует дальнейшего подтверждения, ясно, что в регионе TRACECA продолжают иметь место следующие виды дискриминации операторов:

- 1) Между различными иностранными операторами: с перевозчиков из различных стран взимаются различные сборы, что объясняется тенденцией к установлению этих пошлин скорее на двусторонней, чем на многосторонней основе. Ниже можно привести ряд наглядных примеров:
 - Страны типа Киргизстан, в которых транзитные сборы взимаются на двусторонней основе по принципу страна – стране, что ведет к чрезмерному усложнению системы взимания пошлин в зависимости от гражданства оператора.
 - В том случае, когда страны устанавливают общие транзитные сборы, подлежащие взиманию со всех иностранных грузовиков, иногда предоставляются особые льготы по грузовикам из конкретно взятой страны.
 - С другой стороны, иногда взимаются специально повышенные пошлины как ответная реакция на увеличение транзитных пошлин в другой стране (а иногда и без указанной причины).
 - Взимание разрешительных сборов в третьей стране ограничивает возможности операторов из двух стран достойно выдержать конкуренцию с третьей страной.

- 2) Между владельцами разрешений и лицами, не имеющими их : положение на транспортном рынке двух стран TRACECA подвержено колебаниям вследствие применения ограничений на выдачу разрешений для защиты интересов операторов, которым трудно конкурировать с иностранными перевозчиками. Опасность состоит в том, что это рано или поздно приводит к увеличению транспортных затрат по той причине, что квалифицированные операторы, не имеющие разрешений на оказание услуг страдают в большей степени, чем неквалифицированные операторы, имеющие соответствующие разрешения. Нехватка разрешений в регионе TRACECA приводит к тому, что цены на них на черном рынке могут возрасти от номинальных \$ 30 до \$ 100.
- 3) Между местными и иностранными перевозчиками: взаимоотношения между указанными лицами составляют очень серьезную проблему в ряде стран мира. По этой причине не вызывает удивления то обстоятельство, что время от времени принимаются предложения, направленные на отмену взимания транспортных сборов с иностранных транспортных средств в зоне ЕСМТ¹⁷, а также аналогичных сборов на всем пространстве ЕС. Проблема не менее серьезная и для коридора TRACECA. Дело в том, что иностранным перевозчикам приходится платить гораздо более высокие налоги за осуществление международных перевозок в ряде стран, чем их конкурентам в одной и той же стране. Повышения налогов вызвано многообразием видов налоговых пошлин на перевозки. Ниже приводятся конкретные факторы подобного рода дискриминации в регионе TRACECA:
- Годовые транспортные налоги, взимаемые с грузовиков в странах СНГ, достаточно низкие (менее \$ 100 с тяжелого грузовика), что с точки зрения среднего объема пошлин за грузовик /км составляет цифру менее \$ 0,002 за грузовик /км). И напротив, с иностранных грузовиков в ряде стран часто взимаются транзитные сборы в размере \$ 0,200 за грузовик /км, что составляет 28% дополнительных эксплуатационных затрат по стране (с учетом стандартных эксплуатационных затрат в размере \$ 0,7 за грузовик /км).
 - С местных и иностранных перевозчиков в ряде стран TRACECA взимаются различные виды пошлин за использование мостов и туннелей.
 - В ряде стран с иностранных транспортных средств (даже имеющих соответствующие разрешения) взимаются специальные дорожные пошлины, которые с местных перевозчиков не взимаются.
 - В различных странах взимаются пошлины за оказание конкретных услуг, предлагаемых иностранным перевозчикам. Эти пошлины необязательно взимаются с местных перевозчиков, например, за страховку машины, парковку, использование автомагистралей.
 - В ряде стран применяются различные стандарты по габаритам и весу иностранных и местных транспортных средств, поэтому размеры

¹⁷ В соответствии с Резолюцией по Пошлинам и Налогам в Транспортной Системе, особенно если речь идет о международных перевозках, ЕСМТ, Прага, 30-31 мая 2000.

- пошлин с нестандартных (излишек веса или нестандартные габариты) транспортных средств неодинаковы.
- В некоторых странах применяются дополнительные виды пошлин за охрану окружающей среды (например, за перевозку опасных товаров), которые не взимаются с местных перевозчиков.
 - В некоторых регионах TRACECA местными властями или автономными образованиями взимаются собственные пошлины с иностранных транспортных средств обычно без поддержки со стороны центрального правительства

В добавление к сказанному относительно проявления дискриминации по отношению к перевозчикам, следует подчеркнуть, что ныне применяемая система транзитных сборов не отвечает критериям справедливого и четкого ценообразования ввиду отсутствия строго обоснованной правовой базы.

Как отмечалось выше, пользователям дорог сложно разобраться во всех тонкостях системы транзитных сборов в регионе TRACECA. Положение усугубляется тем обстоятельством, что часто имеют место необоснованные изменения в правилах и расценках взимаемых пошлин, переделка правовых документов и т.д. В стремлении решить проблемы, связанные с габаритами и весом транспортных средств, а также размерами пошлин, страны СНГ предпринимают меры по унификации системы взимания пошлин с нестандартных транспортных средств.

6.2 Оценка текущего ущерба.

Оценка ущерба, вызываемого применением текущей системы транзитных сборов, производится по трем основным компонентам. Каждый компонент представляет собой соответствующий тип экономического ущерба, обусловленного применением транзитных сборов, которые неоправданны с экономической точки зрения, иными словами, сборы выше уровня, необходимого для полного возмещения издержек по обслуживанию инфраструктуры и управлению затратами. Эти компоненты следующие:

- 1) Чрезмерные транспортные затраты по текущей торговле, подразумевающие использование транзитных перевозок в регионе TRACECA:
Производится оценка различий между текущими официальными транзитными сборами (согласно таблицам А 4. и А5.) и сборами, оправданными с точки зрения полного возмещения издержек (\$0,06 за грузовик /км).
- 2) Убытки по излишкам вызванные чрезмерными транспортными затратами по текущей торговле, подразумевающие использование транзитных перевозок в регионе TRACECA:
производится оценка с учетом того обстоятельства, что, при снижении уровня официальных сборов до \$ 0,6 за грузовик /км стоимость перевозок по коридору TRACECA возрастет в соответствии с эластичностью спроса по цене за 1 единицу, т.е. 1% снижения транзитных сборов обуславливает 1% повышения объема перевозок. Изменения в размерах излишек оцениваются по стандартной формуле «правило половины», т.е. 0,5

* (p) * (t), где p представляет собой изменение стоимости, а t представляет собой потенциальную дополнительную перевозку.

- 3) Ущерб от неофициальных платежей: приблизительная оценка, основанная на применении аналогичного подхода по пунктам (1) и (2), но с учетом того фактора, неофициальные платежи составляют в среднем 20% официальных платежей и выплачиваются в дополнение к последним.

При составлении оценок во внимание принимались данные по стандартному грузопотоку и протяженности транзитных перевозок по каждой из стран TRACECA (указаны во введениях к проекту Перечня Транспортных Сборов и Разрешений). Также учитывались колебания в пропорциональном соотношении транзитных транспортных средств, выплачивающих транзитные сборы (от 5% в Европе, а также 60 % по странам Центральной Азии и Кавказа, до 100% в Туркменистане).

Предполагаемая эластичность спроса представляет собой приемлемую величину при условии, что колебания в затратах по торговле обуславливают соответствующие изменения по эквивалентному объему торговли. Интенсивность перевозок по иным маршрутам достаточно высокая, что позволяет конкурировать с грузоперевозками по коридору TRACECA. По этой причине разумно предположить при снижении транзитных сборов объем перевозок возрастет.

С учетом того обстоятельства, что предстоит провести большую работу по изучению различных аспектов транспортного потока и решению проблемы неофициальных выплат (размеры которых невозможно достоверно оценить), полученные результаты можно использовать для разработки стандартной оценки понесенного ущерба.

Таблица 5.1. Примерный объем ущерба, вызванного применением чрезмерно высоких транзитных сборов в регионе TRACECA

Вид ущерба	Годовые затраты (млн. долларах)
(1) Избыточные затраты в текущей торговле	59
(2) Ущерб от перевозок в обход	8
(3) Неофициальные платежи	17
Общий ущерб по транзиту	84

ПРИМЕЧАНИЕ:

- (а) За исключением ущерба от нетранзитных международных перевозок, сопоставимого с ущербом от транзитных перевозок
- (б) За исключением затрат во времени и задержках при получении разрешений и доступа к сведениям по транзитным расценкам. Операторы склонны добавлять транспортные коэффициенты для покрытия фактора неопределенности при взимании транзитных сборов

ИСТОЧНИК: оценка, произведенная консультантом

В соответствии с произведенной оценкой, общий годовой ущерб по транзитным перевозкам составляет \$ 84 млн. Основной причиной являются чрезмерно высокие официальные транзитные пошлины, применяемые, в частности, в Грузии, Туркменистане, Узбекистане и Казахстане. И напротив, если даже неофициальные платежи составляют 20% объема текущих официальных платежей, их влияние на общую картину относительно не велико. Также незначителен ущерб от перевозок по обходным маршрутам.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
ТРАНЗИТНЫЕ СБОРЫ В СТРАНАХ TRACECA

