



Unified Policy on Transit Fees and Tariffs
Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам



RAIL, PORTS AND MARITIME
THIRD WORKING GROUP MEETING



ТРЕТЬЯ РАБОЧАЯ ГРУППА
ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ, ПОРТАМ И
СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ



Baku / Azerbaijan 15 and 16 April 2003

Баку / Азербайджан 15-16 апреля 2003 г.



СОДЕРЖАНИЕ

1. Список участников
2. Повестка дня
3. Проект протокола
4. Проект нормативного документа ТТТ
5. Презентация UIC
6. Руководство по маркетингу и ценообразованию
7. Акронимы / Установление себестоимости
8. Руководство по железнодорожным издержкам
9. Отчет по судоходства / Рабочий документ
10. Приложения к отчету по судоходству
11. Действующий Меморандум по афганскому грузу
12. Проект Меморандума для более широкого применения афганских тарифов

**УЧАСТНИКИ ТРЕТЬЕЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ТАРИФАМ
 ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ**
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕСА
 15-16 апреля, 2003 г.

СТРАНА	ОБЛАСТЬ	ИМЯ УЧАСТНИКА	ДОЛЖНОСТЬ
Азербайджан	ж/д	Гусейнов И. Н. ✓ Меликов Х. М. ✓	Начальник службы «Тарифы и транспортный сервис» Начальник по тарифам и маркетингу
	порт	Рагимов А. М. ✓	Зам. начальника службы эксплуатации флота Азербайджанского Государственного Каспийского Пароходства
	порт	Касимова Р. А. ✓	Зам. начальника финансовой службы плано-организационного аналитического отдела, Бакинского международного торгового порта
Армения		Ожидается назначение делегатов	
Болгария	ж/д	Загоров С. ✓	Главный Эксперт Исполнительного Агентства Портовой Администрации при Министерстве транспорта и коммуникаций
	порт	Попов П. ✓	Руководитель сектора ОАО Болгарских железных дорог
Грузия	ж/д	Цихелашвили 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	Имнаишвили П. ✓	Заместитель начальника Грузинской Морской Администрации
Казахстан	порт	Курдгелиа Г. ✓	Директор пристани №6, порт Поти
	ж/д	Жунусов Т.	Представитель от железных дорог Казахстана
	ж/д	Иминова Г.	Представитель от железных дорог Казахстана
	порт	Ворожейкин Ю. С.	Директор коммерческого департамента Казморттрансфлота
Кыргызстан	порт	Кутпанбаев Д. Б. ✓	Начальник отдела маркетинга порта Актау
		Романенко Т.	Начальник отдела внешнеэкономических связей и маркетинга
Молдова	ж/д	Зайцева Н. ✓	Начальник тарифного управления
	порт	Никифоров Н.	Старший эксперт Главного Управления Водного Транспорта Министерства Транспорта
Румыния	ж/д	Медешан И. Ф. ✓	Начальник отдела по тарифам, анализу и стоимостей национальная компания по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа
	ж/д	Бойчук А. ✓	Представитель национальной компании по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа на Кавказе (Баку)
	порт	Маринеску М. ✓	Начальник департамента железной дороги порта Констанца
Таджикистан	ж/д	Асоев А.	Руководитель технологической группы финансово - экономической службы Таджикской железной дороги
Туркменистан	порт	Атаев Н.	Оперативный менеджер ТМЛ
	порт	Гайдарова Э.	Менеджер отдела по реализации проекта, Ассистент президента ТМЛ
Турция	порт	Кайгысыз Н.	Эксперт Департамента по грузовым перевозкам
	порт	Язан К.	Инженер по вопросам судоходства
	ж/д	Эрсоз М.	Эксперт, Начальник Департамента по портам
Украина	ж/д	Таратайко Т. П.	Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Укрзалізничці
	порт	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
Узбекистан	ж/д	Мирхамидов М. Ш. ✓	Заместитель директора Управления Маркетинговых и тарифных исследований ж/д компании



UNIFIED POLICY ON TRANSIT FEES AND TARIFFS
ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ



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

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕКА
15-16 апреля, 2003 г.

ОРГАНИЗАЦИЯ	ИМЯ УЧАСТНИКА	ДОЛЖНОСТЬ
ПС МПК ТРАСЕКА	Тагиров Абдурашид	Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА
ПС МПК ТРАСЕКА	Квачантирадзе Звиад	Исполнительный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА, Посол
ПС МПК ТРАСЕКА	Мустафаев Акиф	Национальный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА
ПС МПК ТРАСЕКА	Грай Марк	Супервайзер ПС МПК ТРАСЕКА Dornier Consult/Transteca TRASECA Coordination
ПС МПК ТРАСЕКА	Турдзеладзе Вадим	«Общая Юридическая База для Транзитных Перевозок» Кординатор проекта
ПС МПК ТРАСЕКА	Эркинов Навруз	Технический эксперт в области железных дорог
ПС МПК ТРАСЕКА	Мамедов Назим	Технический эксперт в области морских перевозок
ПС МПК ТРАСЕКА	Белый Ярослав	Технический эксперт в области автодорог
Проект ТРАСЕКА	Тайт Адриан	Директор проекта «Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам»
Проект ТРАСЕКА	Чизман Лес	«Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам» Менеджер проекта
Проект ТРАСЕКА	Стеббингс Елена	Координатор проекта «Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам»
Проект ТРАСЕКА	Расбаш Дуглас	Эксперт в области железный дорог
Проект ТРАСЕКА	Ленг Тед	Эксперт в области судоходства
Проект ТРАСЕКА	Рейнхарт Пьер	Директор по грузоперевозкам UIC

ТРАСЕКА: ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ТРАНЗИТНЫХ РАСЦЕНОК И ТАРИФОВ (ЕПТРТ)

Рабочая группа по транзитным расценкам и тарифам – по железной дороге и морской индустрии – встреча Третьей Рабочей Группы в Баку 15 и 16 апреля 2003-го г.

Проект Повестки Дня

Цель Встречи

Основная цель данной встречи заключается в подведении итогов работы двух предыдущих семинаров, а также в предоставлении участникам данной встречи последней информации в данной области с целью достижения общего мнения по поставленным на апрель 2003 года задачам в рамках проекта ЕПТРТ. Также необходимо отметить, что к первому созыву Совета Глав Железнодорожных Управлений (СГЖД), который намечен на июль 2003-го года, подгруппа по железной дороге предоставит свои рекомендации по расценкам, а также по другим вопросам.

Проведение следующего семинара по ЕПТРТ ожидается в конце текущего года, целью, которой будет реализация рекомендаций, данных, как по железной дороге, так и по морской индустрии.

Результаты проведённого исследования более 40 грузоперевозчиков в рамках проекта показывают, что, если в Коридоре будет принят единый подход транзитных тарифов, тогда маршруты ТРАСЕКА смогут привлечь к себе больше перевозок. Как было отмечено, товарооборот возрастёт при условии, если такой подход даст возможность использовать упрощённый метод предложения сквозного тарифа на транзит сухогруза по маршрутам ТРАСЕКА, который сэкономит время и будет легко применимым. В течение последних лет и на недавних встречах в регионе с Генеральным Секретарём ТРАСЕКА и Руководителем Проекта ЕПТРТ многие руководители железных дорог и портов придерживались единого мнения по данному вопросу. Данную инициативу в рамках ЕПТРТ можно реализовать двумя способами.

Во-первых, новая предложенная железнодорожная расценка ТТТ по своему составу более прозрачна, структура основана на нормативном подходе, который можно сравнить с настоящей позицией железнодорожных компаний для выявления характера тарифных издержек, введения стратегии снижения себестоимости и более рационального определения тарифов. ТТТ по возможности также будет использовать применяемые в данный момент в тарифной структуре МТТ/СНГ специальные условия, но благодаря его четырехсторонней структуре вагонного принципа, требования таблиц расценок/расстояния и фактор нагрузки/товарные коэффициенты не потребуются. Согласно себестоимости, ТТТ не будет приносить дополнительной прибыли, которую можно было бы использовать при перекрёстном субсидировании пассажирских перевозок, что опять таки является требованием многих железнодорожных компаний в коридоре ТРАСЕКА. ТТТ

был разработан таким образом, чтобы его можно было бы широко применять или в первое время направить на специальный поток грузоперевозок.

Замена ЕТТ и МТТ для транзитных грузоперевозок по другим маршрутам в отличие от ТРАСЕКА на железнодорожную тарифную структуру ТТТ не ожидается, однако, планируется сохранить текущую и привлечь новую деловую активность на маршрутах ТРАСЕКА, что, в свою очередь, может положительно отразиться на функционировании других маршрутов.

Во-вторых, сравнив предложенные расценки ТТТ со специальными межмодальными тарифами, согласованными в Меморандуме Взаимопонимания (МВ) по контейнерным передвижениям в Афганистан и Центральную Азию, необходимо отметить, что результаты такого сравнения показывают, что сквозной специальный тариф и рекомендованный тариф ТТТ по сути схожи. Подробная информация о проведённых расчётах была представлена до начала данной встречи.

ТТТ доказывает свою реализуемость и должен применяться также по отношению к другим маршрутам ТРАСЕКА, так как существует большая необходимость в увеличении объёмов грузооборота, привлечении к маршрутам контейнеров со знаком качества Международной Организации по Стандартизации, а также использовании простейших мощностей.

Изначально, ТТТ был установлен для применения по отношению к транзитным тарифам (когда происхождение и пункт назначения выходят за пределы территории, по которой проходит груз), но как при замене МТТ, ТТТ также может быть в будущем использован железной дорогой в качестве предпочтительного тарифа для Импорта и Экспорта. В результате этого, формирование сквозного тарифа будет упрощено, что приведёт к увеличению интереса к межмодальной транспортировке через маршруты ТРАСЕКА.

По морским вопросам в феврале 2003-го года была предоставлена более подробная версия рабочего документа «тарифы, основанные на себестоимости, для Портов и Отправки Груза: Анализы и Рекомендации». Хотя и ощущается недостача некоторой информации, считается, что заключения и рекомендации не изменятся, так как мы уже продвигаемся к стадии реализации. Скоро, будет предоставлена резюмирующая информация о посещении турецких портов.

Ожидается, что для обеспечения осуществления непрерывного вклада в работу Межправительственной Комиссии (МПК) и Постоянного Секретариата, а также, для поддержания процесса внедрения результатов работы, проделанной Национальными Комиссиями ТРАСЕКА, состав Рабочих Групп до конца проекта и после него не изменится.

На встрече председателем будет Генеральный Секретарь МПК.

До проведения данной встречи участникам был разослан ряд рабочих документов в надежде, что участники семинара найдут время прочитать их и обсудить ключевые вопросы со своими коллегами до их участия на данном семинаре.

Цели встречи:

- Утвердить предложенные железнодорожные национальные ТТТ коэффициенты;
- Обеспечить чёткое понимание причин разработки и рациональности ТТТ;
- Понять, как применять и использовать ТТТ и ценовую структуру;
- Установить утверждённые расценки на 2004-ый год в четырёхсторонней структуре ТТТ по расходам на передвижение грузовых вагонов, терминальные услуги, пользование инфраструктуры, комиссионные и расходы на обработку грузов;
- Согласовать портовые тарифы, обеспечивающие стимулирующие расценки на «новый» сухой грузооборот;
- Утвердить предложения по сквозным межмодальным расценкам для международного транзитного грузооборота;
- Уточнить льготные тарифы на перевозочные маршруты для стимулирования дополнительного грузооборота;
- Согласовать нормативную базу ТТТ и следующие шаги;
- Утвердить правомочность, организацию, источники и средства финансирования ТТТ;
- Утвердить дальнейшую программу работ.

Повестка Дня Встречи на 15 и 16 апреля 2003-го года

День 1 – Ключевые Вопросы

- ✓ 10.00 – 10.15 Приветственная речь председателя, небольшое введение и представление гостей
- ✓ 10.15 – 10.30 **Презентация:** Железнодорожная и морская позиции ЕПТРТ в коридоре ТРАСЕКА.
- ✓ 10.30- 11.00 Отзывы участников семинара о проделанной ими работе после окончания октябрьского семинара.
- ~~11.00~~ ^{30 45} – 11.15 Перерыв на кофе/чай
- ~~11.15~~ ^{12 - 12³⁰} – 12.00 **Презентация:** Краткая информация о документе: Проект Регулирующего Документа и Пояснительных Записок о Транзитных Тарифах ТРАСЕКА.
- ~~13.00~~ ² – ~~14.00~~ ² Обед в турецком ресторане для всех участников семинара.
-
- ~~14.00~~ ¹⁴ – ~~14.45~~ ⁴⁵ **Рабочая Встреча 1 по Железной Дороге.**
Презентация результатов Национальных ТТТ коэффициентов, изменений и лежащей в их основе методологии по созданию

нормативной базы, основанной на «себестоимости железной дороги».

13.45 – 15.30 По данному разделу будут созданы две дискуссионные группы, после презентации участникам семинара представится возможность поучаствовать в дискуссиях на тему а) Чёрное Море или б) Кавказский регион с Центральной Азией. Далее, работая в группе (с помощником группы), будут обсуждаться более конкретные вопросы. Будет предоставлен перечень предложенных тем, требующих получения на них от группы соответствующих ответов. Во время данной сессии, каждая группа должна будет выбрать докладчика от своей группы для представления результатов их работы на всеобщем заседании семинара в 15:30.

13.00 – 13.45 **Рабочая Встреча 2 по Морской индустрии.**

Презентация результатов Анализов и заключения недавнего документа «Себестоимость, основанная на Тарифах по Портам и Перевозке Грузов».

13.45 – 15.30 По данному разделу будут созданы две дискуссионные группы, после презентации участникам семинара представится возможность поучаствовать в дискуссиях на тему а) Чёрное Море включая Грузию (Регион Чёрного Моря), или б) Азербайджан с Центральной Азией (Регион Каспийского Моря). Далее, работая в группе (с помощником группы), будут обсуждаться более конкретные вопросы. Будет предоставлен перечень предложенных тем, требующих получения на них от группы соответствующих ответов. Во время данной сессии, каждая группа должна будет выбрать докладчика от своей группы для представления результатов их работы на всеобщем заседании семинара в 15:30.

15.30 – 16.30 Каждой группе на выступление будет дано 4 x 15 минут

16.30 – 18.00 Открытые обсуждения по выступлениям и Заключительное Слово

19.30 Ужин для участников семинара в ресторане Сахиль

День 2 – Предстоящие действия

10.00 – 10.15 **Презентация:** UIC по европейскому опыту в железнодорожных тарифах

10.15 – 11.00 **Презентация:** ТТТ части от 1 до 4

11.00 – 11.15 Перерыв на кофе/чай

11.15 – 12.00 **Презентация:** Соглашение о предоставлении Афганистану Гуманитарной Помощи в контейнерах по сквозным тарифам с широкими перспективами для коридора ТРАСЕКА.

12.00 – 13.00 Обед в местном турецком ресторане

13.00 – 15.30 **Рабочая Встреча 3 по Железной Дороге, Центральная Азия и по Морской индустрии, Чёрное Море.** На данном этапе, группы будут составлены из участников семинара, представляющих как железнодорожный, так и морской сектора с различными целями, чтобы изучить региональные отличия и несоответствие между законодательством и нуждами операторов (грузовые компании, экспедиторы, компании-отправители, контейнерные операторы) и межмодальных пользователей. Будет предоставлен перечень предложенных на обсуждение тем.

13.00 – 15.30 **Рабочая Встреча 4 по Железной Дороге, Чёрное Море и по Морской индустрии, Каспийское Море.** На данном этапе, группы будут составлены из участников семинара, представляющих как железнодорожный, так и морской сектора с различными целями, чтобы изучить региональные отличия и несоответствие между законодательством и нуждами операторов (грузовые компании, экспедиторы, компании-отправители, контейнерные операторы) и межмодальных пользователей. Будет предоставлен перечень предложенных на обсуждение тем.

15.30 – 16.30 Каждой группе на выступление будет дано максимум 4 x 15 минут

16.30-17.00 Подведение итогов и заключение

17.00 – 18.30 Открытые обсуждения по выступлениям для определения общепринятых соглашений и формулировки для Протокола. На данной встрече Протокол будет подготовлен на русском языке, а далее переведён на английский язык и подписан каждым участником семинара до их отбытия из г. Баку.

19.30 Ужин для участников семинара в ресторане Караван-сарай

**ПРОЕКТ ПРОТОКОЛА и вводная информация о Семинаре, который
будет проходить в г. Баку в апреле 2003-го г. в рамках проекта
ТРАСЕКА, Единая Политика Транзитных Расценок и Тарифов (ЕПТРТ)**

Введение в проект Протокола Семинара, который будет проходить в г. Баку в апреле 2003-го г. и будет посвящён вопросам Железной Дороги и Морской Индустрии

- Примечательно, что результаты и договорённости, достигнутые в результате проходящих обсуждений на данном семинаре, будут добавлены к официальному тексту. Вашему вниманию представляем введение в проект Протокола.

Основная цель данной встречи заключается в подведении итогов работы двух предыдущих семинаров, а также в предоставлении участникам данной встречи последней информации в данной области с целью достижения общего мнения по поставленным на апрель 2003 года задачам в рамках проекта ЕПТРТ. Также необходимо отметить, что к первому созыву Совета Глав Железнодорожных Управлений (СГЖУ), который намечен на июль 2003-го года, подгруппа по железной дороге предоставит свои рекомендации по расценкам, а также по другим вопросам.

Проведение следующего семинара по ЕПТРТ ожидается в конце текущего года, целью, которой будет реализация рекомендаций, данных, как по железной дороге, так и по морской индустрии.

Результаты проведённого исследования более 40 грузоперевозчиков в рамках проекта показывают, что, если в Коридоре будет принят единый подход транзитных тарифов, тогда маршруты ТРАСЕКА смогут привлечь к себе больше перевозок. Как было отмечено, товарооборот возрастёт при условии, если такой подход даст возможность использовать упрощённый метод предложения сквозного тарифа на транзит сухогруза по маршрутам ТРАСЕКА, который сэкономит время и будет легко применимым. В течение последних лет и на недавних встречах в регионе с Генеральным Секретарём ТРАСЕКА и Руководителем Проекта ЕПТРТ многие руководители железных дорог и портов придерживались единого мнения по данному вопросу. Данную инициативу в рамках ЕПТРТ можно реализовать двумя способами.

Во-первых, новая предложенная железнодорожная расценка ТТТ по своему составу более прозрачна, структура основана на нормативном подходе, который можно сравнить с настоящей позицией железнодорожных компаний для выявления характера тарифных издержек, введения стратегии снижения себестоимости и более рационального определения тарифов. ТТТ по возможности также будет использовать применяемые в данный момент в тарифной структуре МТТ/СНГ специальные условия, но благодаря его четырехсторонней структуре вагонного принципа, требования таблиц расценок/расстояния и фактор нагрузки/товарные коэффициенты не потребуются. Согласно себестоимости, ТТТ не будет приносить дополнительной прибыли, которую можно было бы использовать при перекрёстном субсидировании пассажирских перевозок, что опять таки является требованием многих железнодорожных компаний в коридоре ТРАСЕКА. ТТТ был разработан таким образом, чтобы его можно было бы широко применять или в первое время направить на специальный поток грузоперевозок.

Замена ЕТТ и МТТ для транзитных грузоперевозок по другим маршрутам в отличие от ТРАСЕКА на железнодорожную тарифную структуру ТТТ не ожидается, однако, планируется сохранить текущую и привлечь новую деловую активность на маршрутах ТРАСЕКА, что, в свою очередь, может положительно отразиться на функционировании других маршрутов.

Во-вторых, сравнив предложенные расценки ТТТ со специальными межмодальными тарифами, согласованными в Меморандуме Взаимопонимания (МВ) по контейнерным передвижениям в Афганистан и Центральную Азию, необходимо отметить, что результаты такого сравнения показывают, что сквозной специальный тариф и рекомендованный тариф ТТТ, по сути, схожи. Подробная информация о проведённых расчётах была представлена до начала данной встречи.

ТТТ доказывает свою реализуемость и должен применяться также по отношению к другим маршрутам ТРАСЕКА, так как существует большая необходимость в увеличении объёмов грузооборота, привлечении к маршрутам контейнеров со знаком качества Международной Организации по Стандартизации, а также использовании простой мощностей.

Изначально, ТТТ был установлен для применения по отношению к транзитным тарифам (когда происхождение и пункт назначения выходят за пределы территории, по которой проходит груз), но как при замене МТТ, ТТТ также может быть в будущем использован железной дорогой в качестве предпочтительного тарифа для Импорта и Экспорта. В результате этого, формирование сквозного тарифа будет упрощено, что приведёт к увеличению интереса к межмодальной транспортировке через маршруты ТРАСЕКА.

По морским вопросам в феврале 2003-го года была предоставлена более подробная версия рабочего документа «тарифы, основанные на себестоимости, для Портов и Отправки Груза: Анализ и Рекомендации». Хотя и ощущается нехватка некоторой информации, считается, что заключения и рекомендации не изменятся, так как мы уже продвигаемся к стадии реализации.

ПРОЕКТ ПРОТОКОЛА Семинара, который будет проходить в г. Баку в апреле 2003-го г.

Преамбула

На третьей встрече участников семинара, состоящего из экспертов железнодорожного и морского управлений, морских портов и компаний по морским перевозкам, были согласованы вопросы, касающиеся тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в коридоре ТРАСЕКА:

Железнодорожные тарифы

Участвующие на октябрьских семинарах 2002-го г. делегаты пришли к общему согласию по основным принципиальным вопросам ТТТ. Для ясности здесь приводятся результаты прежних обсуждений, и где есть необходимость, при получении новой информации она обновляется в виде дополнительных пунктов.

Рекомендации, предоставленные на встрече Совета Глав Железнодорожных Управлений (СГЖУ), будут включать в себя, но не ограничиваться следующими вопросами

- 1) Составляется новая структура железнодорожного тарифа для нового транзитного грузооборота ТРАСЕКА (ТТТ), основанная на нормативных издержках. Нормативные издержки отражают технические и финансовые показатели приемлемые для всех стран ТРАСЕКА.
- 2) Тарифная структура основана на долгосрочных переменных издержках (на единицу продукции (ДПИ)).
- 3) В расчёты включена надбавка, позволяющая получить доход от имущества в размере не менее, чем 12% по производственным активам, стоимость которых равна существующей восстановительной стоимости. Данная ставка установлена на этом уровне, чтобы удовлетворить долгосрочные требования международных финансовых институтов (МФИ) к будущему объёму инвестиций.
- 4) При составлении базы нормативной себестоимости использовались результаты работы, проведённой на основе информации, полученной от девяти из 13 стран ТРАСЕКА, по учёту расхождений региональных цен. Это означает, что различные тарифы по вагонным расценкам можно будет применять к каждому национальному сегменту сети ТРАСЕКА, где установленный уклон, длина поезда, уровень услуг и другие, технические и финансовые показатели отличаются от тех, которые характеризуются как нормальные или «нормы». Там, где не будут предоставляться данные, никаких изменений не будет, а там, где такие данные будут предоставляться, изменения будут сделаны. До начала этого семинара был разослан рабочий документ с описанием деталей рамок обсуждаемых вопросов.
- 5) Тарифная структура будет составляться согласно расходам на перевозку полного вагона с грузом с помощью каждого из основных модификаций вагонов, используемых на маршрутах ТРАСЕКА. Она не будет основана на параметрах веса или различаться по товарам. Тарифная структура будет включать в себя расходы по ожидаемым доходам от порожних вагонов. Новая тарифная структура не будет применяться менее чем к полным вагонам с грузом. Предполагается, что к менее

чем к полным вагонам с грузом, будет применяться одна из двух тарифных структур, ЕТТ или МТТ.

✓ 6) Подробное описание метода происхождения нормативной стоимости (норм) даётся в октябрьском Рабочем Документе, обсуждения вокруг которой продолжатся и на данной встрече Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам (ГТРТ) до достижения полного одобрения со стороны участников семинаров.

✓ 7) Новая тарифная структура будет состоять из четырёх компонентов:

- (a) Передвижение (единый тариф на километр по каждому типу вагонов);
- (b) Терминал (в двух под-частях – по вагону и по вагону-километру по местному сбору и доставке, а также по положению железнодорожных вагонов на терминале);
- (c) Сборы с пользователей инфраструктуры по составу-километру (по доступу к основному полотну, сигнализации, связи, электропитанию и службам контролирования перевозок);
- (d) Плата и комиссионные за обслуживание вагона, выплачиваемые железнодорожной компании, инициирующей перевозку.

✓ 8) С целью стимулирования в короткий срок рост объёма нового транзитного грузооборота ТРАСЕКА, ^{на 10 дней и ещё на 15 дней} будут предложены скидки по новой тарифной шкале (ТТТ) до уровня, отражающего нормативные краткосрочные переменные издержки на единицу продукции (КПИ).

✓ 9) Тарифная валюта будет Евро (€).

10) Участники семинара изучили и в принципе приняли основные передвижные прилагаемые расценки ТТТ по каждому вагону.

11) Прилагаемые вагонные расценки ТТТ для третьих сторон были изучены и в принципе приняты.

12) Прилагаемые низкие вагонные расценки ТТТ (основанные на краткосрочных переменных издержках на единицу продукции) были в принципе приняты как самая низкая приемлемая ставка.

13) Прилагаемые национальные коэффициенты ТТТ были в принципе приняты.

14) Прилагаемые изменённые вагонные расценки ТТТ были в принципе приняты.

15) Прилагаемые Сборы с Пользователей Инфраструктуры (СПИ) на полное восстановление и операции только были изучены и в принципе приняты.

← 16) ^{Следует учесть, что целью сотрудничества} Необходимость ^{наличия} регулирующего документа ТТТ полностью поддерживается.

← 17) ТТТ должен управляться со стороны компетентного органа (также как и ОЕJD и МТТ) и финансироваться сторонами, подписавшими соглашение по ТТТ. Функции, организация и работники органа определены. Принцип Органа ТТТ принят и ожидает решения некоторых организационных и финансовых вопросов.

← 18) Участники признают, что в октябрьском Протоколе содержится просьба ответить на предложенные расценки ТТТ, вагонные издержки, сборы с пользователей инфраструктуры (СПИ), терминальные расходы и комиссионные, которая по существу не была согласованной и не предусматривала продолжения дальнейшей разработки ТТТ без получения на него требуемого ответа. В случае получения такового, можно говорить о внесении дальнейших изменений в расчёты (смотрите, пункт 19).

- 19) Участники высоко оценивают тот факт, что в будущем будет существовать ТТТ и возможность периодически обновлять основу нормативных издержек, но для целей данного опроса, чтобы достичь согласия, было сделано многое.
- 20) Согласно пункту 4 выше, при предоставлении информации со стороны железной дороги, будет получен Коэффициент ТТТ, но при отсутствии таковой, допускается наличие единого (1.0) Национального коэффициента ТТТ.
- 21) Установлено, что для проведения важного сравнительного анализа для транзитного грузооборота по коридору ТРАСЕКА в 2001 и 2002 гг., пока не один из участников не представил подробную информацию о грузообороте, но планирует её представить, на основе которой можно будет выявить данные о росте объёмов грузооборота и дать по ним прогноз.

Портовые Тарифы

Участники согласились по следующим вопросам:

- 1) Принимая во внимание тот факт, что во многих портах ТРАСЕКА есть простаивающие мощности, тарифы на транзитный груз на маршрутах ТРАСЕКА будут опущены до уровня, основанного на краткосрочных переменных издержках на единицу продукции (КПИ) плюс небольшая прибыль.
- 2) Согласовано, что в портах, где транзитный грузооборот по маршрутам ТРАСЕКА составляет менее, чем 20% от общего объёма портового грузооборота, т.е. все порты, кроме Бакинского порта:
 - (а) Плата за обслуживание груза по транзитному грузообороту ТРАСЕКА будет снижена на 50%.
 - (б) Портовые пошлины (тоннажные, каналные, причальные, стояночные пошлины) по транзитному грузообороту ТРАСЕКА будут снижены на 50%. Скидки, указанные в пунктах (а) и (б) будут применяться с октября 2002-го г., а также на апрельском семинаре 2003-го года будет принято соглашение о разработке окончательных скидок. Эти скидки распространяются на новый сухогруз, перевозимый по коридору ТРАСЕКА, и в особенности, не распространяется на нефть и нефтяные продукты, а также на насыпной и наливной груз, которые перемещаются в рамках существующих контрактов.
- 3) Участников попросили тщательно отследить влияние изменений тарифов на транзитный грузооборот, но пока от них по этому поводу никакой информации не получено.
- 4) Признавая тот факт, что во многих портах за установление тарифов на обслуживание грузов отвечают частные компании, предлагающие услуги погрузчиков, согласовано, чтобы участники попросили соответствующие государственные органы попытаться воздействовать на эти организации, чтобы они снизили свои цены. Однако, признано, что правительства не могут контролировать эти тарифы.

Тарифы морских перевозок

Участники согласились по следующим вопросам:

- 1) Каспийское Пароходство (КАСПАР) введёт льготные тарифы по новой паромной транзитной перевозке сухогрузов ТРАСЕКА с целью (а) задействовать простойные мощности паромов, а также (б) воспользоваться низкими краткосрочными переменными издержками (КПИ) для перевозки дополнительного сухогруза.
- 2) Участников попросили тщательно отследить влияние изменений тарифов на транзитный грузооборот, но пока от них по этому поводу никакой информации не получено.
- 3) Украинское паромное управление предоставила информацию о существующих специальных тарифах на транзитную перевозку грузов по маршрутам ТРАСЕКА.

Межмодальные (сквозные) Тарифы

Благодаря межмодальному характеру маршрутов ТРАСЕКА, тарифы должны включать в себя портовые расходы и расходы на морские перевозки на Чёрном и Каспийском морях. Необходимо соединить транзитные тарифы на железнодорожный, морской груз и порты в межмодальные (сквозные) тарифы и обсудить этот процесс до встречи СГЖУ. Пример торговли с Афганистаном можно использовать в качестве руководства.

Аудит Реализации

Генеральный Секретарь МГК и Руководитель Проекта ЕПТРТ инициировали процесс аудита в странах ТРАСЕКА с целью оценки предпринимаемых шагов для реализации достигнутых тарифных соглашений в данном и предыдущих протоколах. На сегодняшний день были проведены встречи в Центральной Азии; и этот процесс будет продолжаться.

