

УЧАСТНИКИ ПЕРВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТАРИФАМ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕКА
19-20 июня, 2002 г.

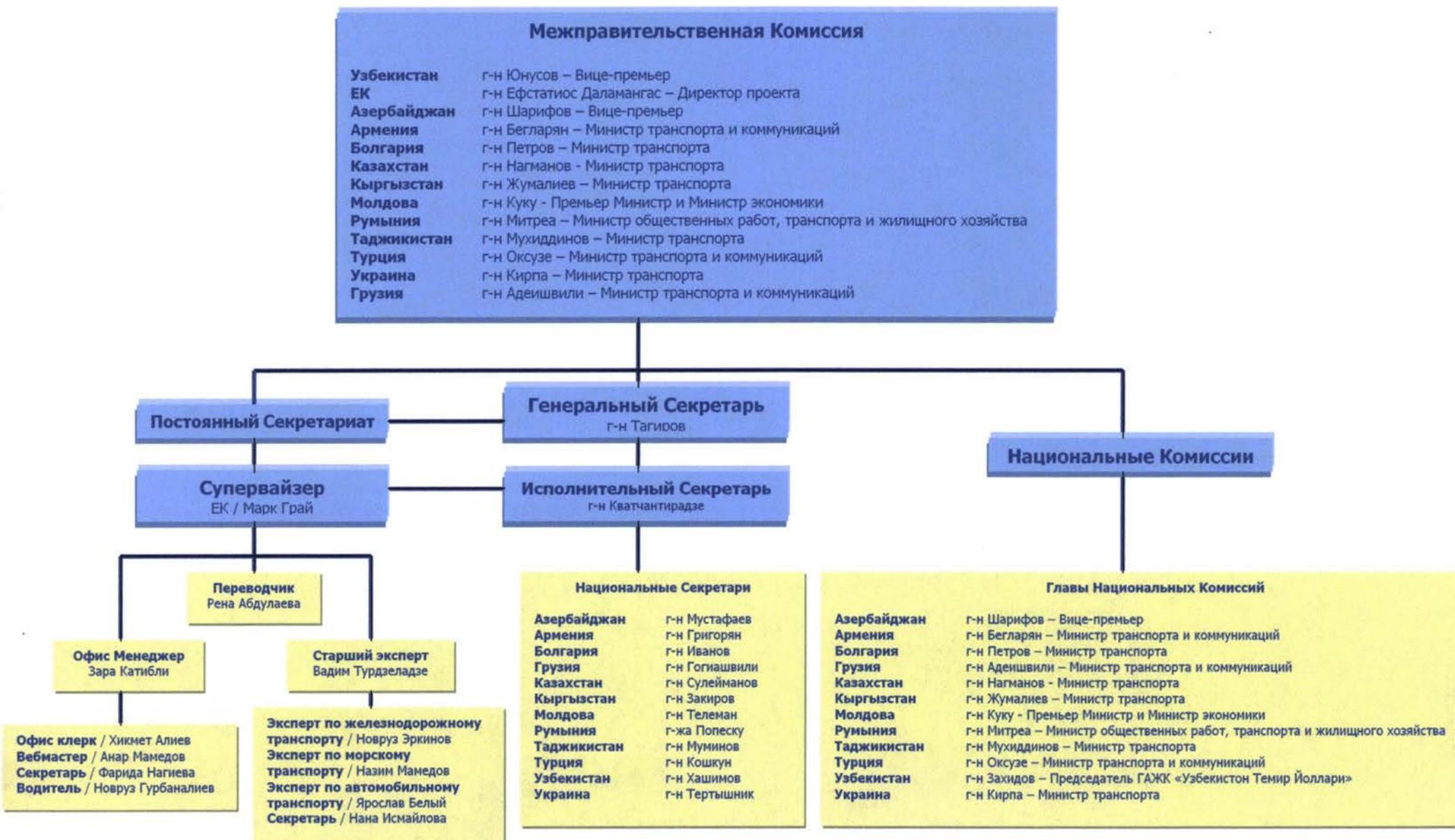
| СТРАНА | ОБЛАСТЬ | ИМЯ УЧАСТНИКА | ДОЛЖНОСТЬ |
|--------------|------------|-------------------|--|
| Азербайджан | ж/д | Гусейнов И. Н. | Начальник службы «Тарифы и транспортный сервис» |
| | с/к | Рагимов А. М. | Зам. начальника службы эксплуатации флота Каспийского Пароходства |
| | порт | Касимова Р. А. | Начальник экономического отдела Бакинского международного торгового порта |
| Болгария | ж/д | Попов П. | Руководитель тарифного сектора ОАО Болгарских железных дорог |
| | порт | Станков А. | Директор по эксплуатации порта Варна |
| Румыния | ж/д | Медесан И. Ф. | Начальник отдела по тарифам, анализу и стоимостей национальная компания по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа |
| | ж/д | Бойчич А. | Представитель национальной компании по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа |
| | порт | Баз А. | Менеджер по маркетингу порт Констанца |
| Украина | ж/д | Таратайко Т. П. | Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Укрзалізничці |
| | с/к | Черниевский В. В. | Коммерческий директор СК «Укрферри» |
| | порт | Ривина Т. В. | Начальник отдела цен и тарифов Ильичевского морского порта |
| | порт | Бартошик Н. В. | Ведущий экономист отдела развития и инвестиций Ильичевского морского порта |
| Таджикистан | ж/д | Нуров З. | Начальник тарифного отдела Тадж. железной дороги |
| Узбекистан | ж/д | Махбубова Ф. Н. | Экономист отдела тарифной политики |
| Казахстан | порт | Ворожейкин | Представитель Казморттрансфлота |
| | порт | Кутпанбаев Д. Б. | Начальник отдела маркетинга |
| | порт | | Представитель порта Актау |
| | ж/д | Талько С. Р. | Начальник управления |
| Киргизстан | ж/д | Чигрина В. Г. | Инженер по тарифам планово-экономического отдела |
| Грузия | ж/д | Цхелашвили Т. | Начальник экономической службы Грузинской железной дороги |
| | порт | Накашидзе Р. | Финансовый и коммерческий директор порта Батуми |
| | порт | Арчая Г. | Начальник экономической службы порта Поти |
| | порт и с/к | Имнаишвили В. | Заместитель начальника морской администрации |
| Туркменистан | ж/д | Аннаев Б. | Зам. начальника службы перевозок «Туркмендемирйоллары» |
| | ж/д | Худайбердыев О. | Зам. начальника отдела финансовой службы «Туркмендемирйоллары» |
| | порт и с/к | Атаев Н. | Оперативный менеджер ТМЛ |
| | порт и с/к | Гайдарова Э. | Менеджер отдела по реализации проекта, Ассистент президента ТМЛ |
| Молдова | ж/д | Зайцева Н. | Начальник тарифного управления |
| Турция | порт | Язан К. | Инженер по вопросам судоходства |
| | порт | Бейхан А. | Эксперт по вопросам судоходства |
| | ж/д | Арслан Н. | Начальник отдела по портам |

**УЧАСТНИКИ ПЕРВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТАРИФАМ
 ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ**

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕКА
 19-20 июня, 2002 г.

| ОРГАНИЗАЦИЯ | ИМЯ УЧАСТНИКА | ДОЛЖНОСТЬ |
|----------------|----------------------|---|
| ПС МПК ТРАСЕСА | Тагиров Абдурашид | Генеральный секретарь МПК ТРАСЕСА |
| ПС МПК ТРАСЕСА | Кванчангиразде Звиад | Исполнительный секретарь |
| ПС МПК ТРАСЕСА | Грай Марк | Супервайзер |
| ПС МПК ТРАСЕСА | Турдзеладзе Вадим | Главный эксперт |
| ПС МПК ТРАСЕСА | Мустафаев Акиф | Национальный секретарь |
| ПС МПК ТРАСЕСА | Эркинов Навруз | Технический эксперт в области железных дорог |
| ПС МПК ТРАСЕСА | Мамедов Назим | Технический эксперт в области морских перевозок |
| ПС МПК ТРАСЕСА | Белый Ярослав | Технический эксперт в области автодорог |
| Проект ТРАСЕСА | Робертс Девид | Менеджер проекта |
| Проект ТРАСЕСА | Стеббингс Елена | Координатор проекта |
| Проект ТРАСЕСА | Расбаш Дуглас | Эксперт в области железный дорог |
| Проект ТРАСЕСА | Ленг Тед | Эксперт в области судоходства |
| Проект ТРАСЕСА | Шуф Артур | Эксперт в области судоходства |

ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СХЕМА МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ОСНОВНОГО СОГЛАШЕНИЯ



ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ (UPTFT)

Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ) по железным дорогам, портам и судоходным компаниям Первая встреча

Дата - 19 – 20 июня 2002

Месторасположение – МПК TRASECA, Баку, Азербайджан

Модули – Железные Дороги, Порты и Судоходные Компании

Языки – Русский и английский

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

Руководитель Семинара – Дуглас Разбаш (Железная дорога) & Тед Ланг (Порты и Судоходные Компании)

Задачи:

1. Согласовать повестку дня РГТРТ.
2. Согласовать программу для встреч и семинаров.
3. Проконтролировать изменения коэффициентов транзитных тарифов и их влияние на грузопоток в странах TRASECA (включая веб-страницу TRASECA)
4. Рассмотреть методы упрощения и гармонизации тарифов.
5. В частности, принять временные единые тарифы для движения международных контейнеров по железной дороге и перейти на, основанные на затратах тарифы в портах и судоходных компаниях для стимулирования всех видов транзитных грузов – контейнерных и не контейнерных..
6. Обсудить изменения уровня, структуры и политики тарифов организаций - участниц - в особенности рассмотреть три альтернативные железнодорожные структуры тарифов предлагаемые консультантами для замены МТТ, чтобы предложить одну альтернативу для дальнейшей разработки консультантов.
7. Согласовать вопросник, который будет использоваться для сбора информации для доступа грузоотправителя.
8. Обеспечить информацией в той степени, в которой это необходимо для успеха РГТРТ-особенно для поддержки доступа грузоотправителя и для создания руководства для пользователя TRASECA.
9. Предложить обсудить что-либо еще, что может представлять интерес для проекта.

Ожидаемые результаты: подписание протокола, охватывающего вышеупомянутые соглашения, проект должен быть роздан к 6 июня 2002.

Участники

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

Структура программы:

На пленарном заседании – должны присутствовать все участники встречи (в течении 2 часов в 1 день и весь второй день)

На семинаре – делегаты делятся на (а) представителей железных дорог и (b) представителей портов и судоходных компаний. Семинары будут проходить параллельно в течении первого дня.

День прибытия, Вторник 18 июня 2002

Переезд из Аэропорта в гостиницу

Регистрация в офисе постоянного секретариата МПК ТРАСЕКА

3.00 - Знакомство. Посещение встречи на усмотрение участников.

