



Проект
Единой Политики по Транзитным Расценкам и Тарифам

Второй Отчет о Ходe Развития Проекта
май 2003 г.

Программа Tacis TRACECA Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизстана, Молдовы,
Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

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	Лес Чизман Менеджер проекта
Подписи:		

Дата отчета: май 2003 г.

Отчетный период: ноябрь 2002 г. -апрель 2003 г.

Автор отчета: Скотт Вилсон

ЕС М & E team	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро ТАСИС	_____	_____	_____

[Руков. Программы] [имя]

[подпись]

[дата]

КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРОЕКТА

Название проекта: Единая политика по транзитным расценкам и тарифам

Номер контракта: 01-0181.00

Страны:

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

Общие цели:

Повысить конкурентоспособность коридора ТРАСЕКА 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 ТРАСЕКА.

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

1. О ТЕКУЩЕМ ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА.....	5
1.1 Достиженные результаты.....	5
1.2 Проблемы.....	8
2. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ СРОК ВЫПОЛНЕНИЯ	10
2.1 Генеральный план	10
2.2 Основные компоненты	11
3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД.....	13
3.1 Общие сведения	13
3.2 Железные дороги	14
3.3 Третья встреча международной рабочей группы, Баку, апрель 2003 года	15
3.4 Тарифная структура ТТТ	17
3.5 Совет Глав Железных Дорог	17
3.6 Посещение стран региона	18
3.7 Порты и Судоходные Компании.....	18
3.8 Автомобильные перевозки	21
3.9 Улучшение доступа перевозчиков к железнодорожной системе.....	23
3.10 Руководство Пользователя.....	23
3.11 Тренинг	24
4. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА ОЧЕРЕДНОЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД	24
4.1 Общие сведения.....	24
4.2 Железные Дороги.....	26
4.3 Порты и судоходные компании	27
4.4 Сквозные (интермодальные) тарифы TRACECA	28
4.5 Автомобильные перевозки	30
4.6 Доступ перевозчика	30
4.7 Руководство Пользователя.....	31
ТАБЛИЦЫ	33
СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ	39

1. О ТЕКУЩЕМ ХОДЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА

1.1 Достигнутые результаты

В настоящий момент достигнуты следующие результаты в выполнении Проекта ЕПТРТ:

В принятом в апреле 2000 года Отчете о начале работ определились наши подходы к Проекту; получил отражение опыт практической работы, приобретенный на начальном этапе.

- Утверждение Отчета-1 о ходе выполнения Проекта в октябре 2002 года, что позволило расширить фронт работ на основе уже приобретенного опыта, установить более тесные связи с делегатами в ходе проведенных в Баку семинаров, а также с представителями каждой из стран в ходе их посещения. Была предпринята попытка убедить делегатов в прозрачности целей, преследуемых Проектом ЕПТРТ. Подобный подход предполагается использовать в ходе выполнения всего Проекта, в особенности, если учесть возможные болезни делегатов или внесение изменений в работу.

- Обзор работы по предыдущим проектам, анализ рекомендаций по ним были приняты во внимание при составлении данных по перевозкам, разрешениям и затратам в рамках транзитных перевозок TRACECA.

- Создание международных рабочих групп по тарифам на железнодорожные, автомобильные, портовые и судовые услуги. Рабочие группы проводили совместные встречи по железнодорожным, портовым и судовым перевозкам, находящимся большей частью под контролем государства, а также отдельные встречи по автомобильным перевозкам, осуществляемые главным образом частными предприятиями. Была поставлена цель пригласить двух делегатов из каждой страны по каждому виду перевозок, всего, 78 делегатов. Как правило,

одни и те же делегаты принимали участие в работе семинаров, с самого начала участвовали в решении проблем и получении нужных результатов. Вновь прибывавшие делегаты получали сведения о вносимых изменениях. Во всяком случае, участниками этих встреч были наиболее компетентные и опытные специалисты по каждому виду перевозок из всех заинтересованных стран.

В июне 2002 года, в октябре 2002 года и апреле 2003 года в Баку состоялись 3 встречи международных рабочих групп (семинары) по портовым и судовым перевозкам, а в ноябре 2002 года состоялся семинар по международным автомобильным перевозкам. В работе всех семинаров принимали участие полномочные делегаты из большинства стран TRACECA. В тех случаях, когда они не имели возможность принять личное участие в работе семинара, они посылали своих заместителей либо присылали письменные извинения за то, что не смогли прибыть по независящим от них обстоятельствам. По результатам семинаров Менеджер Проекта ЕПТРТ провел встречи с делегатами ряда стран с целью выявления и устранения существующих проблем. Кроме того, Менеджер Проекта предпринял ряд визитов в страны, представители которых не смогли принять участие в семинарах.

Для всех встреч была характерна атмосфера оживленных дискуссий, конструктивного подхода делегатов к рассматриваемым вопросам, по завершении каждого семинара участники подтверждали свое намерение реализовать поставленные цели и, как следствие, по итогам встреч подписывался соответствующий протокол. Остались нерешенными отдельными вопросы, однако, в целом была подтверждена необходимость изменений в подходах ко многим вопросам, связанным с тарифами и применением разрешений на перевозки.

Было принято решение создать национальные рабочие группы по каждой из стран под названием «Рабочая группа по развитию торговли» в рамках трех текущих проектов TRACECA. Стороны договорились о том, что вопросы, связанные с Проектом ЕПТРТ, будут решаться теми делегатами, которые принимали участие во встречах международных групп. В то же время акцент в ходе обсуждений должен делаться на маршрутах TRACECA, стремлении

развивать торговлю между заинтересованными странами. Следует добавить, что большинство встреч носило неформальный характер

Состоялись визиты во все страны-члены TRACECA в целях сбора и анализа информации по автомобильным сборам, железнодорожным и портовым эксплуатационным затратам, доходам от перевозок, как текущих, так и планируемых.

Были проведены встречи с лицами, ответственными за принятие решений на правительственном уровне, промышленниками и транспортниками, обсуждены вопросы, касающиеся тарифной и транзитной политики в автомобильных, железнодорожных, морских и портовых перевозках, разъяснены подходы Проекта ЕПТРТ TRACECA по увеличению объемов грузоперевозок.

Были составлены рабочие документы по железнодорожным, автомобильным, портовым и судовым перевозкам, отражающие в деталях объем и характер грузоперевозок, сделаны предварительные выводы и заключения, предложены соответствующие рекомендации, разосланные каждому делегату и национальным секретарям до начала семинаров. Решением этих вопросов занимался консультант по итогам проводившихся в ходе семинаров дискуссий.

Разработанные в отчетный период новые рабочие документы приводятся в Приложениях к настоящему Отчету-1 о ходе выполнения Проекта, включая документ по ограничению текущей системы МТТ по железнодорожным тарифам, в котором также приводятся рекомендации по внесению соответствующих изменений, документ, рекомендуемый применение улучшенной методологии при установлении железнодорожных тарифов; документ, анализирующий затраты, доходы и тарифы по транзитным портовым и судовым перевозкам, предлагаются рекомендации по дисконтированию тарифов с учетом затрат.

Также были выдвинуты концепции, связанные с применением сквозных (интермодальных) тарифов, проведен сравнительный анализ расценок, предлагаемых для применения в ходе перевозок гуманитарных грузов в Афганистан, и предполагаемых железнодорожных тарифов ТТТ.

Были составлены, обсуждены и согласованы протоколы 4-х семинаров международных рабочих групп. Последние протоколы международных рабочих групп прилагаются к настоящему Отчету.