Обязанности МГК ТРАСЕКА

Участники признают, что соответствующим государственным органам стран членов ТРАСЕКА будет необходимо подтвердить приемлемость пунктов данного протокола, и что эта инициатива должна будет идти через МГК ТРАСЕКА.

Подписавшие стороны:

(Вусалья, пожалуйста, добавь сюда самый последний список приглашённых участников)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 КОЭФФИЦИЕНТЫ И РАСЦЕНКИ ТТТ

Предложенные Национальные Коэффициенты ТТТ

Предложения по Национальным Коэффициентам ТТТ были получены Секретариатом Трасека из следующих стран:

Страна	Дата получения	Комментарии по Заявлению
Азербайджан	12-12-02	Все разделы заполнены
Армения		
Болгария	12-12-02	По сети представлено среднее
Грузия	12-12-02	Все разделы заполнены
Казахстан	28-11-02	Все разделы заполнены
Киргизия		
Молдова	14-01-03	Все разделы заполнены
Румыния	14-12-02	Все разделы заполнены
Таджикистан		
Турция	15-03-03	По маршрутам представлено среднее
Украина	27-11-02	Все разделы заполнены
Узбекистан	06-01-03	По сети представлено среднее

Национальные Коэффициенты ТТТ

Версия 07 03

Трасека	Сеть	ТТТ	Примечание
Партнёр	Включ	Коэффициент	
	км		
Азербайджан	500	1.1	Никаких изменений к данным
Армения	-	1	Запрос информации по Коэффициентам ТТТ
Болгария	500	1.6	Скорость, переведённая с тех. на фактическую операционную
Грузия	467	1.4	Скорость, переведённая с тех. на фактическую операционную
Казахстан	421	1.1	Никаких изменений к данным
Киргизия	-	1	Запрос информации по Коэффициентам ТТТ
Молдова	207.	1.1	
Румыния	2061.	1.2	Скорость, переведённая с тех. на фактическую
Таджикистан	-	1	
Турция	698	1.6	Скорость, переведённая с тех. на фактическую
Украина	950	1.1	Скорость, переведённая с тех. на фактическую
Узбекистан	263	1.1	Скорость, переведённая с тех. на фактическую
Туркменистан	-	1	Запрос информации по Коэффициентам ТТТ

Часть 1 ТТТ – Вагонные Расценки

Трасека	Вагон	Низкий тариф	Третья сторона	Полный тариф	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизия	Молдова	Румыния	Турция	Таджикистан	Украина	Узбекистан		
Ссылка	Тип	<i>Коэффициент ТТТ</i>																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	1 Крытый	0.18	0.25	0.38	0.38	0.43	0.63	0.55	0.43	0.38	0.42	0.50	0.62	0.38	0.45	0.44		
	2 Вагон-платформа	0.21	0.22	0.39	0.39	0.43	0.64	0.56	0.44	0.39	0.43	0.50	0.63	0.39	0.45	0.45		
	3a Со съёмной осью	0.27	0.24	0.49	0.49	0.55	0.81	0.70	0.56	0.49	0.54	0.64	0.79	0.49	0.57	0.57		
	3b Открытая двухосная	0.44	0.40	0.77	0.77	0.85	1.26	1.10	0.86	0.77	0.84	0.99	1.23	0.77	0.89	0.88		
	4a Цистерна с осью	0.44	0.28	0.73	0.73	0.81	1.20	1.05	0.83	0.73	0.80	0.95	1.18	0.73	0.85	0.84		
	4e Двухосная цистерна	0.55	0.38	0.98	0.98	1.09	1.61	1.41	1.11	0.98	1.08	1.27	1.58	0.98	1.14	1.13		
	5a Изотермическая с осью	0.30	0.23	0.64	0.64	0.71	1.05	0.92	0.72	0.64	0.70	0.83	1.03	0.64	0.74	0.74		
	5b Изотермическая двухосная	0.44	0.36	0.90	0.90	1.00	1.47	1.29	1.01	0.90	0.98	1.16	1.44	0.90	1.04	1.03		
	6a Плоскостной с осью	0.19	0.22	0.36	0.36	0.40	0.59	0.52	0.41	0.36	0.40	0.47	0.58	0.36	0.42	0.42		
	6b Плоскостной двухосный	0.23	0.30	0.50	0.50	0.55	0.81	0.71	0.56	0.50	0.54	0.64	0.80	0.50	0.57	0.57		

Примечания по столбцам :

1 Типовой Код Трасека по Вагонам

2 Название Вагона

3 Основной тариф – низкий (издержки по расстоянию)

4 Основной тариф – вагоны третьей стороны

5 Основной тариф – полный тариф (время и расстояние)

6 – 17 – Начало столбца – национальный коэффициент ТТТ, применение полных изменяемых вагонных тарифов

Часть 2 Показательные Тарифы для Терминальных Услуг

Вид Терминальных Услуг	Вид товаров	Выпускная Норма	Тип Вагона	Тариф €	Единица измерения
1	2	3	4	6	7
Погрузка и разгрузка вагонов в приемлемых складах и депо	Обычные товары, упакованные предметы; портативные товары, товары в мешках, строительный материал, древесина с большей нагрузкой на ширину колес	3000 Тонн за год	1,2	6.34	Тонн
Погрузочный и разгрузочный склад	Скоропортящиеся Товары - 48-часовой морозильный склад	30,000 Тонн за год		11.79	Тонн
Сбор Доставка составов с промышленных запасных путей	Сухой и жидкий бестарный груз	1 Состав в день	3,4а,4б,	6.2	Вагон
Сбор Доставка вагонных составов с грузовых парков	Все	20,000 Вагоны в год	1,2,6а,6б	6.8	Вагон
Сбор Доставка вагонов в Портах	Все грузы	100 Вагоны в день	Все	5.6	Вагон
Погрузка и Разгрузка контейнеров с ж/д вагонов	Все грузы в контейнерах	30,000 TEU в год	5а, 5б 6а, 6б	16.73	TEU
Изотермическое Хранение	Замороженные Продовольственные Товары	Нет	5а 5б	€9, €15	Вагон День
Пограничные Операции		10 Составы в день	Все	3.0	Вагон

Источник: RAILCOST (Ж/Д Расходы)

Примечания к таблице - ссылка на столбец номер:

- 1 В будущем Справочнике о Тарифах понадобится указать краткое описание терминального сервиса.
- 2 Общее введение о видах товаров.
- 3 Выпускная норма в тоннах или вагонах обслуживаемых согласно общим показателям работы по каждому терминальному сервису.
- 4 Скорее всего, типы вагонов будут вовлечены в терминальные операции
- 5 Кодекс терминального анализа 'Railcost'
- 6 Долгосрочные издержки, включая доход от имущества в размере 12%
- 7 Единица расходов

Часть 3 Сбор с Пользователя Инфраструктуры на маршрутах ТРАСЕКА (СПИ)

СОСТАВ СБОРОВ С ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СПИ

€

Финансирующая Издержки	Прямое Техническое Обслуживание Полотна	Общее Техническое Обслуживание	Контроль Грузооборота	СПИ – только Техническое Обслуживание и Контроль Грузооборота	СПИ Полное Восстановление
6.43	0.27	1.80	0.72	2.79	9.22

ВЛИЯНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ СКОРОСТИ НА СПИ

Средняя Рабочая Скорость в км/ч	30	40	50	60	70	80
Фактор Изменения СПИ	0.6	1	1.37	1.55	1.90	2.25

Часть 4 Комиссионные и Плата за Обслуживание Груза

Предположение по данным расчётам

Стандартный Тариф, € 20 за вагон



TRACESA

**Рабочий Документ
Транзитные Тарифы Трасека
Проект Нормативного Документа и
Пояснительные Заметки**

Содержание

Проект Норм ТТТ

1	ПРЕАМБУЛА	8
1.2	Стороны Соглашения.....	8
1.3	Предмет Соглашения	8
1.4	Политика ТТТ	9
1.5	Цели ТТТ	9
1.5.1	Результаты ТТТ.....	9
1.6	Связь с другими Тарифными Политиками	9
1.7	Координация	9
1.8	Изменения к данному Соглашению.....	9
1.8.1	Уведомление об Изменении	9
1.8.2	Конференции	10
2	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	10
2.2	Дефиниции	10
2.2.1	Международная Грузовая Транспортировка	10
2.2.2	Железная дорога, порты и морские перевозки	10
2.3	Применение и Юрисдикция	10
2.3.1	Минимальные Единицы Нагрузки	10
2.3.2	Лимиты применения.....	10
2.3.3	Другие виды плат.....	10
2.3.4	За пределами Трасека	11
2.3.5	Расширение лимитов	11
2.4	Тарифы.....	11
2.4.1	Расценки.....	11
2.4.2	Действие.....	11

2.4.3	Единица.....	11
2.4.4	Валюта.....	11
2.4.5	Налогообложение.....	11
2.5	Уведомление об изменении Тарифа	11
2.5.1	Увеличение	11
2.5.2	Уведомление об изменениях в Тарифах	12
2.5.3	Выполнение изменений.....	12
2.5.4	Уменьшение	12
2.5.5	Расчёт Грузовых Сборов	12
2.5.6	Сквозные тарифы.....	12
2.5.7	Транзитное Расстояние.....	12
2.5.8	Расчёты Грузовых Сборов (Порты и Компании по морским перевозкам) 13	
2.5.9	Многомодальные расценки.....	13
2.5.10	Дисконтированные расценки	13
2.5.11	Политика Ценообразования.....	13
2.6	Оплата.....	13
2.6.1	Политика.....	13
2.6.2	Период железнодорожных взаиморасчётов	13
2.6.3	Взимаемый процент при неуплате	13
2.6.4	Валюта при оплате.....	14
2.6.5	Оплата грузовым экспедиторам	14
2.7	Расчёт тарифов.....	14
2.7.1	Железнодорожная тарифная структура	14
2.7.2	Часть 1 Передвижение.....	14
2.7.3	Часть 2 Терминал	15

2.7.4	Часть 3 Сбор с Пользователя Инфраструктуры (СПИ).....	15
2.7.5	Часть 4 Сбор за Обработку Груза и Комиссионные.....	16
2.7.6	Разбивка по товарам, уведомление о сборах ТТТ и их условия	16
2.8	Основа установления и изменения тарифов	16
2.8.1	Нормативная Основа Себестоимости	16
2.8.2	Изменение норм	16
2.8.3	Расходы	17
2.9	Выплата отступных	17
2.10	Тарифный Орган.....	17
2.10.1	Преамбул	17
2.10.2	Функции, Организация и Персонал.....	17
2.10.3	Язык	17
2.10.4	Финансы	18
	Приложение А КОНТЕКСТ.....	19
	А1 Основное Многостороннее Соглашение	19
	А2 Протоколы.....	20
	Приложение А 3 Сеть и Расстояния Трасека.....	21
	ПРИЛОЖЕНИЕ В ТТТ Железнодорожная Тарифная Структура и Расценки	22
	В1 Преамбула.....	22
	В2 Часть 1 Передвижение.....	22
	В 3 Терминальные тарифы и цены	25
	В4 Сборы с Пользователя Инфраструктуры (СПИ) Преамбула.....	27
	В5 Преамбула Сборов и Комиссионных за Обработку Груза.....	29
	ПРИЛОЖЕНИЕ С – НОРМАТИВНАЯ БАЗА.....	33
	С1 ЛОКОМОТИВНЫЙ ЗАКУП И ТЕХНИЧЕСКОЕ	34

C2 ВАГОННЫЙ ЗАКУП И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ	35
C3 СТРОИТЕЛЬСТВО И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ	37
2003 Цены и Функции	37
C4 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ И ТОПЛИВА И НОРМЫ ЗАТРАТ	39
C5 ОПЕРАЦИОННЫЕ НОРМЫ	40
C6 ЗАТРАТЫ ТРУДА (€/месяц)	41
C 6.1 Нормы Заработной Платы	42
C7 ФИНАНСОВЫЕ НОРМЫ	43
ПРИЛОЖЕНИЕ D ОСНОВА СЕБЕСТОИМОСТИ	44
D1 Определения Себестоимости	44
D4 Вагонные Расходы	47
D5 Расходы по Инфраструктуре	50
Сборы с Пользователя Инфраструктуры - Примечание по Единице Сбора	50
D6 Расходы на Маневрирование и Терминалы	53
ПРИЛОЖЕНИЕ E Национальные Коэффициенты	54
E1 Выведение Национальных Коэффициентов ТТТ	54
E2 Примечание по Отношению Скорость - Себестоимость	55
E3 Запрос на Новые или Изменённые Национальные Коэффициенты ТТТ	56
Уклон	56
E4 Национальные Обращения	57
E5 Подсчёт Коэффициента ТТТ	58
E5 .2 Болгария	60
ПРИЛОЖЕНИЕ F Тарифный Орган	69
F1. Перечень Функций	69

F2. Организация.....	70
F3. Персонал.....	71
F4. Финансирование.....	71

Проект

Опубликован в Марте 2003 г.

Авторские права © 2003 Служба Тасис DG 1А, Европейская Комиссия

Все запросы на воспроизводство данного документа должны отправляться

В Информационное Управление Тасис

Европейская Комиссия, Aarlenstraat 88 1/ 06 Rue d'Arlon, B-1040 Брюссель.

Данный отчёт был подготовлен компаниями Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions. Результаты, итоги и интерпретация, содержащаяся в данном документе, принадлежат только компаниям Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions и не при каких обстоятельствах не должны рассматриваться в качестве политики и позиции Европейской Комиссии

Проект

ПОЛИТИКА ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ ТРАСЕКА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, ЧЕРЕЗ ПОРТЫ И ПО МОРЮ

1 ПРЕАМБУЛА

1.2 Стороны Соглашения

Вышеупомянутая Политика Транзитных Тарифов Трасека (ТТТ) является продукцией Основного Многостороннего Соглашения (ОМС) по Международному Транспорту для Развития Коридора Европа – Кавказ – Азия, подписанного 8-го сентября 1998-го года в г. Баку для и от имени:

Республика Армения – ARM

Республика Азербайджан - AR

Республика Болгария – AR

Республика Казахстан – KR

Республика Киргизия - KRG

Республика Молдова – RM

Румыния

Республика Таджикистан – TR

Республика Турция – TUR

Украина – U

Республика Узбекистан - UZR

своей подписью подтверждают себя Сторонами данного Соглашения.

1.3 Предмет Соглашения

Предмет данного соглашения охватывает всеобщую тарифную политику, а также общую основу его происхождения и применения Сторонами данного соглашения.

Железная Дорога, Порты и Судо-перевозочные Компании

Реализующие данное соглашение железная дорога, порты и судо-перевозочные компании – это национальные железные дороги Сторон данного соглашения, Порты Варна, Бургас, Самсон, Ильичевск, Одесса, Батуми, Потти, Баку, Туркменбаши, Актау, Каспийское Пароходство и УкраФерри.

1.4 Политика ТТТ

В частности, ТТТ отвечает Статье 365 и 6 в основной части и статье 4 и 6 в техническом приложении Основного Многостороннего Соглашения. Её конкретная цель заключается в обеспечении предоставления со стороны Трасека альтернативных маршрутов для гарантирования сторонам соглашения возможности вести международную торговлю и оказывать на маршрутах Трасека экономически выгодные услуги.

1.5 Цели ТТТ

В соответствии с согласованными целями политики, конкретные цели ТТТ направлены на *упрощение и объединение железнодорожной тарифной политики и её интегрирования с портовыми и морскими тарифными политиками с целью отражения межмодального характера международной транспортировки на маршрутах Трасека.*

1.5.1 Результаты ТТТ

Следуя вышеуказанной цели, стороны данного соглашения собираются консолидировать позицию ТРАСЕКА как альтернативного торгового маршрута и повысить интерес к оказываемым им услугам посредством совместных действий и объединения тарифной политики.

1.6 Связь с другими Тарифными Политиками

В этой формулировке, ТТТ берёт многое от своих общих и конкретных условий из Тарифной Политики Железнодорожных Управлений Содружества Независимых Государств от 17-го Февраля 1993-го года, также принимая во внимание недавно принятые изменения, будет продолжать пользоваться новыми и изменёнными условиями в Железнодорожной Тарифной Политике СНГ, считающиеся приемлемыми для Трасека.

1.7 Координация

Координационным органом данного соглашения является Секретариат Трасека.

1.8 Изменения к данному Соглашению

1.8.1 Уведомление об Изменении

Каждая сторона данного соглашения может вносить изменения в данное соглашение предварительно обратившись в координационный орган в письменной форме, который уведомит все другие стороны данного соглашения о внесённых изменениях.

1.8.2 Конференции

Изменения должны вноситься на встречах сторон, созываемых Координационным Органом не менее, чем раз в год.

2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.2 Дефиниции

2.2.1 Международная Грузовая Транспортировка

Положения ТТТ относятся к «международной грузовой транспортировке» по железной дороге, железнодорожному парому или другими морскими судами не зависимо от типов документов, проходящих через территории Сторон, чье происхождение или пункт назначения находятся вне границ одной или всех Сторон, и которые пересекают другие части транспортной системы, определённой в Приложении А 1 и известной как «Трасека».

2.2.2 Железная дорога, порты и морские перевозки

Термин «Железная дорога» означает все или часть железных дорог, указанных в Приложении А 1 данного соглашения.

Термин «Порты» означает порты, указанные в Статье 1.4.

Термин «Морские перевозки» означает компании по морским перевозкам, указанные в Статье 1.4.

Термин «Межмодальный транспорт» относится к транспортным единицам, которые могут перевозиться без изменения на различные режимы (ж/д вагоны на ж/д паромов, грузовики на ж/д вагонах и паромов).

2.3 Применение и Юрисдикция

2.3.1 Минимальные Единицы Нагрузки

ТТТ должен применяться к нагрузкам в единицах не менее одного ж/д вагона типов и контейнеров, указанных в Приложении А 3.

2.3.2 Лимиты применения

Расценки ТТТ применимы к основным транспортным операциям между пунктами, определёнными на маршрутах Трасека.

2.3.3 Другие виды плат

Указанные в Приложении В 3 по Ж/Д и С 3 по Портам и морским перевозкам Расценки Тарифной Политики не включают в себя любые другие дополнительные расходы, выпадающие за рамки политики ТТТ.

2.3.4 За пределами Трасека

Расценки необязательно должны применяться к транспортным операциям за пределами границ сторон соглашения.

2.3.5 Расширение лимитов

Единогласным решением сторон соглашения и дополнительной участвующей стороны ТТТ может быть расширен, перейдя за пределы границ сторон соглашения.

2.4 Тарифы

2.4.1 Расценки

Расценки ТТТ – это те расценки, которые были назначены на текущий год, указанные в Приложениях В по ж/д и – по Портам и Морским перевозкам *(будет добавлено позже)*.

2.4.2 Действие

Упомянутые расценки действительны с периода, указанного ниже

.....

2.4.3 Единица

Основная единица по ж/д тарифам – это вагон.

2.4.4 Валюта

Валюта ТТТ – это Евро.

При перерасчёте расценок Политики ТТТ в другие валюты будет использоваться курс обмена валюты, установленного в Европейском Центральном Банке.

2.4.5 Налогообложение

Грузовые и дополнительные сборы не включают НДС

2.5 Уведомление об изменении Тарифа

2.5.1 Увеличение

Реализующие Тарифное Соглашение Железнодорожные, Портовые и Морские Управления обладают правом увеличения грузовых и дополнительным сборов данной Тарифной Политики не чаще чем раз в год, предоставив Тарифному Органу информацию не позже чем за три месяца до созыва ежегодной тарифной конференции и требования для этого 60% голосов сторон соглашения.

2.5.2 Уведомление об изменениях в Тарифах

Тарифный Орган должен уведомить об изменениях в тарифах или о других изменениях, связанных с данным соглашением не позже чем за один месяц после принятия решения о включении таких изменений.

2.5.3 Выполнение изменений

Стороны соглашения в течение 2 месяцев после получения уведомления об изменениях должны выполнить изменения, включённые в тарифы, или другие изменения, связанные с данным соглашением.

2.5.4 Уменьшение

Стороны Соглашения обладают правом уменьшения грузовых тарифов и дополнительных сборов данной Тарифной Политики за транспортировку посредством соответствующих Железных дорог, Портов и Компаний по морским перевозкам в течение всего грузового года.

2.5.5 Расчёт Грузовых Сборов

Грузовые сборы устанавливаются Железными дорогами, Портами и Компаниями по морским перевозкам на основе данной Тарифной Политики отдельно для каждой Железной дороги, Порта и Компании по морским перевозкам, занимающегося международной грузовой транспортировкой в соответствии с типом вагона по расстоянию транспортировки и другими оказываемыми услугами.

2.5.6 Сквозные тарифы

Стороны соглашения, желающие стимулировать межмодальные транспортные Соглашения, будут применять сквозные специальные тарифы, где возможно, с участием Железных дорог, Портов и Компаний по морским перевозкам.

Стороны данного соглашения имеют право вступать в контракт с любым морским перевозчиком, наследующим транспорт на территории любой другой стороны данного соглашения посредством применения «сквозных специальных тарифов», указанных в Приложении -.

2.5.7 Транзитное Расстояние

В случае меньшего расстояния, при расчёте грузового сбора, расстояние определяется Сторонами Тарифного Соглашения в соответствии с расстояниями, указанными в Приложении А или Тарифного Руководства № 4, официально объявленного Железной дорогой.

Железные дороги, не являющиеся сторонами вышеуказанных соглашений, должны или объявить о своих Таблицах Тарифных Расстояний на Ежегодной Конференции ТТТ или же представить их Тарифному Органу.

2.5.8 Расчёты Грузовых Сборов (Порты и Компании по морским перевозкам)

Порты и Компании по морским перевозкам: Расценки будут назначаться на основе ---

2.5.9 Многомодальные расценки

Специальные расценки за перевозку международных морских контейнеров как часть многомодальных или комбинированных транспортных операций указаны в Приложении Д 3.

2.5.10 Дисконтированные расценки

Железнодорожные, Портовые и Морские Управления – Стороны Тарифного Соглашения, вступая в контракты с организациями, могут свободно устанавливать размер скидок и механизм финансовой ответственности за невыполнение принятых обязанностей согласно своим экономическим интересам.

2.5.11 Политика Ценообразования

Железнодорожные, Портовые и Морские Управления при определении скидок должны применять любую имеющуюся общую политику по ценообразованию, согласованную сторонами данного соглашения.

2.6 Оплата

2.6.1 Политика

Упомянутая политика ТТТ подразумевает выполнение разовой оплаты со стороны морского перевозчика для иницирующей стороны за перевозку через коридор Трасека, а также перевод оплаты этой стороной другим сторонам соглашения в соответствии с руководством по тарифным расчётам.

2.6.2 Период железнодорожных взаиморасчётов

Подтверждение оплаты, сделанной со стороны иницирующей стороны для других сторон, должно быть предоставлено в течение 7 дней с даты получения списка пассажиров и багажа или другого соответствующего документа о перевозке.

2.6.3 Взимаемый процент при неуплате

В случае неполучения оплаты, с неуплаченной суммы будет взиматься процент, норма которой будет оговорена сторонами соглашения.

2.6.4 Валюта при оплате

При получении тарифа одной стороной соглашения от имени другой стороны соглашения, оплата между сторонами данного соглашения может осуществляться в Евро или в любой другой валюте, объявленной в Тарифной Политике или нормативных документах каждого Железнодорожного, Портового или Морского Управлений.

2.6.5 Оплата грузовым экспедиторам

Осуществление оплаты международным грузовым перевозчикам посредством экспедиторских организаций возможно при наличии согласия сторон Тарифного Соглашения, Железной дороги, Портов и Компаний по морским перевозкам и объявления полного официального названия и юридического адреса экспедиторской организации Сторонам Тарифного Соглашения и на рынке международной транспортировки.

2.7 Расчёт тарифов

2.7.1 Железнодорожная тарифная структура

Для соблюдения общей политики, разделяемой всеми сторонами соглашения с целью содействия гармонизации и прозрачности, железнодорожные тарифы должны подсчитываться согласно Приложению В по четырём отдельным частям, основными характерными чертами которой являются тарифы с учётом расходов и вагон как минимальная единица перевозки.

2.7.2 Часть 1 Передвижение

Тариф транзитного передвижения состоит из базовой ставки на каждый тип вагона сторонами соглашения, как указано в Приложении В 3, изменённого Национальным Коэффициентом ТТТ, производное от которого содержится в Приложении С умноженное на расстояние между двумя пограничными станциями.

Если стороны соглашения придут к решению при необходимости применить тариф на передвижение для импорта и экспорта, ТТТ будет рассчитываться с использованием изменённого тарифа, как было раньше указано, умноженного на расстояние от отправляющей или получающей станции до пограничной станции в Сети Трасека.

Прилагая совместные усилия для обеспечения большего грузооборота, стороны соглашения могут решить назначить тариф на основе ставки, которая ниже полной ставки, используя самые низкие ставки, указанные в приложении В 3 и должны знать, что будучи полезной в краткосрочной перспективе, ставка не позволит произвести замену активов.

Часть 1 ТТТ, тариф передвижение на вагоны включает в себя расходы их порожнего возвращения, что ведёт к тому, что участники соглашения, с беспокойством относящиеся к вопросу использования имеющихся мощностей, могут применить специальные расценки, указанные в приложении В3 за использование вагонов, которые будут в любом случае выгружаться в обратном направлении.

2.7.3 Часть 2 Терминал

Расценки за оказание терминальных услуг, включающие в себя сбор и поставку грузов в помещения грузоперевозчика, могут быть включены теми сторонами, которые желают применять ТТТ для импорта и экспорта грузов.

Расценки, применяемые к терминальным услугам, должны быть предметом прямых переговоров между грузоперевозчиком и железной дорогой, но не должны превышать норм, указанных в Приложении В4.

Расценки за оказание услуг на пересечениях границ должны применяться ко всем грузоперевозкам и не превышать норм, указанных в Приложении В4.

Расценки за перемещение вагонов из Железнодорожной Сети в Портовую Сеть должны применяться, не превышая нормы, указанные в Приложении В4.

Расценки, используемые за сдачу локомотивов в прокат грузоперевозчикам, должны применяться, не превышая нормы, указанные в Приложении В4.

2.7.4 Часть 3 Сбор с Пользователя Инфраструктуры (СПИ)

Стороны соглашения, производящие оплату за эксплуатацию национальной ж/д инфраструктуры внутри страны или другому агенту за её пределами, должны покрывать свои расходы за счёт установления определённой цены за эксплуатацию инфраструктуры, которая должна отделяться от всех других оплат.

С целью стимулирования максимального объёма эксплуатации, в качестве первичной единицы цены за эксплуатацию инфраструктуры используется состав на км. Таким образом, тариф за вагон должен устанавливаться с разделением СПИ за состав на км на количество вагонов в составе для каждого отдельно по каждому национальному сегменту.

В соответствии с общей целью гармонизации, СПИ должен быть единым для всех сторон соглашения.

В поддержании высоких эксплуатационных стандартов и учитывая увеличение расходов, СПИ может меняться в зависимости от скорости с использованием факторов и условий, перечисленных в Приложении В5.

2.7.5 Часть 4 Сбор за Обработку Груза и Комиссионные

С целью повышения стандартов и спектра оказываемых услуг, в тарифную структуру будут включены специальный сбор за обработку груза и комиссионные, уровень которых не должен превышать установленных норм в Приложении В5.

Сбор должен осуществляться, как тариф за вагон не зависимо от размера вагона, товара или расстояния.

Дополнительные сборы за услуги, отдельно перечисленные в Приложении В5, должны осуществляться при наличии запросов на оказание такого сервиса или сервисов.

Перечень услуг с соответствующими ценами на них в будущем вырастит, и соответственно, в соглашение ТТТ периодически на Тарифных Конференциях будут вноситься изменения со стороны Тарифного Органа.

2.7.6 Разбивка по товарам, уведомление о сборах ТТТ и их условия

Стороны соглашения должны включать разбивку по товарам каждого из четырёх вышеуказанных частей ТТТ в цены, счета и другую документацию, подготовленную для грузополучателя или агента, представляющего грузополучателя, обеспечив отправку копий вышеуказанной документации своему железнодорожному партнёру в день их выпуска.

2.8 Основа установления и изменения тарифов

2.8.1 Нормативная Основа Себестоимости

Себестоимость ТТТ основана на нормах, содержащихся в Приложении С, которые представляют собой оптимальные рабочие стандарты, требующиеся для всех железных дорог Трасека для оказания своих услуг в долгосрочной перспективе.

Изменения Нормативных Величин

При невозможности достижения в ближайшем будущем предложенных норм, предусматривается возможность использования периодически меняющихся факторов изменения для приведения стандарта до приемлемого для сторон соглашения уровня.

2.8.2 Изменение норм

Любые изменения в нормативную базу, как коррекция величин, представленных в Приложении С, так и добавление новых норм, может осуществляться по усмотрению каждой стороны соглашения или со стороны ТТТ Органа, который в каждом случае будет анализировать возможное влияние предложенных изменений на тарифы и будет уведомлять все стороны соглашения о таких изменениях на каждой ежегодной Тарифной Конференции.

2.8.3 Расходы

Большинство расходов используемых при установлении Тарифов, перечислены в Приложении D, а дополнительная информация о расходах может быть представлена Тарифным Органом по письменному запросу любой стороны данного соглашения.

Тарифный Орган может использовать модель себестоимости грузоперевозки для сообщения сторонам соглашения о возможных воздействиях любого предложения об изменении норм, факторов изменений и расходов по тарифам, разработка и поддержание которых должны финансироваться сторонами соглашения. Ссылка на Статью 6 железнодорожного технического приложения к Основному Многостороннему Соглашению Трасека.

2.9 Выплата отступных

С целью доведения до минимума возможности выплаты отступных за несвоевременную погрузку или разгрузку ж/д вагонов на ж/д маршрутах Трасека и возможного влияния неуплаченных отступных на ТТТ, должны применяться тарифы, предложенные на основе тех же принципов нормативной себестоимости, указанной в Приложении В 6.

2.10 Тарифный Орган

2.10.1 Преамбул

Орган ТТТ обладает полномочиями и обязанностями, наделёнными ему со стороны сторон соглашения, которые в соответствии с правилами, указанными в данном соглашении и описанными в Приложении F, могут время от времени меняться.

Орган ТТТ может быть любой назначенной организацией или обратившейся на соискание такого назначения. Железная дорога или другая организация, претендующая на выполнение роли Органа ТТТ, в первую очередь, должна обратиться с заявлением в Секретариат Трасека с возможным запросом на получение от неё в дальнейшем дополнительной информации.