Таблица А.1.
Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств

Типы пошлин	Характеристика	Комментарии
(А) Пошлины за стандартное использование дорог		
(1) Пошлины за получение разрешения на проезд иностранных транспортных средств	Пошлины для получения разрешения на проезд иностранного транспортного средства, его въезд, выезд или транзит через страну.	(а) разрешения, выданного в соответствии с двусторонними дорожно-транспортными соглашениями (обычно на паритетной основе, когда каждая страна получает и распределяет разрешения среди своих перевозчиков по номинальной стоимости административных сборов) или (б) разрешение, выданного на пограничном посту иностранному транспортному средству без выдачи разрешений в соответствии двусторонними соглашениями (с выплатой солидных сборов до \$ 1000 в зависимости от типа перевозок, например, транзитной, импортной/экспортной из / в третью страну) ¹⁸
(2) Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами	Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами (с превышением размера пошлины за въезд/выезд / транзит)	Пошлина с иностранных, а не местных, транспортных средств, которая различается в зависимости от груза и расстояния. Грузовики с разрешением на проезд обычно освобождаются от выплаты этой пошлины.
(3) Пошлины за использование дорог и мостов	Специальные пошлины, взимаемые как с местных, так и иностранных пользователей	Иногда с иностранных транспортных средств взимаются пошлины по иной (более высокой) расценке, чем с местных средств (в ряде случаев местные транспортные средства полностью освобождаются от этих пошлин).
(4) Топливные налоги	Акцизные и другие типы налогов, взимаемых с моторного топлива	Обычно иностранные и местные транспортные средства выплачивают эти пошлины на одинаковой основе. Часто иностранным средствам дается разрешение на перевозку стандартной цистерны с меньшей расценкой налога. В странах с низкими ценами на топливо с иностранных транспортных средств иногда взимаются специальные пошлины для компенсации.
(5) Пошлины с пользователей дорог	Специальные пошлины взимаемые с пользователей всех дорог.	Может взиматься в форме специального топливного налога, единая пошлина, взимаемая всеми перевозчиками (иностранными и местными) за проезд либо выход на транспортную сеть
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	Любые иные виды пошлин, не приведенные выше, однако, налагаемые за транзитный проезд при стандартных условиях	Включают в себя пошлину налагаемые местными властями за проезд иностранных транспортных средств, а также пошлины за охрану окружающей среды (за единицу трансп. средства), пошлины за страхование третьей стороны, пошлины за использование зон отдыха
(Б) пошлины за не стандартное использование дорог		
(1) Сборы с не стандартных транспортных средств и грузов	Выдача разрешений транспортным средствам и грузам, превышающим максимальные габариты и лимиты веса	Взимание этих сборов ставит целью покрыть дополнительный ущерб наносимый инфраструктуре, а также иные специальные меры (планирование проезда, укрепление инфраструктуры, полицейское сопровождение и т.д.)
(2) Сборы за перевозку опасного груза, а также грузов иного назначения	Выдача разрешений на перевозку опасного груза	Взимание этих сборов ставит целью покрыть затраты на осуществление специальных мер по охране общественной безопасности

Таблица А.2.

Оценка типов пошлин, налагаемых на проезд транзитных транспортных средств

Тип пошлины	Критерий			Комментарии
	Различается в зависимости от затрат	По территориальному признаку	Различия отсутствуют	
(А) За стандартное использование дорог				
(1) Пошлина за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	х	или х	х	(а) Номинальная автоматическая пошлина, однако, может быть включена в разряд пошлин за использование дорожной сети, при этом ее размер может существенно возрасти. Без учета затраты на использование дорог. (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны.
(2) Пошлины за использование дорог иностранными транспортными средствами	или х	или х	х	(а) Необязательно на основе затрат за использование дорог (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны. (д) Перевозчики освобожденные от платежей, не вносят пошлины подорожным затратам по территориальному признаку
(3) Пошлины взимаемые за			или х	Ограничиваются мостами и автомобильной магистралью.

использование дорог и мостов				
(4) Топливные налоги	или х		или х	(а) Размер топливного налога обычно слишком низкий для покрытия всех затрат по грузовикам тяжелого типа (б) Проводится различие между специальными топливными пошлинами с иностранных транспортных средств
(5) Пошлины за использование дороги	или х			(а) Не проводится различий между иностранными и местными перевозчиками. (б) Могут взиматься суточные пошлины, которые не меняются в зависимости от расстояния, но меняются в зависимости от типа транспортного средства
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	х		х	(а) Пошлины, установленные местными властями, иногда не имеют отношения к затратам, а в ряде случаев даже являются незаконными. (б) Природоохранные пошлины представляют собой обычные пошлины, не связанные с пошлинами, взимаемыми за возможное воздействие на окружающую среду. (в) Могут налагаться страховые пошлины при отсутствии взаимной договоренности по иностранному страховому покрытию. (г) Могут взиматься пошлины за оказание различных услуг, например, в зоне отдыха
(Б) За нестандартное использование дорог				
(1) Сборы с нестандартных транспортных средств и грузов				(а) Относится к немногим транспортным средствам с грузом, который нельзя дробить на части по максимальным лимитам (б) Проводится различие в расценках пошлин с местных и иностранных транспортных средств.
(2) Сборы за провоз опасных грузов	или х			(2) Относится к немногим транспортным средствам, которые нельзя приспособить для надежной перевозки опасных грузов

Таблица А.3
Сопоставление типов транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
(А) Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству ^(а)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(2) Пошлина с иностранного транспортного средства за использование дорог		X	X	X			X	X		X			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			X	X		X		X		X	X		
(4) Топливные налоги	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(5) Пошлины с пользователя дорог								X				X	
(6) Пошлины на охрану окружающей среды	X					X							
(7) Пошлины взимаемые местными властями		X			X					X		X	
(8) Страховые пошлины				X		X					X		X

(9) Пошлины, взимаемые за различные виды услуг			X				X	X					
(Б) Пошлины за не стандартное использование дорог													
(1) Сборы с нестандартных средств и грузов	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
(2) Сборы за перевозку опасного груза		X					X					X	
Комментарии	Пошлины за охрану окружающей среды		Транзитные пошлины за использование	Топливная пошлина для компенсирования	Правительство стремится отменить налоги местных	С иностранных транспортных средств взимаются	С иностранных грузовиков	С иностранных и местных грузовиков взимается пошлина		С иностранных транспортных средств на границе взимается пошлина в	С иностранных транспортных средств взимается	С иностранных и местных транспортных	

РИМЕЧАНИЕ:

(a) может взиматься административная пошлина либо подразумевать пошлину за использование дорог

Таблица А.4

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- загруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы (в \$ за проезд в один конец)

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Характеристика транзитного проезда													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8)Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)
Комментарии Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешение на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих	Баграташен – Мегри	Баку – Гырмазы Коргу	Бургас – Калотина, Капикуле Руссе	Садахло – Потти, Красный Мост/Потти, Красный Мост-	Чимкент- Мерке, Чимкент-Оргос	Мерке/Георгиевка-Торугарт	Леушени - Дубасари	Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7-дневный роувиньст, выданный для грузовика не Евро	Куркак – Канибадам. Для грузовиков не СНГ	Сарпи - Эдирне	Фарап - Серах	Одесса – Краковец/Чернигов	Алат – Гишт Куприк/ Узун/Бекобад, Термес – Узун,

Таблица А.5

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- незагруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы(в \$ за проезд в один конец)

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Характеристика транзитного проезда													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8) Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)
Комментарии Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешения на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих эти разрешения	Баграшан – Мегри	Баку – Гырмызы Корпу	Бургас – Калотина, Капикуле Руссе	Садахло – Потти, Красный Мост/Поти, Красный Мост-Самур	Чимкент- Мерке, Чимкент-Оргос	Мерке/Георгиевка-Торугарт	Леушени - Дубасари	Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7-дневный роувиньет, <small>www.mta.gov.ro</small>	Куркак – Канибадам. Для грузовиков не СНГ	Сарпи - Эдирне	Фарап - Серах	Одесса – Краковец Чернигов	Алат – Гидит Куприк/ Узун/Бекобад, Термез – Узун, Бекобад –

Таблица Б.1

Сообщения операторов по поводу нехватки дорожно-транспортных разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями

	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Нехватка разрешений по странам													
Армения													
Азербайджан										X		X	
Болгария							X	X					
Грузия		X						X		X		X	
Казахстан		X				X	X		X	X		X	
Киргизстан						X							
Молдова													
Румыния							X			X			
Таджикистан													
Турция							X						
Туркменистан						X							
Украина							X	X					
Узбекистан							X			X			
Комментарии					Нехватка разрешений для проезда в Киргизстан (стоимость разрешения для проезда в третью страну составляет \$ 1000)		Нехватка разрешений всех типов, включая разрешения на осуществлении	Нехватка разрешений чаще наблюдается в				Нехватка разрешений на проезде в третьей стране для осуществления	

Таблица Б2.

Сообщения дорожных пользователей и операторов по поводу взимания неоправданных сборов в регионе TRACECA

	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркмениста	Украина	Узбекистан
Страны, в которых взимаются не оправданные сборы													
Армения													
Азербайджан												X	
Болгария													
Грузия	X	X										X	
Казахстан		X				X			X	X	X	X	X
Киргизстан					X				X				
Молдова													
Румыния													
Таджикистан													
Турция													
Туркменистан										X			X
Украина							X						
Узбекистан									X	X	X	X	
Комментарии	Сборы за получения разрешения всегда взимаются в Грузии, так как условия двустороннего соглашения не выполняются	По Грузии : расценки за получения разрешений для иностранного транспортного средства высокие (\$ 300), тоже самое касается пошлин за страховку. По Казахстану: Пошлины			Высокие расценки за получение пошлины для проезда в третью страну	Неофициальные платежи полиции. Неофициальные платежи областным властям	Сборы по области		По Узбекистану: Размеры транзитных и страховых сборов крайне высокие, особенно по местным перевозкам, кроме того, взимается экологическая пошлина. По Казахстану: взимаются страховые сборы без выдачи	По Туркменистану: взимаются сборы по страховке, с поправкой на топливные цены, сборы за дорожные разрешения По Казахстану: взимание штрафов за избыточные вес По Узбекистану: взимаются штрафы в случае превышения срока пребывания в стране более 3 месяцев	Неофициальные платежи	Высокие сборы за разрешение для проезда в третью страну (снизились по Казахстану). Высокие транзитные сборы по Узбекистану	Областные сборы с операторов по маршруту Алматы - Актюбинск - Россия. Другие неофициальные платежи по Азербайджану. Высокий уровень сборов в Таджикистане

Таблица А.1.

Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств

Типы пошлин	Характеристика	Комментарии
(А) Пошлины за стандартное использование дорог		
(1) Пошлины за получение разрешения на проезд иностранных транспортных средств	Пошлины для получения разрешения на проезд иностранного транспортного средства, его въезд, выезд или транзит через страну.	(а) разрешения, выданного в соответствии с двусторонними дорожно-транспортными соглашениями (обычно на паритетной основе, когда каждая страна получает и распределяет разрешения среди своих перевозчиков по номинальной стоимости административных сборов) или (б) разрешение, выданного на пограничном посту иностранному транспортному средству без выдачи разрешений в соответствии двусторонними соглашениями (с выплатой солидных сборов до \$ 1000 в зависимости от типа перевозок, например, транзитной, импортной/экспортной из / в третью страну) ¹⁸
(2) Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами	Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами (с превышением размера пошлины за въезд/выезд / транзит)	Пошлина с иностранных, а не местных, транспортных средств, которая различается в зависимости от груза и расстояния. Грузовики с разрешением на проезд обычно освобождаются от выплаты этой пошлины.
(3) Пошлины за использование дорог и мостов	Специальные пошлины, взимаемые как с местных, так и иностранных пользователей	Иногда с иностранных транспортных средств взимаются пошлины по иной (более высокой) расценке, чем с местных средств (в ряде случаев местные транспортные средства полностью освобождаются от этих пошлин).
(4) Топливные налоги	Акцизные и другие типы налогов, взимаемых с моторного топлива	Обычно иностранные и местные транспортные средства выплачивают эти пошлины на одинаковой основе. Часто иностранным средствам дается разрешение на перевозку стандартной цистерны с меньшей расценкой налога. В странах с низкими ценами на топливо с иностранных транспортных средств иногда взимаются специальные пошлины для компенсации.
(5) Пошлины с пользователей дорог	Специальные пошлины взимаемые с пользователей всех дорог.	Может взиматься в форме специального топливного налога, единая пошлина, взимаемая всеми перевозчиками (иностранцами и местными) за проезд либо выход на транспортную сеть
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	Любые иные виды пошлин, не приведенные выше, однако, налагаемые за транзитный проезд при стандартных условиях	Включают в себя пошлину налагаемые местными властями за проезд иностранных транспортных средств, а также пошлины за охрану окружающей среды (за единицу трансп. средства), пошлины за страхование третьей стороны, пошлины за использование зон отдыха
(Б) пошлины за не стандартное использование дорог		
(1) Сборы с не стандартных транспортных средств и грузов	Выдача разрешений транспортным средствам и грузам, превышающим максимальные габариты и лимиты веса	Взимание этих сборов ставит целью покрыть дополнительный ущерб наносимый инфраструктуре, а также иные специальные меры (планирование проезда, укрепление инфраструктуры, полицейское сопровождение и т.д.)
(2) Сборы за перевозку опасного груза, а также грузов иного назначения	Выдача разрешений на перевозку опасного груза	Взимание этих сборов ставит целью покрыть затраты на осуществление специальных мер по охране общественной безопасности

¹⁸ Перевозка из Страны А в Страну Б грузовиком, зарегистрированным в Стране В

Таблица А.2.
Оценка типов пошлин, налагаемых на проезд транзитных транспортных средств

Тип пошлины	Критерий			Комментарии
	Различается в зависимости от затрат	По территориальному признаку	Различия отсутствуют	
(А) За стандартное использование дорог				
(1) Пошлина за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	x	или x	x	(а) Номинальная автоматическая пошлина, однако, может быть включена в разряд пошлин за использование дорожной сети, при этом ее размер может существенно возрасти. Без учета затраты на использование дорог. (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны.
(2) Пошлины за использование дорог иностранными транспортными средствами	или x	или x	x	(а) Необязательно на основе затрат за использование дорог (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны. (д) Перевозчики освобожденные от платежей, не вносят пошлины подорожным затратам по территориальному признаку
(3) Пошлины взимаемые за использование			или x	Ограничиваются мостами и автомобильной магистралью.

дорог и мостов				
(4) Топливные налоги	или х		или х	(а) Размер топливного налога обычно слишком низкий для покрытия всех затрат по грузовикам тяжелого типа (б) Проводится различие между специальными топливными пошлинами с иностранных транспортных средств
(5) Пошлины за использование дороги	или х			(а) Не проводится различий между иностранными и местными перевозчиками. (б) Могут взиматься суточные пошлины, которые не меняются в зависимости от расстояния, но меняются в зависимости от типа транспортного средства
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	х		х	(а) Пошлины, установленные местными властями, иногда не имеют отношения к затратам, а в ряде случаев даже являются незаконными. (б) Природоохранные пошлины представляют собой обычные пошлины, не связанные с пошлинами, взимаемыми за возможное воздействие на окружающую среду. (в) Могут налагаться страховые пошлины при отсутствии взаимной договоренности по иностранному страховому покрытию. (г) Могут взиматься пошлины за оказание различных услуг, например, в зоне отдыха
(Б) За нестандартное использование дорог				
(1) Сборы с нестандартных транспортных средств и грузов				(а) Относится к немногим транспортным средствам с грузом, который нельзя дробить на части по максимальным лимитам (б) Проводится различие в расценках пошлин с местных и иностранных транспортных средств.
(2) Сборы за провоз опасных грузов	или х			(2) Относится к немногим транспортным средствам, которые нельзя приспособить для надежной перевозки опасных грузов

Таблица А.3
Сопоставление типов транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
(А) Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству ^(а)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(2) Пошлина с иностранного транспортного средства за использование дорог		X	X	X			X	X		X			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			X	X		X		X		X	X		
(4) Топливные налоги	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(5) Пошлины с пользователя дорог								X				X	
(6) Пошлины на охрану окружающей среды	X					X							
(7) Пошлины взимаемые местными властями		X			X					X		X	
(8) Страховые пошлины				X		X					X		X

(9) Пошлины, взимаемые за различные виды услуг			X				X	X					
(Б) Пошлины за не стандартное использование дорог													
(1) Сборы с нестандартных средств и грузов	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
(2) Сборы за перевозку опасного груза		X					X					X	
Комментарии	Пошлины за охрану окружающей среды		Транзитные пошлины за использование	Топливная пошлина для компенсации	Правительство стремится отменить налоги местных	С иностранных транспортных средств взимаются	С иностранных грузовиков взимаются	С иностранных и местных грузовиков взимается пошлина		С иностранных транспортных средств на границе взимается пошлина в	С иностранных транспортных средств взимается	С иностранных и местных транспортных	

ПРИМЕЧАНИЕ:

(a) может взиматься административная пошлина либо подразумевать пошлину за использование дорог

Таблица А.4

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- загруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы (в \$ за проезд в один конец)

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Характеристика транзитного проезда													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8) Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)

<p>Комментарии Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешение на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих</p>
Баграташен – Мегри
Баку – Гырмызы Корпу
Бургас – Калотина, Капикуле Руссе
Садахло – Потти, Красный Мост/Потти, Красный Мост-
Чимкент- Мерке, Чимкент-Оргос
Мерке/Георгиевка-Торугарт
Леушени - Дубасари
Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7-дневный ровиньет, выданный для грузовика не Евро
Куркак – Канибадам. Для грузовиков не СНГ
Сарпи - Эдирне
Фарап - Серах
Одесса – Краковец/Чернигов
Алат – Гишт Куприк/ Узун/Бекобад, Темез – Узун.

Таблица А.5

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- незагруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы(в \$ за проезд в один конец)

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Характеристика транзитного проезда													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8) Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)

<p>Комментарии Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешение на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих эти разрешения</p>
Баграташен – Мегри
Баку – Гырмызы Корпу
Бургас – Калотина, Капикуле Руссе
Садахло – Потти, Красный Мост/Потти, Красный Мост- Севин
Чимкент- Мерке, Чимкент-Оргос
Мерке/Георгиевка- Торугарт
Леушени - Дубасари
Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7- дневный ровиньет, платонный сбор
Куркак – Канибадам. Для грузовиков не СНГ
Сарпи - Эдирне
Фарап - Серах
Одесса – Краковец/Чернигов
Алат – Гишт Куприк/ Узун/Бекобад, Термез – Узун, Бекобад –

Таблица Б.1

Сообщения операторов по поводу нехватки дорожно-транспортных разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями

	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Нехватка разрешений по странам													
Армения													
Азербайджан										X		X	
Болгария							X	X					
Грузия		X						X		X		X	
Казахстан		X				X	X		X	X		X	
Киргизстан					X								
Молдова													
Румыния						X				X			
Таджикистан													
Турция					X		X						
Туркменистан						X							
Украина							X	X					
Узбекистан					X					X			
Комментарии					Нехватка разрешений для проезда в Киргизстан (стоимость разрешения для проезда в третью страну составляет \$ 1000) не хватка разрешений въездных разрешений в другие страны		Нехватка разрешений всех типов, включая разрешения на осуществление перевозок в третьей стране и въезд порожнего грузовика для загрузки	Нехватка разрешений чаще наблюдается в четвертом квартале года				Нехватка разрешений на проезде в третьей стране для осуществления перевозок между странами TRACECA и Европой	

Таблица Б2.

Сообщения дорожных пользователей и операторов по поводу взимания неоправданных сборов в регионе TRACECA

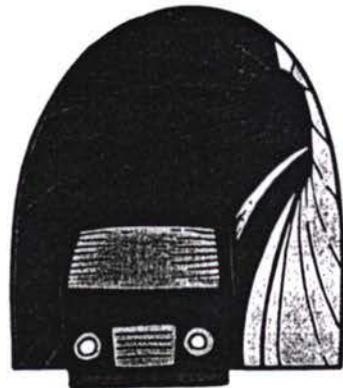
	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Страны, в которых взимаются неоправданные сборы													
Армения													
Азербайджан												X	
Болгария												X	
Грузия	X	X										X	
Казахстан		X				X			X	X	X	X	X
Киргизстан					X					X			
Молдова													
Румыния													
Таджикистан													
Турция													
Туркменистан										X			X
Украина							X						
Узбекистан									X	X	X	X	

Комментарии
Сборы за получения разрешения всегда взимаются в Грузии, так как условия двустороннего соглашения не выполняются
По Грузии : расценки за получения разрешений для иностранного транспортного средства высокие (\$ 300), тоже самое касается пошлин за страховку. По Казахстану: Пошлины
Высокие расценки за получение пошлины для проезда в третью страну
Неофициальные платежи полиции. Неофициальные платежи областным
Сборы по области
По Узбекистану: Размеры транзитных и страховых сборов крайне высокие, особенно по местным перевозкам, кроме того, взимается экологическая пошлина. По Казахстану: взимаются страховые сборы без выплаты
По Туркменистану: взимаются сборы по страховке, с поправкой на топливные цены, сборы за дорожные разрешения По Казахстану: взимание штрафов за избыточные вес По Узбекистану: взимаются штрафы в случае превышения срока пребывания в стране более 2 недель (€110)
Неофициальные платежи
Высокие сборы за разрешение для проезда в третью страну (снизились по Казахстану). Высокие транзитные сборы по Узбекистану
Областные сборы с операторов по маршруту Алматы - Актюбинск - Россия. Другие неофициальные платежи по Азербайджану. Высокий уровень

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Презентация результатов опроса клиентов.

**Результаты опроса экспедиторов,
использующих TRACESA для
перевозки грузов железной дорогой**



Октябрь 2002 г.