Был разработан, обсужден, пересмотрен и согласован всеми странами-членами TRACECA, а затем размещен на веб-сайте TRACECA перечень всех автомобильных транзитных сборов по коридору TRACECA.

Консультантом были разработаны рабочие документы по автомобильным перевозкам на основе предварительного анализа данных с учетом приоритетных вопросов и неоправданных транзитных сборов, произведена оценка текущих потерь. Материалы по указанным вопросам были распространены среди делегатов посредством электронной почты до начала семинаров.

Был проведен анализ мнений экспедиторов по тарифам, уровню обслуживания, обеспечиваемого железнодорожными компаниями TRACECA. До выдвижения рекомендаций по мерам, направленным на улучшение доступа к железнодорожным грузовым услугам, среди заинтересованных лиц для получения последующих комментариев были распространены соответствующие материалы.

В настоящее время разрабатывается Руководство для Железнодорожного Пользователя TRACECA, которое по завершении будет размещено на веб-сайте TRACECA в новом формате.

1.2 Проблемы

Для успешной реализации проекта ЕПТРТ необходимо располагать достаточным объемом соответствующего материала от сервисных провайдеров. Для анализа текущей ситуации необходимо получить реалистические финансовые данные из максимально большого числа источников. Как и ожидалось, эта задача оказалась весьма сложной, так как большая часть сведений, требуемых по проекту ЕПТРТ, рассматривается сервисным провайдером как коммерчески чувствительные. В ряде случаев консультанту приходилось прибегать к

предположениям, основанным на аналогичном опыте других стран со сходными обстоятельствами.

Делегаты каждой рабочей группы осознали необходимость четкого и строгого подхода к решению поставленных вопросов, в этой связи консультанту удалось добиться взаимного доверия с делегатами по обсуждаемым вопросам, достичь решения по многим важным вопросам, однако, этот процесс затянулся дольше, чем предполагалось.

Что касается экономической деятельности в регионе, имеется ряд вопросов, скрытый характер которых требует от консультанта большей затраты времени для выявления. Достаточно упомянуть вопрос расценок, по которому была достигнута договоренность, однако, по соответствующим услугам платежи со стороны сервисных провайдеров произведены не были; кроме того, встречаются случаи непогашенных задолженностей и т.д., что, в конечном счете, приводит к неразберихе в счетах, спросу на кредитный трансфер. Хотя указанные проблемы находятся вне сферы полномочий консультанта, их наличие приводит к тому, что при вынесении решений возникают определенные трудности, неразбериха. Сказанное выше лишь один пример того, как проблемы, не связанные с тарифами, могут влиять на задержку грузопотока в коридоре TRACECA.

Что касается тарифов на железнодорожные перевозки, решение о применении подхода с учетом нормативных затрат устраняет необходимость текущих эксплуатационных затрат от всех железнодорожных компаний; вместе с тем, требуется тесное сотрудничество по вопросу затрат в связи с новыми рекомендациями.

Признание рядом стран того факта, что эффективность применения тарифной системы зависит от прозрачности затратного механизма и что нормативный подход – всего лишь исходный пункт для лучшего понимания тарифов – заставил некоторые страны с большим пониманием присмотреться к применяемым ими методам затратного механизма, проведения различий между инфраструктурными затратами и операциями и грузовыми и пассажирскими перевозками.

Наглядным примером к сказанному может служить проведенная за последние несколько лет соответствующая работа в Казахстане., нашедшая свое отражение в докладе заместителя министра транспорта Казахстана, сделанного по результатам февральской конференции по интермодальным вопросам и судоходным перевозкам в Стамбуле.

Из Приложения 1 видно, что в Узбекистане, ряде других стран-членов TRACECA проводится аналогичная работа, однако, консультант не располагает ее деталями. Проведение разделительной линии между операциями и инфраструктурными затратами TRACECA повторяет в ряде аспектов текущие изменения в ценообразовании в рамках железнодорожных перевозок ЕС. Предполагаемые более тесные рабочие связи с МПК TRACECA могут помочь в решении этих вопросов в будущем.

Процесс сбора данных, разъяснения политики, контроля за деятельностью каждой из стран, выдвигаемые рекомендации дополняются визитами Менеджера Проекта и Генерального Секретаря МПК TRACECA в заинтересованные страны.

2. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА ОСТАВШИЙСЯ СРОК ВЫПОЛНЕНИЯ

2.1 Генеральный план

С момента предъявления Отчета о начале работ генеральный план на оставшийся срок выполнения Проекта не претерпел ощутимых изменений. Небольшие изменения коснулись создания национальных рабочих групп по каждой стране, проведении встреч международных рабочих групп в Баку, инициировании идеи поставок гуманитарной помощи в Афганистане как попытки увеличить объем грузоперевозок до заключения соглашений по железнодорожным тарифам ТТТ.

Были продемонстрированы гибкие подходы при проведении встреч международных рабочих групп, подписаны соответствующие протоколы по их итогам.

Следует отметить, что до начала каждой встречи участникам была предоставлена возможность заранее ознакомиться с проектами протоколов. Правда, в ходе дискуссий, проводившихся на каждой встрече, вносились изменения в отдельные пункты, подчеркивалась необходимость принятия окончательных решений на более позднем этапе. Вместе с тем, подписанные участниками встреч протоколы отражали фактический ход дискуссий и принятых решений.

Было принято решение использовать электронную почту для рассылки всех утвержденных отчетов среди 13 стран-членов TRACECA. Рекламные материалы с текстами и фотографиями о деятельности TRACECA, в которых выражается полная поддержка Проекта ЕПТРТ, регулярно распределяются среди заинтересованных структур.

2.2 Основные компоненты

После встречи в конце июля 2003 года Совета Глав Железных Дорог планируется проведение еще одной встречи международной рабочей группы по железным дорогам, портам и судоходным компаниям. Также в июле 2003 года планируется проведение встречи международной рабочей группы по автомобильным перевозкам, а заключительную встречу по утверждению принятых решений предполагается провести в октябре 2003 года. В том же месяце планируется проведение заключительного семинара по железнодорожным, портовым и судоходным перевозкам. Октябрьские встречи знаменуют собой возложение последующей ответственности на рабочие группы по Юридическому Проекту TRACECA и Развитию Торговли.

Проведение указанных семинаров планируется после ежегодной конференции МПК в Ереване, на которой будет избран новый Генеральный Секретарь. Место проведения заключительных семинаров еще не определено.

Делегатам будут разосланы проекты протоколов каждой встречи, в них предполагается отразить рекомендуемые изменения и поправки. В ходе семинаров планируется достичь соответствующих договоренностей по обсуждаемым вопросам.

Было решено наряду с созданием Международного Железнодорожного Союза провести в июле 2003 года встречу для учреждения Совета Глав Железных Дорог.

Предполагается продолжить визиты Менеджера Проекта и экспертов в страны-члены TRACECA для достижения всесторонней поддержки Проекта на официальном уровне, решения проблем, связанных с его реализацией.

На основе принятых в апреле рабочей группой по железным дорогам, портам и судоходным компаниям предложений по железнодорожной тарифной структуре ТТТ предполагается сформулировать план создания Структуры по Железнодорожным Тарифам сначала в ходе ташкентской (май 2003 года), а затем бакинской (июль 2003 года) встреч Совета Глав Железных Дорог.

Предполагается произвести оценку тарифной структуры по портовым и судоходным перевозкам с учетом затрат, а также согласованных льготных тарифов по транзитным перевозкам. Задача состоит в том, чтобы выявить преимущество использования избыточных мощностей и низких переменных затрат, уже применяемых в качестве эксперимента в ряде портов и судоходных компаний TRACECA.