2.10.2 Функции, Организация и Персонал

Функции Органа ТТТ включают себя управление экономикой, информацией и рекламой, а также ведение рыночного исследования и выполнение юридических функций. Организацию будет возглавлять Генеральный Секретарь, а персонал будет состоять из 4-6 специалистов, которые будут привлекаться с любой стороны соглашения.

2.10.3 Язык

Соответствующими международными языками Органа ТТТ будут русский и английский языки.

2.10.4 Финансы

Финансовой валютой Органа ТТТ будет Евро. Ресурсы, представленные Секретариатом Трасека или другим агентством, назначенным в Орган ТТТ, должны компенсироваться ежегодно авансом за счёт ресурсов, представленных по расценкам, утверждёнными сторонами, подписавшими нормы ТТТ.

Приложение А КОНТЕКСТ**A1 Основное Многостороннее Соглашение****Важные выдержки из соглашения****Основное Соглашение**

Статья 3 Цели а) развить экономические отношения

b) создать равные условия для конкуренции ..

Статья 5 Оплата и т.д. ... нельзя требовать оплаты других сумм ...

Статья 6 Льготные Условия Тарифы на транспортные услуги должны устанавливаться на основе льготных условий и быть равными для всех сторон.

Статья 8.7 Межправительственная Комиссия (МК)

МК может создавать рабочие группы.

Техническое Приложение (Железная дорога)

Статья 4 Льготные Условия и Тарифы

Статья 6 Цели Сотрудничества

2с) разработать методы расчёта себестоимости как основы льготных тарифов и общих операционных расценок.

A2 Протоколы

Первая Встреча Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ) в Баку, 20 июня, 2002 года, заменяется 2-ой Встречей.

Вторая Встреча РГТРТ в Баку 17-го октября 2002-го года

- 1) Новая ж/д тарифная структура для транзитного трафика Трасека будет основана на нормативной себестоимости, т.е. расходах, отражающих технические и финансовые показатели, приемлемые для всех стран ТРАСЕКА.
- 2) Тарифная структура будет основана на долгосрочных переменных расходах на единицу продукции.
- 3) В расчёты включена скидка, позволяющая получить доход от имущества в размере не менее, чем 12% по производственным активам, стоимость которых равна существующей восстановительной стоимости.
- 4) К 30-му декабрю, 2002-го года Консультанты примут в расчёт отклонение коэффициентов от согласованных показателей, т.е. высокие тарифы будут применимы к сегментам сети Трасека, где установленный уклон, длина поезда, уровень услуг и другие, технические и финансовые показатели превышают установленные.
- 5) Тарифная структура будет составляться согласно расходам на перевозку полного вагона (не из расчёта груза), т.е. он будет разным в зависимости от типа и грузовой вместимости вагона. Тарифная структура будет учитывать расходы на порожнее возвращение вагонов. Новая тарифная структура не будет применяться к менее, чем вагонам с грузом.
- 6) Новая тарифная структура будет состоять из четырёх компонентов:
 - (a) Передвижение (единый тариф на километр по каждому типу вагонов);
 - (b) Терминальный тариф (в двух под-частях – по вагону и по вагону-километру и по сбору и доставке);
 - (c) Сборы с пользователей инфраструктуры по составу-километру (по доступу к основному полотну, сигнализации, связи, электропитанию);
 - (d) Плата и комиссионные за обслуживание вагона за задание
- 7) С целью увеличения в короткий срок объёма транзитного грузооборота Трасека, будут предложены скидки по новой тарифной шкале до уровня, отражающего нормативные краткосрочные переменные издержки на единицу продукции. Эти издержки будут определены в рабочем документе. Эти дисконтированные тарифы будут определены после расчёта тарифных ставок.
- 8) Тарифная валюта будет Евро.

Приложение А 3 Сеть и Расстояния Трасека

№	Страна	Пограничные Пункты	Расстояния (км)
	Украина	Ягодам – Ильичевск	940 км
2	Украина	Кучурган – Ильичевск	127 км
3	Молдова	Унгены – Климентьево	270 км
4	Молдова	Унгены – Кучурган	213 км
5	Грузия	Поти – Гардабани	362 км
6	Грузия	Поти – Айрым	387 км
7	Грузия	Батуми – Гардабани	387 км
8	Грузия	Батуми – Айрым	423 км
9	Азербайджан	Бойук-Кесик – Баку	503 км
	Туркменистан	Туркменбаши – Серхетабад	1225 км
	Туркменистан	Туркменбаши – Фарап	1362 км
	Туркменистан	Туркменбаши – Серахс	995 км
	Казахстан	Актау – Бейней	422 км
	Узбекистан	Бейней – Ченгекли	1847 км
	Узбекистан	Фарап – Ченгекли	787 км
	Узбекистан + Туркменистан	Фарап – Термез	406+194=600 км
	Узбекистан + Туркменистан + Таджикистан	Фарап – Душанбе	548+194+71=813 км
	Узбекистан + Таджикистан + Киргизстан	Фарап – Ош	817+231+23=949 км
	Казахстан	Ченгекли – Дружба	1771 км
2	Казахстан	Дружба – Актау	4141 км
2	Казахстан	Актау – Ченгекли	2524 км
2	Казахстан + Киргизстан	Актау – Балыкчы	2846+324=3170 км

Примечание: видоизменения в сеть могут осуществляться Органом ТТТ в соответствии с информацией, предоставленной в заявлениях сторон Участников Соглашения по Национальному Коэффициенту ТТТ в Приложении.

ПРИЛОЖЕНИЕ В ТТТ Железнодорожная Тарифная Структура и Расценки

В1 Преамбула

ТТТ рассчитывается в четырёх частях

Часть 1 Передвижение вагонов

Часть 2 Терминальные услуги

Часть 3 Сбор с пользователя инфраструктуры

Часть 4 Тариф и комиссионные за обработку груза

В2 Часть 1 Передвижение

В2.1 Определение

Состоит из основного одноразового тарифа по каждому типу вагона не зависимо от наполнения, частичной загруженности или порожнего возвращения, применяемого между вокзалами и в указанное время.

В2.2 Стандартные Типы Вагонов

Количество различных видов вагонов, по которым представлены тарифы в ТТТ, указано с пропорцией порожнего пробега, включённого в тариф.

Трасека Тип Ссылка	Название Вагона	Порожний Пробег %
1	Крытый	40
2	Вагон-платформа	50
3a	Со съёмной осью	80
3b	Открытая двухосная	80
4a	Цистерна с осью	100
4b	Двухосная цистерна	100
5 ^a	Изотермическая ось	80
5b	Изометрическая двухосная	80
6a	Плоскостная с осью	40
6b	Плоскостная двухосная	40

Дополнительные типы вагонов могут быть добавлены к таблице вагонов ТТТ по решению тарифного органа. Тарифы для вагонов, не указанных в текущем перечне вагонов, должны соответствовать уровню тарифов ближайшего по типу вагона.

В2.3 Поправки Стран Трасека к Основному Тарифу

Основной вагонный тариф может быть изменён с помощью национального коэффициента ТТТ.

В2.3 Порожний Обратный Пробег Вагонов

Расходы на порожний обратный пробег вагонов включены в основные тарифы и должны ежегодно пересматриваться Органом ТТТ¹

В2.4 Тип Тарифов

Вот следующие тарифы по вагонам:

- Вагоны Железных Дорог Трасека
- Вагоны третьих сторон².
-

В2.5 Расходы, включённые в ТТТ (Общее Заявление)

Примечательно, что тарифы на вагоны ТТТ включают в себя долгосрочные переменные издержки на единицу продукции, как указано выше, которые принесут 12% прибыли от имущества, стоимость которых равна существующей восстановительной стоимости, и что тарифы не-KTZ (т.е. по вагонам клиентов или третьих сторон) не включают в себя расходы на владение вагонами³.

В2.6 Примечание по применению

Тарифы на вагоны ТТТ являются едиными тарифами и при применении для учёта части тарифа на передвижение для соответствующего типа вагона, тариф умножается на расстояние.

¹ Часть 1 ТТТ зависит от процента порожнего обратного пробега и поэтому его периодически необходимо пересматривать.

² Промышленные предприятия и соседние железные дороги.

³ Техническое обслуживание, кредит, амортизация, прибыль от имущества.

В2. 7 Часть 1 ТТТ – Тарифы на Вагоны

Трасека	Вагон	Низкий тариф	Третья сторона	Полный тариф	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизия	Молдова	Румыния	Турция	Таджикистан	Украина	Узбекистан
Ссылка	Тип															
		<i>Коэффициент ТТТ</i>														
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Крытый	0.18	0.25	0.38	0.38	0.43	0.63	0.55	0.43	0.38	0.42	0.50	0.62	0.38	0.45	0.44
2	Вагон-платформа	0.21	0.22	0.39	0.39	0.43	0.64	0.56	0.44	0.39	0.43	0.50	0.63	0.39	0.45	0.45
3a	Со съёмной осью	0.27	0.24	0.49	0.49	0.55	0.81	0.70	0.56	0.49	0.54	0.64	0.79	0.49	0.57	0.57
3b	Открытая двухосная	0.44	0.40	0.77	0.77	0.85	1.26	1.10	0.86	0.77	0.84	0.99	1.23	0.77	0.89	0.88
4a	Цистерна с осью	0.44	0.28	0.73	0.73	0.81	1.20	1.05	0.83	0.73	0.80	0.95	1.18	0.73	0.85	0.84
4e	Двухосная цистерна	0.55	0.38	0.98	0.98	1.09	1.61	1.41	1.11	0.98	1.08	1.27	1.58	0.98	1.14	1.13
5a	Изотермическая ось	0.30	0.23	0.64	0.64	0.71	1.05	0.92	0.72	0.64	0.70	0.83	1.03	0.64	0.74	0.74
5b	Изотермическая двухосная	0.44	0.36	0.90	0.90	1.00	1.47	1.29	1.01	0.90	0.98	1.16	1.44	0.90	1.04	1.03
6a	Плоскостная с осью	0.19	0.22	0.36	0.36	0.40	0.59	0.52	0.41	0.36	0.40	0.47	0.58	0.36	0.42	0.42
6b	Плоскостная двухосная	0.23	0.30	0.50	0.50	0.55	0.81	0.71	0.56	0.50	0.54	0.64	0.80	0.50	0.57	0.57

Примечания к столбцам:

1 Код типа вагона Трасека

2 Название вагона

3 Основной тариф – низкий (расходы на расстояние)

4 Основной тариф – вагоны третьей стороны

5 Основной тариф – полный тариф (время и расстояние)

6 – 17 – Начало столбца – национальный коэффициент ТТТ, должны применяться полные изменяемые тарифы по вагонам

В2.8 Примечания по тарифам

Тариф по вагону для каждой страны – это полный тариф, изменяемый по ТТТ коэффициенту.

В2.8 Примечания по тарифам на обратный груз

Тарифы для обратного груза могут быть снижены до 75% от основного тарифа, так как расходы на обратный порожний вагон является частью основного тарифа.

В 3 Терминальные тарифы и цены

В3.1 Услуги, определённые клиентом

Общие требования ТТТ заключаются в том, что терминальные услуги являются делом прямых переговоров между грузоперевозчиком и железной дорогой в зависимости от конкретных требований. Политика ТТТ заключается в обеспечении единства и прозрачности и предоставлении только индикативных тарифов.

В3.2 Частные запасные пути и погрузочные помещения

Если клиент обладает собственными запасными путями и погрузочными помещениями, тогда терминальные расходы будут в двух частях.

Часть А – Сбор и Доставка

Дополнительная плата за сбор и доставку на запасных путях, которые эксплуатируются только клиентом, гарантируется, цена будет основана на расстоянии сбора и доставки от основного пути и тариф будет соответствовать тарифам части 1.

Часть В – Погрузка и Разгрузка

В случае владения собственными грузовыми терминалами и осуществления погрузочных и разгрузочных операций сторонами, подписавшими ТТТ, по усмотрению железной дороги могут применяться тарифы в виде таблицы.

Тарифы на Терминальные Услуги

Вид Терминальных Услуг	Вид товаров	Выпускная Норма	Тип Вагона	Тариф €	Единица измерения
1	2	3	4	6	7

Погрузка и разгрузка вагонов в приемлемых складах и депо	Обычные товары, упакованные предметы; портативные товары, товары в мешках, строительный материал, древесина с большей нагрузкой на ширину колеи	3000 Тонн за год	1,2	6.34	Тонн
Погрузочный и разгрузочный склад	Скоропортящиеся Товары - 48-часовой морозильный склад	30,000 Тонн за год		11.79	Тонн
Сбор Доставка составов с промышленных запасных путей	Сухой и жидкий бестарный груз	1 Состав в день	3,4a,4b,	6.2	Вагон
Сбор Доставка вагонных составов с грузовых парков	Все	20,000 Вагоны в год	1,2,6a,6b	6.8	Вагон
Сбор Доставка вагонов в Портах	Все грузы	100 Вагоны в день	Все	5.6	Вагон
Погрузка и Разгрузка контейнеров с ж/д вагонов	Все грузы в контейнерах	30,000 TEU в год	5a, 5b 6a, 6b	16.73	TEU
Изотермическое Хранение	Замороженные Продовольственные Товары	Нет	5a 5b	€9, €15	Вагон День
Пограничные Операции		10 Составы в день	Все	3.0	Вагон

Источник: RAILCOST (Ж/Д Расходы)

Примечания к таблице - ссылка на столбец номер:

1. В будущем Справочнике о Тарифах KTZ понадобится указать краткое описание терминального сервиса.
2. Общее введение о видах товаров.
3. Выпускная норма в тоннах или вагонах обслуживаемых согласно общим показателям работы по каждому терминальному сервису.
4. Скорее всего, типы вагонов будут вовлечены в терминальные операции
- 5 Кодекс терминального анализа 'Railcost'
- 6 Долгосрочные издержки, включая доход от имущества в размере 12%
- 7 Единица расходов

В3.4 Терминальные сборы по внутреннему импорту, экспорту и транзиту.

ТТТ будет применяться к Транзитным Тарифам при том, что не будет применяться к терминальным услугам на границах. Однако, если стороны, подписавшие ТТТ, захотят применять ТТТ к другим грузоперевозкам, тогда рекомендуется придерживаться следующего правила:

- Внутренний грузооборот будет состоять из двух пакетов терминальных расходов.
- Импорт и экспорт будет состоять из одного пакета терминальных расходов.
- Услуги по транзиту через третью страну не будут предусматривать наличие каких-либо терминальных расходов.

В3.5 Пересечение международных границ

Необходимо учесть расходы на ожидания при пересечении границ и любое маневрирование.

В3.6 Прокат Локомотива

При возвращении или перемещении локомотивов в направлении помещений клиента без состава или при их прокате клиентом для выполнения определённых задач, клиент должен будет произвести оплату за используемые им услуги в соответствии со следующей таблицей.

	Электрический Локомотив €	Дизельный Локомотив €
плата за час	84.1	70.7
плата за км	0.57	0.60

В4 Сборы с Пользователя Инфраструктуры (СПИ) Преамбула

В4.1 Преамбула

ТТТ в соответствии с современной политикой предусматривает разделение сборов за использование железнодорожной сети Трасека. Стороны, подписавшие ТТТ, по возможности попытаются гармонизировать свою национальную политику СПИ.

В4.2 Контракт Пользователя

Рекомендуется пользоваться гармонизированными нормами, в частности Контрактом Пользователя.

В4.3 График Услуг

Ниже перечислены минимальные услуги, оказываемые назначенным Оператором Инфраструктуры или его аналогичной альтернативой в каждой стране.

1	УСЛУГИ, ВКЛЮЧЁННЫЕ В ПЛАТУ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ
1.1	Обработка запросов на мощности инфраструктуры
1.2	Право использования предоставленной мощности
1.3	Использование функционирующих полотен и соединений
1.4	Контроль состава, включая сигнализацию, регулировку, диспетчерский сервис и связь, а также предоставление информации о передвижении поездов
1.5	Вся другая информация, требующаяся для выполнения и эксплуатации сервиса, по которому была предоставлена необходимая мощность
1.6	Приспособленные контракты по контролю и транспортировке опасных грузов
1.7	Предоставление дополнительной информации
1.8	Парковка тяги во время ожидания, оговоренного в графике
1.9	Использование электрической дуги (воздушные провода для тяговой энергии)
1.10	Техническая инспекция подвижного состава на безопасность в поездных операциях
2	УСЛУГИ, К КОТОРЫМ У ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ ЕСТЬ ПРАВО ДОСТУПА, ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ КОТОРОЙ МОЖЕТ БЫТЬ ПРЕДУСМОТРЕНА ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ПЛАТА
2.1	Доступ к информационным устройствам о пассажирах
2.2	Доступ к телекоммуникационной сети
2.3	Доступ к заправочному оборудованию
2.4	Доступ к пассажирским станциям, к их зданиям, платформам и другим помещениям (по ж/д и дороге)
2.5	Доступ к грузовым терминалам (по ж/д и дороге)
2.6	Доступ к сортировочным станциям
2.7	Доступ к составным комплектовочным станциям
2.8	Доступ к техническому обслуживанию и другим техническим возможностям в случае опасности
2.9	Доступ к запасным путям железной дороги
2.10	Доступ к водоналивному оборудованию
2.11	Доступ к обогревательному оборудованию для предварительного обогрева пассажирских составов
2.12	Доступ к маневровым путям

В4.4 Примечания по сборам

Сборы, охватывающие первую часть вышеуказанного графика, указаны в ТТТ. Сборы, включённые во вторую часть графика, устанавливаются по усмотрению железных дорог. Рекомендуется гармонизация вторых сборов.

В4.5 Единица сборов

СПИ будет применяться к каждому составу не зависимо от длины, загруженности и порожнего пробега.

В4.6 Основные Сборы Трасека с Пользователя Инфраструктуры

Возможность сторон, подписавших ТТТ, использовать двухъярусный СПИ, представляющий собой полностью восполняющую плату и плату, которая восполняет только расходы на техническое обслуживание и контроль грузооборота, должна поддерживаться Органом ТТТ. Два уровня СПИ указаны ниже:

Минимальный СПИ	Полный СПИ
€2.79 за Состав км	€9.22 за Состав км
4.65 цент за Вагон км	15.33 цент за Вагон км

Примечательно, что тариф на вагон предусматривает длину 60 вагонного состава.

В4.6 Сборы с Пользователя Инфраструктуры, Изменяемые Сторонами

Основной ТТТ СПИ может быть изменён на национальном уровне для лучшего или худшего отражения стандартов инфраструктуры с использованием рабочей скорости в качестве дополнительной, при условии, что изменённый стандарт сохраниться на протяжении двух лет. Факторы изменения должны применяться к основным интервалам 10 км/ч.

Средняя Рабочая Скорость км/ч	30	40	50	60	70	80
Фактор Изменения СПИ	0.6	1	1.37	1.55	1.90	2.25

В5 Преамбула Сборов и Комиссионных за Обработку Груза

В5.1 Преамбула

Основная плата предусматривает покрытие документации и администрирование, связанные с грузом отправляющей железной дороги при условии, что такие сборы будут соответствовать расходам, являющимся единственными для отправляющей железной дороги, а также будут предоставлять всем железным дорогам стимул для увеличения объёмов железнодорожного грузооборота.

В5.2 Основные Сборы

Сумма в размере €20.0 будет достаточной для возмещения расходов на администрирование и обработку грузов ⁴.

В5.3 Отклонения в основной плате

Для выполнения требований упрощения торговли и транспортной документации требуется установление дифференцированных сборов за экспорт, внутренний, импорт и транзит. На транзитный транспорт, не требующий никакой документации от транзитной страны, будут установлены самые низкие сборы за обработку груза. Ниже показаны расценки на каждый тип транспортных услуг:

- Экспорт €25 за вагон
- Внутренний и импорт €15 за вагон
- Транзит 10 € за вагон

В5.4 Дополнительные Сборы

Дополнительные сборы должны включаться в Часть 4 ТТТ, охватывающие:

- Специальные требования по обработке грузов, упаковка и т.д.
- Дополнительные меры безопасности
- Страховка груза
- Вагонная слежка⁵
- Информация в режиме реального времени
- Полный график услуг можно получить из Органа ТТТ

В 5.5 Вагонная Неустойка

В случае задержания вагонов одной стороны на территории другой стороны на более чем 7 дней с момента въезда вагонов на территорию другой стороны, владельцу вагонов должна быть выплачена неустойка в соответствии с нижеуказанной таблицей тарифов:

Трасека	Название Вагона	Неустойка
Тип Ссылка		€/час
1	Крытый	3.07
2	Вагон-платформа	1.92
3a	Со съёмной осью	2.07
3b	Открытая двухосная	2.60

4a	Цистерна с осью	2.18
4b	Двухосная цистерна	2.75
5 ^a	Изотермическая ось	4.60
5b	Изотермическая двухосная	5.10
6a	Плоскостная с осью	1.94
6b	Плоскостная двухосная	2.58

Приложение ?? Портовые Тарифы и Тарифы по Морским Перевозкам ТТТ

Включить позже

ПРИЛОЖЕНИЕ С – НОРМАТИВНАЯ БАЗА

C1 – ЛОКОМОТИВНЫЙ ЗАКУП И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

C2 – ВАГОННЫЙ ЗАКУП И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

**C4 – ИНФРАСТРУКТУРА, СТРОИТЕЛЬСТВО И ТЕХНИЧЕСКОЕ
ОБСЛУЖИВАНИЕ**

C5 – ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ И ТОПЛИВА И НОРМЫ ЗАТРАТ

C6 – ОПЕРАЦИОННЫЕ НОРМЫ

C7 – НОРМЫ ИЗДЕЖЕК ТРУДА

C8 – ФИНАНСОВЫЕ НОРМЫ

С1 ЛОКОМОТИВНЫЙ ЗАКУП И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ДИЗЕЛЬНЫЙ

Пункты	Норма	Единица	Фактор	Принятая Норма
Дизельный Тип 2TE10				
Восстановительная Стоимость €	1,600,000		1	1,600,000
Экономический срок службы	20	Лет	.75	15
Амортизация	15	Лет	1	15
Доступность	88	%	0.85	77
Годовая выпускная производительность	220,000	Км	0.68	150,000
Годовая временная производительность	4500	Час	0.73	3300
Годовая дневная производительность	700	Км	0.77	540
Средняя дневная временная производительность	14	Час	0.86	12
Средняя Дневная Скорость	50	Км/ч	0.90	45
Плановое Техническое Обслуживание		Км		A-F
Неплановое		Км		U1,U2
Расход на км	0.39	€/км		0.60
Расход на час	57.6	€/ч		70.7

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

Пункты	Норма	Единица	Фактор	Принятая Норма
Электрический Тип VL80 6300Kw				
Восстановительная Стоимость €	2,500,000		1	2,500,000
Экономический срок службы	30	Лет	0.85	25
Амортизация	25	Лет	1	25
Доступность	95	%	0.9	83
Годовая выпускная производительность	250,000	Км	0.8	180,000
Годовая временная производительность	5000	Час	0.8	4000
Годовая дневная производительность	750	Км	0.78	585
Средняя дневная временная производительность	15.0	час/день	0.87	13.0
Средняя Дневная Скорость	50	км/ч	0.90	45
Плановое Техническое Обслуживание		Км		A- F
Неплановое		Км		U1,U2
Расход на км	€0.45	€/км		€0.57
Расход на час	€67.2	€/ч		€84.1

Примечание: Плановая Техническое Обслуживание -

С2 ВАГОННЫЙ ЗАКУП И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

2003 Цены и Функции

Трасека Тип Ссылка	Название Вагона	Восстанови тельная Стоимость €	Экономи ческий Срок Службы годы	Доступность		Использование		Производительность		Расходы на снабжение €/час	Расходы на Техническое Обслуживан ие €/км
				Норма %	Изменён %	Норма Час/год	Изменён Час/год	Норма Км/год	Изменён Км/год		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Крытый	50,000	20	90%	79%	4,674	2,721	160,000	115,200	3.07	0.03
2	Вагон- платформа	35,000	20	91%	86%	4,924	3,055	160,000	122,400	1.92	0.02
3a	Со съёмной осью	40,000	20	91%	83%	4,875	3,225	170,000	137,275	2.07	0.03
3b	Открытая двухосная	50,000	20	90%	86%	4,373	3,221	180,000	145,350	2.60	0.03
4a	Цистерна с осью	45,000	20	91%	86%	4,757	3,445	160,000	129,200	2.18	0.03
4b	Двухосная цистерна	60,000	20	90%	86%	4,696	3,647	180,000	145,350	2.75	0.04
5 ^a	Изотермическая ось	60,000	20	84%	68%	3,915	2,182	120,000	81,600	4.60	0.04
5b	Изотермическая двухосная	80,000	20	86%	78%	3,884	2,622	140,000	95,200	5.10	0.05
6a	Плоскостная с осью	35,000	20	93%	88%	4,834	3,016	160,000	122,400	1.94	0.02
6b	Плоскостная двухосная	50,000	20	92%	87%	4,783	3,243	180,000	137,700	2.58	0.03

Примечание по Нормам на Вагоны:

Столбец

1. Ссылка Трасека на вагонный тип является произвольной и может быть изменена Органом ТТТ.
2. Название вагона не должно быть двусмысленным, так как тариф будет зависеть от точного его названия.
3. В текущей восстановительной стоимости вагона используются стандартные международные цены, являющиеся предметом международных спецификаций, закупочных норм и анализа расходов на протяжении всего срока службы.
4. Экономический срок службы вагонов в качестве нормы для маршрутов Трасека берётся как 20 лет, так международные технические стандарты обычно выше и могут меняться чаще внутреннего грузооборота.
5. Стандартный процент дней в год, когда можно эксплуатировать вагон, используемый на международных рейсах, в соответствии с техническими стандартами.
6. Изменяемая норма для Трасека для дней, когда вагоны можно продуктивно использовать.
7. Стандартная норма часов в году, когда вагон активно продуктивно и прибыльно эксплуатировался.
8. Изменяемая норма для Трасека для часов в году, когда вагон активно продуктивно и прибыльно эксплуатировался.
9. Стандартная норма производительности, выраженная в км/год, когда при пересечении вагон активно продуктивно и прибыльно эксплуатировался.
10. Изменяемая норма производительности для Трасека, выраженная в км/год, когда при пересечении вагон активно продуктивно и прибыльно эксплуатировался.
11. Нормированная единица затрат за час (или аренда) снабжения вагона, основанная на вагоне и других нормах.
12. Нормированная единица затрат за км технического обслуживания вагона, основанная на вагоне и других нормах.

СЗ СТРОИТЕЛЬСТВО И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2003 Цены и Функции

Пункт	Принята	Экономический	Амортизация	Примечания
	Норма/км	Срок службы	Годы	
Колея	Cost €			
1. Общая Восстановительная	251,880	30	25	Основанный на Типе Р65, данный стандарт охватывает 85% всей магистральной линии, из которой:
Рельс – прямая линия	65,000	30/40		Тип Р65 сwt ⁶ , срок службы 30 лет в зависимости от плотности грузооборота 130 тонн @ €500/тонн
Рельс – пункты	9,750	20/30		Включая все аксессуары и оборудование @15% рf прямая линия
Задвижки и т.д.	18,326	30		Плиты, зажимы, 2940 комплектов @ €5 /комплект + цепь колес, детекторы, замедлители и т.д.
Шпалы	54,978	30/40		Бетон 1470 на км @ €30 штука
Балласт	20,700	10/20		Гранитный камень - 2,000 кубических метров/км
Полотно	25,000	40		С профилями для стока с гео-текстильной мембраной – 5000 кв. метров на км
Труд	33,907			Норма для В. Европы и Ц. Азии @ 17.5% расходов на материал
Оборудование	24,219			@ 12.5 % расходов на материал
2. Техническое обслуживание	12,594	За год		Норма для механизированного обслуживания берётся как 5% от расходов на замену, из которых:
Материалы	3,148			Норма @ 25% в основном гранит и мелкие предметы
Оборудование	5,038			Норма @ 40% для механизированного обслуживания колес
Труд	4,408			Норма @ 35%
СТС& Связь				
Восстановление	73,000	30	25	Замена линейного оборудования, рычагов управления, взаимоблокировки, реле, кабеля
Техническое обслуживание	3,650			5% строительных расходов
Электроснабжение				

⁶ сwt – непрерывная сваренная рельса, цена которой включает точечную сварку, расширенное соединение.

Восстановление	25,500	30	25	Электрическая дуга, изоляция, переоборудование подстанций, механизм передачи и т.д. (не структуры или опоры)
Техническое обслуживание	1,257			5% строительных расходов

С4 ПОТРЕБЛЕНИЕ ЭНЕРГИИ И ТОПЛИВА И НОРМЫ ЗАТРАТ

Пункт	Норма	Единица	Фактор	Принятая Норма	Примечания
ТОПЛИВО / ЭНЕРГИЯ					
Топливо					Удельный Вес 0.92
Магистральная Линия Потребление Локомотива	35	кг/10,000 общий в/км	1.1	38.5	Норма потребления должна быть ниже в будущем, так как локомотивы будут заменены новыми, и если будут произведены работы по улучшению качества ж/д полотен.
Расход	400	€ / тонн	1	400	Мировая цена (в среднем 5 лет) без налогов и доставки
Электроэнергия					
VL80 Потребление	110	КВт/10,000 общий в/км	1.1	120	Норма потребления должна быть ниже в будущем, так как локомотивы будут заменены новыми, и если будут произведены работы по улучшению качества ж/д полотен.
Расход	2.50	€ Cent / кВт*час	1.0	2.5	Норма должна быть 30% выше средней себестоимости производства электричества

С5 ОПЕРАЦИОННЫЕ НОРМЫ

Операционные нормы	Норма	Единица	Фактор	Принятая Норма	Примечания
Сеть СПИ км	18,000	Км	1	12,000	Жд Сеть Трасека будет ратифицирована
Поезда за день в обоих направлениях	30	Поезда в день	0.78	23.5	Перевозка грузов
Средняя общая масса Поезда	3,300	Тонн	1	3,300	5500 загруженных; 1800 порожние.
Плотность Грузооборота на магистральной сети	100	Gtk/в день/км 10x6	0.6	77,550	В день
Управление Локомотива	1.5 средняя по всей системе	За поезд	1	1.5	Машинист и помощник машиниста
Вагоны на состав	60 вагонов 15 составов	Единицы	1	60 вагонов 15 составов	Данные на июль 2002 г. €200, включают ли они скидки, расходы работодателя и расходы занятости???
Длина состава	850	М	1	850	
Средняя скорость на отрезке	50	км / час	0.8	40.0	Всеобщая рабочая скорость
Средняя техническая скорость	70	км / час	0.85	60.0	Позволяет ограничения скорости
Среднее время ожидания на терминалах, станциях и границах (время простоя на промежуточных станциях)	2	часы	1	2	Количество промежуточных остановок будет уменьшено
Среднее время ожидания на терминалах, станциях и границах (время простоя на грузовых терминалах)	8	часы	1.25	10	Требует дальнейшего рассмотрения
Надёжность (график)	95	%	1	95%	

С6 ЗАТРАТЫ ТРУДА (€/месяц)

Пункт	Норма ⁷	Фактор ⁸	Принятая	Примечания
Нормальный рабочий день				8 часовой рабочий день
Среднее часов в месяц	169	1	169	Оплаченные часы
Продуктивные часы	120	0.9	108	Пособия за время ожидания и т.д.
Продуктивные дни	211	1	211	Продуктивные Дни = 211, 365 – уик-энды (104) – праздники (20) – государственные праздники (10) – болезнь (10) – инструктаж (3)
Социальная Отставка	25%	0.8	20%	

⁷ Приспособлен к продуктивному фактическому времени; реальное увеличение зарплаты и социальные расходы $365/211 \times 169/120 \times 1.2 \times 1.1 = 3.6$

⁸ Изменённое в сторону понижение в размере 10% благодаря реальному росту зарплаты, не случившемуся в это время.