Содержание

Цель данной презентации – показать промежуточные результаты исследования экспедиторов TRACESA

- Цели и задачи опроса
- Организация опроса
- Выборка и методология
- Промежуточные результаты исследования
 - Железнодорожные тарифы и сборы
 - Факторы, влияющие на выбор вида транспорта и маршрута
 - Качество услуг, предоставляемых железными дорогами
 - Источники информации
- Выводы
- Следующие шаги



Цели и задачи исследования

ПОЛУЧЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

ЧТО О ВАС ДУМАЮТ КЛИЕНТЫ?

ЧТО НЕОБХОДИМО ИЗМЕНИТЬ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ
УЛУЧШИТЬ ИХ РАБОТУ И ПОВЫСИТЬ ВАШИ ШАНСЫ ПО
ПРИВЛЕЧЕНИЮ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ГРУЗОБОРОТА?



АНАЛИЗ



КОНКРЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ



РЕЗУЛЬТАТ

УВЕЛИЧЕНИЕ ГРУЗОБОРОТА

Цели и задачи исследования

Более конкретно, необходимо установить следующее:

- Мнение пользователей TRACESA по поводу тарифной политики;
- Вопросы, которые пользователи TRACESA хотят решить в рамках процедур тарифной политики;
- «Скрытые» затраты, которые ложатся на экспедиторов при отправлении грузов через TRACESA;
- Проблемы, не связанные с тарифообразованием, которые необходимо решить, для улучшения доступа пользователей TRACESA к железнодорожным услугам;
- Факторы, которые пользователи считают основными при выборе маршрута или вида транспорта для отправления грузов;
- Мнение экспедиторов о национальных железнодорожных организациях;
- Основные препятствия, с которыми встречаются экспедиторы на TRACESA;
- Наличие информации о TRACESA.

Подобный опрос помогает собрать информацию о грузовых экспедиторах, работающих на TRACESA, которая впоследствии войдет в Руководство Пользователя TRACESA.

Организация опроса

- Апрель–май – Составлено несколько вариантов вопросника;
- Май – Начался процесс выбора экспедиторов для участия в интервью;
- Июнь – Окончательный вариант вопросника был утвержден РГТТТ и вошел в Протокол;
- Июль – Вопросник был распространен среди экспедиторов;
- Август–сентябрь – Полученные заполненные вопросники были проанализированы для последующей выработки рекомендаций.

Выборка и методология

- Планировалось опросить 51 экспедитора.
- На данный момент было проанализировано 40 вопросников.
- Количество полученных заполненных вопросников по странам:

Страна	Планировалось	Получено	По (полученных / запланированных)
Азербайджан	3	2	67%
Болгария	5	6	120%
Грузия	8	8	100%
Казахстан	5	3	60%
Молдова	4	4	100%
Румыния	5	6	120%
Таджикистан	5	1	20%
Туркменистан	5	2	40%
Украина	7	8	114%
Узбекистан	5	0	0%
Итого:	51	40	78%

- Опрос проводился посредством интервью. С этой целью привлекались местные представители для личного интервью с экспедиторами.
- Выбранный метод оказался удачным, так как многие вопросы были прояснены на месте.
- Иан Смит и Джон Кроуфорд провели несколько пилотных интервью во время их поездки в страны TRACESA в мае.

Выборка и методология

- В результате опроса было опрошено 40 грузовых экспедиторов из следующих стран-участников TRACESA: Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан и Украина.
- Все участники являются официально зарегистрированными экспедиторами в своих странах.
- 35% участников опроса зарегистрированы в других странах.
- Экспедиторы, участвующие в опросе, выразили желание быть включенными в Руководство Пользователя TRACESA.

Пожалуйста, имейте в виду то, что ответы экспедиторов являются сугубо субъективными по причине характера опроса. Личные мнения и впечатления формируют картину отдельных железных дорог и TRACESA в целом.

Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

Респондентов попросили расположить названия трех наиболее дорогостоящих национальных железных дорог коридора TRACESA в порядке приоритетности.

Наиболее дорогостоящей железной дороге присваивалась оценка 3, второй – 2, третьей – 1.

Наиболее дорогостоящей железной дорогой оказалась Туркменская Железная Дорога (среднее значение – 2.67), на втором месте – Турецкая Железная Дорога (2.33), а третье место распределилось между Болгарией, Казахстаном и Украиной (по 2.00).

1 место – Туркменистан

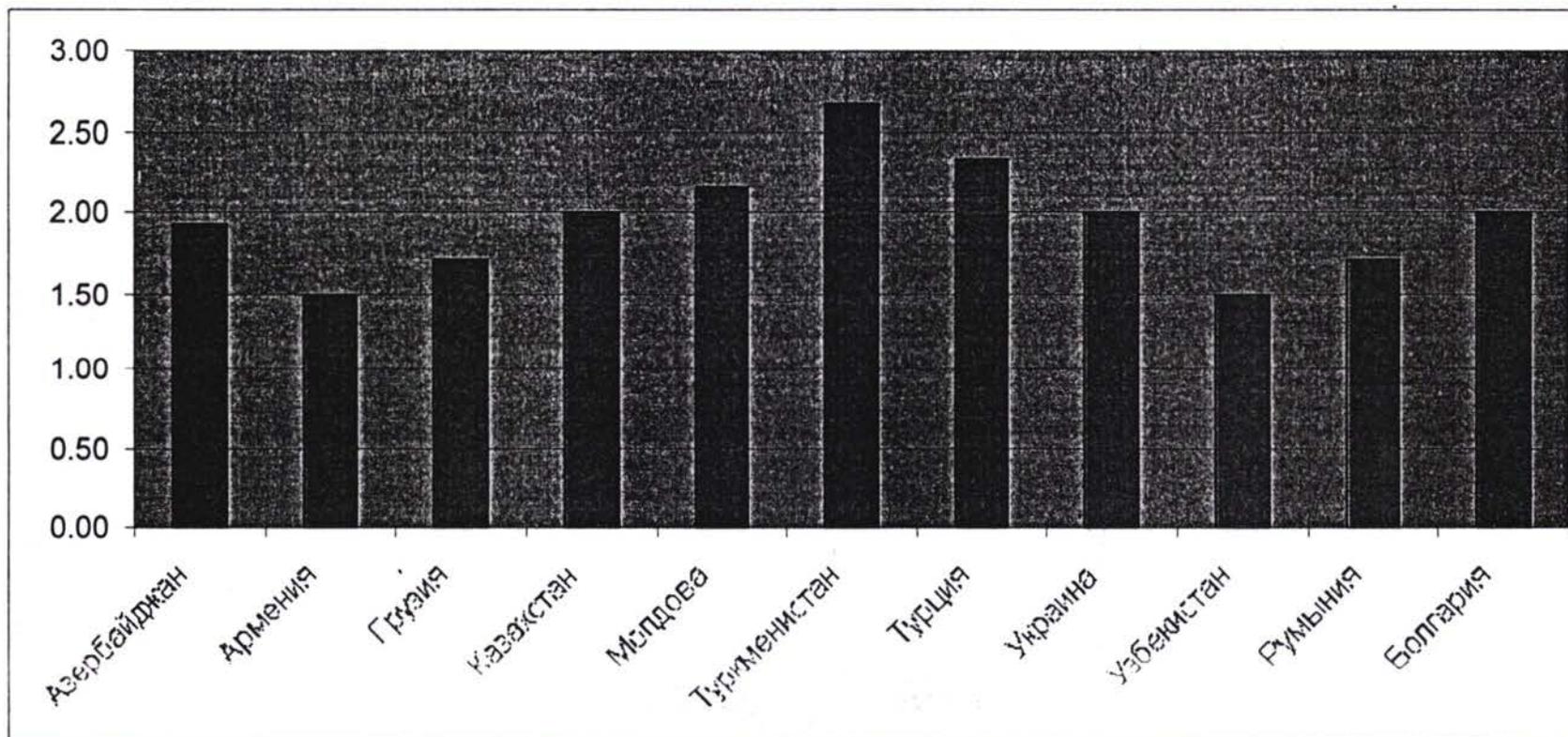
2 место – Турция

3. место – Болгария, Казахстан и Украина

Ответило 29 респондентов.

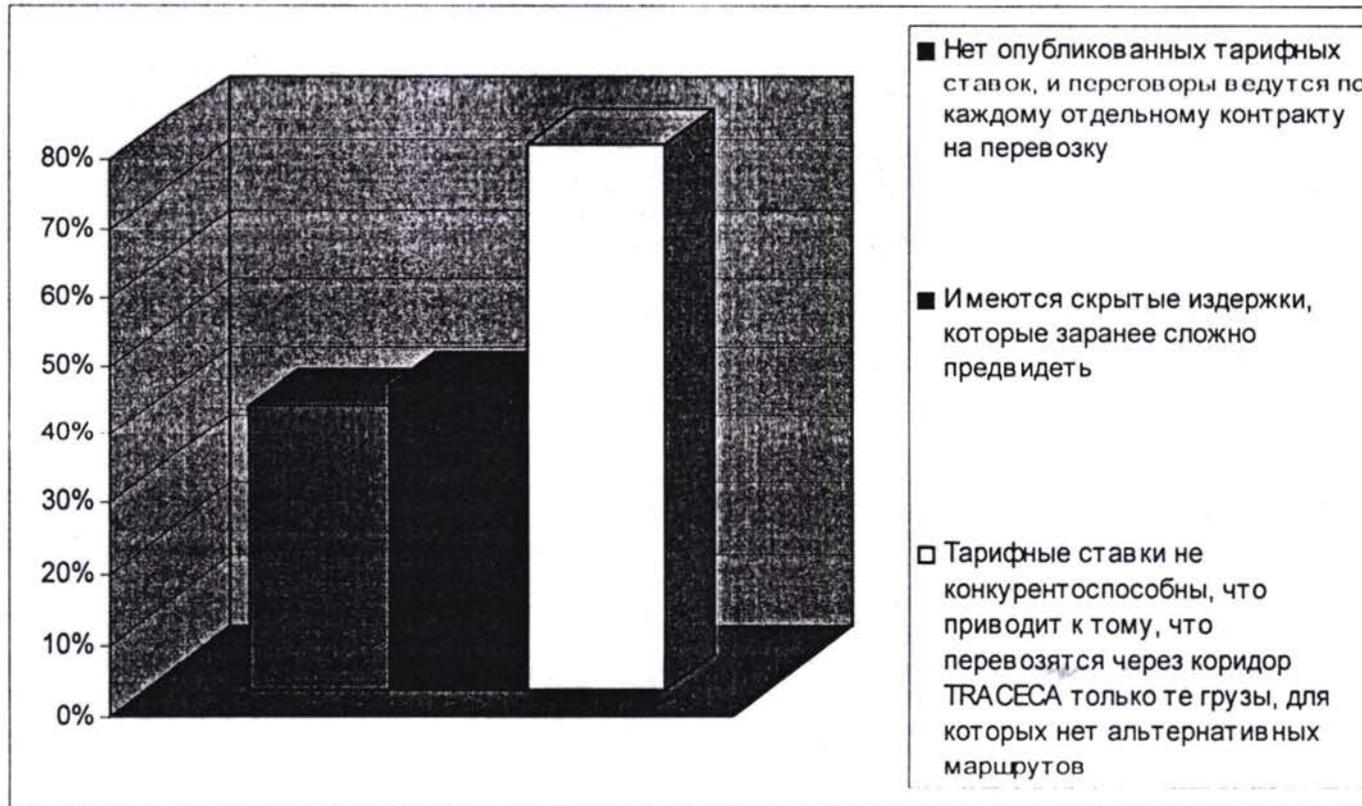
Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

Респондентов попросили расположить названия трех наиболее дорогостоящих национальных железных дорог коридора TRACESA в приоритетном порядке.



Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

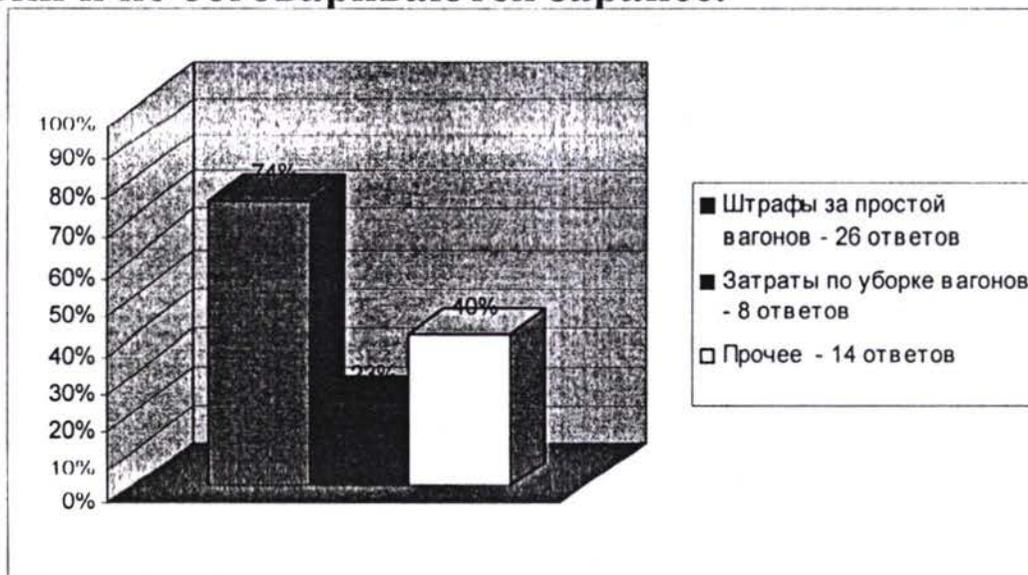
78% участников опроса отметили, что «тарифные ставки не конкурентноспособны и это приводит к тому, что через коридор TRACESA перевозятся только те грузы, для которых нет альтернативных маршрутов».



Ответило 37 респондентов.

Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

Экспедиторами были отмечены следующие наиболее часто встречающиеся скрытые/дополнительные платежи, которые влияют на конечную стоимость транспортировки и не обговариваются заранее.



Другие скрытые издержки, которые были отмечены экспедиторами, включали расходы, связанные с:

- Разницей в обменном курсе между валютой платежа и тарифной валютой
- Неэффективной юридической основой и отсутствием унифицированной политики в коридоре
- Длительными временем транспортировки и обработкой в портах
- Неудовлетворительной работой таможенных структур и других контролирующих организаций
- Техническими условиями перевозок

Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

Экспедиторов попросили ответить, будут ли они интенсивнее пользоваться услугами железных дорог, если:

Тарифы будут снижены на 10%

Категория	Количество ответов
5% увеличение для нефтепродуктов, продуктов питания и др.	1
Стеклотара	1
Генеральные грузы	1
Всего ответов:	3

Тарифы будут снижены на 25%

Категория	Количество ответов
10% увеличение для нефтепродуктов, продуктов питания и др.	1
Контейнеры	2
Хлопок	1
Стеклотара	1
Консервированные продукты	1
Нефтепродукты	1
Вино	1
Металл	3
Сельскохозяйственная продукция	2
Машины, оборудование	2
Навалочные и наливные грузы	3
Все виды	3
Всего ответов:	21



**Промежуточные результаты исследования:
 Железнодорожные тарифы и сборы**

Экспедиторов попросили ответить, будут ли они интенсивнее пользоваться услугами железных дорог, если:

Тарифы будут снижены на 50%

Категория груза	Количество ответов
20% увеличение для нефтепродуктов, продуктов питания и др.	1
Табак и сигареты	1
Наливные грузы	1
Генеральные грузы	1
Продукты питания (вкл. консервы)	2
Металл	1
Древесина	1
Вино	1
Гуманитарные грузы	1
Строительные материалы	1
Все виды	8
Всего ответов:	19

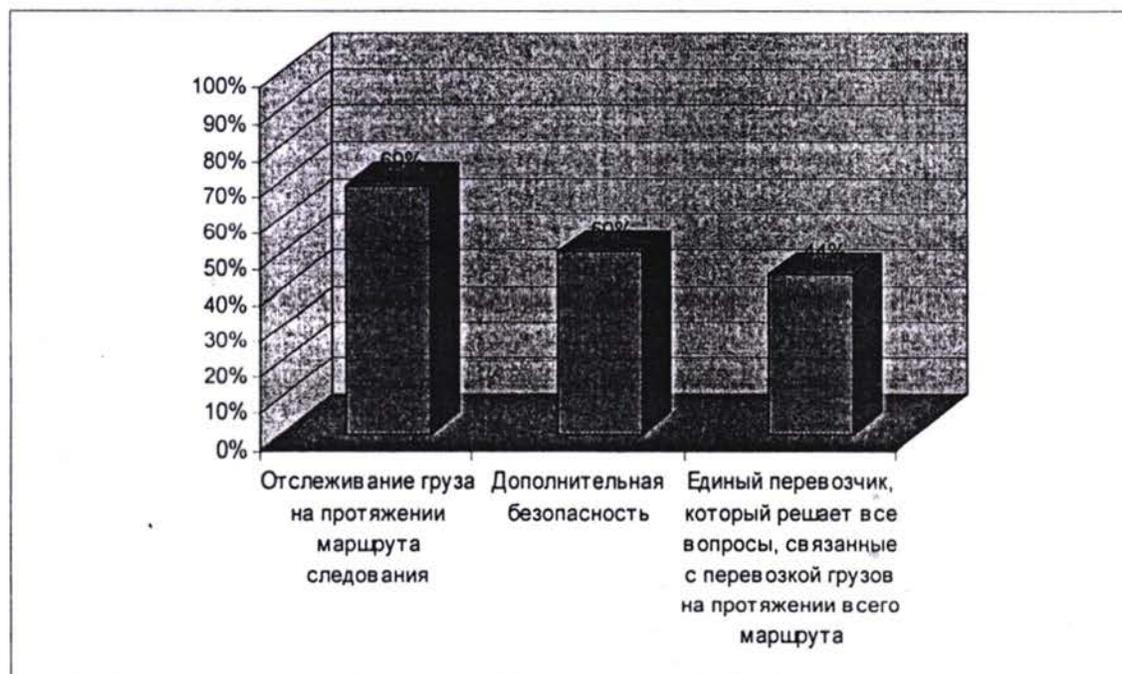
Ответили 35 респондентов.

Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

На вопрос о готовности доплачивать за такие виды услуг, как:

- отслеживание груза на протяжении маршрута следования;
- обеспечение дополнительной безопасности;
- наличие единого перевозчика, который решает все вопросы, связанные с перевозкой грузов на протяжении всего маршрута

экспедиторы ответили следующим образом:



Ответили все респонденты.

Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

Экспедиторам был задан вопрос, удовлетворены ли они текущими условиями платежей.

Да – 1/3 (14 ответов)

Нет – 2/3 (24 ответа)

Причины неудовлетворительной оценки:

- Условия предоплаты.

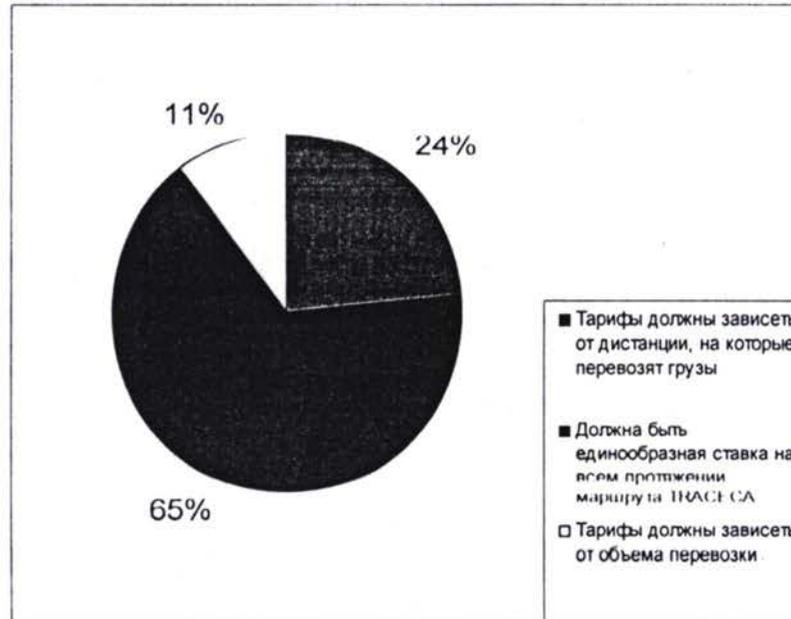
Были высказаны следующие пожелания:

- Предоставление кредитования для экспедиторских компаний с большим грузооборотом;
- Предоставление различных методов оплаты (аккредитив);
- Более стабильные тарифные ставки, не зависящие от изменения обменных курсов валют.

Ответили 38 респондентов.

Промежуточные результаты исследования: Железнодорожные тарифы и сборы

Экспедиторам был задан вопрос, чтобы они хотели изменить в процедурах установления тарифов.