Предполагается дальнейшее укрепление железнодорожных и морских тарифных структур в рамках повышения эффективности текущих единых интермодальных тарифов. Опыт перевозок в Афганистан предполагается распространить и на другие страны TRACECA.

Что касается автомобильных перевозок, продолжается работа над изучением накопленных данных в целях установления разумных уровней транзитных сборов с учетом затрат по транзитным перевозкам. До начала июльской встречи ожидается разработка рабочего документа, призванного внести ясность в данный вопрос.

В зависимости от результатов анализа ситуации вокруг доступа перевозчиков на рынок услуг, предполагается принятие мер по активизации переговорного процесса по установлению железнодорожных тарифов, расширению связей между экспедиторами и железнодорожными структурами TRACECA.

Разработка Руководства Пользователя позволит потенциальным пользователям коридора TRACECA получить исчерпывающие сведения о тарифах, деятельности операторов TRACECA.

3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

3.1 Общие сведения

Ход выполнения Проекта с момента представления Отчета-1 об исполнении Проекта в октябре 2002 года протекает согласно плану. В ноябре 2002 года была проведена встреча международной рабочей группы по автомобильным разрешениям, в апреле 2003 – встреча международной рабочей группы по железным дорогам, портам и судоходным компаниям. Апрельская встреча была перенесена с февраля ввиду того, что возникла задержка со сбором данных и последующим их анализом, однако, перенос не оказал влияния на график выполнения намеченных работ. В работе обоих семинаров приняли участие делегаты из большинства стран-членов TRACECA.

Эксперты по Проекту посетили ряд стран TRACECA, обсудили имеющиеся проблемы, ознакомились с национальной политикой в сфере применения тарифов и тарифных сборов, собрали новые сведения для последующего анализа и выдвижения рекомендаций.

Были подготовлены отдельные рабочие документы по тарифной структуре, политике и скидкам по каждому виду перевозок. Эти документы были разосланы представителям стран-членов TRACECA и национальным секретарям до начала указанных встреч рабочих групп для предварительного ознакомления. Это позволило осуществить конструктивные дебаты, достичь договоренностей по широкому спектру вопросов. До начала встречи были разосланы проекты протоколов для ознакомления и подписи. Создается впечатление, что подобный подход к решению имеющихся проблем побуждает делегатов поддержать идею согласованных действий, усиливает в них стремление к последующему сотрудничеству.

Продолжается работа над изучением результатов предыдущей деятельности, дается оценка возможного ее влияния на будущее.

В течение всего срока выполнения Проекта продолжалось сотрудничество по другим смежным проектам.

Кроме того, поддерживались тесные связи с экспертами Постоянного Секретариата МПК TRACECA по обмену опытом. Эксперты по автомобильным, железнодорожным и морским перевозкам принимали активное участие во встречах международных рабочих групп, а Генеральный Секретарь МПК TRACECA председательствовал на каждой встрече рабочих групп. В Проекте выражена полная поддержка деятельности Постоянного Секретариата.

Продолжается работа над подготовкой веб-сайта Руководства Пользователя по коридору TRACECA , перечня автомобильных перевозок.

Были приняты общие принципы, предложенные консультантом для определения морских тарифов, а также одобрены предложения консультанта по разработке Сквозных Транзитных Тарифов (ТТТ) по железнодорожным перевозкам. Хотя основная деятельность в рамках Проекта ограничивалась сбором данных и анализом новейших данных, стало возможным сформулировать выводы и рекомендации, вытекающие из уже имеющихся данных, представить новые концепции представителям стран-членов TRACECA.

Однако, в ближайшие месяцы сохранятся проблемы, связанные с достижением полного согласия по всем вопросам, особенно в том, что касается поэтапной реализации предлагаемых рекомендаций. С другой стороны, вселяет большую надежду то обстоятельство, что в принципе договоренность по основным вопросам достигнута с большинством стран-членов TRACECA. Будут продолжены тесные контакты с Туркменистаном и Арменией по ряду вопросов, и с Таджикистаном - по железнодорожным тарифам.

3.2 Железные дороги

15-16 апреля 2003 года в Баку состоялись третья встреча международной рабочей группы по железнодорожным перевозкам, в работе которой принимали участие представители железных дорог, портов и судоходных компаний всех стран-членов TRACECA, за исключением Таджикистана (представитель этой страны не смог прибыть по независящим от него обстоятельствам) и Армении.

Некоторые страны прислали до 4 делегатов, поэтому представительство участников было весьма широким.

До начала семинара каждому делегату была вручена копия повестки дня, проект протокола, проект регулирующих документов ТТТ, презентация представителя UIC о текущей практике ЕС, проект Справочника по Железнодорожному Маркетингу и Ценообразованию, перечень акронимов и определений, рабочее пособие по железнодорожным затратам, последние рабочие документы по портам и судоходным компаниям, исправленные и дополненные приложения, копия Меморандума по оказанию гуманитарной помощи Афганистану и Центральной Азии, проект меморандума, подлежащего обсуждению в плане широкого применения специальной системы расценок в Афганистане. В Приложении 2 приводится повестка дня апрельского семинара, рабочие документы по железным дорогам, портам и судоходным компаниям, а также заключительный согласованный протокол.

3.3 Третья встреча международной рабочей группы, Баку, апрель 2003 года

Цели третьей встречи были весьма амбициозными, многого удалось достичь, в частности, одобрения железнодорожных тарифов ТТТ в принципе, подписания соответствующего протокола.

Среди основных достижений апрельского семинара можно выделить следующие:

- Подтверждение того, что железнодорожные тарифы должны основываться на нормативных затратах с поправкой на национальные коэффициенты.
- Структура должна основываться на долгосрочных переменных затратах с учетом 12% возмещения по производственным фондам.
- ТТТ представляет собой 4-частную тарифную структуру, в которой две основные части являются единообразной расценкой по каждому типу применяемого вагона независимо от полезной нагрузки (с поправкой на национальный коэффициент, отражающий условия работы в конкретной стране)

и пошлины за пользование инфраструктуры, отражающие перестроечные затраты каждой железнодорожной компании.

- По замыслу, тарифы ТТТ являются прозрачными и упрощенными, удовлетворяют требованиям Технического Задания.
- Тарифы ТТТ исчисляются в Евро
- Целесообразно создать Структуру ТТТ и Совет Глав Железных Дорог.

Делегаты проявили большой интерес к обсуждаемым проблемам, часто возникали оживленные дискуссии. Делегаты согласились необходимостью использования нормативных затрат, одобрили цели координации тарифной политики членами TRACECA, утвердили программу будущих встреч, подтвердили свое участие в них. Кроме того, они согласились поддержать деятельность консультанта, обеспечить его всеми необходимыми данными для мониторинга воздействия сниженных тарифов и расценок на объемы перевозок. К сожалению, реализовать это на практике оказалось весьма сложной задачей.

В протоколе, подписанном делегатами встречи, нашли отражение ключевые моменты двух предыдущих семинаров, проведенных в 2002 году. Это объяснялось стремлением закрепить положения предыдущих документов в одном документе, так как не все делегаты принимали участие в предыдущих встречах, и тем самым облегчить его реализацию в будущем.