С 6.1 Нормы Зарботной Платы

РАБОТА ДОЛЖНОСТЬ	ЗАРПЛАТА		ПОЕЗД ЭКИПАЖ КМ В ЦЕНТАХ	РЕКРУТ РАСХОДЫ /МЕСЯЦ	РАСХОДЫ ЗА ЧАС	РАСХОДЫ	
	В МЕСЯЦ	РАСХОДЫ СОЦ. 20.00%				ЗАРПЛАТА С НАЛОГОМ	ЗАРПЛАТА ЗА МЕСЯЦ	РАСХОДЫ ЗА ЧАС
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ПЕРСОНАЛ	21042	252	0.000	255	2.70	210	2.70
ВОДИТЕЛЬ	21643	259	0.020	259	2.74	216	2.74
ПОМОЩНИК ВОДИТЕЛЯ	21042	252	0.020	252	2.66	210	2.66
УБОРЩИКИ	16333	195	0.000	195	2.07	163	2.07
ОПЕРАТОР РУЧНОЙ ОСТАНОВКИ ВАГОНОВ	15832	190	0.020	190	2.01	158	2.01
ГЛАВНЫЙ КОНТРОЛЁР БИЛЕТОВ	21643	259	0.000	259	2.74	216	2.74
КОНТРОЛЁР БИЛЕТОВ	21042	252	0.000	252	2.66	210	2.66
ОХРАНА ПОЕЗДА	21042	252	0.010	252	2.66	210	2.66
НАДЗИРАТЕЛЬ	22946	275	0.000	278	2.94	229	2.94
МЕХАНИК/ЭЛЕКТРИК ДЕПО	21042	252	0.000	255	2.70	210	2.70
ЗАВСКЛАД	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
МАСТЕР КРУПНОЙ СТАНЦИИ	23848	285	0.000	288	3.05	238	3.05
ПОМОЩНИК МАСТЕРА КРУПНОЙ СТАНЦИИ	23146	277	0.000	280	2.96	231	2.96
МАСТЕР СТАНЦИИ 1-ГО КЛАССА	23146	277	0.000	280	2.96	231	2.96
МАСТЕР СТАНЦИИ 2-ГО КЛАССА	22946	275	0.000	278	2.94	229	2.94
МАСТЕР СТАНЦИИ 3-ГО КЛАССА	22244	267	0.000	270	2.86	222	2.86
МАСТЕР СТАНЦИИ 4-ГО КЛАССА	22244	267	0.000	270	2.86	222	2.86
МАСТЕР СТАНЦИИ 5-ГО КЛАССА	21643	259	0.000	263	2.78	216	2.78
ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДА	22244	267	0.000	270	2.86	222	2.86
ПРОДАВЕЦ ПАССАЖ. БИЛЕТОВ	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
КАЗНАЧЕЙ	22946	275	0.000	278	2.94	229	2.94
КАССИР	21643	259	0.000	263	2.78	216	2.78
УБОРЩИКИ СТАНЦИИ	15832	190	0.000	190	2.01	158	2.01
СЛУЖАЩИЙ, ПРОВЕРЯЮЩИЙ ГРУЗ ПО НАКЛАДНОЙ	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
СТРЕЛОЧНИК	16333	195	0.000	195	2.07	163	2.07
АВАРИЙНАЯ СЛУЖБА	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
ОПЕРАТОР ОБОРУДОВАНИЯ	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
СТРОИТЕЛИ	16333	195	0.000	195	2.07	163	2.07
РАБОТНИК НА МОСТУ	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
ОХРАННИК	15832	190	0.000	190	2.01	158	2.01
ИНСПЕКТОР ПО ЖД ПОЛОТНУ	16333	195	0.000	195	2.07	163	2.07
ПОМОЩНИК ЗАВСКЛАДА	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
РАБОТНИК ПО МЕТАЛЛУ	16834	201	0.000	201	2.13	168	2.13
УБОРЩИКИ	15832	190	0.000	190	2.01	158	2.01
КОНТРОЛЁР ДВИЖЕНИЯ	23146	277	0.000	280	2.96	231	2.96
МЕНЕДЖЕР ГРУЗОВОГО ТЕРМИНАЛА	23146	277	0.000	280	2.96	231	2.96
ПОГРУЗЧИК/РАЗГРУЗЧИК ВАГОНА	15832	190	0.000	190	2.01	158	2.01
ПРИВРАТНИКИ	15832	190	0.000	190	2.01	158	2.01
РАБОТНИКИ РЕСТОРАНА	21042	252	0.000	252	2.66	210	2.66

С7 ФИНАНСОВЫЕ НОРМЫ

Пункт	Норма	Единица	Фактор	Регулируемая Норма	Примечания
Валюта	€				
Прибыль по Активам	12	%	1	12	Основан на себестоимости капитала по возможностям, т.е. 6% иностранный, 18% местный, предусматривая 50/50 расклад иностранного и местного финансирования.
Средний процент от иностранной валюты	6	% в год	1	6	Фиксированный на 3% выше LIBOR
Средний срок обратной выплаты	20	Лет	1	20	Норма, которая будет зафиксирована по кредитам, обсуждаемым с ЕБРР и другими
Амортизация					Показан по каждому активу – будет стандартной по каждому виду активов

ПРИЛОЖЕНИЕ D ОСНОВА СЕБЕСТОИМОСТИ

D1 Определения Себестоимости

Нормативный подход – с использованием себестоимости и величин исполнения работы, которые подпадают под стабильные и оптимальные условия.

Краткосрочные переменные издержки на единицу продукции – издержки, основанные на расстоянии, которые в краткосрочной перспективе будут начислены по дополнительной единице продукции, включают в себя техническое обслуживание, топливо, частичный труд и аварии.

Долгосрочные переменные издержки на единицу продукции – издержки, основанные на времени и расстоянии, которые в долгосрочной перспективе будут начислены по дополнительной единице продукции, включают в себя расходы на покупку имущества.

Текущая восстановительная стоимость – настоящая стоимость имущества

Экономический срок службы – период, за который имущество имеет положительную чистую стоимость

Прибыль по активам – отношение чистой стоимости активов на себестоимость.

D2 Основные Статьи Расходов

Типичное разделение расходов €

СТАТЬИ РАСХОДОВ	КРАТКО	%	ТРЕТЬЯ	%	ДОЛГО	%
	СРОЧНЫЕ		СТОРОНА ВАГОНЫ		СРОЧНЫЕ	
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЛОКОМОТИВА	0	0	11,618	25	11,618	21
ТЕХ.ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВА	2,172	11	2,172	5	2,172	4
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВАГОНА	0	0	0	0	6,403	12
ТЕХ.ОБСЛУЖИВАНИЕ ВАГОНА	2,621	13	0	0	2,621	5
ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ	296	1	2,280	5	2,280	4
ТЕХ.ОБСЛУЖИВАНИЕ Ж/Д ПОЛОТНА	538	3	538	1	538	1
СБОР ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ	2,559	12	16,311	36	16,311	30
ЭКИПАЖ ПОЕЗДА	120	1	504	1	504	1
РАСХОДЫ НА ГОРЮЧЕЕ	8,623	42	8,623	19	8,623	16
АВАРИЙНЫЕ РАСХОДЫ	3,157	15	3,157	7	3,157	6
РАСХОДЫ ЗАПАСНЫХ ПУТЕЙ	455	2	631	1	631	1
ОБЩИЕ РАСХОДЫ НА СЕРВИС	20,541		45,835		54,859	

Примечание:

Пример в вышеуказанной таблице представлен, чтобы показать основные статьи переменных издержек на единицу продукции, используемые в основе нормативной себестоимости для Трасека. Этот пример основан на Контейнерных Плоских Вагонах 60 x 40 Т.

D3 Локомотивные Расходы

АМОРТИЗАЦИЯ И ПРИБЫЛЬ ПО АКТИВАМ €

ТИП	ВОССТА НОВИТЕ. ЛЬНАЯ СТОИМ ОСТЬ	ЭКОНОМ СРОК СЛУЖБЫ ГОДЫ	АМОРТ ИЗАЦИЯ ПЕРИОД ГОДЫ	ПРИБЫЛ Ь ПО АКТИВА М	АМОРТ ИЗАЦИ Я	ФИНАНСОВЫЕ НАЧИСЛЕНИЯ		
						ГОДОВО Й	НОРМА ЛОКО НР	РЕГУЛИР УЕМАЯ ЛОКО НР
1 VL80	2,500,000	25	25	318,750	100,000	418,749	106	84.142
2 TE10	1,600,000	15	20	234,919	80,000	314,918	95	70.723

**ПЛАНОВОЕ ТЕХ.ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ
ТИП ЛОКОМОТИВА ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ VL80**

СЕРВИС	ИНТЕРВАЛ	РЕГУЛИРУЕМЫЕ РАСХОДЫ				ПЛАНОВЫЙ СЕРВИС		
		ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАД. РАСХОДЫ	ОБЩИЕ	ОБЩИЕ	ПОЕЗД
	КМ	€	€	€	€	€	ГОД	ЛОКО. КМ
A	25000	48	60	0	3	111	961	0.01
B	50000	439	600	8	31	1078	4658	0.03
C	100000	741	1200	15	59	2014	4714	0.03
D	250000	837	2400	27	98	3362	3389	0.02
E	500000	2392	12000	2444	505	17341	9364	0.05
F	1000000	3638	36000	8091	1432	49160	13273	0.07
G	2500000	12731	360000	17025	11693	401449	43357	0.24
U1	100000	520	4800	719	181	6220	11196	0.06
U2	2500000	6069	180000	912	5609	192590	13867	0.08
							ОБЩИЕ	0.58

**РАСХОДЫ НА ГОРЮЧЕЕ И ТЕХ.ОБСЛУЖИВАНИЕ НА КМ ДЛИНЫ
ПРОБЕГА ЛОКОМОТИВА
ТИП ЛОКОМОТИВА ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ VL80**

	КВТ/Ч 10,000	КВТ/Ч ГТК	ЭНЕРГИЯ РАСХОД	ЛОКО МАССА	ГОРЮЧЕЕ РАСХОД
СТАНДАРТ	110	0.011			
ФАКТОР ИЗМЕНЕНИЯ	1.1				
РЕГУЛИРУЕМЫЙ	121	0.0121	0.035	120	0.051
РАСХОДЫ НА ТЕХ.ОБСЛУЖИВАНИЕ					0.582
АРЕНДНЫЕ РАСХОДЫ НА КМ					0.633

D4 Вагонные Расходы

НОРМАТИВНЫЕ РАСХОДЫ НА ТЕХ. ОБСЛУЖИВАНИЕ € - РЕЗЮМЕ

Примечания к столбцам в таблице

1 Код сервиса показывает а b с плановое обслуживание согласно расстоянию и U1 и U2 незапланированному сервису U1 в основном для механического ремонта и U2 после аварии.

2 Затраты труда на сервис

3 Затраты материала на сервис

4 Затраты оборудования на сервис

5 Затраты накладных расходов на сервис

6 Общие затраты на сервис

7 Общие годовые затраты на сервис при выпуске на км разделённые на сервисный интервал каждого типа сервиса и умноженные на затраты на сервис и подытоженные для всех сервисов.

8 Общие затраты на каждый сервис по вагону/км и подытоженные для всех сервисов, чтобы обеспечить затраты на техническое обслуживание на вагон/км по типу вагона.

Затраты на прибыль по активам и амортизация подсчитываются с учётом локомотивов.

Для получения суммарного значения нормативной работы вагонов и затрат на единицу, смотрите C2.

ТИП 1: КРЫТЫЙ

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН ВАГОН КМ
1	2	3	4	5	6	7	8
A	9	15	2	1	27	209	0.0018
B	38	90	9	4	140	269	0.0023
C	678	3600	160	133	4570	810	0.0070
U1	508	1500	115	64	2186	1259	0.0109
U2	881	9000	232	303	10417	1000	0.0087
						3547	0.0308

ТИП 2: ВАГОН-ПЛАТФОРМА

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН ВАГОН КМ
A	9	11	2	1	23	184	0.002
B	38	63	8	3	112	229	0.002
C	458	2520	107	93	3178	598	0.005

U1	322	1050	74	43	1490	912	0.007
U2	662	6300	176	214	7352	750	0.006
						2673	0.022

ТИП 3: СО СЪЁМНОЙ ОСЬЮ 4

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН ВАГОН КМ
A	9	12	2	1	24	220	0.002
B	38	72	8	4	122	278	0.002
C	373	2880	92	100	3446	728	0.005
U1	373	1200	86	50	1710	1173	0.009
U2	881	7200	223	249	8554	1174	0.009
						3574	0.026

ТИП 3а: ОТКРЫТЫЙ ДВУХОСНАЯ

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН ВАГОН КМ
A	9	15	2	1	27	263	0.002
B	38	90	9	4	140	340	0.002
C	543	3600	130	128	4400	984	0.007
U1	441	1500	101	61	2103	1528	0.011
U2	1033	9000	267	309	10609	1542	0.011
						4658	0.032

ТИП 4: ЦИСТЕРНА С ОСЬЮ 4

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН ВАГОН КМ
A	9	14	2	1	26	221	0.002
B	38	81	8	4	131	282	0.002
C	448	3240	109	114	3910	777	0.006
U1	441	1350	106	57	1953	1262	0.010
U2	1033	8100	259	282	9674	1250	0.010
						3792	0.029

ТИП 4а: ЦИСТЕРНА ДВУХОСНАЯ

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН ВАГОН КМ
A	9	18	2	1	30	294	0.002
B	38	108	9	5	159	385	0.003

C	593	4320	143	152	5207	1164	0.008
U1	593	1800	139	76	2607	1895	0.013
U2	1185	10800	302	369	12656	1840	0.013
						5577	0.038

ТИП 5: ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ С ОСЬЮ

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН КМ
A	9	18	2	1	30	165	0.002
B	38	108	9	5	159	217	0.003
C	593	4320	143	152	5207	654	0.008
U1	757	1800	166	82	2805	1144	0.014
U2	1417	10800	349	377	12944	704	0.009
						2884	0.035

ТИП 5а: ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ ДВУХОСНАЯ

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН КМ
A	9	24	2	1	37	232	0.002
B	38	144	9	6	196	311	0.003
C	593	5760	150	195	6698	981	0.010
U1	824	2400	182	102	3509	1670	0.018
U2	1493	14400	381	488	16763	1330	0.014
						4524	0.048

ТИП 6: ПЛОСКОСТНЫЙ С ОСЬЮ

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН КМ
A	9	11	2	1	23	184	0.0015
B	38	63	8	3	112	229	0.0019
C	458	2520	107	93	3178	599	0.0049
U1	322	1050	75	43	1491	913	0.0075
U2	662	6300	175	214	7351	750	0.0061
						2674	0.0218

ТИПА: ПЛОСКОСТНЫЙ ДВУХОСНЫЙ

	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ РАСХОДЫ	ОБЩИЙ/СЕРВИС	ОБЩИЙ ГОД	/ВАГОН КМ
A	9	15	2	1	27	250	0.0018
B	38	90	9	4	140	322	0.0023

C	611	3600	143	131	4484	950	0.0069
U1	441	1500	101	61	2103	1448	0.0105
U2	881	9000	232	303	10417	1434	0.0104
						4403	0.0320

D5 Расходы по Инфраструктуре**НОРМАТИВНАЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНАЯ СТОИМОСТЬ
ИНФРАСТРУКТУРЫ €**

Тип Полотна	Расходы Полотна	Тип Сигнала СТС	Электроснабжение	Связь	Всего	
T65C	251,880		54,500	25,500	18,500	350,380

Ссылка: Приложение С3

**НОРМАТИВНЫЕ АМОРТИЗАЦИОННЫЕ ИЗДЕРЖКИ ПО ВЫПЛАТЕ
ПРОЦЕНТОВ ПО КРЕДИТУ €**

Экономический Срок Службы	Амортизация	Процент Выплата	& Общие Финансирующие Расходы на км	Плотность Поездов на км/год	Расход на поезд/км
30	11,679.34	43,497.48	55,176.82	8,577	6.43

Сборы с Пользователя Инфраструктуры - Примечание по Единице Сбора

Преамбула: Свободный доступ к национальной железнодорожной системе требует создание общей основы для производства изменений в условия использования инфраструктуры и связанные с этим услуги. Свободный доступ к железной дороге послужит стимуляции конкуренции в естественной монополии, которая снизит цены и увеличит спрос.

Цель СПИ: Для создания беспристрастной основы включения изменений, которая обеспечит всеобщее пользование железнодорожной инфраструктурой.

Введение: Железнодорожные монополии за последние 10 лет пользовались единицу общей тонны на км с сопутствующим неэффективным и неправильным использованием ресурсов. Модернизирующиеся железные дороги начали признавать тот факт, что мощности и экономическая целесообразность работы поездных сетей больше связано с плотностью передвижения поездов на примере графиков, а потом уже это зависит от тонн. Таким образом, реструктуризирующиеся железные дороги начинают всё чаще пользоваться единицей вагон на км, как основой для установления цен и поезд на км, как основой для установления СПИ.

СПИ – Основа Ценообразования во всём Мире

Единица поезд на км используется в таких странах как: Швейцарии, Австрии, Германии, Швеции, Франции, Италии, Нидерландах, Аргентине, Бразилии, Мексике, Японии;

Единица поезд на км планируют использовать в таких странах как: Молдова, Турция, Румыния, Болгария, Грузия, Азербайджан, и Узбекистан;

Единица общей тонны на км (Gtk) используется в таких странах как: Великобритания, Австралия;

Смешанная (двойная) система используется в таких странах как: Австрия, Швеция.

Только 2 из 25 стран с СПИ выбрали Gtk, Великобритания и Австралия, ни одна из которых не имеет внешних железнодорожных связей.

Ни одна страна не выбрала единицу Вагон на Км и решение Казахстана быть первой должно быть рассмотрено.

Преимущества выбора единицы поезд/км

- Улучшает использование, более длинные поезда, меньше порожний пробег, ведущий к экономии от 10% до 15% по переменным издержкам на единицу продукции. По KTZ, это будет 1,200 миллионов Тенга (€8 миллионов)⁹.
- Единица поезд на км проста и недорога при администрировании для KTZ и его клиентов.
- Единица поезд на км показала себя как эффективный способ увеличения конкуренции и снижения цен.

Недостатки выбора единицы общей тонны/км

- Стимулирует меньшее использование, короткие поезда, больше порожнего пробега и увеличивает цену за единицу.
- Способ СПИ в Gtk сложен и дорог для администрирования (каждый вагон необходимо показывать на счете отдельной статьёй).
- Неустойчив, требует юридической и бухгалтерской экспертизы для разрешения многих аномалий.
- Сложно интегрировать в тарифную структуру, основанную на вагоне.

Состав СПИ

€

Финансирующие Издержки	Прямое Обслуживание Полотна	Общее Обслуживание	Контроль Грузооборота	Тех. Обслуживание и Контроль Грузооборота	Общая Себестоимость (Полный СПИ)
------------------------	-----------------------------	--------------------	-----------------------	---	----------------------------------

⁹ Прогноз грузооборота KTZ на 2005 год составляет 95 миллиардов чистой тонны на км; краткосрочные переменные издержки на единицу продукции = 1 Тенга/чкм; экономия, стимулированная ценообразованием СПИ по единице поезд на км, составляет 12.5% или 1,200 миллионов Тенга. Экономия исключает пассажирские услуги и низкие административные расходы

6.43

0.27

1.80

0.72

2.79

9.22

Д6 Расходы на Маневрирование и Терминалы**Д6.1 Расходы на Маневрирование**

Маневрирование по транзитному грузообороту минимальное, ограниченное границей и некоторыми крупными городами. Нормированные расходы также складываются для локомотивов. Производительность маневрирующих локомотивов выражена в количестве часов, норма которой изложена на таблице ниже.

Использование

ТИП	СТАНДАРТЫ	РЕГУЛ.	ПРИНЯТО	СТАНДАРТЫ	РЕГУЛ.	ПРИНЯТО	СТАНДАРТЫ	ПРИНЯТО	ПРИНЯТО
	ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ	ФАКТОР	ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ	ОСВЕЩЕНИЕ РАБОТАЕТ	ФАКТОР	ОСВЕЩЕНИЕ РАБОТАЕТ	МАНЕВРИРОВАНИЕ	МАНЕВРИРОВАНИЕ	ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
	ЧАСЫ/ДЕНЬ		ЧАСЫ/ДЕНЬ	ЧАСЫ/ДЕНЬ		ЧАСЫ/ДЕНЬ	ЧАСЫ/ДЕНЬ	ЧАСЫ/ДЕНЬ	ЧАСЫ/ГОД
1	8	1.2	9.6	1	1	1	15	13.4	3940.6

Нормированные Расходы на Техническое Обслуживание €

СЕРВИС	ИНТЕРВАЛ	ТРУД	МАТЕРИАЛЫ	ОБОРУДОВАНИЕ	НАКЛАДНЫЕ	ВСЕГО/	ВСЕГО/	В ЧАС
ЧАСЫ					РАСХОДЫ	СЕРВИС	ГОД	
A	50	43	84	219	10	357	17126	4.76
B	500	1113	3150	1920	185	6368	35268	9.80
C	3000	1475	3780	4237	285	9776	9776	2.72
D	6000	2264	6300	4127	381	13072	7130	1.98
E	20000	3731	10710	13409	835	28685	4694	1.30
F	30000	6759	11957	18224	1108	38049	4151	1.15
G	60000	7536	11957	74421	2817	96731	5276	1.47
U1	3000	1113	42	3865	151	5171	6205	1.72
U2	3000	291	6000	88	191	6570	788	0.22
							TOTAL	25.12

Финансовые Расходы

ТИП	ВОССТАНОВИТЕЛЬНАЯ	ЭКОНОМИЧЕСКИЙ	АМОРТИЗАЦИЯ	РАСХОДЫ
	СТОИМОСТЬ	СРОК СЛУЖБЫ	ПРИБЫЛЬ ПО АКТИВАМ	В ЧАС
1	800000	30	144077	37

ПРИЛОЖЕНИЕ Е Национальные Коэффициенты

Е1 Выведение Национальных Коэффициентов ТТТ

1. Составить Коэффициенты ТТТ, которые бы регулировали Основной Единый вагонный тариф ТТТ для каждой страны, согласно согласованным параметрам.
2. ТТТ, применяющийся по отношению к определённым маршрутам Трасека, требует только конкретный набор национальных коэффициентов, которые будут применяться только к ТТТ.

Коэффициенты будут отражать реальные эксплуатационные условия железнодорожных маршрутов Трасека.

3. От участвующих в ТТТ железных дорог потребуется предоставление информации, которая будет использована для оценки коэффициентов ТТТ.
4. Коэффициент ТТТ (С) будет выведен с помощью следующей формулы:

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

где f_n – это регулируемый фактор

d – это расстояние секции, к которой он применяется

D – это общая длина маршрута Трасека в стране

5. Национальный коэффициент ТТТ будет выведен из 4 факторов f : Длина Поезда, Скорость Маршрута; Уклон; Выравнивание.
6. Анализы, проведённые Трасека, в рамках Проекта Единство Транзитных Расценок и Тарифов, калибровали каждый фактор, показанный на таблице

Нормативные Регулируемые Факторы ТТТ									
Длина поезда			Рабочая скорость		Уклон	Выравнивание			
м	вагоны	фактор	Км/ч	Фактор	%	Фактор	М радиус	фактор	
1450	100	0.64	70	1.21	10/1000	1	1000	1	
1170	80	0.85	60	1.16	20/1000	1.015	900	1.006	
890	60	1	50	1.1	30/1000	1.03	800	1.012	
750	50	1.15	40	1	40/1000	1.045	700	1.018	
610	40	1.36	30	0.86	50/1000	1.06	600	1.024	
470	30	1.73	20	0.67			500	1.03	

. Примечания к регулируемым факторам¹⁰:

Длина поезда – нормальная длина поезда составляет 60 14 метровых вагона и 2 локомотива, общая длина которых составляет 890 м и имеет регулируемый

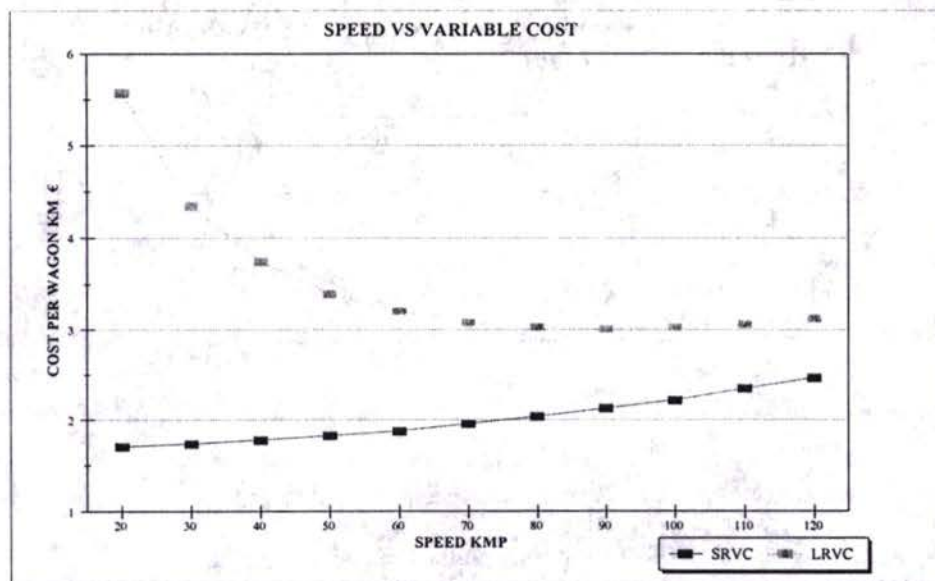
¹⁰ нормативный размер вагона был изменён от 20 до 14 м; скорость была изменена от технической нормы 70 км/ч до рабочей нормой скорости 40 км/ч; участники ТТТ могут дать свои замечания по изменениям в нормы и регулируемые факторы.

фактор 1.0. изменения длины поезда, выравнивания и уклона прямо пропорциональны изменениям в операционных затратах.

Скорость – средняя рабочая норма - 40 км/ч, отражает среднюю работу по графику на Маршрутах Трасека. Изменения скорости связано с изменениями себестоимости.

Е2 Примечание по Отношению Скорость - Себестоимость

Отношения между скоростью и себестоимостью указаны в информационных целях на графике ниже. В примере использованы два электрических локомотива, перевозящих Плоские Вагоны 60 X 40 Т.



Источник «Railcost»

Видно, что краткосрочные переменные издержки на единицу продукции начинают расти вместе со скоростью. В этих рамках скорости, изменения для электрических локомотивов не настолько значительны, насколько значительны в случае с дизельными локомотивами. При скорости 160 км/ч скорость увеличения КПИ намного больше.

А долгосрочные переменные издержки на единицу продукции начинают уменьшаться вместе со скоростью благодаря потенциально высокому использованию при высоких скоростях и соответственно низким амортизационным издержкам на единицу и прибыли по активам. При дальнейшем увеличении скорости, растут расходы на дополнительное горючее быстрее, чем уменьшаются временные расходы на имущество.

Оптимальная скорость для грузовых поездов составляет от 70 км/ч до 120 км/ч.

Однако, расходы на снабжение инфраструктуры также растут вместе со скоростью – смотрите регулируемые факторы скорости СПИ F3.3. Примечательно, что для достижения средней рабочей скорости 80 необходимо техническая скорость 120 км/ч.

ЕЗ Запрос на Новые или Изменённые Национальные Коэффициенты ТТТ

Презентация Информации

Национальные железные дороги, намеренные обратиться за новым или изменённым Национальным коэффициентом ТТТ, должны предоставить информацию в виде таблицы, указанной внизу. Заявление также содержит важную информацию об объёме и длине Сети Трасека, которая будет включена в ТТТ.

Отрезок Трасека			Длина Поезда	Техническая Скорость	Уклон	Выравнивание
км старт	км конец	Длина	м	Км/ч	0/00	м радиус
1	2	3	4	5	6	7

Примечание:

- 1 Старт км отрезка: используйте национальную классификацию расстояний маршрутов
- 2 Конец км отрезка.
- 3 Длина отрезка – регулируемый фактор ТТТ будет применяться только к отрезкам, которые длиннее 20 км.
- 4 Ограничительная длина поезда
- 5 Техническая скорость через отрезок
- 6 Ведущий уклон через отрезок
- 7 Минимальный радиус через отрезок

Ожидается ежегодное внесение изменений в национальные коэффициенты, которые будут использоваться в ТТТ.

Информация должна быть зарегистрирована в Секретариате Трасека не позднее 30-го Ноября 2002-го года для применения в политике ТТТ.

Вернуть данный документ в Орган ТТТ

Название ж/д

Подпись Дата (Печать)

Контактное лицо

.....