День 1, Среда, 19 июня 2002

Задачи пленарного заседания:

Представить членов РГТРТ, руководителей групп и экспертов проекта;

Обсудить задачи РГТРТ, модели и образ действия, повестку дня и задачи первой встречи.

Ожидаемые, от пленарного заседания, результаты: соглашение по программе первой встречи

| ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ | | | Ведущие |
|----------------------------|---|---|-------------------------------|
| 09:30 | | Регистрация окончательной программы, раздача материалов и т.д. | Все делегаты |
| 10:00 | 1 | Открытие встречи Представление участников и ее содержания | Председатель |
| 10:15 | 2 | Перспективы ЕС; Техническое задание | М. Грай |
| 10:30 | 3 | Успехи по реформам – скидки и коэффициенты | В Турдзеладзе / Н. Эркинов |
| 10:45 | 4 | Начальный отчет и отчет о ходе проекта – Менеджер проекта | Д. Робертс |
| 11:00 | 5 | Представление, задачи и программа – железная дорога | Д.Разбаш |
| 11:15 | 6 | Представление, задачи и программа – порты и судоходные компании | Т. Ланг |
| 11:30 | 7 | Обсуждение и соглашение по всей программе рабочей группы и по программе первой встречи. | Все делегаты |
| 11:45 | | Перерыв | |

Задачи семинара касательно железных дорог:

Ожидаемые Результаты:

| Семинар по железной дороге | | | Ведущие |
|-----------------------------------|---|---|-----------------------|
| 12:00 | 1 | Основы затрат по тарифам - Обсуждение понятия основы транспортных затрат | Общее обсуждение |
| 12:30 | 2 | Обсуждение документов: МТТ/ Тарифная Политика стран СНГ – Представление, розданных на рассмотрение делегатам, документов. | Д. Разбаш Д.Разбаш |
| 13:00 | 3 | Тенденции грузопотоков по железным дорогам коридора. | Н.Эркинов |

| | | | |
|-------|---|---|--------------|
| 13:15 | 4 | Необходимость введения новшеств –обсуждение | Все делегаты |
| 13:30 | 5 | Представление предлагаемой альтернативной тарифной политики (документы розданы) | Д. Разбаш |
| 14:00 | | Обед | |

Задачи семинара по портам и судоходным компаниям:

Ожидаемые результаты:

| Семинар по портам и судоходствам | | | |
|---|---|--|-----------|
| 12:00 | 1 | Грузопоток по судоходным путям TRACECA: какова ситуация сегодня | Т Ланг |
| 12.30 | 2 | Потенциальное развитие грузопотока коридора TRACECA | Т Ланг |
| 13.00 | 3 | Существующая тарифная политика и сравнение тарифов коридора TRACECA с существующими международными тарифами. | Т Ланг |
| 13.30 | 4 | Краткий анализ по морскому транспорту стран TRACECA | Н.Мамедов |
| 13.40 | 5 | Черноморские порты и судоходные компании | А. Шуф |
| 14:00 | | Обед | |

| Семинар по железной дороге | | | |
|-----------------------------------|---|--|--------------|
| 15:30 | 6 | Обсуждение альтернативной тарифной структуры, и выбора наилучшего варианта дальнейшего развития. | Все делегаты |
| 16:00 | 7 | Экспериментальные/ пилотажные единые тарифные ставки для контейнеров (предложение, предлагаемое на обсуждение) | Д.Разбаш |
| 16:30 | | Перерыв | |
| 17:00 | 8 | Согласие на эксперимент по единым тарифным ставкам на контейнеры | Все делегаты |
| 17:30 | 9 | Вопросник для грузоотправителя, необходимая информация и мониторинг, руководство для пользователя. | Д. Разбаш |
| 18:30 | | Ужин | |

| Семинар по портам и судоходствам | | | |
|---|---|---|---------|
| 15.30 | 1 | Возможности использования резервной вместимости | Т Ланг |
| 16.00 | 2 | Подход к проблеме тарифов в портах и судоходных компаниях других странах мира | Т. Ланг |
| 16.30 | | Перерыв | |
| 17.00 | 3 | Тарифы, основанные на затратах и коммерческой калькуляции цен. | |
| 18.30 | | Ужин | |

День 2-ой
Четверг, 20 июня 2002 -

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Задачи:

Ожидаемые результаты:

Согласование протокола; согласование следующей встречи

| | | | Ведущие |
|-------|----|--|--------------------------|
| 10:00 | 1 | Представление от TRACECA | Председатель |
| 10:10 | 2 | Наблюдения менеджера проекта | Д.Робертс |
| 10:20 | 3 | Отчет о проделанной работе семинара по железным дорогам | Д.Разбаш |
| 10:30 | 4 | Отчет о проделанной работе семинара по портам и судоходствам | Т. Ланг |
| 10:40 | 5 | Представление протокола | Председатель |
| 11:00 | | Перерыв | |
| 11:30 | 6 | Обсуждение протокола | Председатель Делегаты |
| 12:30 | | Обед | |
| 14:00 | 7 | Обсуждение протокола | Председатель Делегаты |
| 15:30 | | Перерыв | |
| 15:45 | 8 | Дальнейшая программа – железные дороги | Д. Разбаш |
| 16:00 | 9 | Дальнейшая программа – порты и судоходные компании | Т. Ланг |
| 16:15 | 10 | Следующая встреча – Дата, местонахождение, задачи, ожидаемые результаты. | Председатель |
| 17:15 | | Подписание протокола | Все делегаты |
| | | Прощальный ужин | |

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

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

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

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

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

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

ПРОТОКОЛ

ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ПОЛНОМОЧНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ (ЭКСПЕРТОВ) ПО ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ АДМИНИСТРАЦИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ (TRASECA).

Баку, 20 июня, 2002

Полномочные представители администраций железных дорог, морских портов и судоходных компаний, предоставляющие услуги по международному транспортному коридору TRASECA совместно с представителями ПК МПК TRASECA (список подписей прилагается) 19-20 июня 2002 года в Баку обсудили вопросы тарифной политики международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия. Семинар проходил под председательством Генерального секретаря Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRASECA. Семинар был организован согласно статье 2 Протокола, подписанного в Баку 15 февраля 2002 года, статье 3.2 о создании специальной Рабочей Группы по выработке координированной тарифной политики железных дорог, морских портов и судоходных компаний в транспортном коридоре Европа – Кавказ – Азия TRASECA и статье 5 о развитии морского транспорта Заключительной Резолюции, подписанного в Ташкенте 25 апреля, 2002 года.

1. Участники пришли к выводу, что:

- a. Встреча прошла в духе сотрудничества и взаимопонимания в контексте координации тарифной политики Основного Многостороннего Соглашения (статья 3 пункт в, г; статьи 5, 6, 8, 9 пункт 4) стран – членов TRASECA;
- b. Семинар посвящался тому, чтобы дать направление экспертам, занимающимся разработкой транзитных тарифов и другим, заслуживающим внимания, вопросам (программа прилагается);
- c. Генеральный секретарь ПК МПК TRASECA г. Тагиров назначен председателем семинаров рабочих групп.
- d. Программа следующих семинаров должна соответствовать прилагаемым документам;
- e. Продолжат участие в семинарах в условленное время, приблизительно с четырехмесячным интервалом.

2. В результате проведенных обсуждений по совершенствованию структуры тарифов на железных дорогах, в портах и судоходных компаниях по транзиту, импорту и экспорту грузоперевозок по коридору TRASECA, было принято следующее решение:

- f. На встрече был сделан анализ возможных альтернативных железнодорожных тарифных структур. Консультантам было предложено разработать один вариант для дальнейшего рассмотрения во время следующей встречи.
- g. Формат тарифной структуры должна быть ясно изложена, включая предложения с точки зрения связей, существующих в транспортной сети, пограничных станциях и портах.
- h. Существующие железнодорожные тарифные соглашения должны быть приняты во внимание и применены где возможно, чтобы свести к минимуму изменения с которыми сталкиваются транспортные операторы и клиенты.
- i. Должны быть разработаны предложения подхода к портовым судоходным тарифам, которые бы отражали затраты на переработку грузов, данную резервную вместимость допустимую в некоторых отраслях промышленности и высокую пропорцию зафиксированных к изменяемым затратам в настоящее время.
- j. Ряд возможных как долгосрочных так и краткосрочных тарифных структур по портам и судоходным компаниям должен быть представлен в октябре 2002 года.

- k. Принимая во внимание многомодульный характер транспортного движения по коридору TRACECA должно рассматриваться слияние тарифов железных дорог, портов и судоходных компаний в единый документ. Это создаст многомодульное соглашение в рамках Основного Многостороннего Соглашения.
- l. Новая железнодорожная тарифная структура должна быть основана на изучении аналогичных действующих тарифов в альтернативных коридорах по виду транспорта, типу перевозки и ее объему больше чем на роде товара, хотя в то же время она должна быть чувствительна к товару, расстоянию, времени и уровню сервиса.
- m. Новая тарифная структура для железнодорожных транзитных грузов должна (а) быть основана на восстановлении тех затрат, которые непосредственно связаны с такими грузами, включая амортизацию активов используемые для обеспечения услуг по приемлемым стандартам и (б) обеспечивать допустимый минимум восстановления затрат, которые не меняются непосредственно для грузов.
- n. Существуют различные финансовые структуры национальных железных дорог, портов и судоходных компаний по коридору TRACECA. С этой целью консультантов попросили разработать новую тарифную структуру через применение единых, нормативных технических и финансовых основ относящихся к прямым затратам связанных с обеспечением транзитных, импортных и экспортных услуг.
- o. Вариант альтернативной структуры, который должен быть разработан консультантами должен позволить идентификацию затрат относящихся как к терминальному обслуживанию, так и другим видам деятельности, обеспечиваемым в эффективной манере железными дорогами, портами и судоходными компаниями.
- p. Должен быть рассмотрен вопрос замены валюты соглашений МТТ и тарифной структуры СНГ со швейцарского франка на евро.

3.В интересах привлечения грузопотока на коридор TRACECA и для того, чтобы проверить реакцию клиентов на сниженные цены, специальные тарифы должны быть применены следующим образом:

- q. Единая ставка US10 центов за контейнер /км по железно-дорожному движению грузенных международных крупнотонажных контейнеров в 20 футовом эквиваленте
- r. Единая суммарная ставка, независимо от количества грузовых операций, за погрузку и разгрузку выше упомянутых 20 футовых контейнеров на фитинговых платформах должна составить не более US \$ 30 на терминалах порта, железнодорожных станциях и т.д.
- s. Единая ставка US 3-5 центов за контейнер /км в 20 футовом эквиваленте за движение крупнотонажных порожних международных контейнеров.
- t. Специальные тарифы рекомендуется применить на период 12 месяцев, начиная с 1 октября 2002.
- u. Влияние специальных тарифных ставок на объемы грузов международных контейнеров должно быть под мониторингом консультантов и ПС МПК TRACECA, а результаты должны быть представлены на очередном семинаре.