До начала работы семинара все делегаты получили по электронной почте от консультантов по согласованию с МПК TRACECA предложение о расширении концепции специальных тарифов на оказание гуманитарной помощи Афганистану и странам Центральной Азии для их последующего применения на всех дополнительных или «новых» перевозках в коридоре TRACECA. Следует отметить, что первоначальное соглашение было подписано четырьмя из пяти ключевых транзитных стран (позднее к соглашению присоединился и Казахстан). В соответствии с соглашением, предусматривается применение обычной расценки из расчета загрузки на вагон в USD

на специально выделенных пунктах маршрута TRACECA. Применяемая на протяжении многих лет подобная инициатива МПК привела, в конечном счете, к привлечению дополнительного транзитного потока в коридор TRACECA,

который в противном случае осуществлялся бы через Россию, Иран или Пакистан. В Приложении 2.7 приводится текущее соглашение по данному вопросу.

В настоящее время объемы грузопотока незначительны, однако, ожидаются большие объемы контейнерных грузов из Германии (800 TEU/м). С учетом успешных результатов инициативы МПК TRACECA, в Проекте ЕПТРТ предлагается расширительно толковать базисную концепцию в целях привлечения дополнительных контейнерных и полновагонных перевозок по маршрутам TRACECA. В Приложении 2.8 приводится проект меморандума. Дело в том, что при определении расценок по перевозкам в Афганистан на основе их сопоставления с предлагаемой расценкой ТТТ первые расценки («афганские») выше расценок по краткосрочным переменным затратам ТТТ и поэтому сопоставимы с тарифами ТТТ.

В настоящее время указанное предложение находится на рассмотрении делегатов для возможного его применения к очередному отчетному периоду.

3.4 Тарифная структура ТТТ

Завершение и принятие в целом пересмотренной тарифной Структуры по железнодорожным перевозкам в апреле 2003 года позволило рассматривать железнодорожный компонент ЕПТРТ с учетом возможных изменений. Речь идет о подготовке проекта регулирующего документа, отражающего в себе рамки будущей тарифной Структуры.

Также сформулированы предложения по получению технического содействия при создании Структуры ТТТ. Время финансирования этого проекта еще не установлено, однако, скорее всего это произойдет в первые три года после начала работ.

3.5 Совет Глав Железных Дорог

Для управления тарифами ТТТ Структуре ТТТ может понадобиться четкий мандат на создание Совета Глав Железных Дорог. Вопрос создания СГЖД, рамки деятельности СГЖД и Структуры ТТТ предполагается решить к очередному отчетному периоду в рамках Юридического Проекта, МПК TRACECA и Координационного Проекта.

3.6 Посещение стран региона

В рамках предусмотренного TRACECA аудита Менеджер Проекта ЕПТРТ и Генеральный Секретарь МПК TRACECA посетили Узбекистан, Киргизстан и Казахстан, встретились с главами железных дорог каждой страны, обсудили с ними инициативы, выдвинутые в ходе встреч международных рабочих групп. Менеджер Проекта и Исполнительный Секретарь МПК TRACECA нанесли визит в Грузию, однако, по объективным причинам не смогли посетить Армению. Эту проблему предполагается решить к следующему отчетному периоду.

Неудачей закончились попытки посетить Туркмению и тем более провести там семинар по железным дорогам. Будет сделана еще одна попытка в этом направлении к следующему отчетному периоду, так как необходимо получить визу для Генерального Секретаря (заявка уже подана), определить ее дату.

3.7 Порты и Судоходные Компании

Посещения стран региона

В предыдущий отчетный период были нанесены визиты в 7 стран-членов TRACECA - Азербайджан, Туркменистан и Казахстан в Каспийском море, Грузию, Украину, Румынию и Болгарию в Черном море. В марте 2003 года состоялся визит в турецкие порты. После перевода текста отчета турецкой стороны с турецкого языка на английский, а затем на русский, отчет предполагается разослать среди заинтересованных лиц и сторон для последующего изучения. С портовыми и судоходными организациями, а также перевозчиками и экспедиторами были проведены интервью на предмет изучения текущей ситуации.

Все государственные и частные организации и компании предоставили требуемые сведения, хотя и чувствовалось, что многие данные носили закрытый коммерческий характер. Проявив настойчивость и знание ситуации, консультант сумел соединить воедино разрозненные сведения и вывести обоснованное заключение о недостаточном использовании ресурсов по маргинальным ценам для повышения тоннажа при незначительных затратах.

Анализ деятельности турецких портов строится на изучении опыта работы глубоководного порта в Измире, а также вспомогательных портов на Черном море, принимающих грузы для стран-членов TRACECA, которые доставляются в Центральную Азию через Турцию и Иран. В данном вопросе следует применить более продуманные подходы с учетом того немаловажного обстоятельства, что эти страны, претендуя на членство в TRACECA, являются подписантами Многостороннего Соглашения.

Третья международная встреча рабочей группы, Баку, апрель 2003

Ранее делегаты могли ознакомиться с предлагаемым подходом к установлению тарифов на портовые услуги и морские перевозки. Соответствующий документ был переделан, дополнен, а затем повторно разослан среди делегатов до начала апрельского семинара. Озаглавленный «Тарифы по Портовым и Морским Перевозкам с учетом Затрат», документ содержал соответствующие рекомендации, разработанные по итогам проведенного анализа. Документ приводится в Приложении 2.5.

В ходе апрельского семинара консультант сформулировал перечень вопросов, обсуждение которых переросло в оживленные дискуссии в особенности после внесения небольших поправок в предыдущий протокол. Поскольку многие делегаты представляли государственные предприятия, они, естественно, стремились добиться принятия более низких тарифов для увеличения объёмов грузоперевозок. В тоже время они вынуждены были признать невозможность действовать в соответствии с местными законами и предписаниями. Консультанту было очевидно, что они хорошо знакомы с имеющимися проблемами, при этом, они стремятся получить соответствующие полномочия от агентств, возможно, не способных или не желающих надлежащим образом откликнуться на их инициативы. Основные выводы можно сформулировать следующим образом:

- В целом, можно констатировать наличие избыточных возможностей в сочетании с низкими переменными затратами, что свидетельствует о том, что реализация концепции тарифов с учетом затрат осуществима.

- Текущее устойчивое финансовое положение большинства портов указывает на то, что они в состоянии экспериментировать со льготными (или дисконтированными) тарифами для стимулирования грузопотока.
- Перспективы финансового положения портов в будущем могут оказаться не очень радужными, если не предпринять действенных мер сегодня.
- Сейчас идеальное время обеспечить дополнительные транзитные перевозки за счет значительного снижения тарифов при сохранении скромной доли прибыли.

Приведенные выше предложения были всесторонне обсуждены делегатами, нашли свое отражение в подписанном ими протоколе (Приложение 2.9). Была достигнута принципиальная договоренность о том, что в портах TRACECA тарифы на транзитные перевозки будут дисконтироваться до уровня краткосрочных переменных затрат. Однако, делегатам не удалось договориться о доведении скидок до 50 % уровня (как рекомендовал консультант), кроме того, не удалось договориться о том, к каким именно портовым пошлинам можно применять эти скидки.

В результате поправок, принятых делегатами, в протоколе было записано «до 50 % в соответствии с национальным законодательством». Суть проблемы, таким образом, полностью прояснилась в результате проведенных дискуссий и, хотя итоги оказались не совсем такими, какими того хотелось бы консультанту, было подтверждено, что расценки портовых пошлин столь низкие по отношению к другим компонентам сквозных тарифов, что любая скидка вряд ли окажет сколько-нибудь серьезное влияние на общие тарифы.