Е4 Национальные Обращения

Обращения за Национальными Коэффициентами ТТТ в Секретариат Трасека были получены из всех Стран, которые указаны на таблице внизу.

Страна	Дата получения	Замечания по заявлению
Азербайджан	12-12-02	Все разделы заполнены
Армения		
Болгария	12-12-02	Средняя представлена для сети
Грузия		Все разделы заполнены
Казахстан	28-11-02	Все разделы заполнены
Киргизстан		
Молдова	14-01-03	Все разделы заполнены
Румыния	14- 12- 02	Все разделы заполнены
Таджикистан		
Турция	15-03-03	Средняя представлена для маршрутов
Украина	27 -11-02	Все разделы заполнены
Узбекистан	6-01-03	Средняя представлена для сети

E5 Подсчёт Коэффициента ТТТ

Представленные на следующих страницах расчёты предназначены только для информации и ведения отчётов для участвующих в ТТТ и представивших свою информацию железных дорог. Для не представивших свою информацию железных дорог будет применяться единый Коэффициент ТТТ до тех пор, пока такая информация не будет представлена.

При внесении изменений в представленные данные как описано в E1, к расчётам прилагается заметка.

E5 .2 Болгария

Болгарские Железные Дороги				Расчёт Национальных Коэффициентов ТТТ										
от	до	Старт км	Конец км	Расстояние км	Длина поезда		Скорость		Уклон		Выравнивание		Все	X
					м	фактор	Км/ч	фактор	%	фактор	М радиус	фактор	Фактор	Расстояние
Все отрезки		0		500	550	1.54	50	1.10	10.0	1.000	1000	1.0000	1.6400	820
			Сумма А	500									Сумма В	820
Нац. Коэффициенты ТТТ			Сумма В/А	1.64										
Прим.	Оценка расстояния – те же самые факторы применимы ко всем отрезкам, так расстояние не влияет на представленные скорости, переведённые на предполагаемую раб. скорость													

Е5.3 Грузия

Грузинские Железные Дороги				Расчёт Национальных Коэффициентов ТТТ										
от	до	Старт км	Конец км	Расстояние км	Длина поезда		Скорость		Уклон		Выравнивание		Все	X
					м	Фактор	Км/ч	фактор	%	Фактор	М радиус	Фактор	Фактор	Расстояние
Батуми	Самтредиа	2	109	107	490	1.7	40	1	8	1.000	300	1.0420	1.7420	186.394
Поти	Самтредиа	41	109	68	550	1.54	30	0.85	7	1.000	260	1.0444	1.4344	97.5392
Самтредиа	Зестафони	109	170	61	660	1.28	40	1	7.5	1.000	400	1.0360	1.3160	80.276
Зестафони	Хашури	170	233	63	660	1.28	25	0.77	28	1.042	170	1.0498	1.1418	71.9334
Хашури	Тбилиси	233	359	126	660	1.28	50	1.15	7.6	1.000	285	1.0429	1.4729	185.5854
Тбилиси	Гардобани	359	401	42	800	1.1	40	1	10.1	1.000	540	1.0276	1.1276	47.3592
			Сумма А	467									Сумма В	669.0872
Нац. Коэффициенты ТТТ			Сумма В/А	1.432735										
Прим.	Представленные скорости переведены на предполагаемую рабочую скорость													

Транзитные Тарифы Трасека - ТТТ

Romanian Railways

TTT National Coefficient Calculations

from	to	start	end	distance	train length		speed		gradient		alignment		All	X
		km	km	km	m	factor	kph	factor	%	factor	m radius	factor	Factors	distance
Constans (Palas	Palas			13.6	750	1.15	35	0.93	10.0	1.000	240	1.0456	1.1256	15.30816
Constans P	Palas			9	600	1.34	35	0.93	1.0	1.000	250	1.0450	1.3100	11.79
Palas	Cernavoda			54.6	750	1.15	50	1.10	5.0	1.000	430	1.0342	1.2842	70.11732
Cernavoda	Fetesti			20	600	1.34	45	1.05	10.0	1.000	300	1.0420	1.4320	28.64
Fetesti	Pantelimon			125.2	750	1.15	40	1.00	6.0	1.000	1300	0.9820	1.1320	141.7264
Pantelimon	Videle			50.4	750	1.15	40	1.00	8.0	1.000	450	1.0330	1.1830	59.6232
Videle	Rosiori Nord			49.2	600	1.34	40	1.00	6.0	1.000	575	1.0255	1.3655	67.1826
Rosiori Nord	Filiasi			144.7	720	1.1	50	1.10	8.0	1.000	500	1.0300	1.2300	177.981
Filiasi	Balota			58.9	720	1.1	40	1.00	3.0	1.000	330	1.0402	1.1402	67.15778
Balota	Orsova			54.8	720	1.1	40	1.00	27.0	1.025	200	1.0480	1.1730	64.2804
Orsova	Caransebes			88.3	720	1.1	40	1.00	14.0	1.006	250	1.0450	1.1510	101.6333
Caransebes	Iugoj			39.9	600	1.34	35	0.93	6.0	1.000	900	1.0060	1.2760	50.9124
Iugoj	Timisoara Nord			58.9	600	1.34	40	1.00	4.0	1.000	300	1.0420	1.3820	81.3998
Timisoara No	Arad			57.2	750	1.15	40	1.00	5.0	1.000	296	1.0422	1.1922	68.196128
Fetesti	Tandarei			30.6	700	1.07	45	1.05	4.0	1.000	350	1.0390	1.1590	35.4654
Tandarei	Faurei			58.1	640	1.31	40	1.00	3.0	1.000	500	1.0300	1.3400	77.854
Faurei	Buzau			40.4	700	1.07	40	1.00	2.0	1.000	450	1.0330	1.1030	44.5612
Buzau	Ploiesti West			71.6	700	1.07	45	1.05	8.0	1.000	510	1.0294	1.1494	82.29704
Ploiesti West	Predeal			81.1	600	1.34	40	1.00	10.0	1.000	265	1.0441	1.3841	112.25051
Predeal	Brasov			27	600	1.34	40	1.00	1.0	1.000	260	1.0444	1.3844	37.3788
Brasov	Coslaru			181	600	1.34	40	1.00	18.0	1.014	260	1.0444	1.3984	253.1104
Coslaru	Simeria			66.4	600	1.34	40	1.00	4.0	1.000	200	1.0480	1.3880	92.1632
Simeria	Arad			157.4	750	1.15	40	1.00	3.0	1.000	336	1.0398	1.1898	187.28082
Arad	Curtici Fr			25	750	1.15	40	1.00	2.0	1.000	900	1.0060	1.1560	28.9
Filiasi	Carbunesti			46.5	550	1.47	45	1.05	8.0	1.000	300	1.0420	1.5620	72.633
Carbunesti	Targu Jiu			29.1	550	1.47	40	1.00	10.0	1.000	270	1.0438	1.5138	44.05158
Targu Jiu	Livezeni			46.1	550	1.47	35	0.93	1.0	1.000	275	1.0435	1.4435	66.54535
Livezeni	Subcetate			49.6	600	1.34	40	1.00	18.0	1.014	180	1.0492	1.4032	69.59872
Subcetate	Simeria			30.2	600	1.34	40	1.00	7.0	1.000	325	1.0405	1.3805	41.6911
Bucuresti tria	Ploiesti West			57.7	700	1.07	45	1.05	5.0	1.000	450	1.0330	1.1530	66.5281
Coslaru	Teius			3.4	600	1.34	45	1.05	3.0	1.000	900	1.0060	1.3960	4.7464
Teius	Razboieni			33.5	600	1.34	60	1.16	2.0	1.000	400	1.0360	1.5360	51.456
Razboieni	Apahida			25	600	1.34	45	1.05	11.0	1.001	230	1.0462	1.4372	35.93
Apahida	Episcopia Bihor Fr			177.4	600	1.34	45	1.05	9.0	1.000	250	1.0450	1.4350	254.569
				sum A	2061.8								sum B	2664.9591
TTT National Coefficient				sum B / A	1.2925401									

Notes: speeds submitted converted to assumed operating speed

E5.8 Узбекистан

Узбекские Железные Дороги				Расчёт Национальных Коэффициентов ТТТ										
от	до	Старт км	Конец км	Расстояние км	Длина поезда		Скорость		Уклон		Выравнивание		Все	X
					м	Фактор	Км/ч	фактор	%	Фактор	М радиус	Фактор		
Ченгелди	Ходжидафта	0	787	787	890	1.03	50	1.10	4.3	1.000	634	1.0220	1.1520	906.5925
Бейнеу	Ченгелди			1847	890	1.03	50	1.10	4.3	1.000	634	1.0220	1.1520	2127.67
			Сумма А	2634									Сумма В	3034.263
			Сумма В/А	1.15196										
Прим.	Представленные скорости переведены на предполагаемую рабочую скорость													

E5.9 Итоговая Информация по Национальным Коэффициентам ТТТ

Национальные Коэффициенты ТТТ				Версия 07.03.03
Трасека партнёр	Включенная сеть км	Коэффициент ТТТ	Примечания	
Азербайджан	500	1.11	Никаких изменений к данным не представлено	
Армения	-	1	Запрос на информацию, предполагаемый Коэффициент ТТТ как 1	
Болгария	500	1.64	Скорость, переведённая из технической в фактическую рабочую	
Грузия	467	1.43	Скорость, переведённая из технической в фактическую рабочую	
Казахстан	4217	1.13	Никаких изменений к данным не представлено	
Киргизстан	-	1	Запрос на информацию, предполагаемый Коэффициент ТТТ как 1	
Молдова	207.9	1.10	Никаких изменений к данным не представлено	
Румыния	2061.8	1.29	Скорость, переведённая из технической в фактическую рабочую	
Таджикистан	-	1	Запрос на информацию, предполагаемый Коэффициент ТТТ как 1	
Турция	6987	1.61	Скорость, переведённая из технической в фактическую рабочую	
Украина	950	1.16	Скорость, переведённая из технической в фактическую рабочую	
Узбекистан	2634	1.15	Скорость, переведённая из технической в фактическую рабочую	
Туркменистан	-	1	Запрос на информацию, предполагаемый Коэффициент ТТТ как 1	

ПРИЛОЖЕНИЕ F Тарифный Орган**F1. Перечень Функций**Администрация

Организация и координация конференций и встреч, посвященных ТТТ

Изменение норм и правил ТТТ по результатам проведённых ТТТ конференций

Сбор и обработка запросов, полученных от сторон, подписавших ТТТ, на включение изменений в Национальные Коэффициенты ТТТ или другие Национальные запросы на включение изменений, а также информирование всех остальных сторон, подписавших ТТТ об упомянутых изменениях.

Обработка жалоб или предложений на усовершенствование, связанное с исполнением Органа ТТТ

Введение Счетов Органа ТТТ и периодическая подготовка отчётов

Общее Администрирование Органа ТТТ

Экономика и исследования

Получение и обработка данных по количествам и типам вагонов, использующих маршруты Трасека, цены по которым были установлены согласно ТТТ.

Поддержание базы нормативной себестоимости ТТТ

Введение и применение методов установления нормативной себестоимости ТТТ

Исследование норм и других элементов основы себестоимости

Анализ запросов о включении изменений в коэффициенты ТТТ или в другие элементы ТТТ

Введение расчётов и предоставление сторонам, подписавшим ТТТ, предложения об ежегодных периодических изменениях в тарифы, основанных на изменениях, включённых в нормативные расходы.

Подготовка кратких экономических отчётов для сторон, подписавших ТТТ.

Информация и Реклама

Информационные и консультативные услуги ТТТ для применяющих или собирающихся применять ТТТ агентов.

Информирование Пользователей о ставках и тарифах ТТТ

Взаимодействие с соответствующими тарифными органами

Реклама изменений ТТТ после их согласования сторонами, подписавшими ТТТ

Обновление и выпуск норм и другой информации по ТТТ

Организация и предоставление руководства или, при необходимости, обучение различным аспектам, а также применение ТТТ

Рыночные исследования (выборочно)

Получение, анализ и обновление информации по потенциальному грузообороту по коридору Трасека

Консультативные услуги для сторон, подписавших ТТТ, о потенциальных рыночных возможностях

Исследование и консультации по подходящим тарифам и другие услуги, требуемые для выявления новых рыночных возможностей или для увеличения, или сохранения существующего грузооборота.

Введение исследования рынка по существующим или потенциальным пользователям

Подготовка кратких информационных отчетов для сторон, подписавших ТТТ

Юридические Услуги по Тарифам и Доходам (выборочно)

Информирование Пользователей Трасека об Условиях Перевозок

Разрешение Вопросов, связанных с распределением Доходов, между сторонами, подписавшими ТТТ.

F2. Организация

Организацию Органа ТТТ будет возглавлять Генеральный Секретарь ТТТ, который будет отвечать за административные функции и будет в полной мере отвечать за работу Органа ТТТ.

Следующие дополнительные должности будут включены в организационную структуру органа ТТТ:

- Экономист в области железной дороги, который будет выполнять экономические и исследовательские функции:
- Информационный Менеджер, который будет выполнять функции Информации и Рекламы:
- Административный секретарь.

Включение дополнительных должностей, таких как специалисты, по исследованию рынка и юридическим вопросам, в организационную структуру Органа ТТТ должно осуществляться по усмотрению сторон, подписавших устав ТТТ.

Функции Органа ТТТ должны выполняться Секретариатом Трасека или одной или несколькими организациями, являющимися сторонами, подписавшими устав ТТТ.

Агентство, назначенное Органом ТТТ, должно предоставить все имеющиеся у него ресурсы необходимые для надлежащего функционирования Органа ТТТ.

При установлении или замене назначенного агентства, организации Органа ТТТ, намеренные быть назначенным агентством, должны заранее сообщить сторонам, подписавшим ТТТ, о своих ресурсах, расходах и условиях.

Официальными рабочими языками Органа ТТТ должны быть русские и английские языки.

Письменный и устный перевод на языки подписавших сторон должен осуществляться по усмотрению и за счёт сторон, подписавших ТТТ.

3. Персонал

Любой квалифицированный гражданин из любой страны, подписавшей ТТТ, должен иметь право вступить на любую должность Органа ТТТ.

Должности могут занимать на срок 3 лет по контрактам, которые могут продлеваться на тот же самый срок дважды при условии удовлетворительного выполнения работы, тем самым, предусматривая возможность занимания одним и тем же человеком должности на максимальный срок 9 лет.

Персонал должен быть надлежащим образом квалифицирован как с технической, так и с лингвистической точки зрения, и не должен иметь криминального прошлого.

Все назначения персонала должны утверждаться большинством сторон, подписавших устав ТТТ.

В случае внезапного освобождения какой-либо должности, Генеральный Секретарь может временно заполнить данную должность по своему усмотрению без одобрения подписавших ТТТ сторон на срок не более 12 месяцев до утверждения постоянного кандидата.

4. Финансирование

Финансирующей валютой Органа ТТТ будет Евро

Ресурсы, предоставленные Секретариатом Трасека или другим агентством, назначенным быть органом ТТТ, должны ежегодно заранее компенсироваться за счёт ресурсов, представленных по ставкам, согласованным сторонами, подписавшими устав ТТТ.

Контракты Работников должны компенсироваться по ставкам, согласованным в контрактах и ежегодно меняться по ставкам, согласованным сторонами, подписавшими устав ТТТ.

Ежегодно необходимо представлять информацию о прочих расходах сторонам, подписавшим Устав ТТТ.

Годовой бюджет с вышеуказанными пунктами должен быть подготовлен Генеральным Секретарём Органа ТТТ и предварительно передан на одобрение подписавших сторон.

Бюджет должен финансироваться сторонами, подписавшими соглашение ТТТ, пропорционально годовому прохождению вагонов, цены по которым будут установлены согласно уставу ТТТ.

Генеральный Секретарь должен проинформировать каждую подписавшую ТТТ сторону о получении ожидаемого вклада за 3 месяца до утверждения годового бюджета.

Орган ТТТ должен получать доход из других источников, включая международные институты развития и финансирования, а также за счёт доходов от реализации информации и предоставления услуг.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ЦЕН ОПЫТ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

Одним из самых важных моментов является то, что международные тарифы могут быть лишь инструментом (более или менее сложным инструментом) в умелых руках коммерческих менеджеров, эффективность которого в большой степени зависит от существования общих целей и общей стратегии для участников грузооборота.

Поэтому, перед рассмотрением самих тарифов, необходимо удовлетворить ряд рамочных условий, а до этого, необходимо решить несколько основных вопросов, связанных с политическими, правовыми и рыночными условиями.

1. Транспортный рынок

- Есть ли на самом деле рынок? Заинтересованы ли мы на самом деле в каботаже между членами ТРАСЕКА или в грузообороте между центральной Азией и Европой?
- На какие грузовые товары тариф распространяется?
- Учитывается ли существующий грузооборот?
- Известны ли конкурентные возможности других транспортных режимов (или других рынков)?

2. Как можно привлечь потенциальных клиентов?

С целью достижения превосходства над конкурирующими режимами в области привлечения к себе существующего объёма грузооборота, необходимо продемонстрировать превосходство железнодорожного режима как с точки зрения качества оказываемого сервиса, безопасности перевозимых товаров, так и цены (здесь можно играть на тарифах).

Учитывая нежелание клиентов иметь дело с несколькими сторонами, вовлечёнными в транспортную цепь, рекомендуется выделить одного представителя в качестве контактного лица клиента, организатора и человека, ответственного за груз, принадлежащий клиенту. Обычно, такая обязанность возлагается на экспедиторские компании, которые претендуют на выполнение некоего компонента сервисного пакета для железнодорожных тягачей.

Чаще всего, необходимо будет предложить такую тарифную скидку, которая бы повернула принятое решение в пользу железной дороги. Следовательно,

тарифный инструмент будет прост и гибок в использовании.

3. Особое видение каждой железнодорожной компании

Возможно, это самый трудный вопрос, так как в начале, ничего не располагает основных игроков иметь общие цели, так как это могут быть органы с министерским статусом, государственные или частные компании.

В любом случае, важно преследовать единую цель для достижения результата.

Однако, благодаря географической расположенности и отличиям в статусах, строго рекомендуется

возложить максимальную ответственность за организационные и тарифные вопросы на специальный орган, предпочтительно, находящийся за пределами структуры существующих игроков (и чтобы возложенные на него полномочия были как можно шире).

4. Пример западной Европы

В 1960-е годы, железные дороги в западной Европе были в таком же состоянии как в настоящее время большинство железных дорог в странах ТРАСЕКА, другими словами, они были относительно исключены из круга коммерческих забот и вопросов, связанных с международным ростом. Но спустя некоторое время, в решении этого вопроса наблюдался определённый прогресс, ведущий к упрощённости и быстрому реагированию:

① Установление сквозных международных тарифов

Я принёс с собой пример тарифа между Францией и странами Бенилюкса (Франция – Бельгия – Люксембург), который я попрошу работников Секретариата.

Большинство этих тарифов существует в виде $P + Qd$, где P и Q – это параметры, а d – это общее транспортное расстояние. Вес груза может быть учтён, но цена может также применяться на основе по вагону самостоятельно от веса товаров.

② Учёт доходов

Это следующая деликатная тема.

Как правило, тариф состоит из доли каждой стороны для разделения между собой доходов, например, тариф, основанный на общих категориях цены, будет состоять из:

$$\frac{P}{2} + qd_1 \text{ для 1-ой конечной ж/д станции (расстояние } d_1)$$

$$\frac{P}{2} + qd_2 \text{ для 2-ой конечной ж/д станции (расстояние } d_2)$$

qd_3 для 2-ой транзитной ж/д станции (расстояние d_3)

При необходимости предоставить скидку, она делится между железнодорожными компаниями пропорционально их первоначальной доле.

Проблемы могут возникнуть, если одна или другая сторона не будет согласна предоставить скидку для привлечения груза.

③ Возложение полномочий

Как правило, скидки по тарифам предусмотрены для предложения клиентам более приемлемых транспортных цен. Железнодорожные компании, присоединившиеся к силам тарифного союза, привыкли к возложению друг на друга полномочий, позволяющих им без предварительного обсуждения понижать тарифные цены (в определённых рамках, например, 35%), что ощутимо экономит затраченное на это время.

④ Базисная цена

Обычно, каждая железнодорожная компания имеет право принимать решение о минимальном доходе, который она собирается получить от соответствующего груза. Такое ограничение может быть связано с себестоимостью и общей тарифной политикой.

В любом случае, если предоставляемый кредит ниже применяемой железнодорожной компанией базисной цены, дополнительное применяемое понижение цены должно быть разделено между другими участвующими железными дорогами.

⑤ Оперативное обсуждение

При невыполнении условий возложения полномочий принятия решений (когда скидка слишком велика или она ниже базисной цены), необходимо будет обсудить этот вопрос с членами тарифного союза для получения их согласия. Процесс обсуждений может занять несколько недель или даже дольше, однако, в большинстве случаев, клиент не будет долго ждать, и передаст своё груз другому конкуренту, более оперативному, и по этой причине, процесс обсуждений должен быть **быстрым**. Одна возможность заключается в предположении, что контрактная сторона согласна, в случае если ответ не был получен в течение более чем определённого периода времени, например 72 часов.

⑥ Связь между базисной ценой и себестоимостью транспортного сервиса

Как правило, железнодорожная компания знает себестоимость оказываемого им транспортного сервиса и не будет готов продавать его ниже своей себестоимости. Следовательно, в общем, базисные цены выше себестоимости, а иногда и наравне с ними.

В связи с использованием себестоимости железнодорожного транспорта в качестве ссылки существуют две проблемы:

- а) определение себестоимости и метод его калькуляции неоднообразны и одни железные дороги будут рассчитывать общую себестоимость, другие же маргинальную себестоимость, а третьи прямые затраты, иногда за короткий, а иногда за долгий срок (т.е. включая затраты на капитал).
- б) даже при наличии единого метода расчёта затрат, эти затраты будут лишь отражать способ работы каждой железной дороги с большей эффективностью и с меньшими затратами, что в конечном счёте равносильно предоставлению вознаграждения за плохой менеджмент.

Вот почему рекомендуется применение стандартных затрат при условиях, объяснённых в недавно проведённом исследовании.

Хотя, эти стандартные затраты не обязательно отражают реальные затраты одной или другой железной дороги, они имеют преимущество служить в качестве общей ссылки, при условии, если их принимают все железные дороги.

⑦ Необходимые меры для администрирования тарифа

Для выполнения вышеупомянутых мероприятий требуется безупречная административная организация с целью, с одной стороны, оперативного распространения информации и установления ценовой квоты, а с другой разделения доходов между участвующими железными дорогами (необходимо организовать офис по растаможке сделок).

Не всегда можно использовать набранный в западноевропейских странах опыт по его первому предназначению, когда как ваши собственные успехи и неудачи могут служить полезным для вас руководством при принятии собственных решений.

ТРАНЗИТНЫЕ ТАРИФЫ ТРАСЕСА

РУКОВОДСТВО ПО МАРКЕТИНГУ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ

Июль 2003

ТРАНЗИТНЫЕ ТАРИФЫ TRACESA

РУКОВОДСТВО ПО МАРКЕТИНГУ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ

ВВЕДЕНИЕ

ЧАСТЬ 1. ТТТ И ГИБКАЯ ЦЕНОВАЯ СТРАТЕГИЯ

- 1.1. Транзитные Тарифы TRACESA
- 1.2. Цель гибкой ценовой стратегии

ЧАСТЬ 2. АНАЛИЗ РЫНКА

- 2.1. Введение
- 2.2. Ознакомление с евроазиатским рынком транзитных перевозок
- 2.3. Анализ транзитных перевозок TRACESA
- 2.4. Ознакомление с промышленным и коммерческим секторами стран TRACESA
- 2.5. Изучение конкурирующих режимов перевозок
- 2.6. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок

ЧАСТЬ 3. НАПРАВЛЕНИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

- 3.1. Введение
- 3.2. Железнодорожные эксплуатационные затраты
- 3.3. Наличие вагонов
- 3.4. Эластичность спроса на обслуживание грузов
- 3.5. Стратегия гибкого ценообразования
 - 3.5.1. Стандартные коэффициенты
 - 3.5.2. Тарифные варианты
 - i) Основа тарифных вариантов
 - ii) Сфера применения тарифных вариантов
 - iii) Уровни тарифных вариантов
 - iv) Длительность применения тарифных вариантов
 - v) Расчёты тарифных вариантов

ЧАСТЬ 4. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ТТТ НА ПРАКТИКЕ

- 4.1. Примеры ценообразования
- 4.2. Стандартные тарифы ТТТ
- 4.3. Гибкое применение ТТТ
 - 4.3.1. ПРИМЕР 1. Применение коэффициентов и скидок
 - 4.3.2. ПРИМЕР 2. Применение скидок с учётом затрат
 - 4.3.3. ПРИМЕР 3. Применение рыночных скидок
 - 4.3.4. ПРИМЕР 4. Скидки на отдельные типы вагонов
 - 4.3.5. ПРИМЕР 5. К вопросу о долгосрочных затратах

ПРИЛОЖЕНИЯ:

- ПРИЛОЖЕНИЕ Н1. Сбор данных и процедура мониторинга
ПРИЛОЖЕНИЕ Н2. Транзитные услуги на евроазиатских железнодорожных перевозках
ПРИЛОЖЕНИЕ Н3. Транзитные евроазиатские железнодорожные перевозки
ПРИЛОЖЕНИЕ Н4. Прогнозирование транзитных перевозок TRACECA
ПРИЛОЖЕНИЕ Н5. Эксплуатационные затраты в зависимости от типа вагона
ПРИЛОЖЕНИЕ Н6. Эластичность спроса на железнодорожные услуги
ПРИЛОЖЕНИЕ Н7. Оценки эластичности спроса на транзитную перевозку специально отобранных грузов
ПРИЛОЖЕНИЕ Н8. Основные стандартные коэффициенты
ПРИЛОЖЕНИЕ Н9. Возможности тарифных вариантов
ПРИЛОЖЕНИЕ Н10. Применение скидок и надбавок
ПРИЛОЖЕНИЕ Н11. Форма расчёта транзитных тарифов TRACECA
ПРИЛОЖЕНИЕ Н12. Учёт данных, согласно Части 6, формы расчёта транзитных тарифов TRACECA
ПРИЛОЖЕНИЕ Н13. Образец расчёта транзитных тарифов
ПРИЛОЖЕНИЕ Н14. Применение скидок к вагонному парку

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящее Руководство по ценообразованию в системе железных дорог TRACECA подготовлено для использования в рамках деятельности Секретариата TRACECA. Предназначено для использования в качестве справочного пособия железнодорожными, коммерческими, др. структурами, занимающимися международными перевозками в коридоре TRACECA.

Следует отметить, что TRACECA стремится обеспечить наиболее благоприятные условия для грузоотправителей и операторов, осуществляющих транспортную деятельность в странах Центральной Азии и Кавказа. Из года в год растут объёмы грузоперевозок в коридоре TRACECA, создаются благоприятные условия для развития транспортных связей с Афганистаном.

Необходимо подчеркнуть, что железные дороги TRACECA имеют длительную историю сотрудничества со странами, расположенными на трассе протяженностью 5000 км, от Центральной Европы до Китая. Толчком к дальнейшему развитию транспортных связей стало новое соглашение о Транзитных Тарифах TRACECA (ТТТ), подписанное в Баку Советом Руководителей Железных Дорог.

Реализация положений ТТТ позволит в ещё большей степени расширить сотрудничество в рамках ценообразования, обеспечить большую прозрачность в этом вопросе.

Настоящее Руководство является первым шагом в этом направлении, поэтому вполне естественно, что в ходе его практического применения может возникнуть необходимость внесения поправок и дополнений, направленных на дальнейшее улучшение и совершенствование отдельных его положений и рекомендаций. Секретариат TRACECA будет благодарен за дополнительные комментарии и предложения относительно содержания настоящего Руководства.

TRACECA

ВВЕДЕНИЕ

Транзитные тарифы TRACECA (ТТТ) составляют основу взимания пошлин за оказание транзитных услуг на железных дорогах коридора TRACECA. ТТТ имеет чётко выраженную формальную структуру, её положения легки и удобны для восприятия потребителями, другими заинтересованными лицами. В Части 1 дается основная характеристика ТТТ, в Части 4 – её реализация на практике.

Следует подчеркнуть, что ТТТ отнюдь не жёсткая структура, требующая неукоснительного соблюдения включённых в неё правил и предписаний. В свете острой конкуренции на рынке железнодорожных транспортных услуг необходимы гибкие подходы к вопросам ценообразования, которые и предусматриваются ТТТ.

В целях эффективной реализации гибкой стратегии ценообразования, сотрудникам группы ТТТ необходимо ознакомиться с ситуацией на евроазиатском рынке транзитных услуг, со структурой издержек на железных дорогах, образцами транзитных перевозок, выработать, исходя из накопленного опыта, гибкие подходы к тарифам и тем самым способствовать росту чистых доходов от железнодорожных услуг.

Цель настоящего Руководства --- снабдить специалистов в сфере маркетинга и тарифов надлежащими ориентирами при анализе ситуации на рынке транзитных услуг в коридоре TRACECA. Руководство состоит из 4 частей.

В Части 1 дана общая характеристика ТТТ, её цели, принципы стратегии гибкого ценообразования.

В Части 2 предпринимается попытка охарактеризовать сущность евроазиатского рынка транзитных услуг.

В Части 3 определяются принципы гибкого ценообразования, анализируется ситуация, допускающая эффективное их применение.

В Части 4 представлены примеры ценообразования на практике.

ЧАСТЬ 1. ТТТ И ГИБКАЯ ЦЕНОВАЯ СТРАТЕГИЯ

1.1 Транзитные тарифы TRACECA

ТТТ представляет с собой совершенно новую железнодорожную тарифную структуру в регионе за последние 50 лет. ТТТ был подписан главами железнодорожных структур в Баку в мае 2003 года.

Список прилагается.

Документ по стратегии ТТТ был распространён СЕКРЕТАРИАТОМ TRACECA в июле 2003 года. Полная характеристика ТТТ представлена в соответствующем документе.

Как предполагается, пользователи настоящего Руководства получают в свое распоряжение копию ТТТ.

При разработке основных расценок ТТТ за единицу расчета берется «вагон», согласно международно признанной практике, принятой в коридоре TRACECA. Кроме того, в ТТТ учитываются портовые и судовые тарифы, а также тарифы за интермодальные сквозные перевозки.