4. Семинар осознает важность сбора необходимой информации для хорошей коммерческой практики для оценки ключевых административных решений, и для достижения этого будет полностью поддерживать следующее:

- v. обеспечение информацией на следующих семинарах как обусловлено Постоянным Секретариатом МПК TRACECA для прослеживания результатов пониженных тарифов как на коммерческие грузы так и на грузы гуманитарной помощи.
- w. обеспечение данными для помощи в создании руководства для пользователя железными дорогами, портами, судоходными компаниями и автомобильными дорогами как обговорено консультантами для публикации на Веб странице TRACECA.
- x. Обеспечение данными для определения реакции экспедиторов и грузоотправителей к предоставляемым услугам, используя вопросник представленный участникам семинара.
- y. Содействие всем видам деятельности проекта, выполняемым консультантами как описано в первоначальном отчете подготовленном к апрелю 2002 года, включая обеспечение информацией, согласованной рабочей группой семинара.(Список необходимой информации должен был обсуждаться на семинаре)

z. Семинар признает, что следующие отчеты и другие документы были получены ими:

- Пакет информации, содержащий программу семинара, список делегатов, включающий контактные данные, контактные данные консультантов.
- Первоначальный отчет
- Документы по обзору МТТ и Тарифной структуры стран СНГ
- Документ, излагающий возможные альтернативные железнодорожные тарифные структуры.
- Проект руководства для пользователя
- Проект вопросника для грузоотправителя

5 Следующая Встреча РГТРТ будет проведена 23 октября 2002

ТРАСЕКА

Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

Рабочий Документ для встречи РГТРТ, намеченной на 19-20 июня, 2002 г.

Политика Трасека по Железнодорожным Транзитным Тарифам - Методы

1. ВВЕДЕНИЕ

1. Техническое задание проекта Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТРТ) указывает, что ожидаемым результатом такой политики является новая тарифная структура по железнодорожным, портовым, судоходным и автодорожным транзитным тарифам ТРАСЕКА, в то время как общей целью является привлечение дополнительных грузов на коридор TRASECA.
2. Начальный отчет, опубликованный в апреле и одобренный TRASECA, определяет методы для достижения вышеуказанных результатов. Главным орудием, которого является форум, к которому обращается этот документ, т.е. Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ). Программа рабочей группы определяет какие решения ожидаются во время каждой из пяти встреч, намеченных за 2-х годичный период проекта.
3. Решения, необходимые быть приняты во время первой встречи, следующие а) поддержать цели по изменению тарифной структуры б) обеспечить четкие направления для осуществления этих изменений в) содействовать информационной поддержке, необходимой для проекта, включая публикацию Руководства Пользователя TRASECA.
4. Протокол, распространяемый среди всех делегатов до встречи, определяет, решения, ожидаемые от делегатов.
5. Этот документ представляет основание для решений, которые предполагается обсудить во время сессий семинара. Документ оговаривает следующее а) рекомендации по МТТ и ИТТ б) варианты новой тарифной структуры в) Нормативная Ценовая База г) Сравнения с расценками ИТТ д) предложения по экспериментальным единым ставкам и е) информация предоставляемая делегатами.

2. ЕТТ и МТТ

1. Соглашение по Единым Транзитным Тарифам, было принято в 1951 году и применялось в Азиатских странах и в СССР (все области и административные единицы). После распада СССР, в 1991 году, были подписаны новые соглашения со странами СНГ как с суверенными странами. Основы затрат, тарифная структура и правила применения ЕТТ в основном остались без изменения. МТТ было принято в 1977 году под руководством польских железных дорог для создания более Европейской Структуры. ОЕЖД начала контроль за ходом работы МТТ в 2000 г.

2. Основное различие между МТТ и ЕТТ это то что расценки МТТ выше; на 1000 км ставка МТТ равна 350 SF в то время как ставка ЕТТ -200 SF. Тарифы соответствуют 10 км ЕТТ и 5 км МТТ.
3. Очень важно отметить тот факт что МТТ и ЕТТ считаются тарифными структурами, основанными на затратах. Таким образом, оказалось трудно определить основу этих затрат. Следует отметить что в 1951 и в 1977 годах, когда были приняты МТТ и ЕТТ, методы финансирования и управления значительно отличались.
4. Железнодорожные затраты рассматривались в трех плоскостях - прямые, условно зафиксированные и прибыльные. Прямые расценки включали цены, изменяющиеся в зависимости от расстояния, например - персонал поездов, эксплуатация транспорта и подвижного состава, а также горючее. Условно, зафиксированные затраты менялись частично со временем, включая эксплуатацию инфраструктуры, зданий и рабочей силы, и были установлены как 60% прямых затрат. Прибыль составляла 15% от общих затрат и была предназначена для оплаты услуг управленческого состава.
5. В прошлом, железные дороги, порты и судоходства находились в управлении соответствующих министерств дабы контролировать финансирование и развитие в соответствии с государственным критерием планирования. Но то, что не включалось в общие затраты это были затраты на сами министерства, а также кредитные и процентные выплаты по инвестициям, предоставляемым государством. Также считается, хотя это не точно, что затраты на соответствующие социальные услуги, школы, здравоохранение и т.д. подсчитывались отдельно и не являлись частью операционных железнодорожных затрат, возмещаемых в тарифах. Затраты на модернизацию и усовершенствование теперь включаются в МТТ (согласно ОЕЖД), хотя не объясняется какие именно и как эти затраты включаются в МТТ.
6. ОЕЖД подтвердила, что время не считалось основой для затрат.
7. Тарифная структура МТТ и ЕТТ основана на числе вагонов и расстоянии, то есть x на каждый вагон на каждый км, который конвертируется в тонны в соответствие с грузоподъемностью вагона. Это также применяется для процента пустого состава, в соответствие с типом вагона и товара. К примеру, процент пустого состава цистерн перевозящих нефть установлен как 50% так как невозможно получить обратно загруженные цистерны. Процент пустого состава очень важен для определения цен, хотя он бесспорно сокращается для цистерн с нефтью для общей цели и платформ так как меняется рынок и направление маршрута.
8. Издержки по терминалу включаются в тарифную структуру, включая в конце каждого транзита, при приграничных операциях между суверенными странами, а также на промежуточных станциях. Так как эти затраты объединяются, не совсем ясно какие тарифы и как они будут применяться отдельно по терминалу и передвижению.
9. Результат объединения издержек по терминалу и передвижению это пониженная тарифная структура: форма такова - $P = md + ntk/d^{**2}$ (*Цена= ставка передвижения x расстояние + (число терминалов x ставка терминала/*

рассчитанное расстояние). «к» является коэффициентом влияющим на расстояние на которое кривая выравняется. Для ЕТТ градиент (уклон) спада выравняется на отметке 2.500 км, показывая что издержки по терминалу полностью покрыты на этой дистанции. В ЕС, спад выравняется на отметке 1.000 км так как дистанции значительно короче чем в СНГ.

10. Ясно что кроме расстояния и загрузки на ценовую базу тарифов будут влиять и другие факторы. Топографические отличия между географическими зонами определяются с помощью информации о максимальной длине поезда и загрузке каждой железнодорожной зоны. Считается что операции в Грузии в 6 раз дороже чем операции в Казахстане из-за гористой территории. Таким образом наступило время рассмотреть эти предположения.
11. Кроме того, МТТ и ЕТТ определяют размещение транзитных доходов полученных одной страной, в других странах на территории которых предоставляются транзитные территории. Это также является причиной того что тарифы ЕТТ котируются с Швейцарских франках - независимо от проблем с обменным курсом.
12. В начале этого года были установлены льготные тарифы TRACECA с использованием специального коэффициента равного 50% обнародованных ставок ЕТТ. Существуют также специальные скидки для портов и транспортировки, а также для гуманитарных товаров направляющихся в Афганистан. Преобладание коэффициентов показывает трудности соответствовать ЕТТ и в то же время оставаться конкурентно-способными.
13. Проблемы с МТТ и ЕТТ:
 - а) частично из-за объединения издержек по терминалу и передвижению, не существует специального учета индивидуальных характеристик каждой услуги;
 - б) не существует зависимость от времени, то есть цена изменяется только в зависимости от расстояния а не времени. Это совсем не так;
 - в) инвестиционные издержки не включаются- что является сегодня проблемой для железной дороги в странах без центрального планирования экономики;
 - г) фиксированные цены и накладные затраты определяются как часть прямых (изменяющихся) издержек, что де факто делает фиксированные цены непостоянными;
 - д) не возможно менять тарифы на основе улучшения эффективности или услуги, так как соответствующие издержки не могут быть отражены - для стран улучшающих маршруты, отсутствие возможности увеличить тарифы на основе улучшения производительности ограничивается;
 - е) основной проблемой является применение спада. Было установлено что спад выравняется на отметке 2500 км в СССР, то такие дистанции не достигаются больше в одной стране кроме России и Казахстана.
 - ж) услуги между двумя городами в СССР, которые считались внутренними, сегодня рассматриваются как транзитный, импортный или экспортный

трафик (транспорт). Таким образом, спад применяется от границе к границе нежели между местом происхождения и местом назначения;

- з) в результате повысились расценки. Железные дороги начали полагаться на доходы от транзитного трафика для субсидирования убыточных внутренних и пассажирских железнодорожных услуг. На самом деле, из-за того что не должно быть издержек по терминалу, затраты на транзитный трафик а также тарифные услуги должны быть меньше. На практике, издержки на транзитный трафик самые высокие.
- и) высокие цены за транзит влияют на коммерческие затраты и соответственно экономическое развитие.
- к) другой проблемой тарифной структуры является то что будучи в зависимости от расстояния, нет дополнительного дохода за ускоренный транзит. Это может быть приемлемо для недорогих первичных продуктов таких как уголь и нефть, в то время как это является проблемой для дорогих товаров. Изучения показывают что клиенты готовы платить больше за ускоренный перевоз.
- л) это обеспечивает надежность, что является важным в век различных видов транспорта и своевременного материально-технического снабжения. Корабли не будут ждать дополнительный день так как поезд опаздывает.
- м) не ясна база для скидок, к примеру для пустых перевозок, уведомления, использование мощности не в пик сезон.
- н) условия перевозки могут отличаться между СНГ и TRACECA и поэтому к примеру компенсация за более низкую производительность требует усиления в любой новой исправленной тарифной структуре.
- о) для перевозчика, которому возможно необходимо оговаривать тариф с пятью или более железнодорожными администрациями, это создает неудобства. Трудно понять и принять объяснение после различных перемен.

ПРЕДПОЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА

Выбор Новой Тарифной Структуры: Существует несколько вариантов для разработки новой тарифной структуры. Тарифная структура может быть единым тарифом для передвижения, основанного на типе вагона, плюс зафиксированные издержки для операций на терминале, перевозимые товары и т.д., и плюс другие предоставленные услуги. Факторы которые будут рассмотрены при выборе тарифной структуры включены в нижеуказанную таблицу.

Предполагаемая Транзитная Тарифная Структура

Рассматриваемые Факторы

1.Ценовая База

- тариф основанный на затратах– использование реальных затрат
- тариф основанный на затратах – **использование нормативных затрат**

2. Факторы Издержек

- средняя система изменяющихся издержек , плюс затраты установленные как часть изменяющихся издержек, плюс дополнительные расходы как процент общей суммы.
- **Услуга основанная на изменяющихся затратах, расходы пользователя путей, плюс установленная сумма на каждую железнодорожную услугу.**

3. Объяснительные переменные

- **Расстояние**
- **Нагрузка**
- **Время**
- **Уровень обслуживания**

4. Структура

- **Тарифная структура основанная на вагонах**
- Тарифная структура основанная на товаре

5. Спад

- с включением издержек на «конечные» услуги
- **с отделением издержек за передвижение и конечных услуг**

6. Ставка

- Единая ставка для всех стран
- **Единая ставка для всех стран индексируемых коэффициентами, связанными с сетевым принудительным движением.**
- Независимые ставки для каждой страны

7. Взаимоотношения

- **Тарифная структура по экспорту и импорту**
- внутренняя тарифная структура

8. Вклад в чистый доход

- Нормальный
- Субсидии для внутренних и пассажирских услуг
- **Низкие цены для привлечения трафика**

9. Правила применения

- МТТ и СНГ
- **Модифицированный МТТ и СНГ**
- Абсолютно новый вариант

10. Сфера применения

- **Страны Трасеса**
- Более обширная география

Предпочтительные факторы для предполагаемой тарифной структуры указаны жирным шрифтом.

2. **Нормативная База для Железнодорожных Расценок.** Если международная тарифная структура должна быть основана на затратах, то база для этих затрат требует определения. Для достижения этой цели, не имеет смысла рассматривать финансовый статус каждой участвующей железнодорожной администрации. Не взирая на коммерческую конфиденциальность, железнодорожные администрации находятся на различных стадиях развития, производительности и относятся к различным местным финансовым курсам. Наиболее практичным методом является рассмотрение ценовой базы как нормативной, то есть финансовых и технических норм, которые необходимы для достижения непрерывного уровня обслуживания. Для развития процесса, некоторые нормы представлены в нижеуказанной таблице.

Таблица 1. Пример норм для установления цен на услуги.

Услуга по контейнерным поездам

| Модель железнодорожных расценок | | | |
|---|----------------------------|--------------------------|--|
| Основные предположения | | | |
| Локомотив | текущая производительность | шт. | Заметки |
| 2250 лс электрический | 1 | №. | Стандартный Локомотив Основной Линии |
| Текущие Затраты на Замену | 3,500000 | ? | Международные Цены |
| Экономический Срок Службы | 30 | Лет | |
| Пригодность | 85 | % | |
| Ежегодная Производительность | 120,000 | км | Локомотивный поезд км на каждый год – исключая использование электричества |
| Вагоны | | | |
| Платформа | 2 | 20-ти футовый эквивалент | |
| Мощность | 60 | Тон | |
| Текущие Затраты на Замену | 40000 | Евро | |
| Экономический Срок Службы | 30 | Лет | |
| Пригодность | 90 | % | |
| Использование | 100,000 | Км | |
| Путь | | | |
| Железобетонные шпалы | | | |
| Рельс | 60 | Кг | выверка, период, условие |
| Деревянные шпалы | | | |
| Рельс | 45 | Кг | |
| Горючее /Энергия | | | |
| Расход Локомотива Основной Линии | 15 | KW/1000 валовый тонн/км | |
| Цена | 0.05 | КВ/час | |
| Поезд | | | |
| Сила Локомотива | 1 | на каждый поезд | в зависимости от градиента и т.д. |
| Вагоны на каждый поезд | 40 | №. | В зависимости от максимальной длины поезда |
| Бригада | 3 | человек | водитель, помощник, охрана |
| ежемесячные расходы на рабочую силу | 500 | ?/месяц | пособия и социальные расходы |
| Стандарты Обслуживания | | | |
| Скорость железнодорожного участка | 40 | к/ч | время включая парки |
| время ожидания на терминалах, станциях и границах | 1 | Час | на каждую коммерческую остановку |
| Надежность | 5 | % | Отклонение от графика |
| финансирование | | | |
| Затраты | 10 | % р а | |
| Окупаемость | 30 | Лет | |

3. Как указано выше, ни ЕТТ ни МТТ ведут учет амортизации активов и таким образом развертывание активов со временем не имеет влияния. Безусловно, новая структура должна включать обеспечение инвестиций и улучшение производительности и зависит как от времени так и расстояния.
4. Затраты передвижения меняющиеся от загрузки, расстояния и времени включают:
 - Технический уход и обеспечение локомотивов и вагонов
 - Обслуживание путей
 - Горючее и Энергия
 - Перевод на Запасной Путь на Границах и Переходных Парках
 - Затраты на Команду Поезда
 - Издержки по Безопасности и Несчастным Случаям
5. Основной важной чертой новой тарифной структуры это четкое отделение затрат на передвижение и операций на терминале. Ниже указаны причины:
 - известно что терминалы в основном не принадлежат железнодорожным администрациям
 - Операции по железнодорожным терминалам ограничены сбором и доставкой оборудования поездов.
 - Грузы которые требуют специальных мер по передаче могут быть оценены отдельно.
 - Транзитные операции редко требуют операции по терминалу.
 - Экспортный и импортный трафик обычно требуют одну терминальную операцию в импортирующей или экспортирующей стране.
6. Затраты на терминальные операции. Которые включены в МТТ и ЕТТ, не ясны. Для 60-ти тонный вагон, цена для операций по терминалу \$2.5 на тонну или около \$150 на каждый вагон. Это цена может быть запрошена на погрузку и разгрузку вагонов, а также перевод на запасной путь и формирование поезда. Если требуется оценить терминальные услуги в отдельности, необходимо достичь соглашения относительно того к чему относится легальная операция по терминалу. Этот документ оговаривает что только услуги запрошенные и полученные клиентом могут быть оценены в отдельности. Это означает что временный перевод на запасной путь, операции на границе являются внутренними железнодорожными операциями и не могут быть рассмотрены как терминальные услуги.

7. Таблица 2 предоставляет информацию по затратам с использованием информации из Таблицы . Затраты показывают эффект включения (долгосрочно изменяющиеся затраты) и исключения амортизации (краткосрочно изменяющиеся затраты). Результаты также демонстрируют эффекты ускорения затрат трафика, аспект который сегодня не включен в ЕТТ и МТТ. Цена передвижения учитывает временные операции по переводу на запасной путь, а также операции по парку и на границе, включая 1-час времени ожидания – цифра, согласованная многими странами как часть Соглашения по Контейнерным Перевозкам. В этом примере, операции по терминалу основаны на погрузке и разгрузке контейнеров в малогабаритных терминалах.
8. Таблица отделяет затраты по передвижению и терминалу для тонн и вагонов, а затем объединяет их для предоставления нормативной цены по обслуживанию состава состоящего из 40-вагонного контейнерного блока.

Таблица 2. Нормативные Затраты на Блок Контейнерного Состава

| | Краткосрочная предельная цена | | Долгосрочная предельная цена | |
|-------------------------|-------------------------------|---------------------|------------------------------|--------------------|
| | цент/ тон/км нетто | цент/ тон/км. нетто | цент/ тон/км нетто | цент/ вагон км. |
| Передвижение | | | | |
| 40 к/ч | 0.7 | 18.5 | 1.00 | 28.00 |
| 20 к/ч | 0.6 | 17.5 | 1.28 | 36.00 |
| Терминал | \$0.40 за тонну | \$13.6 за вагон | \$3.25 за тонну | \$91 за вагон |
| Обслуживание (1) | \$ За Тонну | \$За Вагон | \$ За Тонну | \$ За Вагон |
| 500 км | 4.30 | 119.70 | 11.50 | 322.00 |
| 1000 км | 7.80 | 215.20 | 16.50 | 462.00 |
| 2000 км | 14.80 | 397.20 | 26.50 | 742.00 |
| 3000 км | 21.80 | 582.20 | 36.50 | 1022.00 |

Справка 1. На основание 40 к/ч, 40 тонн на вагон и 30%

9. Для сравнения, ставка ЕТТ для 60-тонного вагона на 500 км равна 2.7 цента на тонн/км; на 1000 км - 1.7 цента, 2500 км - 1.2 цента. При погрузке 40 тонн, эти ставки переводятся в \$540 на 500 км; \$680 на 1000 км и \$1200 - на 2500 км. Можно заметить что указанные ставки близки к долгосрочной предельной цене в Таблице 2.
10. Указанные тарифные структуры должны базироваться на долгосрочной меняющихся затратах (предельных) - что должно обеспечить и поддержать обслуживание на долгий срок. Краткосрочные затраты (Таблица 2) используются что бы обеспечить базу для скидок. Не рекомендуется запрашивать цену которая падает ниже краткосрочных затрат - естественное это приведет с убыткам.

11. Ниже указаны рекомендации для новой тарифной структуры:

- Новая тарифная структура должна быть основана на издержках, отражая технические и финансовые нормы которые достигают постоянный и желаемый уровень обслуживания
- Структура должна базироваться на долгосрочно изменяющихся затратах по передвижению и терминальным операциям, доступа к путям и фиксированной платы за косвенные издержки.
- Необходимо установить базу для отклонений от этих норм в следующей форме:

Градиенты управления

Максимальная длина состава

стандарты обслуживания если установлено улучшения по сравнению с нормой

- Новая структура должна отделять тарифы по передвижению и обслуживанию на терминале.
- Поэтому тарифная структура должна быть единой (не падающей)
- Основные объясняющие переменные это расстояние, время и уровень обслуживания
- Модифицированная тарифная политика СНГ должна использовать специальные условия насколько это возможно.
- Структура не должна быть искусственно завышена для субсидирования других железнодорожных операций.
- Новая тарифная структура должна быть применена к транзитному (а также экспортному и импортному) трафику.
- Общие тарифы должны включать затраты по портам и услугам транспортировки в Черном Море и Каспийском Море.
- Тарифная структура должна быть применена к странам участвующим в TRACECA - точные расстояния для подсчета тарифов должны быть согласованны.
- Тарифная структура не должна заменять ЕТТ и МТТ для транзита на других маршрутах, не относящихся к TRACECA.

4. ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ЕДИНЫЕ ТАРИФЫ ДЛЯ КОНТЕЙНЕРОВ В КОРИДОРЕ TRACECA

1. При разработке новой тарифной структуры, будет уместно использовать эксперимент с общей единой ставкой для всех стран что результат мог бы быть проверен и оценен. Выбраны контейнеры для

эксперимента так как доля Железнодорожного рынка очень мала и ЕС а также его партнеры поддерживают мульти-модальное (разностороннее) развитие в TRACECA в течение нескольких лет.

2. Предполагаемая ставка должна превышать краткосрочную предельную цену так как прямые операционные издержки должны быть полностью покрыты в полной амортизации оплатам по кредитам и процентам.
3. Очень важно что бы ставка была конкурентной. Самые конкурентные тарифы по TRACECA применяются для гуманитарных товаров в Афганистан: -\$1473 на 2390 км Батуми-Серхатабат или \$0.62 за контейнер/км в в 20-ти футовом эквиваленте (включая издержки на перевозку и по терминалу). Через Россию из Калининград, ставка равна \$0.45 на TEU км. Если 50% коэффициент скидки ЕТТ применяется для достижения специальной ставки TRACECA, Российские Железные Дороги предоставляют 65% скидку. Самая конкурентная региональная ставка применяется к Транссибирской железнодорожной магистрали - \$1280 за контейнер/км в 20 футовом эквиваленте (около \$0.13. контейнер/км в 20-ти футовом эквиваленте, для 9.500 контейнер/км в 20-футовом эквиваленте, Северная Корея - Берлин). При средней загрузке 15 тонн в 20-ти футовом эквиваленте, наименьшая ставка составляет около 0.9 цента на тонну.

5. ИНФОРМАЦИЯ, РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ И КОММЕРЧЕСКИЙ ДОСТУП

1. Ниже следует информация необходимая для поддержки новой тарифной структуры:

- согласованное расстояние между границами и расстояние между границей и основным городом для подсчета тарифа
- список используемых вагонов, вес нетто и брутто
- максимальная длина и вес состава на железных дорогах TRACECA для каждой страны

Если время позволяет, эта информация должна быть представлена на встрече РГТРТ.

2. Руководство Пользователя: Принимается во внимание что только более низкие тарифы не могут увеличить трафик. Руководство Пользователя (см. описание Первичного Доклада) предполагает предоставление большей информации пользователям по всем аспектам транспортных услуг, связанных с коридором TRACECA, в частности информация по предписаниям и тарифам.
3. Коммерческий Доступ: Что бы лучше понять отношения между клиентами и Железно-Дорожными Администрациями, будет проведено изучение дабы пролить свет на методы согласования цен. Это поможет консультантам дать советы по установлению цен и использованию предполагаемой тарифной структуры. Рабочий вопросник прилагается.

ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА УСТАНОВЛЕНИЯ
ТРАНЗИТНЫХ ПОШЛИН И ТАРИФОВ
СЕМИНАР 19-20 ИЮНЯ 2002 ГОДА

Примечание: подготовка данного материала предшествовала визитам Экспертов Проекта по Морским вопросам в порты Туркменбаши и Актау в начале июня.

I. ВВЕДЕНИЕ И ЦЕЛИ: ПОРТЫ И ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Цели

Главная задача части Технического Задания, посвященного портам и грузоперевозкам, заключается в «предложении изменений по тарифам, которые, в конечном счёте, будут *реальными, отражающими фактические расходы*» (Техническое Задание, стр. 12).

Основными результатами будут:

- предложения по реалистичным изменениям тарифов; а также
- рекомендации по вопросу уменьшения расходов/снижения тарифов, считающихся высокими по сравнению с другими странами посредством уменьшения себестоимости, повышения эффективности работы или других подходов.

Наш подход будет включать следующие этапы:

- описание действующих, в настоящее время, в странах Трасека систем тарифов и принципов, лежащих в их основе.
- Образование тарифов, отражающих в себе расходы с акцентом на маргинальные затраты обеспечения портовых услуг для грузов Трасека
- Коммерческая сторона ценообразования
- Рекомендации по коммерчески рациональным тарифам
- Сопоставление существующих и предлагаемых тарифов со всемирно принятыми уровнями тарифов.
- Предложения о снижении себестоимости/тарифов в случае их превышения международных норм.

Недавние Достижения, повышающие целесообразность данного Проекта

С тех пор как мы приступили к выполнению проекта, в начале 2002 года, некоторые нижеизложенные факторы свидетельствовали о его растущей необходимости:

- резкий рост экспорта нефти, очевидно, предшествующий более сильному всплеску в ближайшем будущем, в особенности, в Казахстане и Азербайджане, что, в свою очередь, вызовет увеличение спроса в странах Трасека на импорт капитала, а также потребительских товаров;

- продолжающаяся зависимость региона от транспортных коридоров, проходящих через Россию, в осуществлении своих международных торгово-транспортных операций. Одно из преимуществ транспортных коридоров Трасека состоит в том, что они обеспечивают альтернативу коридорам, проходящим через Россию, где, иногда, органы, отвечающие за транспорт, пользуются преимуществом своей монопольной власти, и могут существенно повлиять на объёмы торговых операций; а также
- большой объём гуманитарного груза, который, по-видимому, в скором будущем будет нуждаться в транспортных средствах для его перевозки в Афганистан.

В заключении решено, что необходимость в обеспечении альтернатив транспортным коридорам, контролируемым российскими властями, остаётся срочной.

Размеры Тарифов в Торговых Портах и Тарифов по Грузоперевозкам на Транспортных Коридорах Трасека

Мы считаем, что для поощрения конкурентной борьбы на транспортных коридорах Трасека необходимо значительно уменьшить портовые тарифы и тарифы на грузоперевозки. По предварительному изучению результатов проведённых исследований можно с уверенностью утверждать, что для того чтобы тарифы отражали лишь *фактические расходы* практически не было сделано никаких попыток, и даже та самая незначительная часть предпринятых попыток не была направлена на уменьшение тарифов до уровня *маргинальных затрат* для стимулирования транзитной торговли.

Существуют два ключевых факторов, которые могут позволить значительно снизить *портовые* тарифы для транзитных грузов:

- во-первых, порты обладают большими избыточными мощностями. В настоящее время, объёмы торговых операций намного меньше по сравнению с теми мощностями для обеспечения, которых и были построены эти порты ещё в Советские времена.
- Во-вторых, в большинстве своём портовые расходы фиксированы. По-видимому, основная часть расходов состоит в (i) заработной плате работников, которая превышает требования, и которую можно медленно, но время от времени снижать, а также (ii) погашение займов по недавним инвестициям. Оба этих расходов неизбежны. Однако, маргинальные затраты на освоение дополнительного транзитного груза очень низкие. Поэтому, при крупных сокращениях, потери будут минимальными, – по крайней мере, временными, пока объём торговли не увеличится и дальнейшее инвестирование и приём новых людей не станет необходимым.

Эти обстоятельства должны позволить нам сократить тарифы на транзит и, **несмотря на это продолжать получать прибыль** от привлечённой торговли. Вряд ли бы мы посоветовали менять тарифы, если бы это не способствовало **УВЕЛИЧЕНИЮ ПРИБЫЛИ** порта.

Мы акцентируем наше внимание на **транзитной** торговле. Мы не намерены предлагать сокращение тарифов на местный импорт и экспорт, хотя, мы надеемся, что наша работа будет состоять в уточнении принципов расчёта тарифов на основе фактических затрат.

Однако, маргинальные затраты на *грузоперевозки*, в отличие от портов, могут доходить до средней себестоимости. Первые впечатления таковы, что, в отличие от портовой индустрии, в морской грузоперевозочной индустрии не так уж много невостребованной мощности. Всего несколько судов стоят без дела; если даже есть таковые, то они могут быть зафрахтованы третьими лицами. С другой стороны, согласно международным стандартам текущие тарифы могут быть высокими, и может быть есть возможность для установления более низких стимулирующих тарифов на транспортных коридорах Трасека. Но, это вопрос требует дальнейшего изучения.

II. ТОРГОВЛЯ НА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРАХ ТРАСЕКА: ДОСТИЖЕНИЯ

Данный материал даёт обзор успехов, достигнутых ТРАСЕКА на сегодняшний день в деле стимулирования транзитной торговли.

Положительные Достижения

Для перевозки некоторых грузов *уже* используются транспортные коридоры Трасека. Они включают:

- *Около одной трети нефтяного экспорта Каспийского региона.* Это неожиданное достижение. До конца 1990-х гг. российским трубопроводам и Волго-Донскому Каналу не было альтернативы. Но уже к 2001 году около 10 миллионов тонн нефти перевозилось через Кавказ по железной дороге в Батуми; для перевозки последующих объёмов использовались трубопроводы Супса с выходом на грузинское побережье Чёрного моря.

Для перевозки больших объёмов грузов скоро будет использоваться Тенгизо-Новороссийский трубопровод. Хотя это и не транспортный коридор Трасека, – во-первых, так как он частично (24%) принадлежит российскому правительству, и во вторых, так как он проходит по российской территории и загружается в российском порту – и очевидно, что таких препятствий как, например, те, которые чинились для иностранных пользователей российской системы трубопроводов Дружба в 1990-е годы, не будет.

- *Импорт грузов в контейнерах* (объём экспорта грузов в контейнерах незначителен). Контейнеры, проходящие через транспортный коридор Трасека, морем прибывают в г. Потти, откуда железной дорогой или автотранспортом перевозятся в г. Баку. Однако, несмотря на беседы с несколькими агентами и экспедиторами, вся картина пока ещё не ясна. Некоторые агенты утверждают, что основная часть их контейнеров прибывает морем через г. Потти, а другие говорят, что они предпочитают пользоваться железной дорогой через Россию; а третьи предпочитают автотранспорт, - особенно, через Турцию и Иран. Необходимо подчеркнуть, что количество ввозимых в регион контейнеров по сравнению со странами приблизительно таково же размера не велико; и после совсем немногие покидают пределы Азербайджана. Экспедиторы утверждают, что в 2001 году обошлось бы дороже отправить контейнер на прицепе паромом по всему Каспийскому морю, чем отправить контейнер из Гонк-Конга в Роттердам. Со дня открытия терминала для контейнеров в 2000 году в Баку к его услугам прибегли только 300 контейнеров. Важно, чтобы для перевозки контейнерами были найдены более экономичные транспортные коридоры. Несмотря на текущие низкие объёмы торговли, согласно мировому опыту в странах Трасека в области грузоперевозок перевозка контейнерами будет, в конечном счёте, доминировать.