Было также подчеркнуто, что одни лишь скидки на портовые сборы не смогут оказать решающего воздействия на увеличения объема перевозок. Дело в том, что применение подобных скидок должно стать звеном в цепи льготных тарифов, предлагаемых железнодорожными структурами, портами и судоходными компаниями.

В ходе обсуждений делегаты неоднократно поднимали и другие вопросы, не связанные с тарифами, в частности, «быстрая дорожка» - таможенная очистка

запломбированных контейнеров, призванная максимально сократить вмешательство таможи.

Делегатам было разъяснено, что этот и аналогичные внетарифные вопросы будут рассматриваться в рамках других проектов TRACECA.

3.8 Автомобильные перевозки

Первый семинар по международным автомобильным перевозкам, Баку, ноябрь 2003

28-29 ноября 2002 года в помещении Секретариата МПК TRACECA, Баку, состоялась встреча международной рабочей группы по автомобильным разрешениям. Во встрече принимали участие представители министерств транспорта стран-членов TRACECA, и один представитель от международной транспортной организации.

Делегаты представляли 13 стран TRACECA, за исключением Туркменистана (представитель этой страны не смог прибыть из-за визовых проблем) и Армении. В целом, во встрече принимали участие 24 делегата, председательствовал Генеральный Секретарь.

До встречи были разосланы два рабочих документа - «Приоритетные проблемы транзитных сборов за автомобильные перевозки» и «Политика транзитных сборов за автомобильные перевозки». Консультант по автомобильным перевозкам представил краткое резюме по обоим документам, причем с самого начала стало очевидно, что делегаты уже успели подробно ознакомиться с документами.

В целях облегчения дискуссий делегаты были разделены по 2-м рабочим группам.

Одна из групп, принимавших участие во встрече, была сформирована из делегатов черноморских стран, другая - делегатов стран Центральной Азии. На следующий день группы разделилась на операторов в одной группе и законодателей в другой по каждой из отдельной взятой страны. После предварительных совместных дискуссий участникам встречи было предложено самостоятельно обсудить ряд общих вопросов, предложенных консультантом на основе рабочих документов. Им было дано два часа на эту процедуру, в течении

которых им предстояло выбрать председателя из своих рядов, а затем сделать 15-минутную презентацию другой команде.

В целях облегчения поставленной задачи специалисты МПК TRACECA действовали совместно с консультантом по автомобильным перевозкам и Менеджером Проекта.

Подобный подход позволил всем делегатам, представлявшим интересы своих стран и регионов, полностью высказать свою точку зрения по интересующим стороны вопросам, достичь консенсуса по большинству из них. Интересно отметить, что к моменту презентации стороны уже достигли согласия по многим вопросам.

Протокол, составленный по итогам встречи, не был заранее подготовлен, а явился следствием принятых непосредственно на встрече решений. Более подробно по данному вопросу см. Приложение 3. Здесь возникла небольшая заминка с румынской делегацией, поскольку её представителям необходимо получить «добро», прежде чем подписывать какой-либо документ. Одобрение было позже получено, и они подписали итоговый протокол.

Согласно протоколу, предусматривалось, что транзитные пошлины должны быть увязаны с сервисными затратами и взиматься на месте использования, быть справедливыми для всех автомобильных пользователей, и прозрачными.

Шагом вперёд явилась идея необходимости разработки проекта единой политики, выдвинутая консультантом в соответствии с положениями протокола. В готовящемся рабочем документе предлагается выдвинуть ряд вопросов, расширить предполагаемые рамки единой политики с учетом мнений членов рабочих групп.

Вся информация по международным автомобильным перевозкам, накопленная в ходе ранее совершенных визитов, а также отдельные вопросы подверглись тщательному анализу и изучению. На веб-сайте TRACECA размещены исправленные и дополненные перечни автомобильных разрешений, полученных от государственных и частных структур, содержащих ссылки на все двусторонние и многосторонние соглашения, сборы и разрешения за международные автомобильные перевозки.

В накопленных сведениях отражены данные по автомобильным пошлинам, сборам за использование мостов, налоги на топливо и получение разрешения на эксплуатацию нестандартных транспортных средств, перевозку нестандартных грузов. Очевидно, что эти данные будут в той или иной мере корректироваться и дополняться, поэтому в будущем они могут стать предметом дискуссий и анализа.

3.9 Улучшение доступа перевозчиков к железнодорожной системе.

Результаты проведенных ранее исследований по текущим и потенциальным пользователям железных дорог TRACECA, отражают качество услуг, тарифную структуру, доступность, иные аспекты проблемы.

В ходе дискуссий с железнодорожными пользователями подчеркивается необходимость постоянного внимания к анализу этих вопросов. Очевидно, что перевозчики одобряют проведение единой конкурентной политике по транзитным тарифам в коридоре TRACECA. Предлагаемый Проект Руководства Пользователя, распространенный среди делегатов в ходе семинаров по железнодорожным, портовым и судоходным перевозкам для получения комментариев, является удачным подспорьем при реализации Проекта с учетом интересов перевозчиков.

3.10 Руководство Пользователя

Как отмечалось ранее, предлагаемое Руководство Пользователя в настоящее время издается в цифровом формате как элемент веб-сайта TRACECA, отражающего три текущих проекта.

В Руководстве содержатся сведения о постоянно меняющихся маршрутах и услугах, оказываемых в коридоре TRACECA.

Руководство отражает максимальный объем фактических данных, правда, многие сервисные провайдеры располагают собственными веб-сайтами, поэтому очевидно, что необходимо установить глобальную связь с провайдерами услуг для получения наиболее точных, своевременных и стабильных данных.

В ряде стран-членов TRACECA Национальные Секретари уже предоставили точные данные о деятельности сервисных провайдеров своих стран, поэтому мы надеемся, что и в последующем эта традиция сохранится.

3.11 Тренинг

В рассматриваемый период продолжалась работа в сфере тренинга и передачи технологий. В этой связи делегатам своевременно рассылались рабочие документы по семинарским занятиям, а также материалы Национальных Секретарей по проблемам, связанным с различными видами перевозок.

Кроме того, проведены дискуссии с экспертами МПК TRACECA в рамках проводившихся семинаров, обсуждение технических вопросов с делегатами, а также представителями стран-членов TRACECA в ходе визитов.

Были также осуществлены меры по стимулированию деятельности местного рабочего персонала, повышению их квалификации в вопросах информационных технологий, управления Проектом, улучшения языковых навыков.

4. ПЛАНИРОВАНИЕ ПРОЕКТА НА ОЧЕРЕДНОЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД

4.1 Общие сведения

Существует необходимость сбора точных данных по железнодорожным коэффициентам ТТТ Киргизстана, Туркменистана, Армении и Таджикистана.

При получении соответствующих данных консультанту не составит труда разработать соответствующие коэффициенты в период, предшествующий завершению Проекта. На практике, железные дороги заинтересованных стран время от времени вносят свои поправки в национальные коэффициенты на основе договоренностей со Структурой ТТТ.

Что касается турецких портов, материалы по портовым услугам и морским перевозкам будут переведены на соответствующие, а затем разосланы электронной почтой всем делегатам.

Что касается международных автомобильных перевозок, рабочие документы будут составлены в соответствии с протоколом, подписанным в ходе ноябрьского 2002 года семинара, и разосланы электронной почтой делегатам до начала очередного международного семинара 2-3 июля 2003 года в Баку. Формат июльского семинара будет соответствовать формату завершившегося с успехом ноябрьского 2002 года семинара.

В настоящее время Генеральный Секретарь МПК и Менеджер Проекта ЕПТРТ планируют визиты во многие страны-члены TRACECA до начала планируемой бакинской встречи, проводимой МПК TRACECA между Международным Союзом Железных Дорог (Париж) и главами железных дорог стран TRACECA.