В структурном отношении ТТТ делится на части:

1. операции, связанные с движением
2. операции на терминалах
3. пользование инфраструктуры
4. комиссия и администрация.

Валютной единицей ТТТ является Евро.

Следует иметь в виду, что многие положения ТТТ были заимствованы из МТТ и поэтому знакомы нашим читателям. Их включение в ТТТ объясняется стремлением разработчиков облегчить восприятие других положений и предписаний. Любые, возникающие по ходу ознакомления с текстом ТТТ вопросы следует адресовать Секретариату TRACECA.

1.2. Цель стратегии гибкого ценообразования

Целью ТТТ является возмещение общих затрат на транзитные перевозки по железным дорогам TRACECA путем взимания пошлин с загруженных в вагоны грузов с учетом долгосрочных переменных затрат (предполагается, что накладные железнодорожные расходы будут погашаться за счет нетранзитных перевозок). Применение подобного осторожного подхода к решению этой проблемы позволит железным дорогам TRACECA обслуживать и замещать должным образом свои активы, компенсировать затраты на инвестированный капитал. С другой стороны, реализация подобного подхода на практике может заставить железные дороги втиснуть формирование цен в жесткие рамки, что, в конечном счете, ставит их в невыгодное положение в условиях постоянно изменяющегося рынка перевозок, когда требуются частные изменения цен для защиты интересов конкурентов, рационального распределения перевозок между ними.

Можно привести немало примеров того, как железнодорожные транзитные перевозки осуществлялись на основе применения тарифов, недостаточных для покрытия долгосрочных переменных затрат, однако, вполне достаточных для покрытия немедленных краткосрочных затрат, последующего приращения прибылей, образования резервного капитала. Краткосрочные финансовые показатели железных дорог можно заметно улучшить за счет соответствующего снижения стандартных расценок ТТТ. Однако, в долгосрочном плане этого может оказаться недостаточно для возмещения издержек основного капитала, может возникнуть дефицит по общему возмещению издержек в том случае, если объем перевозок сохранится на прежнем уровне. В этой связи реализация стратегии гибкого ценообразования призвана выявлять и использовать имеющиеся возможности для применения тарифов, превышающих стандартные расценки ТТТ, и тем самым довести до возможного максимума прибыли железнодорожников.

В формальном плане цель стратегии гибкого ценообразования заключается в следующем?

- привлечение дополнительных объемов грузоперевозок для получения таких доходов, которые превышали бы уровень краткосрочных переменных затрат и обеспечивали долгосрочный затратный прирост;

- повышение доходов путем применения пошлин, превышающих стандартные, сверх долгосрочных переменных затрат;
- обеспечение взаимодействия двух перечисленных выше факторов, что позволит, по меньшей мере, возместить общие долгосрочные затраты на транзитные перевозки.

Эффективная реализация указанной стратегии потребует всестороннего и постоянного анализа ситуации на рынке, осуществления рациональных мер в сфере ценообразования. Рассмотрению этих вопросов посвящены две последующие части Руководства.

ЧАСТЬ 2. АНАЛИЗ РЫНКА

2.1. Введение

В настоящем разделе Руководства предлагаются направления, по которым следует проводить рыночный анализ, формулировать маркетинговую политику. Предпосылкой эффективной стратегии гибкого ценообразования является четкое и всестороннее знание рынка транзитных услуг в евроазиатском регионе в целом и коридоре TRACECA в частности. В данном разделе показаны те области, в которых должен производиться анализ, указаны источники информации и т.д.

Следует оговориться, что в долгосрочном плане ТТТ располагает собственной базой данных, оперирует сведениями, которые постоянно пополняются, добавляются. В Приложении Н1 приводятся различные категории данных, подлежащих сбору, мониторингу и анализу при разработке концепции ценообразования и маркетинга. В первую очередь, необходимо соответствующим образом использовать статистические данные, создать постоянно функционирующую систему мониторинга. При этом следует учитывать, что многие данные будут предоставляться самими странами-членами TRACECA, а потому носить специфический характер. Сбор данных, таких, например, как оценка грузоперевозок по конкурирующим транзитным коридорам (когда отсутствуют соответствующие статистические данные), потребует более неформального подхода к решению данного вопроса. Дело в том, что в этом случае требуемые сведения будут получены из самых различных, часто меняющихся источников. Предполагается, что отмеченный выше список будет постоянно модифицироваться ТТТ с учетом накопленного опыта.

В разделе 2.2.-2.5. дается характеристика текущих данных, источников, откуда они почерпнуты; в разделе 2.6. выдвигаются предложения, на основании которых можно прогнозировать объемы будущих транзитных перевозок исходя из предварительного анализа уже имеющихся данных.

2.2. Ознакомление с евроазиатским рынком транзитных перевозок

Информационные аспекты. Группе ТТТ предстоит всесторонне изучить и проанализировать структуру и содержание рынка железнодорожных перевозок между Западной Европой и Дальним Востоком. Сюда входят сведения об объемах и составе

транзитных перевозок, данные об эксплуатационных затратах в конкурирующих транзитных коридорах. В Приложении Н2 приводится таблица с указанием конкурирующих евроазиатских железнодорожных транзитных маршрутов, расстояний, среднего времени транзита, дается характеристика их отношений с соответствующими структурами TRACECA. В ТТТ также должны учитываться данные об основных европейских и международных грузоотправителях с тем, чтобы их можно было использовать при определении объемов перевозок по железным дорогам TRACECA.

Текущие источники информации. Отдельные сведения можно подчеркнуть из государственных источников, например, списка опубликованных тарифов конкурирующих железнодорожных компаний. Иногда можно также подчеркнуть данные из ежегодных финансовых отчетов железных дорог, отчетов о грузоперевозках. С другой стороны, такие сведения, как оценки железнодорожных затрат, остаются конфиденциальными либо вовсе недоступными. В последнем случае экспертам в сфере маркетинга необходимо проявлять гибкий подход к проблеме, переходить к анализу внешних источников, например, специального журнала «Raylway Gazette International», отчетов международных финансовых групп и агентов. Кроме того, следует проводить консультации с международными экспедиторами представленными в странах-членах TRACECA. В долгосрочном аспекте, предоставленные в Приложении Н1 данные позволят осуществить всесторонний анализ евроазиатского рынка.

2.3. Анализ транзитных перевозок TRACECA

Информационные требования. Текущие данные по транзитным перевозкам TRACECA носят ограниченный характер и не позволяют осуществить более подробный анализ. В частности, редко проводится различие между транзитными и другими видами перевозок. Группе ТТТ предстоит создать базу данных по транзитным перевозкам с учетом содержания груза, его объемов, происхождения, предназначения, типа вагона и т.д. В Приложении Н3 дается краткий обзор транзитных перевозок, основанный на текущих данных ограниченного характера. Цель базы данных ограниченного характера. Цель базы данных заключается в том, чтобы специалисты по маркетингу могли анализировать и определять новые ориентиры грузоперевозок, давать рекомендации по увеличению чистых доходов от текущих перевозок, выдвигать стимулы для расширения их объемов. Результаты обработки базы данных можно будет использовать при установлении соответствующих пошлин.

Текущие источники информации

TRACECA должна иметь свободный доступ к официальным источникам на основе сотрудничества с национальными железнодорожными структурами и местными экспедиторскими организациями. В Приложении Н1 указаны данные по долгосрочным перевозкам в коридоре TRACECA.

2.4. Ознакомление с промышленным и коммерческим секторам стран TRACECA Информационного требования

Спрос на транспортные услуги в коридоре TRACECA зависит главным образом от экономической и коммерческой деятельности в регионе. По этой причине необходимо во внимание долгосрочное экономическое планирование и развитие, учет транспортных потребностей производителей, импортеров и экспортеров. Структура региональной транзитной торговли постоянно меняется, в грузооборот вводятся новые виды товаров и т.д. Важно, чтобы ТТТ чутко реагировала на эти изменения с учетом долгосрочных перспектив развития транспортной отрасли.

Текущие источники информации. Большая часть данных носит внутренний характер. Сведения по перспективам долгосрочного планирования можно получить от Министерств по планированию стран-членов TRACECA, основных нефтяных компаний, действующих в регионе. Эксперты в сфере маркетинга должны внимательно отслеживать изменения на международной арене, например, принимать во внимание падение спроса на хлопок в южной Европе и т.д. Кроме того, необходимо поддерживать тесные связи с местными экспедиторами, агентствами, занимающимися экспертом/импортом, основными производителями с тем, чтобы своевременно получать сведения о состоянии дел в данной отрасли, изучать международную прессу и коммерческую литературу. В Приложении Н1 приводятся подробные экономические и коммерческие данные по долгосрочным перспективам.

2.5. Изучение конкурирующих режимом перевозок

Информационные требования. Учитывая большие расстояния, на которые перевозится транзитный груз, железнодорожные структуры должны принимать во внимание конкурентный потенциал других евроазиатских железнодорожных коридоров. В настоящее

время наблюдается рост конкуренции в сфере транзитных автомобильных перевозок в коридоре TRACECA. В некоторых случаях растущая конкуренция может быть вызвана такими неценовыми факторами как большая гибкость в вопросе устранения задержек при пересечении границ, в других, речь может идти об автомобильных перевозках, в частности, контейнерах, перевозимых через Турцию и Иран. Поэтому эксперты ТТТ должны акцентировать внимание на анализе структуры автомобильных перевозок, степени охвата региона этим видом перевозок с тем, чтобы иметь возможность определить потенциальные сферы конкуренции и применить соответствующие меры в сфере ценообразования для обеспечения эффективности перевозок железной дорогой. Как отмечается в Приложении Н1, сведения по данному вопросу должны охватывать структуру автомобильного парка, объем и состав грузов, перевозимых автомобильными дорогами, их происхождение и предназначение, расценки и пошлины, эксплуатационные затраты. Следует также внимательно проследить грузоперевозки по волго-донскому каналу, по которому, невзирая на серьезные неудобства, в частности, его закрытие в зимние месяцы, осуществляются транзитные перевозки труб, нефтяного оборудования, хлопка.

Текущие источники информации. Трудной задачей является получение данных по автомобильным перевозкам. Дело в том, что структура данной отрасли характеризуется наличием многочисленных, обычно частных автомобильных транспортных структур. Кроме того, во многих случаях операторами учет не ведется, лишь немногие из них располагают сведениями о текущих эксплуатационных расходах. Однако, и в тех случаях, когда эти данные имеются, операторы не проявляют особого желания раскрыть их, ссылаясь при этом на жесткие условия конкуренции. Вместе с тем, можно получить определенные сведения о применяемых в ходе автомобильных перевозок расценках. На пограничных постах осуществляются таможенные записи, которые передаются в головную организацию, однако анализы этих записей не облегчают задачу, так, указывается число контейнеров, пересекающих границу, но не указывается, что в них перевозится. В Приложении Н1 предусматривается получение новых данных при пересечении пограничного поста. По всей видимости, большими сведениями располагают региональные экспедиторы, которые часто используют автомобильные перевозки для нетранзитных целей. Данные об эксплуатационных затратах можно получить в результате изучения отчетов международных агентств развития.

2.6. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок

Исходя из анализа данных, указанных выше, маркетинговая группа ТТТ в состоянии делать прогнозы по железнодорожным транзитным перевозкам через коридор TRACECA. Представляется возможным подготовить подробный прогноз о перевозках и даже тоннаже перевозимого груза на ближайшие 3 года с возможным прогнозированием на предстоящие 5 лет. В прогнозе должны быть указаны направления перевозок, так как указанное обстоятельство фактор является важным фактором планирования гибкого ценообразования. В целом, прогнозы являются важным инструментом формулирования и последующей реализации стратегии гибкого ценообразования. В Приложении Н4 приведены образцы прогнозов.

ЧАСТЬ 3. НАПРАВЛЕНИЯ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

3.1. Введение

Цель настоящего раздела состоит в том, чтобы облегчить ТТТ в вопросе выявления потенциала железнодорожных транзитных грузоперевозок в коридоре TRACECA. В этой связи возрастает роль ориентиров, по которым необходимо проводить стратегию ценообразования с учетом объема грузоперевозок на основе периодического анализа стандартных расценок ТТТ. В этой связи экспертам ТТТ необходимо ознакомиться с некоторыми техническими и финансовыми аспектами железнодорожных операций, эксплуатационными затратами, передвижением вагонов и т.д., аналитическим инструментарием ТТТ выступает концепция эластичности спроса на железнодорожные транзитные услуги. Ниже раскрывается содержание подходов к проблеме ценообразованию

3.2. Железнодорожные эксплуатационные затраты

Железнодорожные эксплуатационные затраты являются своего рода ключом к формулированию стратегии гибкого ценообразования, определению соответствующих тарифных расценок, в Разделе 1.2. отмечалось, что краткосрочные переменные затраты должны составлять абсолютный минимум любого дисконтированного тарифа. Краткосрочные переменные затраты представляют собой сложные явления, изменяющиеся в зависимости не только от различных типов вагонов, но и от конкретного отрезка времени, эксплуатационных факторов. При оценке краткосрочных и долгосрочных переменных затрат группа ТТТ должна работать в тесном контакте с отделами учета национальных железнодорожных администраций. Своевременный учет и запись долгосрочных и краткосрочных переменных затрат по различным типам вагонов, используемых в различных, но типичных обстоятельствах. В Приложении Н5 показаны текущие долгосрочные и краткосрочные переменные затраты по типу вагона, эксплуатируемого в нормальном режиме, а также в условиях порожнего пробега.

3.3. Наличие вагонов

Другим важным фактором стратегии гибкого ценообразования являются сведения о наличии и расположении вагонов различного типа в коридоре TRACECA, а также в железнодорожных системах соседних стран. Следует иметь в виду, что любой возможный отрезок времени

можно выявить вагоны, перемещающиеся в порожнем состоянии, либо простаивающие из-за отсутствия спроса. Вследствие неустойчивого грузооборота в коридоре TRACECA многие вагоны, двигающиеся в западном направлении, остаются незагруженными, в то время как в других перевозятся продукция сезонного спроса. В большинстве случаев расценки ТТТ по грузоперевозкам носит фиксированный характер, что позволяет возмещать затраты на порожний пробег, либо простаивание. В этой связи краткосрочные переменные затраты за использование этих вагонов будут незначительными.

Важно в этой связи отметить, что эксперты по маркетингу должны работать в тесном сотрудничестве с отделами перевозок национальных железных дорог TRACECA, принимать во внимание фактическое и предусмотренное графиком размещение вагонов по типам, применение дисконтированных расценок. Кроме того, необходимо проанализировать возможность применения компьютеризированных услуг по эксплуатации вагонов, рассмотреть необходимость создания базы данных по компьютеризированным вагонам в рамках ТТТ.

3.4. Эластичность спроса на обслуживание грузов

Успешная реализация стратегии гибкого ценообразования, установление базовых тарифов делают необходимым предвидеть реакцию спроса на транзитные грузовые услуги на предполагаемые изменения в тарифных расценках. С этой целью необходимо достижение взаимопонимания в вопросах эластичности спроса, подходов к грузам различных типов и т.д.

В целом, эластичность спроса обуславливает уровень спроса на конкретную продукцию и услуги как реакция на изменение цен. Так, если цена товара снизилась на 10%, а его продажная цена увеличилась на 25%, ценовая эластичность составит $25/10=2,5$. В Приложении №6 разъясняется приводится концепция ценовой эластичности, ее применение к ценообразованию на железнодорожные услуги.

Ценовая эластичность отличается в зависимости от групп товаров, отражает значимость транспортных затрат, возможность соответствующей замены транспортного средства. Груз внавалку невозможно столь же оперативно перекинуть с железной дороги на автомобильную, как это может иметь место, скажем с компонентами к машинному оборудованию, поэтому чувствительность такого рода грузов к тарифным изменениям, а, следовательно, к эластичности спроса может быть низкой.

Оценка эластичности спроса на транспортные услуги в системе TRACECA является первостепенной задачей группы ТТТ. Это объясняется тем, что указанная теоретическая концепция может быть реализована на практике, в частности, при определении соответствующих уровней дисконтированных и договорных тарифов на различные грузы либо типы вагонов. Кроме того, необходимо учитывать эластичность спроса на отдельные ключевые транзитные виды грузов. Оценка эластичности разъясняется в Приложении Н6, которая также включает предполагаемую методологию измерения ценовой эластичности в коридоре TRACECA.

Необходимо признать тот факт, что эластичность спроса характеризуется ограниченным характером, если речь идет о применении концепции в качестве ценового инструментария. В этой связи, группа маркетинга ТТТ должна избегать принятия решений по формированию цен исключительно на основе оценок эластичности. При ценообразовании эластичность необходимо использовать как первый шаг к возможности применения дисконтированных, договорных или повышенных тарифов. Прежде чем устанавливать специальные расценки, необходимо провести дальнейший анализ местных факторов грузоперевозок, осуществить оценку потенциальной возможности увеличения чистых доходов.

При формулировании ТТТ необходимо учитывать ценовую эластичность на грузы, перевозимые железной дорогой. Говоря о ценовой эластичности, необходимо принимать во внимание фактор эластичности и на других железнодорожных системах, что, в свою очередь, подтверждает тот факт, что применять их в коридоре TRACECA необходимо с учетом местных эксплуатационных услуг. В Приложении Н7 приведены соответствующие данные. Как предполагается, эти данные будут приведены в соответствие с требованиями ТТТ, имеющимися ресурсными данными.

В Части 4 приведены примеры гибкого ценообразования на основе оценок эластичности.

3.5. Стратегия гибкого ценообразования

3.5.1. Стандартные коэффициенты

Подобно МТТ, ТТТ включает в себя положения, учитывающие изменения в тарифных расценках в зависимости от ситуации. Речь идет о коэффициентах, отраженных в тарифном списке; их можно применять автоматически по получению соответствующих сведений о

характере груза от клиента. Коэффициенты могут применяться к дополнительным пошлинам, отражающим затраты на дополнительные услуги клиента, например, очистка вагона, скидки в ценах.

Текущие коэффициенты и скидки МТТ можно классифицировать по 5 группам:

Национальная группа. Национальные коэффициенты применяются для возмещения эксплуатационных затрат на железных дорогах TRACECA, обусловленных главным образом изменениями в топографии. Так, на грузинских железных дорогах применяется повышенный коэффициент, который отражает снижение скорости на отдельных участках, ограниченную длину состава в зависимости от уклона и неблагоприятного рельефа местности.

Услуги. В данную категорию включено большинство коэффициентов. Если клиенту требуются дополнительные услуги, с них взимаются дополнительная пошлина сверх основной тарифной ставки. Формой скидки данной категории является снижение расценок клиентам, пользующихся собственными вагонами, что позволит железным дорогам сэкономить средства и эксплуатационные затраты.

Груз. Указанные коэффициенты применяются к конкретным грузам или партиям грузов в условиях нестандартной загрузки или обработки. Речь может идти о загрузке строительных или промышленных материалов нестандартной длины, об опасных материалах, требующих специальной защиты.

Международная группа. Специальные поправки к тарифам применяются в отношении третьей стороны МТТ, в частности, применительно к странам СНГ, а также странам, обеспечивающим выход на морские порты. Примером могут служить коэффициенты, применяемые к тарифам по перевозке грузов транзитом через Китай, Афганистан и т.д.

Рынок. Примером применения указанного коэффициента может служить 50%-ная тарифная скидка на транзитную перевозку грузов между Черным морем и Узбекской границей в соответствии с Сарахским соглашением от 1996 года.

В Приложении Н8 указаны основные коэффициенты и скидки, применяемые в соответствии с ТТТ, методика их применения.

Первым шагом в деле оценки тарифной расценки на перевозку груза клиента является определение того, соответствует ли коэффициент, и в какой мере стандарту. Если соответствует, необходимо произвести изменения с поправкой на загруженный вагон. В Части 4 приводится соответствующий пример.

3.5.2. Тарифные изменения по усмотрению

В соответствии со стратегией гибкого ценообразования ТТТ имеет полномочие осуществлять по собственной инициативе тарифные изменения, непредусмотренные стандартными коэффициентами. Это могут быть скидки либо дополнения к стандартным ставкам ТТТ в зависимости от обстоятельств. В качестве второго шага маркетинговая группа должна проанализировать ситуацию с партией груза каждого отдельно взятого клиента, установить, можно ли разрешить дальнейшие скидки либо изменения. Аналогичный анализ должен применяться к потенциальным перевозкам в целях привлечения большего грузооборота в коридор TRACECA за счет применения рекламируемых скидок. В Приложении Н9 приведены примеры применения скидок или дополнений в зависимости от рыночных и эксплуатационных обстоятельств.

Ниже приводятся факторы, которые необходимо учитывать при формулировании стратегии скидок и взимания дополнительных пошлин:

i) Основа тарифных вариантов

В соответствии со стратегией гибкого ценообразования, раскрытой в Части 1, применение скидок не должно приводить к снижению тарифной расценки ниже величины краткосрочных переменных затрат в зависимости от типа вагона, как это показано в Приложении Н5, поскольку краткосрочные переменные затраты могут при определенных условиях ниже 40% величины долгосрочных затрат, уровень дисконтирования может быть весьма значительным. При оценке тарифов, превышающих величину долгосрочных переменных затрат, формальный верхний лимит отсутствует.

ii) Сфера применения тарифных вариантов

В данном вопросе ТТТ должно определиться с перевозками, по отношению к которым могут применяться скидки. Следует отметить, что скидка или дополнительная пошлина может применяться на единичный груз либо конкретный товар, перевозимый в вагоне

определенного типа. В случае применения коэффициента, призванного увеличить объем грузооборота в коридоре TRACECA применяется скидка ко всем транзитным перевозкам в случаях, предусмотренных с Сарахским соглашением. В Приложении Н6 приводятся примеры конкретных рыночных и эксплуатационных ситуаций, когда применяются тарифные варианты.

iii) Уровни тарифных вариантов

Основной детерминантой оптимальных уровней скидок на различные транзитные перевозки является ценовая эластичность спроса. Маркетинговая группа ТТТ должна учитывать эластичность согласно Приложению Н7 при определении лимитов рассматриваемых скидок. Так, если в крытых вагонах по расценке Евро 5,0 на 10 вагон/км при ценовой эластичности в 1,6 провозится не электрическое оборудование, в этом случае ожидается скидка в 10%, применение которой позволит получить дополнительные доходы в размере примерно 16%.

С учетом сказанного выше, важно учитывать то обстоятельство, что эластичность оценивается в контексте текущего тарифного уровня и поэтому может применяться в случае маргинальных отклонений от указанного уровня. Было бы неразумно в этом связи предполагать, что сказанное может относиться и к скидке в размере, скажем 50%. Фактически эластичность может быть ниже или выше в зависимости от конкретных обстоятельств.

Следует отметить, что увеличение доходов как реакция на применение скидок может привести к росту валового дохода. Прежде чем приступать к оценке вклада в переменные затраты по железнодорожным перевозкам, маркетинговая группа обязана вычесть краткосрочные переменные затраты из суммы дополнительных грузооборотов. Однако с учетом контекста, в котором предлагаются скидки, указанная величина является относительно низкой.

Концепция эластичности позволит ТТТ выявить те грузы, применительно к которым можно использовать тарифы значительно превышающие величину долгосрочных переменных затрат. К ним можно отнести такие грузы, как минеральная продукция внавалку, которую невозможно оперативно перекинуть с одного маршрута на другой.

iv) Длительность применения тарифных вариантов

Скидки могут предлагаться на конкретный отрезок времени, например, период реализации строительного проекта, когда согласно программе TRACECA предусматривается быстрое, оперативное реагирование на кратко- или среднесрочной основе, если речь идет об ограниченном числе клиентов, либо «до последующего уведомления». Следует помнить о том, что дисконтированный тариф не обеспечивает прирост долгосрочных переменных затрат при грузоперевозках.

v) расчет тарифных вариантов

Из предыдущего материала очевидно, что при установлении уровня применения скидок необходимо принимать во внимание ряд факторов, играющих важную роль, необходимо принять стандартную форму Расчета Транзитных Тарифов TRACECA для упрощения процедуры и сохранения логической последовательности между переменными ценовыми факторами. Это позволит осуществить не только нормальный недисконтированный тарифный расчет, но и позволит принять к сведению данные, необходимые для определения соответствующих тарифных вариантов. В Приложении III приводится рекомендуемая форма.

Разделы формы от 1 до 4 предназначены для фиксации стандартных данных по клиенту и партии груза. Эти данные требуются для осуществления тарифных расчетов в соответствии с Тарифной Книгой ТТТ. В разделе 5 показана процедура расчетов стандартных тарифных расценок на основе данных, приведенных в предыдущих разделах.

С другой стороны, Раздел 6 призван помочь в определении соответствующих вариантов, будь то скидки или дополнения, используемых применительно к стандартным тарифным расценкам. В указанном Разделе производится фиксация данных, связанных с принятием решения по тарифным вариантам, выдвижением рекомендаций. Учитывая то, что в этом процессе всегда будет присутствовать элемент субъективизма, не представляется возможным предложить стандартную формулу для определения оптимальных тарифных вариантов. Требуемые данные не всегда могут быть доступными, либо достаточно подробными и точными, однако, систематическая фиксация соответствующих данных в Части 6 позволит применять соответствующие решения по переменному ценообразованию на

последовательной методологической основе. В Приложении Н12 предлагаются дополнительные указания, соответствующие разъяснения, призванные обеспечить фиксацию имеющихся данных.

В Части 4 приводятся примеры ценообразования согласно ТТТ, включая стандартные тарифные расчеты, применение тарифных вариантов на основе использования формы Расчета Транзитного Тарифа TRACECA.

ЧАСТЬ 4. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ТТТ НА ПРАКТИКЕ

4.1. Примеры ценообразования

В настоящем разделе Руководства приводятся конкретные примеры гибкого ценообразования ТТТ, призванные продемонстрировать эффективность применения приведенных выше концепций и принципов. В Приложении Н13 показано применение формы Расчета Транзитного Тарифа TRACECA.

Следует отметить, что приводимые примеры не могут, разумеется, охватить все возможные варианты ценообразования. Вместе с тем, они наглядно демонстрируют возможность выбора направлений стратегии гибкого ценообразования. Речь идет о стандартных случаях ценообразования ТТТ, о некоторых типичных вариантах. С другой стороны, анализ приводимых в указанной Части вариантов свидетельствует о тех сложностях и проблемах, с которыми придется считаться на практике в условиях применения ценовой эластичности спроса как инструмента маркетинга и ценообразования.

4.2. Стандартные тарифы ТТТ

В Тарифной Книге ТТТ дается подробное разъяснение метода калькуляции 4-часной тарифной системы ТТТ применительно к обычным грузоперевозкам, не предусматривающим применение вариантов, отличающихся от стандартных расценок. Нет необходимости подробно останавливаться на этом вопросе на страницах настоящего руководства, в котором акцент делается на гибком применении стандартного метода, учитывающего отклонения от основного уровня ТТТ. Ниже приводятся примеры стандартного ценообразования ТТТ по трем типам вагонов.

Таблица 4.1. Расчет стандартного транзитного тарифа TRACECA

Грузоперевозка			
Тип	Контейнер (x0.5)	Нефтяная цистерна	Полувагон
Из	Поти	Унгени	Дружба
В	Душанбе	Дружба	Термез
Расстояние (км)	2.856	5,403	2,014
Пошлины (евро)			
Движение (x км)	0.677	0,939	0,758
Терминал	42.29	33,2	6,70
Инфраструктура	411.2	780,8	331,0
Администрация	20.0	20,0	20,0
Тарифы, всего	1,204	5,907	1,885
Тариф на вагон/км	0.42	1,09	0,94

В Разделах 1-5 формы Расчета Транзитного Тарифа TRACECA, приведенных в Приложении Н13, показана типичная методика расчета стандартных тарифов.

4.3. Гибкое применение ТТТ

4.3.1. ПРИМЕР 1. Применение стандартных коэффициентов и скидок

Во многих случаях стандартные расценки можно менять с помощью коэффициентов или неустоек, отражающих дополнительные услуги грузоотправителя. Предположим, что клиенту требуется как можно скорее перевести груз в контейнерах, однако, для этой цели он может предложить собственные вагоны. В этом случае применяется 50%-коэффициент - за использование собственных вагонов, предусмотрена скидка в размере 20% (в настоящее время 15% согласно правилам МТТ,⁹ однако, эта цифра может быть выше, если исходить из предписаний ТТТ). Тогда стандартная тарифная расценка возрастет от Евро 1.200, как показано в Таблице, до Евро 1.440 (Евро 1.200x1.5/0.8).

В Разделе 4, Приложение Н13 показано применение стандартной расценки ТТТ путем добавления пошлины за обеспечение буферного приспособления крытых вагонов в целях предохранения хрупкого груза.

4.3.2. ПРИМЕР 2. Применение скидок с учетом затрат

Фактически, взимание пошлин за использование вагонов определенных типов по стандартной расценке ТТТ, даже с учетом коэффициентов и неустоек, не может служить

средством максимального повышения чистых доходов. Маркетинговая группа ТТТ обязана тщательно исследовать результаты применения скидок по вагонному типу либо по типу груза, перевозимого в указанном вагонном типе. Предположим, что вагон полуоткрытого типа (Таблица 4.1.), совершающий пробег по трассе, используется для перевозок нового вида грузов. В этом случае, затраты на передвижение вагона будут большей частью возмещены за счет пошлин на порожний пробег по существующей трассе в направлении Термез-Дружба. Для привлечения потенциальных объемов грузоперевозок TRACECA может предложить 60% скидку с учетом затрат путем уменьшения стандартной расценки ТТТ с Евро 1.527 (2.014 км x 0.758) на вагон, как это показано в Таблице, до Евро 611 (2.014 км x Евро 0.303). Таким образом, общая расценка снизится с Евро 1.855 до Евро 969, что эквивалентно общей скидке по стандартной расценке ТТТ в размере 48%.

В Разделе 6, Приложения Н13, приводится пример скидки, отражающей благоприятную разгрузочную характеристику перевозимого груза, скидки, которые можно модифицировать с учетом возможного снижения тарифа на потенциальном конкурирующем железнодорожном маршруте.

4.3.3. ПРИМЕР 3. Применение рыночной скидки

Даже при отсутствии скидки с учетом затрат, новые грузоперевозки могут производиться с поправкой на высокую эластичность цен, например, если речь идет о металлических конструкциях. В этом случае, маркетинговая группа может чувствовать себя уверенно в плане позитивной реакции на тарифное снижение в размере 25% против стандартной расценки ТТТ, предусматривающей снижение от Евро 1.855 до 1.391 (фактически, допускается скидка в размере 60%, в случае, если предусматривается высокая ценовая эластичность и затратосбережение.