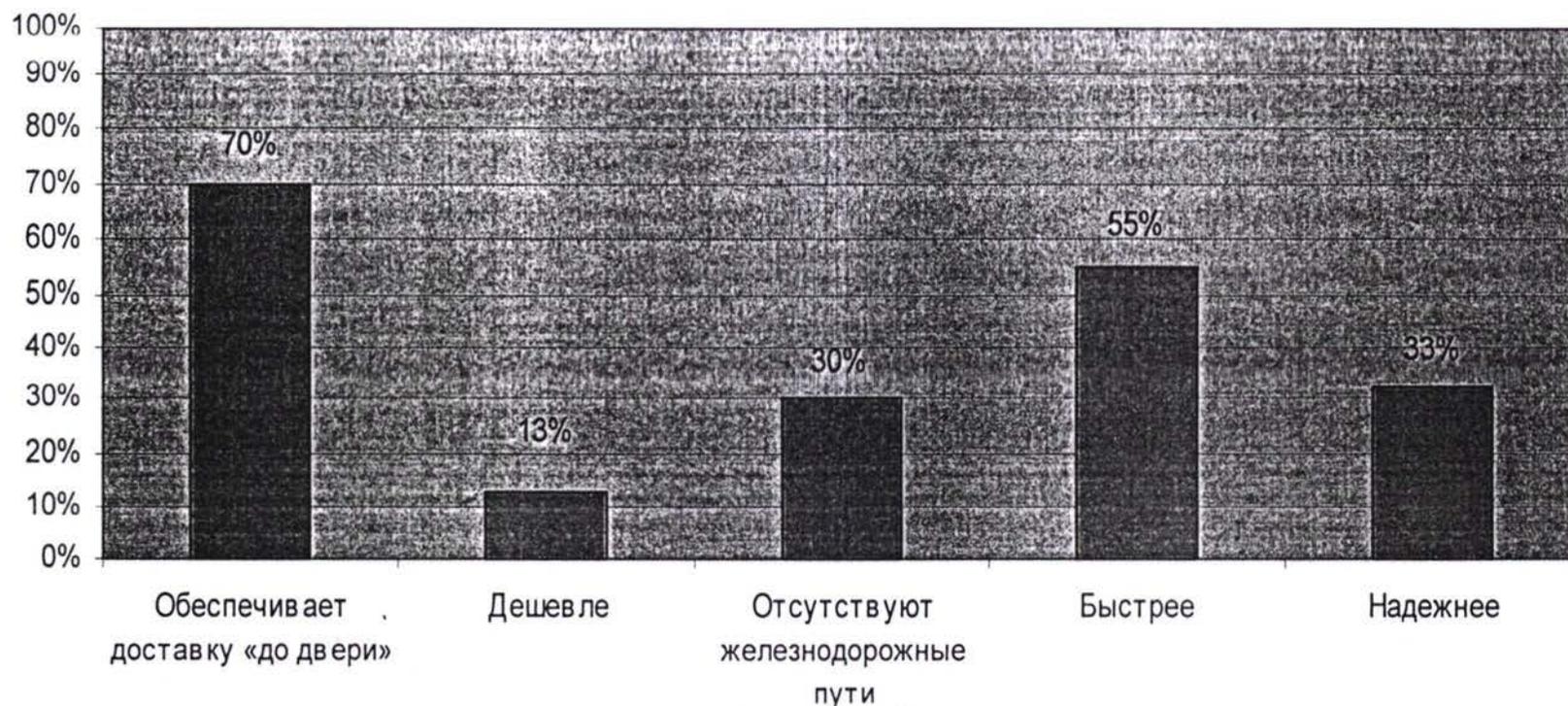
Подавляющее большинство опрошенных экспедиторских компаний хотели бы иметь единую ставку на всем протяжении маршрута TRACESA – 65% (25 ответов). 24% выступили за тарифы, зависящие от расстояния, на которое перевозятся грузы. Оставшиеся 11% предложили, чтобы тарифы зависели от объемов перевозимых грузов.

Ответили 38 респондентов.



Промежуточные результаты исследования: Факторы, влияющие на выбор вида транспорта и маршрута

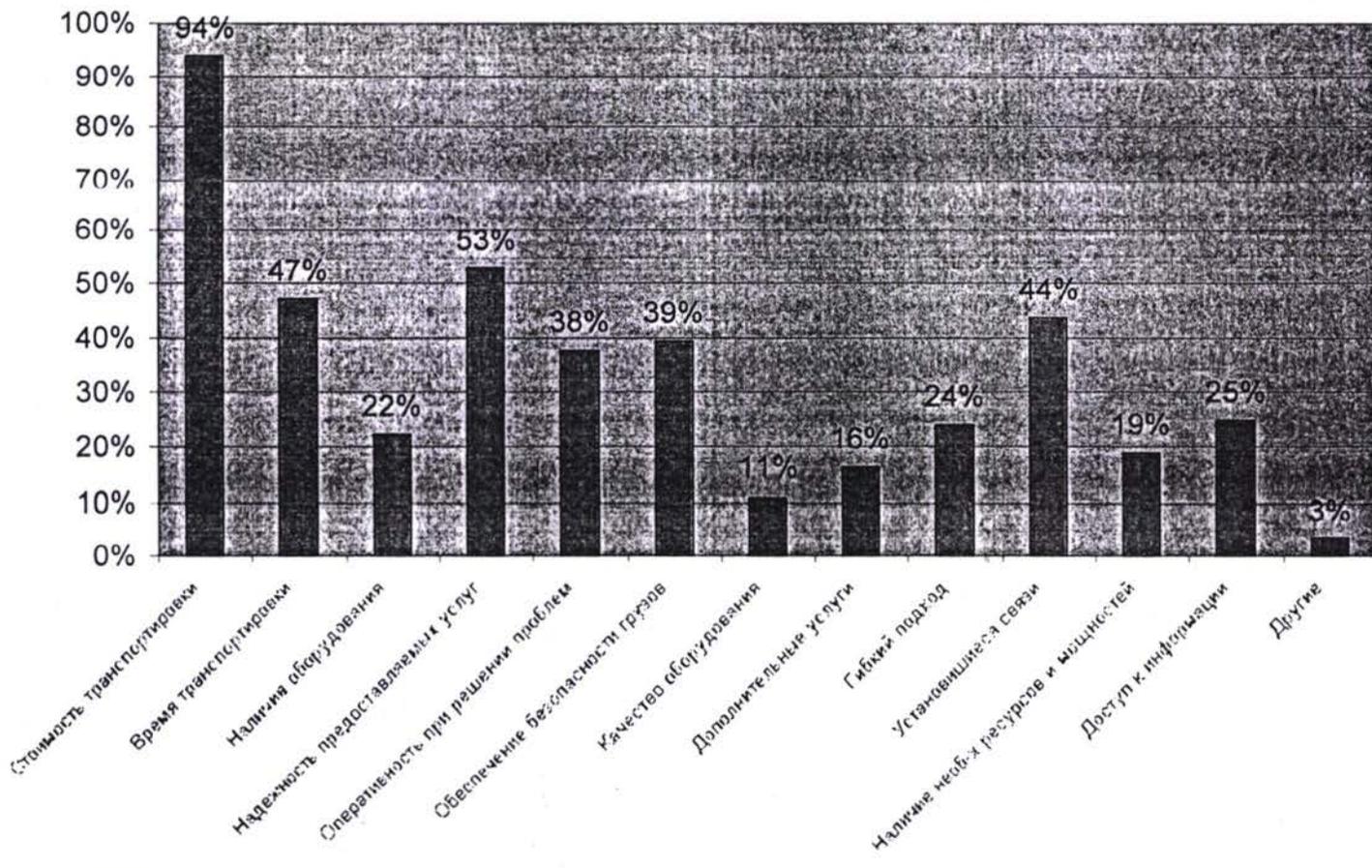
68% опрошенных экспедиторских компаний пользуются услугами как железнодорожного, так и автомобильного транспорта.



Ответили 38 респондентов.

Промежуточные результаты исследования: Факторы, влияющие на выбор вида транспорта и маршрута

Факторы, оказывающие наибольшее влияние при выборе маршрутов перевозок:

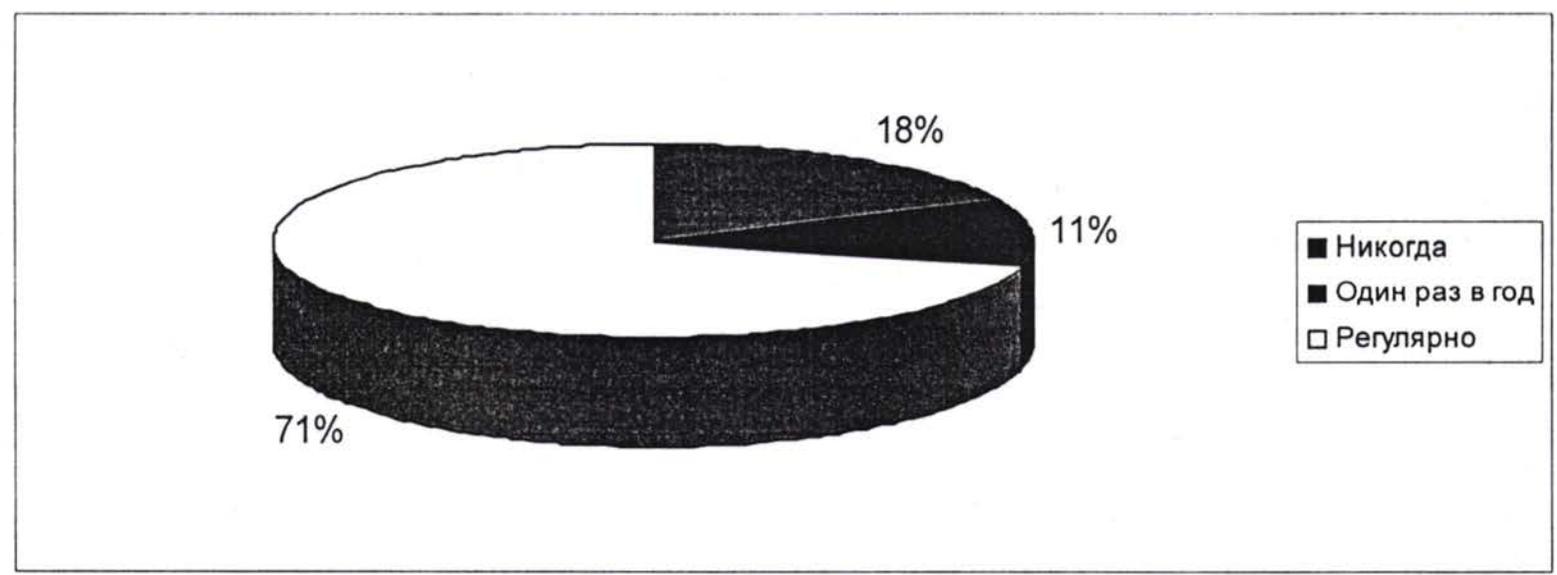


Отвечили 37 респондентов.