Грузы, которые необходимо привлечь

Основные виды грузов, для перевозки которых пока не используются транспортные коридоры Трасека, включают:

- ***импорт товаров для нефтяной и строительной промышленности.*** В летнее время, основная часть этого груза транспортируется через Волго-Донский Канал. Частично, это благодаря нестандартным размерам и габаритам основной части перевозимого материала.
- ***Экспорт хлопка*** из Узбекистана, Туркменистана и других стран. Из всех перспективных грузов Трасека этот вид груза являлся самым высоко профильным, но, в настоящее время, для его перевозки транспортный коридор Трасека используется не в значительной степени. За решением использовать для перевозки хлопка транспортный коридор, идущий из г. Баку в г. Потти, было решено пользоваться иранским портом Бандар Аббас, где цены на морские перевозки в любую точку мира являются довольно приемлемые. Часть хлопка отправляется в Дубай, который является отгрузочным центром Ближнего Востока и где цены на морскую перевозку в различные точки мира довольно низкие, а также есть большой арсенал отправляющихся в путь пустых контейнеров. Грузовые компании готовы получить минимальную прибыль от очень низких цен за перевозку вместо того, что бы получать ничего от большинства контейнеров, идущих в плавание порожними.

Другие негативные факты включают:

- ***Транспортные коридоры через Россию из Европы через другие страны в последнее время начинают серьёзно конкурировать с транспортными коридорами Трасека.*** Как уже выше говорилось, некоторые грузовые компании/агенты утверждают, что основная часть перевозок контейнерами осуществляется через Европу, далее пребывают в регион Трасека через российскую железную дорогу.
- ***Россия публично заявила, что она нежелательно относится к растущему влиянию Запада на Каспийскую транспортную систему.*** Для того, чтобы противостоять этому влиянию она стимулирует работу транспортного коридора Север-Юг «Нострак», связывающего Балтийское море с Аравийским Заливом (с наименьшими затратами по передвижению на море). В частности, Россия запустила паромную службу, работающую по направлению с севера на юг на Каспии, из российского порта Оля к иранскому порту Анзали. И Иран, в свою очередь, сделал несколько открытых заявлений против Трасека.
- ***Грузоперевозки по магистральным транспортным коридорам становятся приемлемыми.*** Во всём мире после экономического кризиса в начале 2001 году цены на грузоперевозки сильно упали. В дальнейшем это будет ограничивать слабые перспективы конкуренции за грузы, проходящие через дальневосточный европейский магистральный транспортный коридор. Даже Транссибирская железнодорожная магистраль,

которая предлагает сжатые транзитные сроки в отличие от услуг грузоперевозки, также как и низкие тарифы, смог привлечь только 3% (65,000 TEU в 2001 году) потенциальных грузов северного транспортного коридора Пасифик Рим-Европа – несмотря на то, что она управляется такой всемирно-известной грузовой компанией как Маерск-Силэнд, и время от времени предлагает низкие нереалистичные (бросовые) цены. Бросовые цены составляли US\$300 долларов за TEU из Владивостока в Финляндию (нормальные транссибирские цены на грузоперевозку составляют US\$1200 долларов за TEU).

- *Экономическая и Социальная Комиссия ООН по странам Азии и Тихого Океана (ЭСКАТО) также пропагандирует свои восточно-западные транспортные коридоры.* Они надеются, что эти коридоры смогут связать Дальний Восток с Европой через железную дорогу Китая, Казахстана и России.

ОБСУЖДЕНИЕ: НЕ МОГЛИ БЫ УЧАСТНИКИ СЕМИНАРА ДОПОЛНИТЬ ЭТУ КАРТИНУ ИСХОДЯ ИЗ СВОЕГО СОБСТВЕННОГО ОПЫТА?

III. ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ ЧЕРЕЗ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ТРАСЕКА

Мы смогли обрисовать довольно чёткую картину *текущих* тенденций на море в коридоре Трасека на Предварительной Фазе нашего Проекта. Основными источниками были портовая статистика, свежие отчёты и предварительные беседы с грузовыми и экспедиторскими агентами.

Основные виды грузов в регионе

Без сомнений, самым важным видом груза в странах Трасека – это *нефть*. По последним данным из ЕИА в Каспийском регионе добывается около 65 миллионов тонн и экспортируется из него свыше 40 миллионов тонн нефти.

Российская монополия на выход на международные нефтяные потребительские рынки, которая в конце 1999-х годов почти составляла 100%, сейчас уже слабеет. В 2001 году по железной дороге через Кавказ из Азербайджана в Батуми двигалось около 10 миллионов тонн нефти, а с 1999 года через трубопровод Супса в Грузию двигались последующие партии так называемой «ранней нефти». Между тем, упомянутые транспортные коридоры Трасека уже привлекли около *одной трети* нефтяного экспорта Каспийского региона, где около двух третей нефти всё ещё транспортировалась через российскую территорию, – в частности, через российскую трубопроводную сеть Дружба и новый Тенгизо-Новороссийский трубопровод СРС. Более того, последний из коридоров, хотя, и пролегает через российскую территорию и предусматривает отгрузку нефти через российский порт в Новороссийске, в основном, контролируется не россиянами. Российское правительство здесь обладает самым маленьким процентом в размере 24%. Обеспечение около трети объёмов экспорта региона транспортными коридорами за короткий отрезок времени может рассматриваться как хорошее достижение, при условии, что большая часть казахской нефти расположена относительно близко к российской нефтепроводной системе Дружба, что является, как и в советские времена, его несомненной торговой точкой.

За пределами нефтяного сектора торговля металлами доминирует над торговлей *сухим грузом* в портах Трасека. Все долгосрочные транзитные грузы Трасека должны проходить через Чёрное море, и большинство из них также должны пройти через Баку (который обладает нефтяным портом Дубенди). *Поэтому, Баку представляется нам ядром картины.* Вывозимые из Баку в 2000 году грузы, в основном, сводились к окиси алюминия, замороженной курятины и небольших партий строительного материала (см. Таблицу 1). Основным внутренним грузом в Баку являлся хлопок, привозимым из Туркменистана. Другими потенциальными видами грузов, в основном, являются металлы, привозимые из Актау в Баку. Далее, следует отметить цемент, древесину, зерно, хлопок, химические средства. Эти грузы берут своё начало в Казахстане, Узбекистане и Киргизстане. Также есть возможность транспортировки в Баку серы, получаемой из высокосернистой нефти, добываемой в Тенгизском месторождении, чтобы использовать в химической промышленности, или отправлять в другие страны для производства удобрений.

Объёмы грузоперевозок Каспийскими Портами – Баку, Актау и Туркменбаши. Общую информацию об объёмах грузов, обслуживаемых на этих трёх ключевых портах, вы можете найти на Таблице 1. Статистика по портам Актау и Туркменбаши подтверждает представление об очень небольшом объёме сухих грузов на транспортных коридорах Трасека. Например, хотя порт Актау обслуживает 750,000 тонн сухого груза в год, в 2000 году 90% из этого объёма составили металлы, отправленные в Иран.

Из Таблицы 1 легко можно увидеть, что подавляющее большинство потенциальных грузов обходят порты, и тем самым, перевозятся не через транспортные коридоры Трасека. Путь по транспортному коридору Трасека из Европы через Поти, например, в Ашхабад, лежал бы через 4 границы и обслуживался бы 3 раза с наложением на грузки неофициальных платежей наряду с выплатой официальных тарифов, и к тому же были бы задержки. Его негативные последствия можно охарактеризовать следующим образом:

- в конце 2000 года в обычные месяцы за один выход в море на борту парома Актау – Баку было всего 5-6 вагонов.
- С 2000 года, со дня открытия, контейнерный терминал в Баку обслужил только 300 TEU.
- Для экспорта хлопка – вопрос, который был предметом межправительственного соглашения об использовании коридора Трасека, - были выбраны другие транспортные коридоры. Из источников в Баку сообщили, что размеры торговли хлопком в 2000 году составляли лишь 125,000 тонн. Это лишь небольшая часть из общего, которое составляет цифру более миллиона тонн, в основном, производимого в Узбекистане. В советские времена, как правило, весь узбекский хлопок перевозился через порт Риги в Латвии. Вторым таким портом в те времена был порт Илишевск на Украине. Однако, необходимо отметить, что порт Трасека в Поти столкнулся с проблемами. По-видимому, это проблемы безопасности, практики ограничений и низкого уровня услуг по отгрузке и погрузке. Он даже не использовался Азербайджаном для экспорта собственного хлопка. В настоящее время, основная часть хлопка экспортируется через порт в Бандар Аббасе в Иране.

Транспортные коридоры, используемые для транзита грузов и не являющиеся коридорами Трасека

Основные транспортные коридоры, которые, в настоящее время, используются для перевозки грузов, которые можно было также перевозить с помощью коридора Трасека, включают:

- **Волго-Донский Канал.** Этим транспортным коридором, в основном предпочитают пользоваться нефтяная и строительная промышленность, которые ввозят крупные партии оборудования, труб, механизмов и т.д. у канала есть несколько серьёзных недостатков. Во-первых, при его использовании необходимо учесть, что канал, как минимум, четыре месяца в году покрывается льдом, и поэтому, время эффективного использования

канала сокращается. Во-вторых, его дрейф не даёт судам перевозить груз с весом более 3000 DWT, что ведёт к нецелесообразному использованию габарита судов. В третьих, пошлины на транзит для нероссийских судов крайне высоки. В четвёртых, Российские власти требуют от нероссийских судов время от времени обращаться к ним за получением разрешений. И в пятых, даже нероссийские грузоперевозчики на Каспии страдают от ограниченной конкурентной борьбы, где доминирует каспийская государственная компания по грузоперевозкам. Но, несмотря на эти трудности, львиная доля поставок для ключевой нефтяной и строительной индустрии осуществляется посредством данного коридора. (Некоторая часть хлопка также перевозится через Волго-Донский Канал).

- **через Турцию и Иран** по железной дороге. Этот транспортный коридор, в основном, предпочитают импортёры строительных материалов и средств производства, которые назначают вознаграждения за своевременную поставку. Несмотря на плохое состояние дорог, для перевозки строительных материалов и других товаров используется этот маршрут, где есть задержки подобные тем, которые можно наблюдать в Баку и Туркменистане, особенно, на строительных объектах в Ашхабаде.
- **Через Россию по железной дороге.** Например, по сообщениям, около 95% казахского импорта и экспорта осуществляется посредством железной дороги. Сюда включается 600,000 тонн феррохрома, который идёт через порты в Балтийском море (а также в Чёрном море) из Актюбинска и Павлодара. И даже для импорта из Северной Европы некоторые транспортные компании страны Трасека считают, что прямой железнодорожный коридор через Россию более надёжный и недорогой по сравнению с транспортными коридорами Трасека.
- Транспортные коридоры из стран **Ближнего Востока через Иран.** ОАЭ становятся важным источником поставок и крупным торговым партнёром Азербайджана и Туркменистана. Это уменьшит объёмы торговли с Европой.