В Приложении Н13 приводится следующий пример: Высокая ценовая эластичность на металлические изделия, которая предполагает распространение скидки на все виды грузов данной категории. Вместе с тем, предполагается, что маркетинговая группа должна весьма осторожно подходить к вопросу лимитирования скидок грузоотправителю с учетом угрозы ответного ценообразования на конкурирующем маршруте.

4.3.4. Скидки на отдельные типы вагонов

Выше приведенные примеры относятся к скидкам по единичным грузам или ограниченным партиям грузов. Фактически ТТТ может рассматривать скидки и более общего, долгосрочного характера, распространяющиеся на все вагоны данного типа, перевозящих грузы различного типа на основе различающейся ценовой эластичности. Таким образом, распространение скидок на все вагоны данного типа зависит от относительной ценовой эластичности спроса на тот или иной груз.

Предположим, что крытые вагоны используются главным образом для перевозки таких грузов как металлические и текстильные изделия при условии высокой ценовой эластичности спроса, а также для перевозки таких грузов как зерно и химикаты при условии низкой или даже отрицательной эластичности. Может случиться так, что высокая потенциальная прибавка к чистым доходам позволит компенсировать возможное понижение уровня доходов, при этом маркетинговая группа ТТТ может счесть необходимым применить скидки на все вагоны данного типа, не проводя различий между характером груза.

Однако, подобная перспектива может повлечь за собой необходимость проведения более сложных и разноплановых расчетов. В Приложении Н14 приводится пример методологического подхода к решению данного вопроса.

4.3.5. ПРИМЕР 5. К вопросу о долгосрочных переменных затратах

Речь идет о тарифных снижениях, или скидках. Однако, в рамках стратегии гибкого ценообразования ТТТ необходимо изыскать возможность установления тарифов, превышающих стандартные расценки долгосрочных переменных затрат. Сказанное справедливо в том случае, когда транспортные затраты составляют относительно небольшую пропорцию общей продукции грузоотправителя, а потенциальная конкуренция на маршрутах носит ограниченный характер. Иными словами, речь идет о факторах, которые отражаются в низкой ценовой эластичности спроса. Характерными примерами служат строительные материалы, перевозимые в вагонах открытого типа на строительный участок, запасные части, транспортируемые в крытых вагонах на фабрику, расположенную в Туркменистане. В свете сказанного повагонные расценки можно поднять на 20% сверх соответствующих долгосрочных переменных затрат, что и составит нормальную ценовую базу ТТТ.

Приложение Н1

СБОР ДАННЫХ И ПРОЦЕДУРА МОНИТОРИНГА

1.1. Сбор данных

Эффективность стратегии гибкого ценообразования на железных дорогах TRACECA зависит главным образом от степени и качества данных, имеющихся в распоряжении отдела маркетинга. В настоящее время, полученные данные носят ограниченный характер, не всегда отражают реальную ситуацию, подгоняются под цели, отличающиеся от тех, которые преследует TRACECA в новой конкурентной транспортной среде.

Цель настоящего приложения – рекомендации новых данных и методов сборов и мониторинга информации, подлежащей обработке отделом маркетинга в рамках стратегии гибкого ценообразования. Следует отметить, что данные и сведения, приведенные ниже, подразделяются на 3 основные типа. Внутренние данные можно получить из стран-членов TRACECA, поэтому в этом вопросе особых трудностей не наблюдается, особенно, если заинтересованные организации и учреждения сотрудничают друг с другом. Внешние данные можно получить из других стран. Однако в этом случае не все из них готовы представить TRACECA запрашиваемые сведения, возможно из конкурентных соображений. В этом случае маркетинговой группе приходится строить свои расчеты на предположениях и приблизительных данных. И, наконец, имеются данные, которые следует охарактеризовать как «разведка рынка», полученные из косвенных источников специалистами в сфере рыночных отношений. Примером первого типа может служить статистика железнодорожных транзитных перевозок TRACECA, а также данные железнодорожных перевозок в конкурирующих евроазиатских коридорах. Все три типа представлены ниже. Текущие источники данных, которые необходимо рассматривать как отправную точку при сборе данных, представлены в Части 2. В Приложении Н4 указано направление подготовки прогнозов, железнодорожных транзитных перевозок в коридоре TRACECA.

Накопленные данные и сведения можно разделить на 5 категорий:

1. Евроазиатская маркетинговая информация

Транзитные перевозки грузов с указанием тоннажа, места назначения, среднего транзитного времени по конкурирующим евроазиатским коридорам.

Официальные тарифы и дисконтированные расценки, взимаемые в конкурирующих железнодорожных системах при перевозке ключевых транзитных грузов.

Инвестиции в инфраструктуру и подвижной состав.

Общая модель транзитной торговли на евроазиатском рынке с размещением основных грузоотправителей и импортеров.

2. Данные по транзитным перевозкам TRACECA

Железнодорожные транзитные перевозки в коридоре TRACECA по коэффициентам груза, тоннажа, направления, сезона, среднего транзитного времени порожнего возврата.

Перечень вагонного парка с указанием типов вагонов, используемых для перевозок ключевых транзитных грузов, размещение вагонов в коридоре TRACECA и соседних странах.

Транзитные перевозки по автомобильной дороге и водным путем грузов с указанием тоннажа, происхождения, назначения и сезона.

Оценка ценовой пластичности спроса на транзитные перевозки.

3. Данные по экономике и торговле TRACECA

Планируемое и перспективное экономическое, промышленное и коммерческое развития в коридоре TRACECA. Размещение основных грузоотправителей, импортеров, экспедиторов, потенциальных клиентов в коридоре TRACECA.

Подробности краткосрочных операций.

4. Данные по тарифам и перевозкам

Официальные расценки ТТТ по транзиту ключевых грузов.

Долгосрочные и краткосрочные переменные затраты по различным типам вагонов в нормальных условиях, а также при «загруженном возврате».

Подробности нестандартных расценок, фактически взимаемых за перевозку отдельных грузов.

Расценки и тарифы на автомобильные и каналные перевозки.

Оценки эксплуатационных затрат автомобильных транспортных средств и перевозки морских путем.

Обзор данных о связях между нормативными и фактическими замеренными железнодорожными затратами.

1.2. Процедура мониторинга

Отдел маркетинга занимается сбором, хранением новейших данных и сведений. Большая часть материала, в основном рыночного характера, собирается по инициативе отдела. Другие данные, в частности, технические, включая краткосрочные и долгосрочные переменные железнодорожные затраты – предоставляются в отдел маркетинга соответствующими подразделениями национальных железных дорог.

Необходимо вести отдельный файл по каждой из 5 категорий, представленных выше. Не все данные можно разместить в формате таблицы, некоторые из них содержат краткие годовые отчеты, уведомление, иные сообщения.

Ежегодно все материалы подлежат сверке. Отдел маркетинга занимается проверкой подлинности технических или финансовых данных. Исключение составляют статистические данные по размещению вагонов. Эти данные поступают в отдел ежемесячно вместе с краткосрочным прогнозом состояния дел в вагонном парке вплоть до следующей отчетной даты.

Маркетинговая группа поддерживает регулярные связи с экспедиторами, потенциальными клиентами, правительственными учреждениями, другими заинтересованными структурами.

Прогноз транзитных перевозок

В свете анализа представленных выше данных, необходимо проводить ежегодное прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок в коридоре TRACECA. В прогнозировании должны указываться виды транзитных товаров, их тоннаж, направление на ближайшие 3 года. Необходимо также подготовить более обширный прогноз на ближайшие 5 лет. Ниже приводится образец прогнозирования на 2004 год.

**ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
TRASECA, 2004**

Груз	Направление	Тоннаж (000)
Сырая нефть	E - W	3,500
Нефтепродукты	E - W	600
Нефтепродукты	W - E	200
Хлопок	E - W	200
Глинозем	W - E	180
Соя	W - E	150
Продовольственные товары	W - E	120
Продовольственные товары	E - W	20
Трубы	W - E	130
Техника	W - E	100
Строительные материалы	W - E	80
Древесина	W - E	70
Бумажная продукция	W - E	50
Другое	W - E	30
Другое	E - W	10
Нефть, всего	E - W	4,100
Нефть, всего	W - E	600
Сухой груз, всего	E - W	30
Сухой груз, всего	W - E	710
Итого		5,440

Приложение Н2

ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ НА ЕВРОАЗИАТСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Коридор TRACECA является одним из транзитных маршрутов конкурирующего характера, по которому осуществляются международные перевозки между европейским и тихоокеанским побережьями. Основными маршрутами являются следующие:

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ КОРИДОРЫ

Коридор	Маршрут	Дистанция (км)	Среднее время (час)
Северный*	Ташкент-Рига	4,008	?
Северо-западный*	Ташкент-Брест	4,249	?
Центральный (TRACECA**)	Ташкент-Фараб-Поти	2,733	152
Южный	Ташкент-Бандар Аббас	3,617	?
Юго-восточный	Ташкент-Лианюндаг	4,550	?
Восточный***	Ташкент-Находка	8,701	?

* TRACECA из Ташкента в Кандагач (Российская граница)

** альтернативный маршрут через Актау, 2309 км

*** TRACECA из Ташкента в Дружбе (Китайская граница)

Основными конкурентами TRACECA являются северный и северо-западный коридоры, обслуживающие северную Европу и дающие выход к портам Балтийского и Северного морей. Расстояние в Западную Европу фактически короче по маршруту TRACECA - Черное море. Однако в историческом плане российские маршруты являлись основной транзитной линией между Западной Европой и Дальним Востоком и в настоящее время российские маршруты весьма чувствительны к маршрутам TRACECA по конкурентным соображениям. Российские маршруты обладают определенными преимуществами, например, незначительным числом пограничных пунктов, отсутствием железнодорожных/морских пересадок. Имеются и другие, хотя и временные преимущества, например, предприятие по обработке хлопка в Риге, что привлекает узбекских хлопкоробов. Более того, тот факт, что маршрутные линии в пределах собственной России составляют лишь незначительную часть российской железнодорожной системы, дает возможность производить снижение расценок в ответ на тарифные изменения в коридоре TRACECA. Для TRACECA выгода заключается в том, что эти коридоры пересекают Казахстан.

Растущим конкурентом для TRACECA, а также для северных коридоров является южный коридор в Бендер-Аббас в Персидском заливе. Благодаря использованию этого коридора обеспечивается легкий выход к морским портам, низкие расценки за морские перевозки, в особенности контейнерные. Большая часть узбекского хлопка производится в настоящее время по этому маршруту. Восточные и юго-восточные коридоры не выступают в качестве основных конкурентов TRACECA, так как они обслуживают тихоокеанские порты с оказанием транспортных услуг в юго-восточной Азии, в западной части США и Австралии. За последнее время в юго-восточном железнодорожном коридоре произошли значительные изменения, растет поддержка концепции «китайских ворот», реализация которой позволит конкурировать с транссибирской железнодорожной магистралью за транзитную торговлю в тихоокеанском регионе. Это может оказать ограниченное влияние на осуществление перевозок, например, импорт продовольствия из Южной Америки, за пределами TRACECA.

Приложение НЗ

ТРАНЗИТНЫЕ ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статистика по перевозкам, которую ведут железные дороги стран-членов TRASECA, основаны на данных предыдущей централизованной железнодорожной администрации. Указанные статистические данные учитывали эксплуатационные и финансовые затраты в рамках новых коммерческих отношений, но не годились для аналитической работы в сфере текущих транзитных перевозок. Более того, многие статистические данные по отдельным железным дорогам претерпели серьезные изменения и в большинстве случаев перестали отличать транзитные перевозки от железнодорожных перевозок.

Оценка структуры и объемов транзитных перевозок TRASECA строится на ряде источников, в частности, статистических данных, предоставленных бакинским портом. В нижеприведенной таблице приводятся основные данные по транзитным перевозкам.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ TRASECA (000 тонн)*

	2000	2001	2002**
Нефть	3,571	3,246	?
Сухогруз			
Соя	107	86	?
Хлопок	122	36	?
Глинозем	34	128	?
Другое	222	545	?
Транзит, итого	4,056	4,041	?

* Пересекают бакинский порт

** Оценка

[Под «другое» имеется ввиду широкий аспект вопросов, которые подлежат соответствующей разбивке. Важное значение играет перевозка труб, материалов нефтяной промышленности, продовольственные товары, однако их тоннаж неизвестен].

Как видно из приведенной выше таблицы, объем железнодорожных транзитных перевозок через коридор TRASECA составляет порядка 4 млн. тонн в год. К сожалению, данные по тоннажу транзитных грузов, перевозимых через конкурирующие евроазиатские коридоры, отсутствуют, однако можно смело утверждать, что текущая доля TRASECA составляет лишь

незначительную часть общего объема. По этой причине, остается широкая возможность привлечения дополнительных объемов транзитных перевозок в коридор TRACECA.

В 2001 году, общий грузооборот через Баку составил 4,56 млн. тонн, тогда как в конце 1980 гг. цифра доходила до 16 млн. тонн. 4.04 млн. тонн или 89% грузов в 2001 году приходилось на долю транзитных перевозок. Из них 3.24 млн. тонн или 80% составляли перевозки нефти. Оставшиеся 800.000 тонн сухогруза включали 130.000 тонн глинозема, 90.000 сои, 40.000 тонн хлопка, 550.000 тонн другой продукции, главным образом труб, материалов нефтяной промышленности, продовольствия. Следует иметь в виду, что в 2002 году перевозки хлопка были незначительными. Поэтому цифра в 120.000. тонн за 2000 год является ясным индикатором важности этой категории грузов.

Преобладают перевозки в западном направлении, в частности, транспортировка нефти из Казахстана в Батуми и хлопка из Узбекистана в Потти. Около 2/3 тоннажа проходящего через Баку, направлены на запад, что касается перевозок в восточном направлении здесь необходимо упомянуть о транспортировке глинозема из Южной Европы в Таджикистан, сои из Южной Америки в Узбекистан. Большая часть нефтяного оборудования, строительных материалов также перевозятся в восточном направлении из западно-европейских портов. За исключением нефти с ее 50% порожним пробегом, основным направлением перевозок сухогруза является восточное направление. При относительно низких объемах транзитных и экспортно-импортных перевозок, имеются дополнительные мощности, которые можно задействовать в коридоре TRACECA, однако, перевозки сухогруза в восточном направлении, а также порожний пробег вагонов в западном направлении все еще остаются значительными – тот самый фактор, которому должна уделить особое внимание маркетинговая группа TRACECA при реализации стратегии гибкого ценообразования. Контейнерные перевозки в обоих направлениях крайне низкие, при том что продолжается расширение процесса контейнеризации в международных транзитных перевозках. Лишь около 1000 TEU пересекли контейнерные терминалы в Бакинском порту после их пуска в эксплуатацию в 2000 году. Отдел маркетинга должен внимательно изучить ситуацию, выяснить причины того, почему TRACECA не удастся привлечь дополнительные объемы контейнерных перевозок.

Что касается будущих грузоперевозок в коридоре TRACECA, здесь гарантированы растущие объемы нефтеперевозок даже невзирая на прокладку новых трубопроводов в регионе. В предстоящие 5 лет ожидается реализация ряда важнейших нефтяных проектов, в этом смысле

железная дорога, как предполагается, может получить немалую выгоду от перевозок возросшего объема производимых нефтепродуктов. По этой же причине будет сохраняться тенденция к устойчивому росту в перевозках строительных материалов и оборудования для нефтяной промышленности в ближайшие несколько лет. Учитывая то обстоятельство, что грузоперевозки в восточном направлении характеризуются постоянно изменяющейся структурой и количеством краткосрочных перевозок, страны-члены TRACECA должны быть готовы к тарифным скидкам, достижению взаимовыгодных договоренностей. Перевозка глинозема, других химикатов связана с производством импортного оборудования, возникновением новых промышленных объектов, расширением промышленного сектора под влиянием роста нефтеперевозок. С другой стороны перспективы транзитных перевозок хлопка остаются менее определенными. В настоящее время, спрос на хлопок в Южной Европе остается на низком уровне. Улучшение хранения и обработки хлопка в черноморских и каспийских портах могло бы привлечь дополнительные объемы хлопка из северного коридора в коридор TRACECA. Транзит продовольственных товаров, сырья и оборудования, применяемого в перерабатывающей промышленности и отрасли, связанной с потребительскими товарами, будет вероятно возрастать наряду с общим экономическим подъемом и промышленной диверсификацией.

Приложение Н5

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТАРТЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТИПА ВАГОНА

(Евро на 10 км)

Стандарт	Тип вагона	Порожний пробег	Краткосрочные переменные затраты	Долгосрочные переменные затраты	Принадлежащие клиенту
1	Крытый	3	2.473	5.191	3.886
2	Платформенный	40	3.026	5.558	4.663
3а	Полувагон	70	3.754	6.709	5.541
3б	Полувагон	70	4.087	7.102	5.775
4а	Танкер	100	5.096	8.773	7.369
4б	Танкер	100	5.571	9.573	7.483
5а	Изотермический	80	5.140	9.411	5.957
5б	Изотермический	80	5.573	9.690	5.961
6а	Безбортовое	40	2.986	5.338	4.493
6б	Безбортовое	40	3.608	6.843	5.518

Приложение Н6

ЦЕНОВАЯ ЭЛАСТИЧНОСТЬ СПРОСА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ

Концепция ценовой эластичности спроса

В целом, эластичность спроса является показателем уровня спроса на конкретный продукт или услуги как реакция на изменение его цены. Теоретически, эластичность (ε) = (количественные изменения в %)/(изменения цены в %). Таким образом, если спрос на продукт составляет 100.000 при цене за единицу продукции Е100, а снижение цены на 10%, т.е. Е90, отражается на повышении уровня спроса на 25%, т.е. 125.000, в этом случае $\varepsilon = -+25-10=2,5$.¹ В контексте железнодорожных транспортных услуг и тарифов ТТТ, эластичность является показателем реагирования спроса на конкретный тип вагона на изменения в тарифных расценках. Так, если тарифная расценка за использование крытого вагона по конкретному маршруту составляет Е160, а скидка в 30% для всех перевозок по тому же маршруту в вагонах указанного типа с повышением спроса на 44% от 6.500 до 9.300, в этом случае $\varepsilon = +44/-30=1,47$. Иными словами, применение скидки оправдано тем, что это может привести к увеличению чистых доходов. Если, с другой стороны, если спрос возрос лишь на 8060 вагонов в результате применения скидки, в этом случае $\varepsilon = +24/-30=0,80$, где ε менее единицы, спрос неэластичный, а применение скидки приводит к снижению чистых доходов. В Части 4 приводятся примеры гибкого ценообразования на основе оценки эластичности.

Следует отметить, что эластичность цен на перевозки в целом может быть относительно низкой, если транспортные расходы составляют незначительную часть общей стоимости продукции и издержек производства. Эластичность цен применительно к конкретному характеру перевозок может оказаться высокой, если снижение тарифов способствует привлечению объемов перевозок с конкурирующих маршрутов. Речь идет о тех случаях, когда железнодорожный и автомобильный транспорт конкурируют между собой в одном и том же коридоре. Примером тому может служить конкуренция в контейнерных перевозках через Закавказье по железной дороге и через Турцию по автомобильной, когда две

¹ Теоретически, эластичность является отрицательной величиной, однако, минусовый знак выпадает при выведении величины эластичности.

железнодорожные ветки обслуживают грузоперевозки одного и того же характера и места назначения (TRACECA и северные коридоры).

Критерий ценовой эластичности спроса

Оценка ценовой эластичности – достаточно сложная задача. Изменения тарифов в редких случаях осуществляются в отрыве от других изменений в железнодорожных перевозках. Так, изменения в тарифах могут иметь место одновременного либо непосредственно перед техническими изменениями, например, вводом в эксплуатацию нового подвижного состава, модернизацией ветки, объектов по переработке грузов на терминалах. В этом случае было бы неверно увязывать повышение спроса с какими-либо количественными факторами. В этом смысле данные по оценке эластичности в странах TRACECA не отличаются особой точностью. Для строгой оценки ценовой эластичности требуется время, новые, точные данные, соответствующая процедура мониторинга. Ниже приводится характеристика методики оценок ценовой эластичности при транзитных перевозках. Более подробно по данному вопросу см. Приложении Н1.

Методология оценки ценовой эластичности спроса

Учитывая сложности выработки подходов ценовой эластичности спроса на железнодорожные транзитные услуги, необходимо руководствоваться теми подходами, далекими от совершенства, которые позволяют оценить эластичность различных видов грузов.

В качестве первого шага необходимо изучить мнение грузоотправителей и экспедиторов относительно маргинальных изменений в тарифных ставках на конкретные грузы. Это можно осуществить с помощью простого вопросника, в котором от респондента требуется оценка процентного роста объемов товаров, предлагаемых для транзитной перевозки по коридору TRACECA с учетом 20% снижения тарифных расценок и соответствующего уменьшения спроса как реакция на соответствующее 20% тарифное повышение. Подобного рода опроса уже проводились, однако не следует слишком полагаться на точность полученных данных. Скорее, эти данные необходимо рассматривать как предварительное «прочесывание» товаров и их распределения по категориям высокой, средней и низкой ценовой эластичности.

Важным детерминантом степени эластичности служит наличие или отсутствие близких субститутов в рамках конкурирующих транспортных коридоров. Необходимо проверить

точность оценок эластичности, полученных на основе изучения данных опроса, внести в них, там, где это необходимо, соответствующие изменения с тем, чтобы отразить степень потенциальной конкуренции.

Однако наиболее эффективным методом проверки данных служит мониторинг конкретных случаев. Мониторинг может включать анализ изменений текущих стандартных тарифных расценок в отрыве от иных железнодорожных или сервисных изменений, могущих влиять на уровень спроса на транзитные услуги по перевозке товаров. В этом случае изменения уровня спроса на услуги могут быть прослежены через каждые трехмесячные интервалы, следующие за изменением цен. Однако даже в тех случаях, когда в виртуальном железнодорожном вакууме наблюдаются последствия ценовых изменений, следует помнить о том, что внешние факторы, такие как тенденции изменения условий торговли, получение национальных доходов и т.д. может оказывать воздействие на уровень спроса изолированно от влияния, вызванного ценовыми изменениями. Внешнее влияние можно рассматривать в отвлеченном плане, например, путем использования дефлятора среднего национального дохода при оценке ценовой эластичности различных товаров.

В то же самое время внутренний анализ, проведенный TRACECA, показал необходимость продолжения усилий по изучению опыта других железнодорожных систем. Подспорьем в этом вопросе являются данные, сообщаемые веб-сайтом, озаглавленном «База данных по эластичности транспортировок Австралийского бюро транспортных перевозок». Необходим также сбор данных об опыте работы железнодорожных систем, использующих ценовую эластичность в качестве инструмента ценообразования. Речь может идти, например, об опыте работы Канадской Национальной Железной Дороги. Полученные в результате изучения опыта работы других железнодорожных компаний можно сопоставить с оценками эластичности стран TRACECA и тем самым подтвердить их эффективность.

Изучение представленных выше подходов позволяет сделать вывод о том, что любая методология, направленная на оценку эластичности, во всяком случае, представляет собой эклектический подход к проблеме, основанный на использовании доступных источников и учете субъективного мнения маркетинговой группы TRACECA. В Разделе 3.4. настоящего Руководства обосновываются ограничения на использование оценок ценовой эластичности в качестве инструмента ценообразования. В этой связи, на наш взгляд, эти оценки следует

применять при анализе тарифных вариантов, при этом полученные выводы должны основываться на учете местных факторов.

Сервис и временная эластичность спроса

Наиболее широко применяемым критерием эластичности спроса в транспортном секторе является ценовая эластичность. Имеются и другие подходы, которые используются главным образом при оценке финансовых излишков, сервисной и временной эластичности спроса. Применение этих подходов позволяет выявить, как спрос реагирует не на изменения цен, а на снижение времени провоза, улучшение качества сервиса, устранение фактов хищений либо нанесения ущерба качеству перевозимых транзитом товаров. В формальном плане, они указывают на характер изменений в уровне спроса на конкретный товар, качество обслуживания на единицу вложений в товар. В этом случае $\varepsilon = (\text{количественное изменение } \%) / (\text{вложение на единицу в } \% \text{ к цене})$, может значительно отличаться от ценовой эластичности в относительных величинах, устанавливаемых клиентом при пониженных затратах и повышенном качестве обслуживания.

В настоящее время ощущается недостаток данных для надлежащей оценки временной и сервисной эластичности в коридоре TRACECA. Следует к тому же отметить тот факт, что и по другим железнодорожным системам проведено крайне мало всесторонних исследований. Необходимо подчеркнуть, что указанная эластичность применяется редко, поскольку, как уже отмечалось, очень сложно установить критерий ее применения. Во всяком случае, фактор эластичности выпадает за рамки ценообразования, хотя и представляет интерес с точки зрения расширения перспективных вложений.

Приложение Н7

ОЦЕНКИ ЦЕНОВОЙ ЭЛАСТИЧНОСТИ СПРОСА НА ТРАНЗИТНУЮ ПЕРЕВОЗКУ СПЕЦИАЛЬНО ОТОБРАННОГО ГРУЗА

Груз	Приблизительная эластичность
Груз, совокупный	1.5
Текстильные изделия	2.7
Электрическое оборудование	2.1
Первичные металлы	2.0
Продовольственные товары	2.0
Металлические изделия	1.9
Не электрическое оборудование	1.6
Нефтяная продукция, переработанная	1.5
Хлопок	1.5
Древесина	1.5
Каменные, глинистые, стеклянные изделия	1.5*
Бумажные, пластические, резиновые изделия	1.3
Автомобили в собранном виде	1.3
Зерновые	1.2
Сырая нефть	1.2
Пиломатериалы	0.9
Химикаты	0.8
Удобрения	0.8
Минералы	0.8
Уголь	0.4
* Оценка отсутствует, предположительно соответствует совокупной оценке	

Из приведенной выше таблицы видно, что относительно высокая ценовая эластичность применяется к металлам, металлическим изделиям, оборудованию, продовольственным товарам, т.е. речь идет о ситуации, которая находит отражение практически во всех исследованиях. Нефтепродукты, хлопок, строительные материалы, включая древесину, каменную, глинистые, стеклянные и пластические изделия, также характеризуются относительно высокой эластичностью. Относительно низкой или даже отрицательной эластичностью характеризуются сырая нефть, пиломатериалы, минералы, уголь. Совокупная эластичность на все виды приведенных выше товаров составляет 1,5.

С учетом того, что в нашем анализе использованы ограниченные данные, приведенные выше оценки следует рассматривать как весьма приближенные величины, которые подлежат изучению маркетинговой группой TRACECA.

Приложение Н8

ОСНОВНЫЕ СТАНДАРТНЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ (Тарифные варианты и скидки)

Коэффициент	Шкала
Национальный коэффициент	
Грузия	(Источник неизвестен, Контроль)
Азербайджан	(Источник неизвестен, Контроль)
Туркменистан	(Источник неизвестен, Контроль)
Узбекистан	(Источник неизвестен, Контроль)
Казахстан	(Источник неизвестен, Контроль)
Обслуживание	
Вагоны, принадлежащие клиенту	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 21
Перевозка специальным составом	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 22
Буферные вагоны	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 25
Транспортное оборудование	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 26
Средства обогрева и охлаждения	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 27
Груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 28
Перезагрузка между вагонами	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 1
Перенос вагона на другую тележку	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 3
Незамерзающий груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 2
Таможенные расходы железных дорог (Простой)?	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Дополн. сборы 5 (Источник неизвестен, Контроль)
(Вагонные пути ?)	(Источник неизвестен, Контроль)
(Очистка вагонов ?)	(Источник неизвестен, Контроль)
Груз	
Нестандартный груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 16
Груз удлинённый	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 16
Скоропортящийся груз	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 19
Груз на поддоне	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 23
Контейнеры малого и среднего размера	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 24
Консолидированные перевозки экспедиторов	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 29
Груз внавалку	Тарифы ИТТ 8100, Часть II, Статья 32
Предохранение грузов (Опасные грузы ?)	Тарифы ИТТ 8100, Часть VI, Дополн. Сборы 7 (Источник неизвестен, Контроль)
Международный коэффициент	
Транзит: Страны СНГ	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 1
Транзит: Иран	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.1
Транзит: Афганистан	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.2
Транзит: Монголия, Северная Корея, Вьетнам	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.3.
Транзит: Китай	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.4.
Транзит: Финляндия	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.5.
Транзит: Турция	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.6.
Транзит: Латвия, Литва, Эстония	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.7.
Транзит через дальневосточные порты	Тарифы ИТТ 8100, Приложение 3.8.
Рынок	
50% скидка, Сарах	Сарахское соглашение, 13 мая 1996

Методы расчета дополнительных пошлин или скидок различны. В некоторых случаях речь идет об исчислении процентов к основным тарифам, в других случаях, речь идет об установленной сумме на единицу веса груза, как это имеет место с грузом на поддоне, с учетом железнодорожного расстояния. Иногда при расчете пошлины применяется достаточно сложная формула.

Приложение Н9

ВОЗМОЖНОСТИ ТАРИФНЫХ ВАРИАНТОВ

Возможности скидок

Ниже приводятся примеры, когда в коридоре предлагаются скидки на том основании, что долгосрочные переменные транспортные затраты потенциальных партий грузов значительно ниже затрат на конкретный товар.

Обратная загрузка. В стандартном тарифе на конкретный товар, отражающем среднесрочные переменные затраты по типу используемого вагона, принимается во внимание средняя доля порожнего пробега указанного типа вагона. Строительные материалы, перевозимые в полувагонах, должны оцениваться с учетом 40% обратной загрузки, т.е. 30% порожний пробег. Следует отметить, что нефтяные цистерны совершают иногда 50% порожний пробег. В этом случае средние переменные затраты на порожний возврат погашаются посредством применения стандартного тарифа на загруженный пробег. Обычно применяются скидки, превышающие 50%.

Вагоны, принадлежащие клиенту. Если грузоотправитель использует собственный вагон, долгосрочные переменные затраты на перевозку партии груза снижаются, по меньшей мере, на сумму затрат за использование вагона и его обслуживания, что составляет более 25% общих затрат согласно типу вагона. Можно предложить также скидки, которые отражали бы экономию средств в соответствии со стратегией гибкого ценообразования.