Предполагается, что МСЖД в скором времени заключит соглашение о сотрудничестве с МПК TRACECA.

Благодаря этому соглашению появится возможность закрепить результаты работы, проведенной в деле установления железнодорожных тарифов ТТТ и активизации формирования Совета Глав Железных Дорог TRACECA. Консультанту предстоит разработать проект повестки дня встречи, наметить «рамки работ», составить подробное предложение по созданию тарифной группы ТТТ.

Консультанту также предстоит усовершенствовать интермодальную структуру TRACECA, очертить рамки взаимоотношений между сервисными провайдерами в целях достижения максимально эффективных результатов.

Участники семинаров осознают ответственность за принятые ими решения, понимание важности новых тарифов и системы сборов, разъяснение сути этих решений своим коллегам в других странах. Другой стоящей перед ними задачей является необходимость разъяснения главам соответствующих структур преимуществ от внедрения новой системы. Консультант положительно расценивает проявленный депутатами энтузиазм, вместе с тем, он считает, что нельзя останавливаться на достигнутом, необходимо двигаться вперед к решению поставленных задач.

Как отмечалось выше, в Проекте ЕПТРТ упор делается на эффективном использовании возможностей и полномочий Национальных Секретарей, оказании им содействия в создании национальных рабочих групп по развитию торговли как составного компонента гармонизации пограничных процедур. Осуществление подобной политики ни в коей мере не вредит деятельности международных рабочих групп, вместе с тем, следует признать, что в долгосрочной перспективе деятельность Национальных Секретарей служит

своего рода катализатором продвижения вперед, стабильности Программы TRACECA в целом.

Далее остается разобраться с ролью и функциями Национальных Секретарей TRACECA.

В этом смысле целесообразно обратиться к Проекту Общей Правовой Основы Транзитных Перевозок, изучение которого может облегчить понимание задач и функций, стоящих перед Национальными Комиссиями, Национальными Секретарями. Кроме того, необходимо раскрыть сущность системы отчетности, обмен информацией, ее отражение в рамках TRACECA.

Проектом Общая Правовая Основа Транзитных Перевозок осуществляется тесное сотрудничество с Проектами Гармонизации Процедур Пересечения Границ и ЕПТРТ, при этом следует учесть, что Проект ОПОТП будет функционировать и по завершении Проектов ГППГ и ЕПТРТ.

Проведение такой политики соответствует положениям Технического Задания, способствует реализации проектов TRACECA.

Проект Технического Задания по ЕПТРТ в рамках деятельности рабочей группы по развитию торговли ранее был разослан для ознакомления. Проект планируется вынести на обсуждение ташкентской встречи Национальных Секретарей в мае 2003 года.

4.2 Железные Дороги

Необходимо проследить за тем, чтобы достигнутые результаты находили свое отражение на всех этапах реализации Проекта. Предполагается представить МПК проект регулирующего документа с указанием рамок деятельности Структуры ТТТ, бизнес-план. Кроме того, планируется разработать справочник по маркетингу и ценообразованию с учетом правового статуса и структуры СГЖД. Большую часть работы необходимо осуществить в тесном сотрудничестве с Юридическим Проектом на основе применения правовой экспертизы.

Следующим после успешного апрельского семинара 2003 года критическим этапом реализации поставленных задач является майская встреча Национальных Секретарей в Ташкенте. Важность этой встречи определяется тем, что протокол, уже подписанный делегатами, будет представлен на

утверждение Национальных Секретарей, выступающих в качестве представителей своих стран и МПК TRACECA. Консультантом был предварительно составлен документ, который в случае подписания его Национальными Секретарями означал бы их одобрение.

Итоги ташкентской встречи могут послужить основой предложений по железнодорожным тарифам ТТТ и проекта создания Структуры ТТТ. В ходе июльской встречи 2003 года руководителей железных дорог консультант может поднять этот вопрос и предложить его обсуждение.

После утверждения о железнодорожных тарифах ТТТ консультант получит возможность приступить к разработке процедуры ценообразования, включая применение политики дисконтирования на основе согласованной нормативной тарифной структуры.

Следует отметить, что ранее делегаты с большой неохотой обсуждали вопрос о скидках, пока не была согласована новая формальная тарифная структура. Теперь, когда ситуация изменилась, возникла необходимость установления уровня скидок в краткосрочной перспективе, обеспечения последовательных перевозок с учетом затрат. При этом следует иметь в виду, что дисконтированные тарифы будут превышать уровень нормативных краткосрочных переменных затрат. Указанные затраты найдут свое отражение в заключительном рабочем примечании по железнодорожным тарифам.

Заключительный семинар по железным дорогам, портам и судоходным компаниям предполагается провести в конце ноября 2003 года. Место проведения встречи еще не согласовано. На семинаре ответственность от международных рабочих групп под эгидой Проекта ЕПТРТ перейдет к национальным рабочим группам под контролем Национального Секретаря в рамках Юридического Проекта TRACECA.

4.3 Порты и судоходные компании

На апрельском семинаре 2003 года по железным дорогам, портам и судоходным компаниям вновь подчеркивалась мысль о том, что следует применять скидки на портовые тарифы по перевозке транзитных грузов по маршрутам TRACECA с учетом краткосрочных переменных затрат. Идея в принципе была одобрена.

Однако, из-за проблем, связанных со спецификой местных условий и ограничений, консультанту не удалось добиться ясности по вопросу ставки дисконта. Вместе с тем, в редакцию предыдущего протокола были внесены соответствующие поправки, отражающие компромиссную позицию сторон. Стало очевидным, что пошлины за портовые услуги будут значительно отличаться от общих тарифов, а уровень предлагаемых скидок станет вполне приемлемым.

В Проекте ЕПТРТ подчеркивается необходимость проявления гибкости в вопросе применения тарифов для привлечения дополнительного грузопотока по маршрутам TRACECA.

Предполагается разослать по электронной почте данные по турецким портам, хотя консультант полагает, что данное обстоятельство вряд ли окажет сколько-нибудь заметное влияние на уже сделанные выводы и рекомендации по политике TRACECA.

Заключительный рабочий документ под названием «Тарифы по портам и судоходным компаниям с учетом затрат. Анализ и рекомендации» разослан всем заинтересованным сторонам и структурам, в нем упор делается на необходимости решения проблем, связанных с успешной реализацией Проекта, обеспечения обратной связи с пользователями.

4.4 Сквозные (интермодальные) тарифы TRACECA

В ходе всех проведенных семинаров перед делегатами выдвигалась идея применения так называемых интермодальных тарифов по железнодорожным, портовым и морским перевозкам.

Текущее соглашение по перевозкам гуманитарных грузов в Афганистан основано на применении согласованных в ходе переговоров расценок из расчета на единицу контейнера или вагона. В настоящее время соглашение действует в 5 странах-членах TRACECA, занятых перевозчиками гуманитарных грузов в Афганистан и Центральную Азию, а в целом применение соглашения позволило обеспечить дополнительные объемы перевозок по коридору TRACECA, которые в ином случае могли бы осуществляться по другим маршрутам. В ближайшем будущем предполагается отправка дополнительных

4.000 тонн риса, в связи с чем ожидается использование большого числа контейнеров из Германии.

Участники семинара предложили, чтобы действие настоящего соглашения по применению специальных тарифов при перевозках в Афганистан было в качестве эксперимента распространено на все дополнительные перевозки в коридоре TRACECA, в частности, на контейнерные перевозки. Делегаты согласились с этой идеей в принципе, обратившись с просьбой представить им пересмотренный меморандум.