Промежуточные результаты исследования: Факторы, влияющие на выбор вида транспорта и маршрута

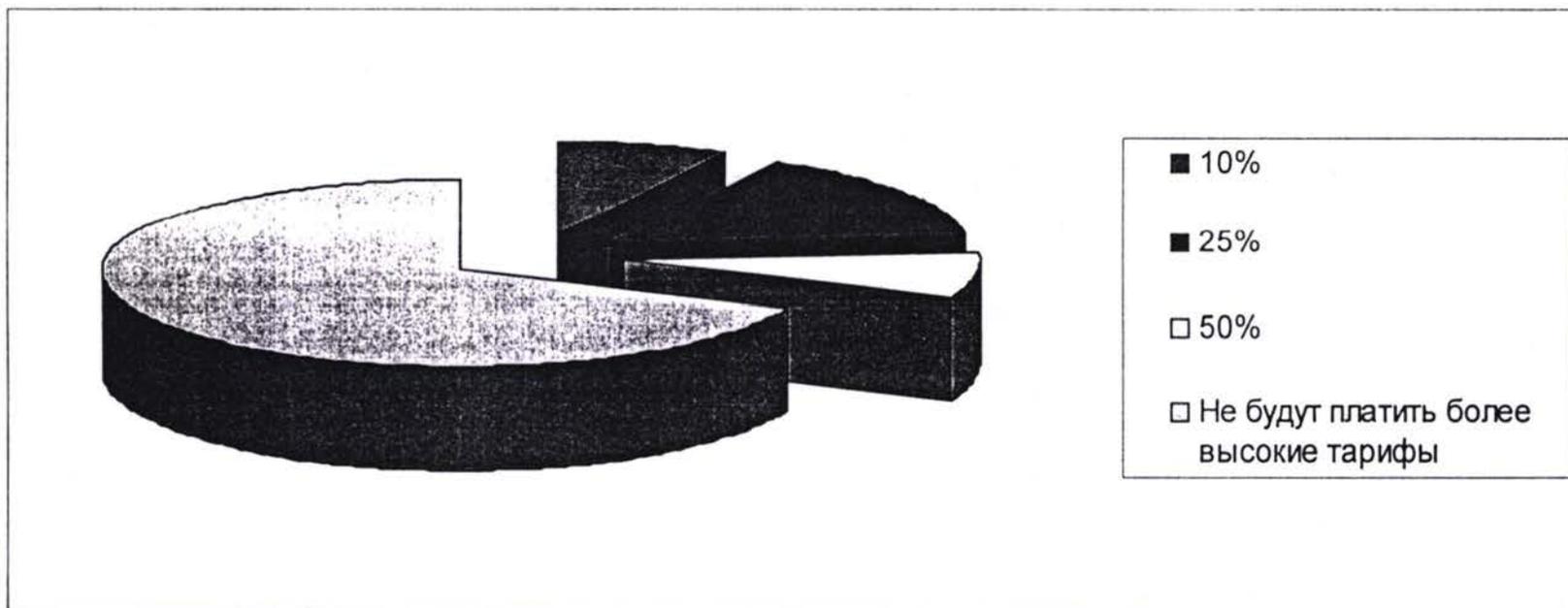
- Частота пересмотра выбора вида транспорта в качестве транспортной стратегии экспедиторскими компаниями



Ответили все респонденты.

Промежуточные результаты исследования: Факторы, влияющие на выбор вида транспорта и маршрута

Готовы ли пользователи TRACESA платить более высокие тарифы на железнодорожные перевозки при улучшении уровня транзитного времени?



Ответили на вопрос 37 респондентов.

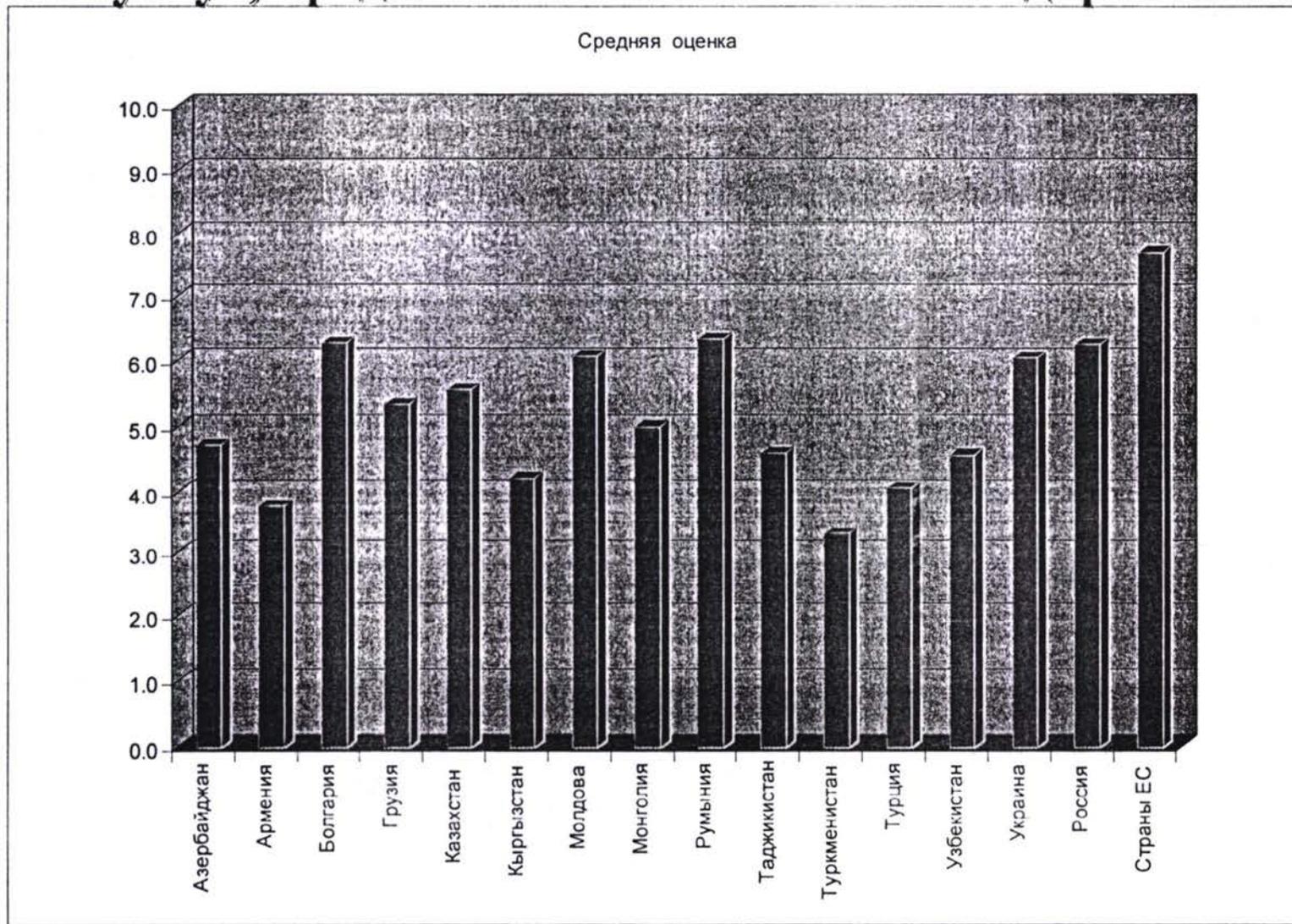


Промежуточные результаты исследования: Качество услуг, предоставляемых железными дорогами

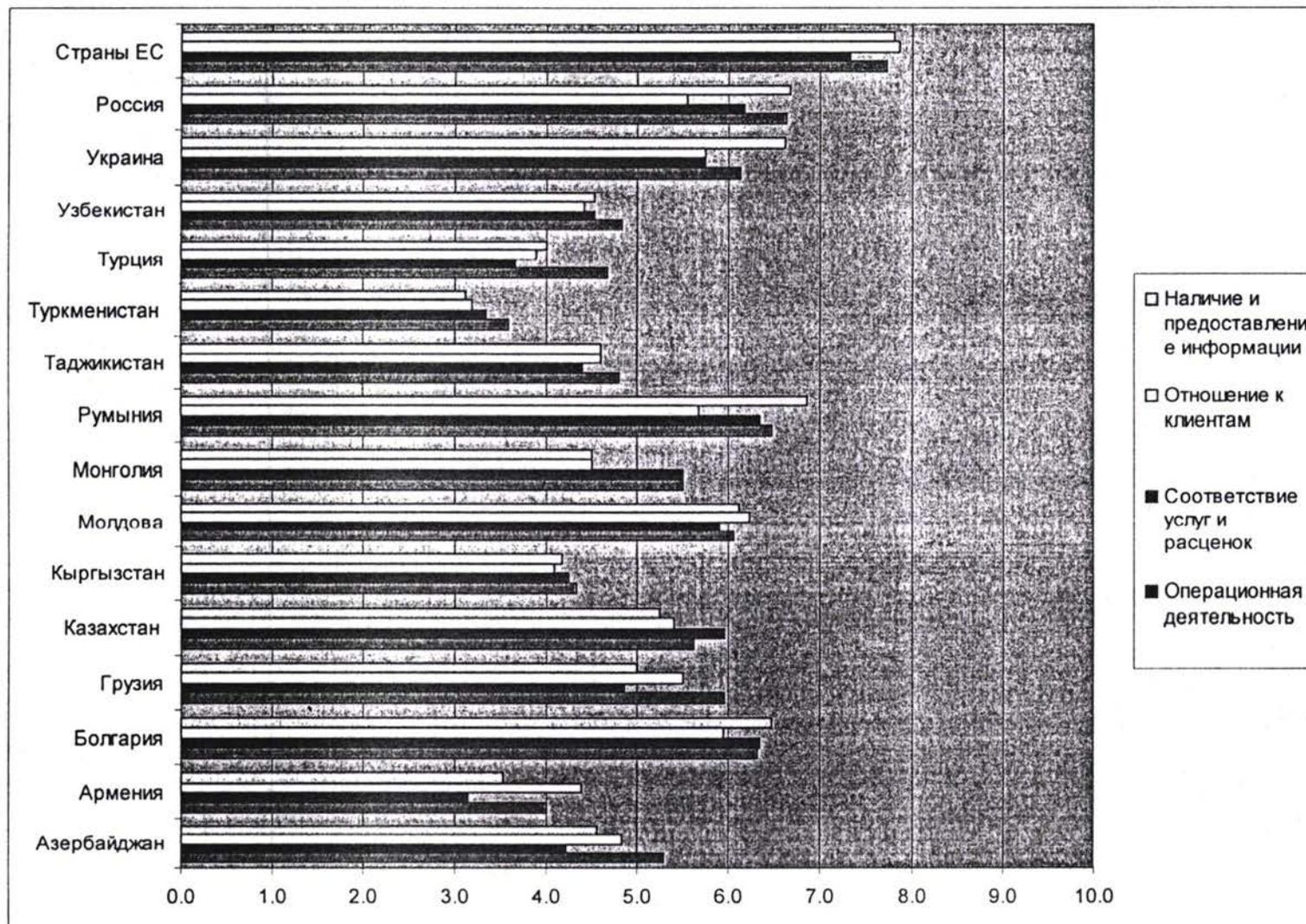
Экспедиторы оценили качество услуг, предоставляемых железнодорожными организациями, с которыми они обычно сотрудничают по шкале от 1 до 10 (1 – самая низкая оценка, 10 – самая высокая).