Заключение

В заключение необходимо отметить, что мы смогли обрисовать довольно чёткую картину текущего положения дел на море в коридоре Трасека. С каждым днём мы видим возрастающую роль других способов перевозки общей нагрузки потенциального объёма грузов. Чтобы переварить эти большие объёмы, используются следующие варианты – автотранспорт (особенно, из Турции, Ирана и Европы), железная дорога (особенно, через Россию), водный транспорт через Волго-Донский канал в летние месяцы, а также различные трубопроводы, о которых пока нет информации.

Таблица 1 ОБЪЁМ ГРУЗОВ В БАКУ, АКТАУ И ТУРКМЕНИСТАНЕ, 2000 (а)

Торговля в Бакинском Порту на 2000 г. (000 тонн)

| | | |
|---------------------------|--------------|--------------|
| Нефть | ВВОЗ | 1,500 |
| Окись алюминия | ВЫВОЗ | 247 |
| Пустые ж/д. вагоны | | 133 |
| Хлопок | ВВОЗ | 125 |
| Замороженная курятина | ВЫВОЗ | 109 |
| Трубы | ВЫВОЗ | 48 |
| Кока-кола | ВВОЗ | 43 |
| Соль | | 42 |
| Удобрения | ВЫВОЗ | 34 |
| Сталь, металлы и арматура | ВЫВОЗ | 16 |
| Алкоголь, сигареты | ВЫВОЗ | 16 |
| Химическая продукция | ВЫВОЗ | 10 |
| Цемент | | 8 |
| Прочие | ВВОЗ И ВЫВОЗ | 159 |
| Всего | | 2,503 |

Торговля в Порту Актау на 2000 г.

| | | |
|--------------------|----------------|-------------|
| Сырая нефть | экспорт | 3,225 |
| Нефтяная продукция | экспорт | 160 |
| Сталь, металлы | экспорт | 671 |
| Зерно | экспорт | 15 |
| Прочие | экспорт-импорт | 71 |
| Всего | | 4142 |

*почти все эти грузы идут в Иран, не в порты, находящиеся на коридоре Трасека

Торговля в Порту Туркменбаши на 200 г.

| | | |
|-------------------------|----------------|--------------|
| Нефтепродукты | экспорт | 210 |
| Окись алюминия | импорт | 180 |
| Продукты питания | импорт | 110 |
| Хлопок | экспорт | 90 |
| Соль | экспорт-импорт | 68 |
| Оборудование, транспорт | экспорт-импорт | 57 |
| Строительные материалы | экспорт | 55 |
| Удобрения | экспорт | 25 |
| Химическая продукция | импорт | 13 |
| Сахар | импорт | 12 |
| Прочие | экспорт-импорт | 210 |
| Всего | | 1,030 |

(а) эти три порта являются основными портами, находящимися на коридоре Трасека. В частности, почти весь груз, идущий по транспортному коридору Трасека, должен пройти через Баку.

Источник: ВСЕОМ/Юникансалт, июль 2001 г.

IV. СРАВНЕНИЕ ТАРИФОВ ТРАСЕКА С МИРОВЫМИ ТАРИФАМИ

А. Порты

Тарифы в Портах Трасека

Уже во всех портах Трасека легко можно найти информацию о тарифах.

В Секретариате Трасека уже провели такое сравнение на основе используемых, на Каспии обычных судов. Результаты такого сравнения, также охватывающие *сухие грузы*, подытожены в таблице, показанной на следующей странице, а также сопоставлены с тарифами, используемыми на международных портах. Как показано, есть два вида основных пошлин – пошлины, выплачиваемые судами, и пошлины на обслуживание грузов. В основном, в каспийских и черноморских портах, как и, необходимо отметить, в других частях света, доминируют пошлины на обслуживание грузов.

Предварительно можно заключить, что портовые тарифы стран Трасека:

- Состоят из тарифов, которые являются **стандартными и широко используются во всём мире**. В мировой практике, основными тарифами являются пошлина о въезде в порт, на пилотирование, буксир, стоянку, обслуживание груза и хранение. Почти во всех портах Трасека используются эти виды тарифов; а также
- **Вполне соответствуют международным тарифам**. Существует *несколько исключений*, например, портовые пошлины, которые применяются к судам в портах на Чёрном море. Но, несмотря на то, что эти пошлины высоки, если сравнить их с тарифами на обслуживание грузов, которые, как правило, тоже высоки, тогда можно убедиться в их относительной умеренности. Всего суда выплачивают пошлин в размере от US\$0.4 до US\$3.0 за тонну обслуживаемого груза (см. внизу последний столбик на Таблице 1).

Эти сравнения включают в себя только официальные тарифы. А на деле же, чтобы экспедировать определённый груз на каких-либо портах необходимо также совершать и неофициальные платежи; и это увеличивает общие расходы на использование портовых услуг. Информация по этому вопросу будет собираться в результате бесед, которые будут проводиться с портовыми пользователями и агентами в каждой стране.

Портовые тарифы на нефть, основного груза транспортных коридоров Трасека, на ключевом нефтяном порту в Дубенди (Баку), кажется, находятся на приемлемых уровнях. В среднем они составляют примерно \$2 за тонну, включая пошлины на суда (\$0.5), пошлины на груз (\$0.60) и хранение (\$0.90). Это вполне соответствует тарифам, принятым во всём мире. Кроме того, согласно последним данным можно отметить, что тарифы в Актау ни чем не отличаются от вышеуказанных тарифов; а что касается порта Туркменбаши, по нашей информации, они даже ниже (источник: исследование портовых тарифов от 1999 г.).

По нашей информации, портовые тарифы на обслуживание железнодорожных вагонов на *паромах* Баку-Туркменбаши/Актау составляют \$36 за 18 метровый вагон в Баку и \$60 за 18 метровый вагон в Туркменбаши (ВСЕОМ август 2001 г.). В данном случае, сложно проводить параллель с международной практикой, так как в промышленных странах (где доминирует автотранспорт, а паромы могут брать к себе на борт грузовой автотранспорт и прицепы; есть несколько исключений, например, Клайпеда, Киель и некоторые шведские порты) есть относительно небольшое количество железнодорожных паромов. Но, учитывая тот факт, что 18 метровый вагон сможет нести два TEU (можно и три, но на практике это редко происходит), эти тарифы по сравнению с принятыми во всём мире тарифами на погружаемые контейнеры относительно не высоки.

Таблица 1
СРАВНЕНИЕ ПОРТОВЫХ ТАРИФОВ НА СУХИЕ ГРУЗЫ В СТРАНАХ
ТРАСЕКА С ДРУГИМИ СТРАНАМИ МИРА

| | ТАРИФЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОВ | | ПОРТОВЫЕ ПОШЛИНЫ | |
|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------|------------------|----------------|
| | Упакованный | Груз | Контейнеры | |
| | Груз (а) \$/тонн | Навалом (б) \$/тонн | (в) \$/тонн | (г) \$/тонн |
| Варна | 7.4 | 3.0 | 54.0 | 0.9 |
| Бургас | 8.0 | 6.5 | 27.0 | 0.9 |
| Констанца | 7.5 | 3.1 | 64.0 | 0.6 |
| Илишевск | 5.2 | 2.2 | 104.0 | 2.9 |
| Одесса | 5.2 | 2.2 | 104.0 | 3.0 |
| Поти/Батуми | 6.0 | 3.5 | 50.0 | 2.1 |
| Баку | 3.5 | 3.2 | 38.0 | 0.4 |
| Актау | 8.0 | 8.0 | 80.0 | 1.5 |
| Туркменбаши | 10.0 | 5.0 | 40.0 | 1.1 |
| Типичные Международные Тарифы | ..(е) | 5.0 | 100.0 (f) | 0.7 (g) |

(а) в 50 кг. мешках

(б) зерно

(в) указанный тариф предназначен для погружаемых контейнеров. Типичный груз примерно весит 12 тонн (максимум 21 тонну)

(г) включая портовые или тоннажные пошлины, пошлины на освещение, якорную стоянку, использование канала, стоянку, карантин, использование санузлов, пилотирование, буксир, швартовку/отчаливание и административные расходы. Расходы на тонну предусматривают 75%-ый фактор нагрузки на типичном 3000 тонном судне, по которым и рассчитываются портовые пошлины.

(д) в портах промышленных стран несколько видов мешков обслуживаются традиционными способами. Грузы, ранее перевозимые в мешках, теперь, транспортируются контейнерами или RoRo службами.

(е) эти тарифы примерно является средними показателями. Но, конечно же, есть и отклонения от принятой нормы: например, представляем вашему вниманию тарифы на крупных портах:

| | |
|-----------------------|-----|
| Роттердам | 68 |
| Феликстоув | 100 |
| Шанхай | 107 |
| Сингапур | 106 |
| Гонк Конг | 142 |
| Порт Келанг, Малайзия | 53 |
| Джакарта | 53 |
| Карачи | 69 |
| Янтиан | 100 |

(ж) эти тарифы примерно является средними показателями. Но, конечно же, есть и отклонения от принятой нормы: например, представляем вашему вниманию тарифы на крупных портах (просим вас заметить, что размеры партий товаров, на которые накладываются портовые пошлины, намного больше за пределами Каспия):

| | US\$/TEU |
|-----------------|----------|
| Талинн | 0.7 |
| Рига | 0.8 |
| Клайпеда | 0.7 |
| Санкт-Петербург | 1.6 |
| Вентспилс | 1.3 |
| Сингапур | 0.4 |
| Коломбо | 0.3 |
| Бомбей | 0.8 |
| Нхава Шева | 1.0 |
| Дубай | 0.1 |

Источник каспийских и черноморских портовых тарифов: Секретариат Трасека, Баку, сентябрь 2001 г.

Источник международных тарифов, различный:

В. Морские грузоперевозки

Тарифы на морские грузоперевозки на Каспии, в общем, довольно высоки. Частично, это можно объяснить использованием относительно малогабаритных судов и последующим неэкономичным эксплуатированием их размеров. Использованию малогабаритных судов есть несколько причин: короткие расстояния, дрейф на мелководье в основных портах и строгие ограничения дрейфа на Волго-Донском канале.

Тем не менее, тарифы на морскую грузоперевозку на Каспии выше, чем ожидалось бы в случае с такими малогабаритными судами.

Доминирующий груз – это нефть. Сообщается, что тарифы на транспортировку одной тонны нефти на Каспии составляют примерно \$6.5-8.0. По международным стандартам этот тариф отчасти велик, так как размеры используемых судов намного меньше тех, которые используются в других странах.