Во всяком случае, данный вопрос нашел отражение в рабочем документе по итогам семинара, в дальнейшем предполагается разослать документ по электронной почте, кроме того, планируется поднять этот вопрос в ходе ташкентской встречи Национальных Секретарей 22-23 мая 2003 года и бакинской встречи Совета Глав Железных Дорог в июле 2003 года.

Консультант планирует продолжить работу по сквозным тарифам, в частности, он надеется убедить руководство железных дорог каждой страны TRACECA в необходимости применения соглашения о сквозных тарифах на гуманитарные перевозки в Афганистан в более широком аспекте, в частности, обычных перевозках при одновременном внедрении системы ТТТ. Следует подчеркнуть, что между железнодорожными тарифами ТТТ и расценками по Афганистану достигнута определенная корреляция, отмечается их совместимость.

Кроме того, консультант продолжает усилия по поиску организаций и структур, способных и стремящихся взять на себя ответственность в вопросе применения интермодальных тарифов. Однако, ему приходится считаться с тем, что в недалеком прошлом TRACECA предпринимались подобного рода попытки, которые закончились неудачей. Более того, неудачным следует признать и европейской опыт в данном вопросе.

Поводом для дискуссий на апрельском семинаре послужил вопрос о путях дисконтирования ставок и тарифов на интермодальное передвижение.

Продолжается работа по оценке спроса на коридоре TRACECA, сбору данных по грузопотоку на конкурирующих маршрутах. При анализе альтернативного сценария необходимо принять во внимание такие факторы, как влияние на

общий процесс внетарифных проблем, связанных, в частности, с задержками при пересечении границ и т.д.

Еще раз подчеркнем важность осуществления всеми железнодорожными, портовыми и судоходными операторами TRACECA мониторинга объемов транзитных перевозок в связи со снижением тарифов.

4.5 Автомобильные перевозки

Необходимо отметить, что перечень транзитных сборов и разрешений неоднократно анализировался, пересматривался, дополнялся, переводился на соответствующие языки для последующего отражения в Руководстве Пользователя, размещенного на веб-сайте TRACECA.

Планируется разработка рабочего документа по проекту единой политики по транзитным сборам на основе соглашений, достигнутых в ходе проведения международного семинара в ноябре 2002 года. В документе предлагаются рамки определения транзитных сборов. Рабочий документ планируется разослать делегатам следующей встречи рабочей группы по международным автомобильным перевозкам в июле 2003 года, Национальным Секретарям на английском и русском языках в целях получения комментариев к ним, обсуждения спорных моментов до начала семинара.

Рабочий документ будет разослан по электронной почте для получения поддержки содержащимся в нем предложениям, оказание содействия в решении вопросов согласованной единой политики.

4.6 Доступ перевозчика


Ранее делегаты ознакомились с первоначальными результатами анализа в связи с рассмотрением вопросов доступа перевозчика. Предполагается, что к следующему отчетному периоду аналогичный анализ будет завершен и опубликован. Полученные наблюдения, учитывающие воздействие различных рыночных факторов, включая цены, на спрос железнодорожных перевозок, будут анализироваться с учетом рекомендаций консультанта и уровнями тарифов, взимаемых за железнодорожные перевозки.

Разрабатывается кодекс практической деятельности в связи с отношениями, переговорными процедурами и компенсациями клиенту.

4.7 Руководство Пользователя

Руководство Пользователя уже разработано, необходимо добавить ряд деталей, веб-сайт открыт, в отчетный период предполагается полностью завершить разработку Руководства Пользователя.

таблицы

 Техническое содействие торговому порту г. Новороссийск. Tacis / 9402 / TN RUS
ПЕРВЫЙ ОТЧЕТ О ХОДЕ РАБОТ. НОЯБРЬ 1996 - МАРТ 1997.

Форма 1.6. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД (Рабочая программа).

Название проекта : Черноморский порт Новороссийск. Техническое содействие торговому морскому порту.		Номер проекта : TNRUS 9402		Страна : Россия										
Запланированный период : 3 / 1997 -5 / 1997.		Составлен : 1 марта, 1997.		Консультант ЕС : Скотт Вилсон Киркпатрик, Англия, АРЕС, Бель										
Цели проекта : 1) Содействие Руководству Порта в процессе перехода к рыночной экономике; 2) Оптимизация операций по техническому обслуживанию и портовых операций; 3) Усиление институтов организационного и финансового менеджмента; 4) Развитие людских ресурсов.														
		ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ				ПЕРС								
		1997 (месяцы)												
№	НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	МАРТ 1997				АПРЕЛЬ 1997				МАЙ 1997				Консультанты ЕС
		1 нед.	2 нед.	3 нед.	4 нед.	1 нед.	2 нед.	3 нед.	4 нед.	1 нед.	2 нед.	3 нед.	4 нед.	
1.0	РАЗВИТИЕ МАРКЕТИНГА	_____				_____				_____				8 краткоср. консульт. 4.0 ч/мес. 1 долгосроч. Руковод. гр. 3 ч/мес.
2.0	СОДЕЙСТВИЕ ПО ОПТИМИЗАЦИИ ПОРТОВЫХ ОПЕРАЦИЙ													
3.0	КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ОБРАБОТКА ГРУЗОВ	_____												
4.0	РАЗВИТИЕ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ													
5.0	ФИНАНСОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ И БУХГАЛТЕРИЯ					_____				_____				
6.0	ОПТИМИЗАЦИЯ ТЕХ. ОБСЛУЖИВАНИЯ	_____												
7.0	ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ													
ИТОГО												7.0 ч/мес.		

Руководители проекта: Скотт Вилсон Киркпатрик - АПЕК - ИП-Логистикс. Адрес: Victoria St., London, SW1H SW,



Техническое содействие торговому порту г. Новороссийск. Takis / 9402 / TN RUS
ПЕРВЫЙ ОТЧЕТ О ХОДЕ РАБОТ. НОЯБРЬ 1996 - МАРТ 1997.

Форма 2.2. ОТЧЕТ О ХОДЕ РАБОТ.

Название проекта : Черноморский порт Новороссийск. Техническое содействие торговому морскому порту.		Номер проекта : TNRUS 9402			Страна : Россия		
Период по плану : 11 / 1996 - 3 / 1997.		Составлен : 1 марта, 1997.			Консультант ЕС : Скотт Вилс		
Цели проекта : 1) Помощь Руководству Порта в процессе перехода к рыночной экономике, 2) Оптимизация операций по техническому обслуживанию и портовых операций; 3) Усиление институтов организационного и финансового менеджмента; 4) Развитие людских ресурсов.							
№	ПРОВЕДЕННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ	ВРЕМЕННЫЕ РАМКИ 1996 - 1997			ПЕРСОНАЛ КОНСУЛЬТАНТЫ ЕС		ПАРТНЕР
		Месяцы			По плану	Фактически	
		ДЕКАБРЬ 1996	ЯНВАРЬ 1997	ФЕВРАЛЬ 1997			
1.0	РАЗВИТИЕ МАРКЕТИНГА						
2.0	СОДЕЙСТВИЕ ПО ОПТИМИЗАЦИИ ПОРТОВЫХ ОПЕРАЦИЙ				7 краткоср. консульт.	7 краткоср. консульт.	3 специал.: Маркетинг
3.0	КОММЕРЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ОБРАБОТКА ГРУЗОВ				4.73 ч/м	4.73 ч/м	Финансы Техническ.
4.0	РАЗВИТИЕ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ				1 долгоср.- Руковод. гр. 2.5 ч/м	1 долгоср.- Руковод. гр. 2.5 ч/м	9 ч/м
5.0	ФИНАНСОВЫЙ МЕНЕДЖМЕНТ И БУХГАЛТЕРИЯ						
6.0	ОПТИМИЗАЦИЯ ТЕХ. ОБСЛУЖИВАНИЯ						
7.0	ОБЩЕЕ УПРАВЛЕНИЕ						
ИТОГО					7.23 ч/м	7.23 ч/м	9 ч/м