Страна	Средняя оценка по результатам опроса перевозчиков	Средняя оценка по результатам опроса экспедиторов	Средняя оценка по результатам опроса грузоотправителей	Средняя оценка по результатам опроса получателей груза	Средняя оценка по результатам опроса перевозчиков
Туркменистан	3.6	3.4	3.2	3.1	3.3
Армения	4.0	3.2	4.4	3.5	3.8
Турция	4.7	3.7	3.9	4.0	4.1
Кыргызстан	4.3	4.3	4.1	4.2	4.2
Узбекистан	4.8	4.5	4.4	4.5	4.6
Таджикистан	4.8	4.4	4.6	4.6	4.6
Азербайджан	5.3	4.2	4.8	4.6	4.7
Монголия	5.5	5.5	4.5	4.5	5.0
Грузия	6.0	4.9	5.5	5.0	5.3
Казахстан	5.6	6.0	5.4	5.2	5.6
Украина	6.1	5.7	5.7	6.6	6.1
Молдова	6.1	5.9	6.2	6.1	6.1
Болгария	6.3	6.3	5.9	6.5	6.3
Румыния	6.5	6.3	5.7	6.9	6.3
Россия	6.6	6.2	5.5	6.7	6.3
Страны ЕС	7.7	7.3	7.9	7.8	7.7

Промежуточные результаты исследования: Качество услуг, предоставляемых железными дорогами

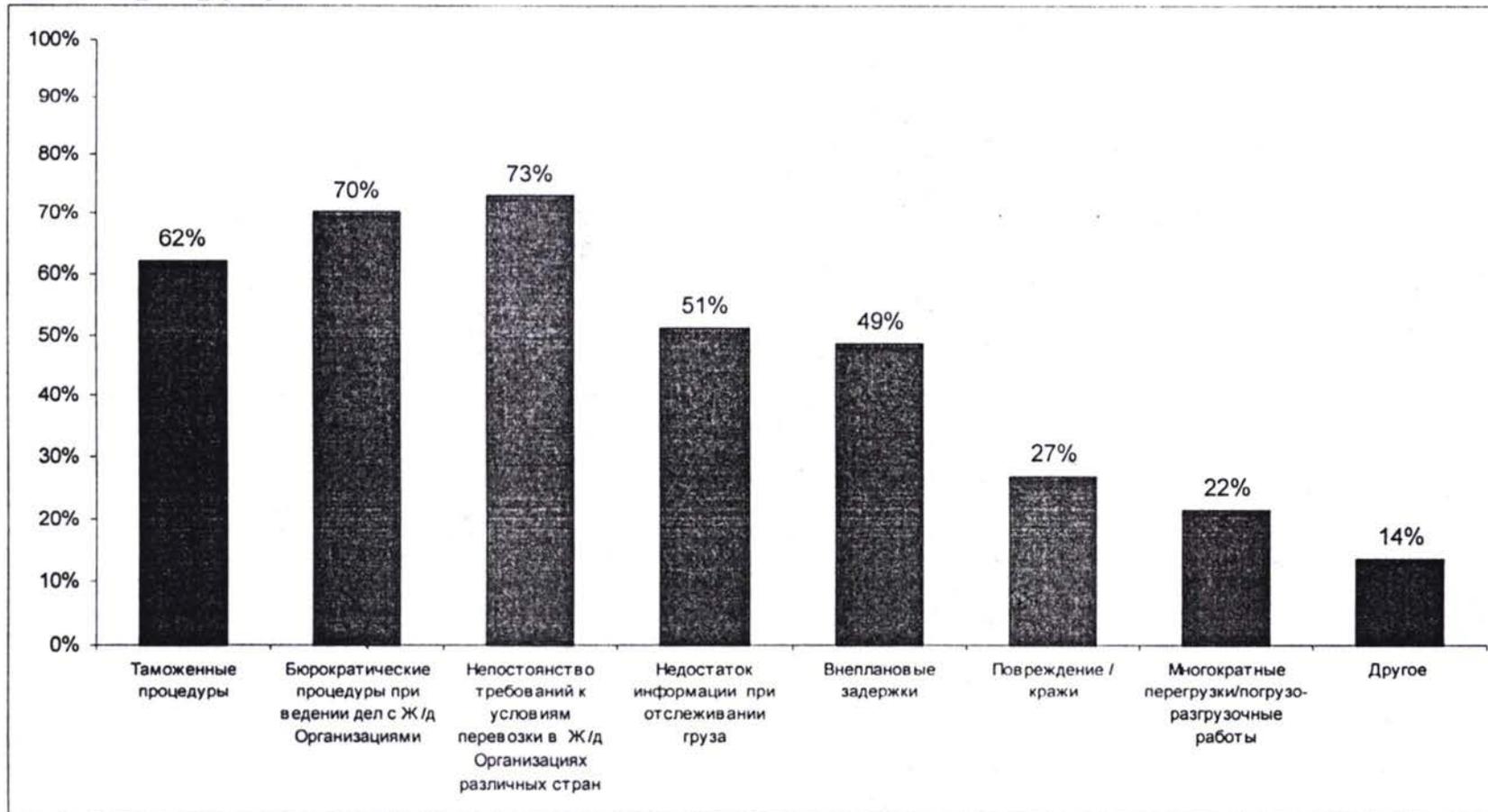


Промежуточные результаты исследования: Качество услуг, предоставляемых железными дорогами



Промежуточные результаты исследования: Качество услуг, предоставляемых железными дорогами

Экспедиторы определили следующие препятствия при отправке грузов по маршруту TRACESA:



Ответили 37 респондентов.



Промежуточные результаты исследования: Качество услуг, предоставляемых железными дорогами

Другие трудности на маршруте TRACESA, которые были отмечены экспедиторами, включают:

- Неконкурентноспособные тарифы;
- Постоянное наблюдение и «ускорение» транзитных грузов в различных странах (на что уходят значительные средства);
- Переадресация грузов и проведение соответствующих изменений в железнодорожной накладной;
- Нецелесообразные изменения тарифов;
- Недостаток информации о грузах;
- Неудовлетворительное функционирование контрольных служб (радиологическая, экологическая и т.д) и связанные с этим дополнительные затраты;
- Пересечение границ;
- Таможенные процедуры

Промежуточные результаты исследования: Качество услуг, предоставляемых железными дорогами

Задачи железных дорог по повышению качества предоставления услуг по транспортировке грузов по шкале от 1 до 10 (где 1- самая низкая и 10 – самая высокая оценки) .

Уровень тарифов	8.1
Стандартные условия перевозок	7.1
Упрощенная документация	6.6
Переговоры по расценкам	6.4
Отношения с клиентами	5.9

Другие факторы, которые были отмечены, включали следующее:

Необходимость единой тарифной политики в коридоре и изменение валюты тарифа	10
Прозрачность	10
Сокращение транзитного времени	8
Отход от бюрократических процедур	5
Обновление парка вагонов	5

Промежуточные результаты исследования: Источники информации

Экспедиторы поделились следующими источниками информации:

	Количество экспедиторов, ответивших на вопрос	Официальные источники	Личные контакты	Программное обеспечение / Internet
Тарифы на перевозки	34	50%	44%	12%
Сравнительные тарифы и расценки на конкурирующие виды транспорта	26	31%	77%	8%
Правила импорта и регулирующее законодательство зарубежных стран в вопросах перевозок	26	38%	62%	31%
Условия перевозок	24	54%	46%	17%
Правила государственного экспорта	26	65%	35%	12%
Портовые ставки	27	63%	48%	7%
Нормативные акты, связанные с международной торговлей	22	55%	32%	32%
Изменения в тарифах	28	61%	46%	21%

Выводы

- **Принятие единой политики в коридоре TRACESA**
 - Повышение конкурентноспособности транзитных тарифов - возможность привлечения большего грузооборота;
 - Внедрение единой ставки на всем протяжении маршрута TRACESA;
 - Решение вопроса валюты тарифа и обменных курсов;
 - Исключение до минимума наличия скрытых/дополнительных платежей и издержек;
 - Отход от бюрократических процедур и формальностей;
 - Необходимость наличия единых требований и стандартов к условиям транспортировки во всех странах TRACESA.

- **Составление единого документа с достаточным количеством информации для существующих и потенциальных пользователей коридора TRACESA.**



Следующие шаги

- Анализ недавно поступивших вопросников и получение ответов из Узбекистана, Кыргызстана, Турции;
- Составление Плана мероприятий по усовершенствованию доступа к железнодорожным услугам;
- Представление Плана мероприятий в феврале 2003 года во время встречи РГТПТ для комментариев и утверждения;
- Утвержденный План мероприятий по усовершенствованию доступа к железным дорогам;
- После внедрения и тестирования новых процедур тарифной политики целесообразно организовать второе исследование для отслеживания эффективности новых тарифов на рынке.

Следующие шаги

- Мы считаем, что после внедрения и тестирования новых процедур тарифной политики целесообразно организовать второе исследование для отслеживания эффективности новых тарифов на рынке.
 - Каково Ваше мнение?
 - Осветили ли мы все вопросы?
 - Какие дополнительные вопросы Вы хотели бы включить, чтобы усовершенствовать следующие опросы?
 - На каком уровне должны проводиться регулярные опросы: Секретариат TRACESA, национальные железные дороги?