Информация о тарифах на грузоперевозку (i) на паромах, (ii) сухих грузов и (iii) в контейнерах на обычных судах дана на следующей странице. Во всех случаях, они выше тарифов, установленных для предоставления таких же услуг в других частях света.

На следующей странице проводится исследование себестоимости оказания таких услуги и возможность установления стимулирующих тарифов.

Таблица 2
Тарифы на Фрахт Парома на Каспии

1. ГРУЗ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНАХ (18 метров)

| | \$ за погонный метр | \$ за 18-метровый ж/д вагон | | расстояние (км) | \$ за тонн-км |
|----------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------|-----------------|---------------|
| | | один рейс | включая обратный порожним | | |
| Баку-Актау | 42 | 771 | 1541 | 468 | 0.033 |
| Баку-Туркмен-и | 36 | 661 | 1321 | 305 | 0.043 |

2. Ж/Д. ВАГОНЫ С КОНТЕЙНЕРАМИ (2 по 18 метров)

| | \$ за погонный метр | \$ за 20' контейнер (2 на вагон) | | | \$ за тонн-км |
|----------------|---------------------|----------------------------------|---------------------------|-----------------|---------------|
| | | один рейс | включая обратный порожним | расстояние (км) | |
| Баку-Актау | 42 | 385 | 771 | 468 | 0.069 |
| Баку-Туркмен-и | 36 | 330 | 661 | 305 | 0.090 |

(а) при весе в 50 тонн

(б) при весе 12 тонн на каждый 20' контейнер

Источник: ВСЕОМ/Юникансалт (июль 2001 г.)

Таблица 3
Тарифы Морских Грузоперевозок Сухого Груза на Каспии

| | \$/тонн | расстояние (км) | \$/тонн-км |
|---------------------|---------|-----------------|------------|
| Общий груз | | | |
| Баку-Актау | 11 | 468 | 0.023 |
| Баку-Туркменб-и | 7 | 305 | 0.023 |
| Груз навалом | | | |
| Баку-Актау | 12 | 468 | 0.026 |
| Баку-Туркменб-и | 7 | 305 | 0.023 |

Источник: ВСЕОМ/Юникансалт (июль 2001 г.)

Таблица 4
Тарифы Морских Грузоперевозок для Контейнеров на Многофункциональных
Судах (где обратный рейс порожний)

| | 20' Полный Рейс (полным выходит в рейс, а возвращается порожним) | Расстояние (км) | \$ за тонну- км |
|-----------------|---|--------------------|--------------------------|
| | US\$ | | (a) |
| Баку-Актау | 400 | 468 | 0.071 |
| Баку-Туркменб-и | 400 | 305 | 0.109 |

Источник: ВСЕОМ/Юникансалт (июль 2001 г.)

V. ВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИЗБЫТОЧНОЙ ПРОПУСКНОЙ МОЩНОСТИ

Темы на Обсуждение с Участниками Семинара

- **Пропускная мощность вашего порта при начале его строительства**
- **Пиковая торговля. В какой год?**
- **Пропускная способность на сегодняшний день**
- **Перепрофилирование на обслуживание других видов грузов в течение 1990-х гг.**
- **Текущее положение дел со стоянкой в вашем порту, какие виды стоянок вы можете предложить**
- **Ориентировочные данные об избыточной пропускной мощности, выраженные:**
 - **в занятости мест стоянки (%); и**
 - **в пропускной способности грузов**
- **о потенциальных грузах ТРАСЕКА в вашем порту**
- **распределение портовых расходов на фиксированные и непостоянные**
- **дополнительные расходы на обслуживание дополнительных грузов Трасека**
- **минимальный уровень тарифов, который обеспечит получение прибыли.**

VI. ПОРТЫ И ТАРИФЫ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ В ДРУГИХ СТРАНАХ МИРА

Различные подходы к тарифам, которые будут обсуждаться на нашем Семинаре.

➤ Тарифы в условиях Свободной Рыночной Экономики:

Также известные как конъюнктурные, «что вынесет рынок», коммерческие или договорные тарифы.

Применяются при:

- конкуренции в портовой индустрии – как межпортовая, так и внутрипортовая конкуренция. «Конкурентная борьба – является лучшей регулирующей силой». Ценообразование – это один из механизмов, дающих возможность рынкам работать. В основном, портовые операции находятся в руках частного сектора внутри индустриального мира;
- когда элементы монополий незначительны

Страны, где в установлении портовых тарифов используются принципы свободной рыночной экономики:

США, Великобритания, Нидерланды, Германия, Бельгия; почти все индустриальные страны.

➤ Регулируемые Тарифы

Присущи странам, где:

- промышленность управляется монополиями: т.е. ограниченное число портов или операторов в портах
- экономика – «планируемая»
- экономика находится на стадии развития

Страны, где портовые тарифы регулируются: Индия, Китай, Сингапур, Малайзия и Филиппины.

➤ Тарифы, отражающие в себе расходы (основанные на себестоимости)

Тарифы, устанавливаемые исходя из расходов, не противоречат ни одному из вышеуказанных подходов. Конечно же, в основе дисциплинированного управления порта лежит рациональное зерно. Преимущества этих подходов будут обсуждаться на семинаре. Они включают вопросы:

- установления рентабельности каждой отдельно предлагаемой услуги (обслуживание грузов, буксир, пилотирование, хранение и т.д.), а также необходимость изменений, таких как сокращение персонала и повышение эффективности работы, сохранение или расширение бизнеса;
- дисциплины необходимости покрытия расходов;
- факторов, влияющих на решение инвестировать или отказаться от инвестирования; а также

- фундаментальный принцип системы, когда пользователь оплачивает расходы на получение услуг.

Но, на практике, процесс внедрения тарифов, отражающих расходы, выявляет ещё более глубокие проблемы, что станет предметом обсуждения на нашем Семинаре.

VII. ТАРИФЫ, ОСНОВАННЫЕ НА РАСХОДАХ, И КОММЕРЧЕСКОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

1. ТАРИФЫ, ОСНОВАННЫЕ НА РАСХОДАХ

Внедрить тарифы, отражающие в себе расходы и основанные на них, можно как тяжёлым, так и лёгким путём.

Можно потратить много времени на очень детальный анализ расходов; но, чаще всего, это не необходимо.

В основном, порты получают прибыль из четырёх своих источников, – т.е. имеются в виду те услуги, при оказании которых, они получают от этого доход. Они включают:

| Услуги | Соответствующий Портовый Тариф |
|----------------------------|---------------------------------------|
| Портовая инфраструктура | портовые пошлины, применимые к судам |
| Буксир | оплата за буксир |
| Лоцманы | Пилотирование |
| Обслуживание грузов и т.д. | обслуживание грузов* |
| Хранение | хранение |
| Прочие | другие |

Из всех этих услуг, только один предусматривает несение непостоянных расходов. Это - обслуживание грузов, что зависит от различных видов грузов.

Получение прибыли из всех этих источников, как правило, предусматривает несение пяти доминирующих видов расходов:

- Заработная плата
- Амортизация
- Техническое обслуживание и ремонт
- Проценты по займам и оплаты
- Другие

Относительно лёгким занятием будет распределение всех этих расходов по вышеуказанным 5-6 источникам прибыли, чтобы вычислить Тарифы, основанные на Расходах.

Существуют две трудности:

1 что делать с расходами неприбыльных отделов, таких как администрация, персонал, счета, и т.д.?

это на усмотрение каждого, но по стандартному подходу нужно было бы распределить все эти расходы по пяти источникам прибыли прямо пропорционально доходам из каждого источника

2 каково назначение амортизационного фонда для портовой инфраструктуры, срок службы которой обычно велик, и правда ли, что она реально обновляется?

Проект, в особенности, интересуется следующими вопросами:

- Какой процент из общих расходов для оказания каждой услуги является фиксированным?
- Во сколько, в широком смысле, обошлось бы порту обслуживание, скажем, дополнительных 100,000 тонн груза?
- Какова ваша избыточная пропускная мощность?
- При каком уровне тарифов вы бы смогли увеличить вашу прибыль с привлечением дополнительного груза?
- При каком уровне торговли вам понадобилось бы дополнительное (а) инвестирование и (б) дополнительные расходы на персонал?

2. КОММЕРЧЕСКОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

На обсуждение: с учётом коммерческой целесообразности насколько должны быть изменены тарифы, основанные на расходах.



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA



www.traceca.org



| TRACECA main index | | |
|-------------------------|---|--|
| TRACECA ports | TRACECA routes | TRACECA routes |
| 1 Port of ILYICHEVSK | 13 YAGODIN-ILYICHEVSK (Rail and Road) | 20 TASHKENT-OSH-IRKESHTAM/TORUGART (Road) |
| 2 Port of ODESSA | 14 UNGENY-KLIMENTOVKUCHUGRAN (Rail) | 21 SAMARKAND-OSHIJAL-ABAD (Rail and Road) |
| 3 Port of POTI | 15 ISTANBUL-BATUM/VALE/GUMRI (Road) | 22 SAMARKAND-UCHKUDUK-BEYNEU (Road) |
| 4 Port of BATUMI | 16 ISTANBUL-SIVAS-KARS-GUMRI (Rail) | 23 SAMARKAND-BUKHARA-BEYNEU (Road) |
| 5 Port of SAMSUN | 17 BATUMI/POTI-TBILISI (Rail and Road) | 24 NAVOI-UCHKUDUK-BEYNEU (Rail) |
| 6 Port of ISTANBUL | 18 TBILISI-EREVAN (Rail and Road) | 25 TURKMENABAD-DASHKHAVUZ-BEYNEU (Rail) |
| 7 Port of BURGAS | 19 TBILISI-BAKU (Rail and Road) | 26 BEYNEU-AKTAU (Rail and Road) |
| 8 Port of VARNNA | 20 EREVAN-BAKU (Rail and Road) | 27 TASHKENT-ALMATY-DRUZHBA (Rail and Road) |
| 9 Port of CONSTANTISA | 21 TURKMENBASHI-BUKHARA (Rail and Road) | 28 LUJOVAYA-BISHKEK-BALYKCHI (Rail and Road) |
| 10 Port of AKTAU | 22 TURKMENABAD-TASHKENT (Rail and Road) | 29 DUSHANBE-KULAB-RANGKUL (Road) |
| 11 Port of TURKMENBASHI | 23 SAMARKAND-DUSHANBE/KULAB (Rail and Road) | |
| 12 Port of BAKU | 24 DUSHANBE-OSH-BISHKEK (Road) | |

| TRACECA legend | |
|----------------|-------------------------|
| | EXISTING maritime links |
| | RAIL-FERRY |
| | RD - RD |
| | INLAND ROUTES |
| | RAILWAYS |
| | ROADS |
| | MAJOR CITIES |
| | OTHER CITIES |