Руководители проекта: Скотт Вилсон Киркпатрик - АПЕК - ИП-Логистикс. Адрес: Victoria St., London, SW1H SW,

ФОРМА 2.3.: ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам		Номер проекта: 01-0181	Страна: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан		Стр: 1 к 1
Планирование: Ноябрь 2002 - Май 2003		Подготовлен: Май, 2003	Консультант ЕС: Scott Wilson/Compass / NEA / Sema		
Цели проекта: 1) Достижение более прозрачных тарифов и структуры транзитных сборов; 2) Устранение нелегальных, нефизических барьеров для привлечения международной торговли и транспортных услуг в коридоре TRACECA; 3) Снижение транспортных затрат для автомобильных перевозчиков; 4) Использование местных возможностей по транзитным сборам и тарифам, разработка и реализация соответствующей политики					
РЕСУРСЫ	ПЛАНИРУЕМОЕ, ВСЕГО	ПЛАНИРУЕМЫЙ ПЕРИОД	ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ	РЕАЛИЗОВАНО, ВСЕГО	ОСТАТОК
ПЕРСОНАЛ	ЧЕЛОВЕКО/ДНИ	ЧЕЛОВЕКО/ДНИ	ЧЕЛОВЕКО/ДНИ	ЧЕЛОВЕКО/ДНИ	ЧЕЛОВЕКО/ДНИ
Руководство Проектом:					
Директор Проекта	14	4.53	4.53	11	3
Координатор проекта	118	32	32	80	38
Эксперты по долгосрочным проектам:					
Менеджер Проекта	421	108	108	324	97
Руководитель группы железнодорожников	225	75	75	188	37
Руководитель группы автоперевозчиков	119.5	20	20	89	30.5
Руководитель группы морских перевозок	163	21	21	118	45
Эксперты по краткосрочным проектам:					
Экономист по морским перевозкам	153	29.25	29.25	107.28	45.72
Экономист по железнодорожным перевозкам	184	5.5	5.5	134	50
Экономист по автомобильным перевозкам	54	0	0	54	0
Специалист по Руководству Пользователя	33	0	0	6	27
Специалист по тренингу	4	0	0	4	0
Человеко/дни, итого	1488.5	295.28	295.28	1,115.28	373.22
ОБОРУДОВАНИЕ И МАТЕРИАЛЫ					
Офисное оборудование					
Конференцзал					
Телекоммуникационное оборудование					
Отчет о результатах предыдущих проектов					
ДРУГИЕ ВОПРОСЫ					
ИТОГО					

Форма 2.4. ОТЧЕТ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ.

Название проекта : Черноморский порт Новороссийск. Техническое содействие торговому морскому порту.		Номер проекта : TNRUS 9402	Страна : Россия	Стр. : 1
Составлен : 1 марта, 1997.			Консультант ЕС : Скотт Уилсон Киркпатрик, Англия; АРЕС, Бельгия; E.P. Logistics, Финляндия.	
Результаты	Отклонение от первоначального плана. + или - %	Причина отклонения	Комментарии по отклонениям	



Техническое содействие коммерческому морскому порту Новороссийск
Второй отчет о ходе выполнения работ: С Марта 1997 до июня 1997

Форма 2.4. Отчет о проделанной работе

Название проекта: Черноморский порт - Новороссийск Техническое содействие коммерческому морскому порту		Проект No. : TNRUS 9402.		Страна: Россия		Страницы: 1 из 2	
Подготовлен: 1 Июня, 1997				Консультант ЕС : Scott Wilson Kirkpatrick, Англия, АРЕС Бельгия; E.P. Logistics, Финляндия			
Результаты работы		Отклонение от первоначального плана		Причины отклонения		Комментарии к проблемам и допущениям	
1.0 Развитие рынка							
1.1 Портовая деятельность		По плану					
● контакты и визиты		-5%		изменение направления развития		позитивные поправки к очередному периоду	
● внести сведения в базу данных		-5%		изменение направления развития		позитивные поправки к очередному периоду	
1.2 Отдел усиленного маркетинга NCSP							
● разработка баз данных		По плану					
● повышение квалификации		По плану					
● статус отдела		По плану					
1.3 Стратегический план развития маркетинга		По плану					
● разработка временного плана		По плану					
● анализ конкуренции		-5%		изменение направления развития		позитивные поправки к очередному периоду	
1.4 Тренинг		По плану					
●		0%					
2.0 Обеспечение операций							
● развитие управления		-5%		развитие доверия среди партнеров			
2.1 Разработанный "пилотный" проект		По плану					
● комбинированное развитие ИТ и организация		По плану					
2.2 Усиленное взаимодействие по развитию грузоперевозок		-5%		развитие доверия среди партнеров			
2.3 Улучшенные операции и хранение		-5%		развитие доверия среди партнеров			
2.4 Тренинг		-5%		развитие доверия среди партнеров			
● Складирование		-5%					
3.0 Развитие торговли и грузоперевозок							
3.1 Ситуация на рынках портов		По плану					
3.2 Усиленные операции / Маркетинговый интерфейс		По плану					
3.3 Многорежимный анализ		По плану					
4.0 Развитие человеческих ресурсов							
4.1 Отдел улучшенных человеческих ресурсов		По плану					
● развитие структуры отдела		-5%		темпы нормального развития			
4.2 Усиленные данные и документация по HRD		-2%		темпы нормального развития			
● обзор и текущая документация		-3%		темпы нормального развития			
4.3 Потенциал отдела улучшенного HRD тренинга		-3%		темпы нормального развития			
4.4 Тренинг		По плану					
● разработка профиля и использование		-5%		темпы нормального развития			

Менеджеры Проекта: Scott Wilson Kirkpatrick - АРЕС - EP-Logistics. Контактный адрес: Victoria St., London, SW1H 0SW,

СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ

- 1. Презентация Казахстанских железных дорог, Стамбульская конференция**
2. Рабочие документы по семинарам, железнодорожные, портовые, судоходные, 15/16 апреля 2003 года
 - 2.1 ТТТ. Проект регулирующего документа и объяснительные примечания**
 - 2.2 Презентация Международного Союза Железных Дорог**
 - 2.3 Аббревиатуры и определения**
 - 2.4 Справочник по железнодорожным затратам**
 - 2.5 Тарифы с учетом затрат по портам и судоходным компаниям. Анализ и рекомендации**
 - 2.6 Приложения 2.5**
 - 2.7 Согласованный меморандум по специальным тарифам на оказание гуманитарной помощи Афганистану и Центральной Азии в коридоре TRACECA**
 - 2.8 Проект пересмотренного меморандума по расширению положений пункта 2.7 для привлечения дополнительного грузопотока в коридор TRACECA**
 - 2.9 Согласованный протокол семинара по железным дорогам, портам и судоходным компаниям, Баку, 15/16 апреля, список делегатов**
- 3. Протокол семинара по международным автомобильным перевозкам, Баку, 27/28 ноября 2002 года**