Груз высокого уровня обработки. Можно произвести обработку партии грузов или материалов с пониженными затратами на терминальные операции. За исключением контейнеров допускаются перевозки грузов, в блочной, складированной, упакованной формах, что позволяет легко загружать/разгружать их. Снижение издержек, достигнутое подобным образом, находят отражение в предлагаемых скидках.

Долгосрочные контракты на перевозку грузов внавалку. В ряду случаев, например, реализации строительных проектов, либо поставках сырья на промышленный объект, клиент в состоянии гарантировать отгрузку большого количества грузов, например, цемента, автомобильных частей и т.д. в регулярном промежутке длительного периода времени. Такой подход позволит сэкономить средства, обеспечить удачный бизнес, оправдать скидки.

Товары сезонного спроса. Парк вагонов конкретного типа может обслуживаться одной и более железными дорогами TRASECA и тем самым может быть достигнут высокий спрос на товары сезонного потребления, например, зерно, другая сельскохозяйственная продукция.

Как правило, затраты на простой во внесезонный период возмещаются за счет применения стандартных тарифных расценок за тот или иной товар. Соответственно, краткосрочные переменные затраты за неполностью использованные вагоны будут низкими, поэтому могут быть предложены значительные скидки для привлечения новых перевозок.

Могут возникнуть ситуации, когда тарифные скидки могут привлечь дополнительный грузооборот и тем самым обеспечить возмещение общих затрат. Следует отметить, что в ряде случаев уместно применять неустойку, чем предлагать скидку, например, в том случае, если перевозка опасного или хрупкого груза требует специальной обработки с повышением затрат на терминальные операции.

Возможности взимания надбавок

Дефицит ниже стоимости возмещения общих затрат сохранится даже в том случае, если стандартные тарифы ТТТ отражают долгосрочные переменные затраты на перевозку грузов, если отдельные перевозки осуществляются по расценкам ниже стандартного уровня даже невзирая на то обстоятельство, что вся перевозка партии груза в целом обеспечивает прирост переменных затрат. В рамках стратегии гибкого ценообразования существуют возможности взимания пошлин, превышающих долгосрочные переменные затраты на вагон, которые составляют дефицит, а иногда способствуют повышению резервного капитала эксплуатационных излишков. Взимание пошлин в максимально возможном размере неизбежно приведет к уменьшению объемов грузоперевозок, однако, с этим можно согласиться при условии максимального прироста чистых доходов.

Взимание пошлин с надбавками можно применять в тех случаях, когда речь идет об увеличении объема грузоперевозок, не имеющих выход на альтернативные железнодорожные маршруты или конкурирующие транспортные линии, когда транспортные затраты составляют лишь небольшую пропорцию общей продукции и издержек обращения. Эффективная реализация данного аспекта ценовой стратегии требует всесторонней осведомленности о сути производственного процесса, о рынке товаров, затратах, характеристике конкурирующих транспортных режимов. Как и в случае с грузом, перевозимым по расценкам ниже стандартных, важную роль в обеспечении относительной ценовой эластичности спроса играет предварительная оценка.

Приложение Н10

ПРИМЕНЕНИЕ СКИДОВ И НАДБАВОК

В зависимости от обстоятельств и характера перевозок могут применяться скидки и надбавки. Они применяются в отношении единичных партий грузов, отдельных клиентов, делающих заказы на регулярные перевозки, конкретных видов товаров, перевозимых в вагонах определенного типа. В крайних случаях, скидки могут применяться ко всем транзитным перевозкам, как это предусматривает Сарахским соглашением. Ниже предлагаются отдельные примеры применения отмеченных скидок и надбавок.

Характерным примером может служить так называемая обратная загрузка. Если потенциальный клиент способен обеспечить перевозку партии грузов в заданном направлении, когда затраты на порожний возврат вагонов погашаются за счет применения стандартных тарифных расценок, в этом случае несущественные затраты за использование порожних вагонов очень низкие. Очевидно, что скидка в этом случае не должна предоставляться клиентам, перевозящим грузы в критическом направлении.

Скидка на все виды перевозок определенного типа грузов считается соответствующей данному случаю, если из анализа эксперта по маркетингу выясняется, что ценовая эластичность спроса достаточно высока для того, чтобы тарифное снижение обеспечивало соразмерное увеличение чистых доходов. Примером сказанному может служить перевозка продтоваров или металлических изделий, транспортные затраты на которые составляют относительно высокую долю общих затрат и издержек производства.

Применение скидок на все виды вагонов конкретного типа, например, крытого вагона, зависит от соответствующей эластичности других грузов, перевозимых вагонами того же типа. Если скидки низкие или даже отрицательные, было бы целесообразно ограничить ее применение к продукции с высокой эластичностью, если только потери при перевозках не возмещаются потенциальным ростом чистых доходов. Если, с другой стороны, ценовая эластичность на все либо большинство грузов, перевозимых крытыми вагонами, оценивается как достаточно высокая, в этом случае логически оправданной представляется необходимость увеличения скидок всем пользователям крытых вагонов, независимо от характера груза.

Следует отметить, что рыночная скидка может предлагаться для перевозки конкретных грузов, предполагающих получение прибыли за счет высокой эластичности цен. С другой стороны, скидка может также предлагаться по одному из четырех элементов тарифа ТТТ, включая такую характеристику как, облегченная загрузка (компонент терминала), движение в некритическом направлении (компонент движения) и т.д.

Обычно, скидки с учетом затрат производятся применительно к компоненту движения, который, как правило, составляет большую пропорцию стандартных расценок.

Приложение Н11**ФОРМА РАСЧЕТА ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ TRASECA****1. КЛИЕНТ****ИМЯ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ**
.....**АДРЕС ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ**
.....**ИМЯ ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ**
.....**АДРЕС ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ**
.....**2. ПАРТИЯ ГРУЗА**Товар (См. Код 1)
.....Единица диспача (См. Код 2)
.....Габариты и/или вес комплекта
.....Тоннаж (внавалку)
.....**КОЛИЧЕСТВО КОМПЛЕКТОВ ИЛИ ТОННАЖ ВНАВАЛКУ**

Тип предлагаемого вагона (либо по запросу) (См. Код 3)

Вагон, принадлежащий TRASECA или клиенту

Комплекты/тонны на вагон

Число вагонов

3. МАРШРУТ

Станция или порт въезда в TRASECA (см. код 4)

Станция или подъездной путь TRASECA

Станция или порт выхода из TRASECA (см. код 4)

Станция или пункт прибытия в TRASECA

Маршрут через Туркменбаши или Актау

Расстояние в Грузии (км)

Расстояние в Азербайджане (км)	.....
Расстояние в Туркменистане (км)	.....
Расстояние в Узбекистане (км)	.....
Расстояние в Казахстане (км)	.....
Общее расстояние TRACECA (км)	.....

4. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК

Дата и время отбытия по оценке/запросу	.....
Дата и время прибытия по оценке/запросу	.....
Особая характеристика груза (см. Код 5)	.....
Дополнительные запрашиваемые услуги (см. Код 6)	.....
Другие запросы или инструкции клиента	.....

5. РАСЧЕТ СТАНДАРТНЫХ ТАРИФОВ

Затраты на передвижение в Грузии (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Азербайджане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Туркменистане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Узбекистане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Затраты на передвижение в Казахстане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Общие затраты на передвижение	.....
Терминальные затраты	.....
Затраты на инфраструктуру	.....
Административные затраты	.....
Общая стоимость вагона	.....
Общая стандартная стоимость (Стоимость вагона x №вагонов)	.....
Стоимость дополнительных услуг (см. Код 7).	.....
Общая стоимость партии груза	.....

6. ОЦЕНКА ТАРИФНЫХ ВАРИАНТОВ

Оценочная ценовая эластичность груза	(см. Код 8)	.....
Долгосрочные переменные затраты по типу вагона	(см. Код 9)	.....
Краткосрочные переменные затраты по типу вагона	(см. Код 9)	.....
Критическое/некритическое направление перевозок		.....
Излишек вагонов		.....
Исключительная характеристика загрузки/разгрузки		.....
Другие нестандартные рабочие показатели		.....
Внешняя конкурентная среда		.....
Количество возможных партий груза в перспективе		.....
Максимально допустимая скидка или надбавка		.....
Рекомендуемые тарифные варианты		.....
Пересмотренная стоимость вагона		.....
Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона		.....
Оценочный чистый вклад в долгосрочные переменные затраты		.....
Сфера применения скидки/надбавки	(см. Код 10)	.....
Длительность применения скидки/надбавки	(см. Код 11)	.....

Приложение Н12

УЧЕТ ДАННЫХ СОГЛАСНО ЧАСТИ 6 ФОРМЫ РАСЧЕТА ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ

Ценовая эластичность груза

Оценка ценовой эластичности спроса на груз согласно регулярно обновляемому коду 8 позволяет маркетинговой группе учитывать реагирование уровня спроса на данные тарифные изменения.

Долгосрочные переменные затраты по типу вагона

Долгосрочные переменные затраты по типу вагона согласно регулярно обновляемому коду 9 указывает на стандартный уровень тарифов, необходимых для возмещения краткосрочных переменных затрат по типу вагона в соответствии с ценовым критерием ТТТ.

Краткосрочные переменные затраты по типу вагона

Краткосрочные переменные затраты по типу вагона согласно регулярно обновляемому коду 9 указывает на минимальный уровень тарифов до которого в нормальных эксплуатационных условиях можно снизить тарифные расценки (см. ниже «Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона»). В приложении Н5 показаны текущие краткосрочные и долгосрочные переменные затраты по различным типам вагонов.

Критическое/некритическое направление перевозок

Необходимость учета направления перевозок грузов обусловлено тем обстоятельством, что затраты на эксплуатацию вагонов, возвращающихся порожними в некритическом направлении, можно возместить за счет применения тарифов на исходящем направлении перевозок, предусматривая при этом значительные повагонные скидки.

Излишек вагонов

Необходимо вести учет количества вагонов указанного типа, которые остаются неиспользованными близ пункта загрузки. К ним можно отнести временно простаивающие вагоны, использование которых зависит от сезонного спроса и резервные затраты которых уже покрыты.

Исключительная характеристика загрузки/обработки

Необходимо вести дисконтный учет партии грузов с высокими загрузочными, а также характеристиками обработки, например, тележки, непосредственно загружаемые на транспортные средства клиента.

Нестандартные рабочие характеристики

Необходимо дать характеристику и проанализировать нестандартные рабочие характеристики.

Внешняя конкурентная среда

Необходимо дать характеристику и проанализировать вероятную реакцию других маршрутов и режимов на предлагаемые скидки или надбавки. Так, попытка привлечь дополнительные объемы грузов из северного коридора путем предложения выгодных скидок может спровоцировать ответное снижение тарифов, ограничивающее размеры скидок, предлагаемых TRACECA.

Оценка количества аналогичных партий грузов

Необходимо внимательно относиться к тому, что партия грузов может быть одного типа, например материалы для реализации проекта строительства, либо серия грузов, перевозка которых будет продолжаться и в обозримом будущем.

Максимально допустимая скидка или надбавка

Необходимо произвести оценку размеров максимально возможной скидки или надбавки, которая не при каких обстоятельствах не должна превышать установленные стандарты.

Рекомендуемые тарифные вариации

Необходимо внести соответствующие изменения в произведенную выше оценку, согласно указанию отдела маркетинга относительно степени риска, ошибки, других факторов, с тем, чтобы предложить окончательную рекомендуемую скидку или надбавку на стандартный тип вагона.

Пересмотренная стоимость вагона

Цель настоящего и двух последующих пунктов состоит в том, чтобы показать, что реализация перевозок позволит сделать положительный вклад в наращивание долгосрочных переменных затрат. Необходимо пересмотреть рекомендуемые тарифные варианты в свете того, что пересмотренная стоимость вагона вступает в противоречие со стандартной стоимостью вагона, указанной в Разделе 5 анкеты.

Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона

В конкретных рабочих условиях, когда предлагается скидка или налагается надбавка, краткосрочные переменные затраты по типу вагона могут оказаться ниже указанного в рубрике «Краткосрочные переменные затраты по типу вагона», например, в том случае, если партия груза перевозится в вагоне, который обычно возвращается порожним и затраты на топливо и инфраструктуру которого уже возмещены. Необходимо тщательно, с соблюдением максимальной точности подходить к оценке пересмотренных затрат.

Оценка чистого вклада в долгосрочные переменные затраты

Пересмотренные краткосрочные переменные затраты необходимо вычесть из соответствующей стоимости типа вагона с тем, чтобы выявить чистый вклад в наращивание долгосрочных переменных затрат.

Сфера применения скидок или надбавок

Необходимо иметь представление о сфере применения тарифных вариаций, например, при перевозке партий грузов одним и тем же клиентом, перевозки их определенным типом вагона.

Рекомендуемая длительность применения скидки или надбавки

Необходимо учитывать длительность применения тарифных вариаций в зависимости от конкретного источника спроса, например, если речь идет о строительном проекте – на один, два года, вплоть до последующего уведомления.

Приложение N13

ОБРАЗЦЫ РАСЧЕТА ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ

1. КЛИЕНТ

ИМЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Западные предприятия

АДРЕС ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Thames Valley Park

Reading, Berkshir UK.....

ИМЯ ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ

Черноморские экспедиторы.....

АДРЕС ЭКСПЕДИТОРА/АГЕНТА, РАЗМЕЩАЮЩЕГО ЗАКАЗ

Руставели,

Гамзири.....

Тбилиси, Грузии.....

2. ПАРТИЯ ГРУЗА

Товар (См. Код 1)

Металлические части.....

Единица диспача (См. Код 2)

.....

Контейнеры.....

Габариты и/или вес комплекта

х650х500 см

1,000

Тоннаж (внавалку)

.....

КОЛИЧЕСТВО КОМПЛЕКТОВ ИЛИ ТОННАЖ ВНАВАЛКУ

3,240

Тип предлагаемого вагона (либо по запросу) (См. Код 3)

...Крытый вагон.....

Вагон, принадлежащий TRACECA или клиенту

...TRACECA.....

Комплекты/тонны на вагон

...360.....

Число вагонов

...9.....

3. МАРШРУТ

Станция или порт въезда в TRACECA (см. код 4)	...Поти.....
Станция или подъездной путь TRACECA	.....
Станция или порт выхода из TRACECA (см. код 4)	.....
Станция или пункт прибытия в TRACECA	...Душанбе (станция)....
Маршрут через Туркменбаши или Актау	...Туркменбаши.....
Расстояние в Грузии (км)?.....
Расстояние в Азербайджане (км)?.....
Расстояние в Туркменистане (км)?.....
Расстояние в Узбекистане (км)?.....
Расстояние в Казахстане (км)	.....
Общее расстояние TRACECA (км)	...2.856 км.....

4. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК

Дата и время отбытия по оценке/запросу	...11.08.03.....
Дата и время прибытия по оценке/запросу	...18.08.03.....
Особая характеристика груза (см. Код 5)	...Хрупкий.....
Дополнительные запрашиваемые услуги (см. Код 6)	...Приспособление для буферного вагона.....
Другие запросы или инструкции клиента	.....

5. РАСЧЕТ СТАНДАРТНЫХ ТАРИФОВ

Затраты на передвижение в Грузии (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Азербайджане (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Туркменистане (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Узбекистане (Расценка вагон на км x расстояние)	...?x ?км.....
Затраты на передвижение в Казахстане (Расценка вагон на км x расстояние)	.....
Общие затраты на передвижение	...1,482.60.....
Терминальные затраты	...22.50.....
Затраты на инфраструктуру	...331.00.....
Административные затраты	...20.00.....
Общая стоимость вагона	...1,856.10.....

Общая стандартная стоимость (Стоимость вагона x №вагонов)	...16.705.....
Стоимость дополнительных услуг (см. Код 7).	...450.....

Общая стоимость партии груза	...17.155.....
------------------------------	----------------

6. ОЦЕНКА ТАРИФНЫХ ВАРИАНТОВ

Оценочная ценовая эластичность груза (см. Код 8)	...1.9.....
Долгосрочные переменные затраты по типу вагона (см. Код 9)	...0.5191.....
Краткосрочные переменные затраты по типу вагона (см. Код 9)	...0.2473.....
Критическое/некритическое направление перевозок	...Критическое.....
Излишек вагонов	...Отсутствуют.....
Исключительная характеристика загрузки/разгрузки	...К автомобильным транспортным средствам клиента.....
Другие нестандартные рабочие показатели	.....
Внешняя конкурентная среда	...Северный коридор.....
Количество возможных партий груза в перспективе	...4 в год.....
Максимально допустимая скидка или надбавка	...30%.....
Рекомендуемые тарифные варианты	...20%.....
Пересмотренная стоимость вагона	...1.577,70.....
Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона	...0.2226.....
Оценочный чистый вклад в долгосрочные переменные затраты	...635,80.....
Сфера применения скидки/надбавки (см. Код 10)	...941,90.....
Длительность применения скидки/надбавки (см. Код 11)	...Только клиент.....

Приложение Н14

ПРИМЕНЕНИЕ СКИДОК НА ВЕСЬ ВАГОННЫЙ ПАРК

Как отмечалось в подразделе 4.3.4. Настоящего Руководства предпосылкой принятия решения по скидкам для всех видов вагонов, независимо от характера перевозимого груза, является анализ воздействия предлагаемых тарифных вариантов на уровни спроса, а следовательно вклад в доходы по соответствующим видам товаров.

Предположим, что парком, состоящим из 1000 крытых вагонов с учетом применения стандартных тарифов в Евро 1.000 между пунктом происхождения А и пунктом назначения В, перевозится 3 типа грузов в той пропорции, которая указана в колонке 2 Таблицы 1.

Таблица 1. Реагирование спроса на 20% тарифную скидку (Евро). Случай 1.

Товар	Эластичность	Стандартный тариф 1.000		Дисконтированный тариф 800		Изменения Доходы
		Вагоны	Доходы	Вагоны	Доходы	
	1	2	3	4	5	6
Металлические изделия	1.9	700	700.000	966	772,800	+72.800
Текстильные изделия	2.7	200	200.000	308	246,400	+46.400
Химикаты	0.8	100	100.000	116	92,800	-7.200
Итого		1.000	1.000.000	1.390	1.112.000	+112.000

Предположим, что рассматривается возможность тарифной скидки в 20%. В колонке 1 показана ценовая эластичность спроса на 3 вида товаров согласно Приложения Н7. Так, уменьшение тарифов на 20% приведет к увеличению $20\% \times 2.7 = 54\%$ спроса на крытые вагоны по перевозке текстильных изделий, но лишь к $20\% \times 0.8 = 16\%$ увеличению спроса на химические перевозки. В колонках 2 и 3 Таблицы показано количество вагонов, требуемых для перевозки каждого вида товара как реагирование на скидку и результирующие доходы. Из колонки 5 видно, что при наличии 20% скидки взаимосвязь дополнительных доходов, полученных за счет новых перевозок, осуществленных по стандартной расценке, приведет к общему увеличению доходов на 12%.

Спрос на вагоны, перевозящие все 3 вида товаров, возрастет, однако, дополнительные доходы от перевозки дополнительных химикатов будут недостаточными для того, чтобы покрыть доходы, утраченные в результате перевозки химикатов вагонами по стандартным тарифам. Однако, дефицит будет покрыт за счет перевозок текстильных изделий и

металлических частей, что в конечном счете приведет к росту общих доходов. При условии, что дополнительные доходы превысят краткосрочные переменные затраты за эксплуатацию дополнительных 390 вагонов, в интересах TRACECA предложить 20% скидку для получения гарантированных излишков.

Из Таблицы 2 видно, что в данном выводе учитываются относительные пропорции различных товаров в общих перевозках, осуществляемых указанным типом вагона. В данном случае, указанные пропорции должны различаться по химикатам, составляющим основную долю, а также текстильным изделиям, которые составляют самую незначительную часть.

Таблица 2. Реагирование спроса на 20% тарифную скидку (Евро). Случай 2.

Товар	Эластичность	Стандартный тариф 1.000		Дисконтированный тариф 800		Изменения Доходы
		Вагоны	Доходы	Вагоны	Доходы	
	1	2	3	4	5	6
Химикаты	0.8	700	700.000	812	649,600	-50.400
Металлические изделия	1.9	200	200.000	276	220,800	+20.800
Текстильные изделия	2.7	100	100.000	154	123,200	+23.200
Итого		1.000	1.000.000	1.242	993,600	-6.400

Из таблицы видно, что изменения в общем объеме доходов в результате применения 20% скидки носят отрицательное значение. Сумма, утерянная вследствие применения сниженного тарифа на многочисленные перевозки химикатов, превышает все дополнительные доходы, полученные за счет повышенного спроса на дополнительные перевозки всех трех видов продукции как реакция на применение скидки. В этом случае, 20% скидку предлагать не следует.

Следует отметить, что вышеприведенный вывод применим лишь в отношении тарифного снижения на 20%. В этом смысле необходимо также рассмотреть альтернативные расценки, прежде чем принимать окончательное решение по применению либо отказу от скидки. Так, в Случае 2 выше предложение 10% скидки приведет скорее, как показано в Таблице 3, к небольшому потенциальному росту доходов, чем к убыткам (хотя в данном случае потенциальная прибыль окажется недостаточной для того, чтобы покрыть даже 10% скидку). Аналогичные расчеты указывают на то, что применение скидки свыше предлагаемых 20% неоправданно.

Таблица 3. Реагирование спроса на 10% тарифную скидку (Евро). Случай 3.

Товар	Эластичность	Стандартный тариф 1.000		Дисконтированный тариф 900		Изменения
		Вагоны	Доходы	Вагоны	Доходы	Доходы
	1	2	3	4	5	6
Химикаты	0.8	700	700.000	756	680,400	-19.600
Металлические изделия	1.9	200	200.000	238	214,200	+14.200
Текстильные изделия	2.7	100	100.000	127	114,300	+14.300
Итого		1.000	1.000.000	1.121	1.008.900	+8.900

Из приведенных выше примеров следует, что связь между размером тарифных скидок, ценовой эластичностью различных видов товаров и уровнем изменений доходов далека от совершенства. Из них можно получить ясное представление о важности всестороннего анализа тех факторов, которые определяют ценовую эластичность спроса на основные виды товаров, перевозимых TRACECA. Необходимо, однако, помнить о том, что изначальная сфера применения скидок нуждается в дополнительном уточнении с учетом местных и временных факторов.

Приложение?

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ TRASECA. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ МАРКЕТИНГА

Техническое задание

Задача Отдела Маркетинга

В задачу Центрального Отдела маркетинга входит поощрение спроса на транзитные услуги в целях повышения доходов железных дорог TRASECA посредством:

- 1) содействия транзитным услугам потенциальных клиентов TRASECA.
- 2) Выявление новых возможностей в бизнесе.
- 3) Выдвижение предложений по обеспечению гибкости применения транзитных тарифов TRASECA.

В условиях прежней советской железнодорожной системы и транзитные грузоперевозки и ценообразования осуществлялись централизованным образом. По этой причине, железные дороги не испытывали нужды в маркетинговых услугах, содействия в коммерческом ценообразовании. Однако, в новой конкурентной транспортной среде евроазиатских транзитных коридоров возросла значимость активной маркетинговой работы, выработки гибкой ценовой стратегии. Именно в этом направлении действует Центральный Отдел маркетинга.

Структура и персонал маркетинговой службы TRASECA

Учитывая международный характер железнодорожных транзитных перевозок, реализация соответствующих программ и ценовой стратегии на железных дорогах TRASECA, призванная привлечь дополнительные объемы перевозок, зависит в большей степени от всестороннего использования потенциала коридора TRASECA в целом, чем возможности соответствующих национальных железных дорог. Именно в этой связи было предложено, чтобы Центральный Отдел маркетинга функционировал на уровне Секретариата TRASECA, проводил регулярные встречи и заседания в Баку.

Кадровый персонал центрального отдела маркетинга должен включать высококвалифицированных специалистов в каждой из указанной выше сфере, включая лиц ответственных за разработку программ, коммерческого руководителя, эксперта по

ценообразованию, каждый из которых должен располагать всесторонними сведениями и личным опытом в своей области. Это, в первую очередь, должен быть специалист высшей квалификации в сфере маркетинга, желательно, но не обязательно, экспертом транспортного сектора. Коммерческий руководитель должен иметь всесторонние знания по всем аспектам транспортного сектора, включая транспортные затраты, непосредственный опыт работы в перевозках, желательно железнодорожных, иметь представление о тенденциях развития евроазиатских перевозок (было бы желательно, чтобы кандидат на указанную позицию совмещал в себе опыт работы в сфере коммерции и рекламно-пропагандистской деятельности). Эксперт в сфере ценообразования должен отбираться из числа лиц, имеющих опыт работы с тарифами, железнодорожными затратами. Кадры более низкой категории должны оказывать содействие в работе вышеназванным ответственными лицами, применять все свое умение для того, чтобы выполнять возложенные на них задачи.

В целях координации работы с Центральным Отделом маркетинга, принятием соответствующих решений, регулированием деятельности и т.д. назначается местный эксперт по маркетингу, который выступает своего рода посредником, ответственным за обратную связь с центральным офисом, предоставлении соответствующих сведений и данных по проводимой работе. В этом смысле эффективность сотрудничества между центральным и местными офисами можно неизмеримо повысить благодаря осуществлению периодической ротации национальных экспертов в Центральном Отделе маркетинга.

В настоящем Руководстве представлены основные направления и принципы работы Центральной и местной маркетинговой группы.

Функции Центрального Отдела Маркетинга

1) Содействовать развитию транспортных услуг TRACECA

В задачу Центрального Отдела маркетинга входит подготовка и распространение среди текущих и потенциальных клиентов, других заинтересованных сторон, пропагандистских материалов, описывающих содержание работы, в сфере применения транзитных услуг, предлагаемых TRACECA в соответствии с ТТТ. Центральный отдел маркетинга обеспечивает клиента соответствующими услугами, предоставляет им сведения, в которых они нуждаются, занимается распространением «Кодекса практической деятельности транспортника для выхода на рынок», осуществляет контроль над реализацией предложенных рекомендаций. Кроме того, центральный отдел маркетинга разрабатывает и постоянно расширяет базу

данных о потенциальных клиентах как в коридоре TRACECA, так и в Западной Европе, других промышленно развитых странах. Поддерживаются личные контакты с текущими и потенциальными грузоотправителями и экспедиторами стран TRACECA, осуществляется сотрудничество с местными специалистами в сфере маркетинга. Веб-сайт железных дорог TRACECA предоставляет сведения о транзитных услугах и тарифах и т.д.

2) Выявление сфер приложения деловой активности

Осуществляя регулярный мониторинг поступающих данных, коммерческое управление Центрального Отдела маркетинга занимается вопросами обработки и хранения всех данных по грузоперевозкам. Особый акцент делается при этом на анализе ценовой эластичности спроса на транзит ключевых товаров. На основе 1) интерпретации накопленных данных, 2) анализа технических и затратных сведений по ценообразованию и, наконец, 3) оперирования информацией, полученной от национальных экспертов по маркетингу, коммерческое подразделение центрального отдела определяет перспективные направления деловой деятельности, ведет плановый учет накопленных данных, привлекает потенциальных грузоотправителей и экспедиторов высоким качеством оказываемых транзитных услуг в рамках коридора TRACECA.

3. Гибкое ценообразование

Управление ценообразования занимается разработкой ТТТ, обеспечивающей гибкие подходы к проблеме ценообразования. В этой связи упор делается не только на коммерческие и транспортные данные, но и на сведения, периодически поступающие от бухгалтерско-учетных департаментов железных дорог TRACECA, благодаря чему обеспечивается высокая эффективность работы. Имеется собственная база данных, включающая в себя технические и операционные сведения.

Департамент ценообразования анализирует возможность потенциальных грузоперевозок с учетом эластичности цен, требований, предъявляемых к типу вагонов и т.д. В целях определения того, в какой степени возможны изменения в стандартных расценках ТТТ. Кроме того, проводится регулярный анализ данных о грузоперевозках с учетом изменяющихся условий работы и т.д. в целях выявления потенциальных возможностей увеличения чистых доходов. Рекомендации по гибкому ценообразованию будут представлены в тарифные отделы железных дорог TRACECA для утверждения и последующей реализации.

Аббревиатуры и Акронимы, 27 мая 2003 г.

BTC	Экспортный нефтяной трубопровод Баку-Тбилиси-Джейхан
КАСПАР	Каспийское Пароходство (Каспар)
КБ	Координационное Бюро
ЕБРР	Европейский Банк Реконструкции и Развития
ЕК	Европейская Комиссия
ЕС	Европейский Союз
МФИ	Международный Финансовый Институт
СПИ	Сбор с Пользователя Инфраструктуры. Стоимость, учитываемая при расчёте тарифа, позволяющая оплачивать доступ к железнодорожной инфраструктуре. Эта сумма может быть фиксированной или переменной в зависимости от условий каждой страны.
МСТ	Многостороннее Соглашение ТРАСЕКА, юридический документ
МТТ	Структура расценок Международных Транзитных Тарифов для железной дороги, созданная в период бывшего Советского Союза
НС	Нормативная себестоимость. Необходимо более глубокое определение, основанное на полезном опыте, подкреплённым хорошей базой данных и современной системой калькуляции себестоимости.
ОСЖД	Организация Сотрудничества Железных Дорог
КСПИ	Краткосрочные Переменные Издержки на единицу продукции – это те расходы, которые меняются непосредственно в зависимости от расстояния, включая расходы на техническое обслуживание локомотивов, вагонов, износ инфраструктуры, связанный с грузооборотом, потребление топлива и энергии локомотивом, затраты на разгрузку и погрузку, составление поездов и связанные с этим операции, маневрирование, а также расходы на поездную бригаду и устранение последствий аварий и повреждений. Эти затраты называются краткосрочными переменными издержками на единицу продукции, так как они будут нести только в случае действия сервиса. Если сервис не работает, тогда эти затраты не будут нести. Назначенная цена (тариф) всегда должна превышать затраты, в противном случае, сервис будет предлагаться ниже своей себестоимости (в убыток).
ДСПИ	Долгосрочные Переменные Издержки на единицу продукции – широко приняты на всех железных дорогах как условие, используемое для описания всех затрат, понесённых для предоставления сервиса. Они включают в себя финансовые затраты, связанные с покупкой локомотивов и вагонов, также как и амортизационные издержки и финансовую прибыль (для инвесторов), полученную от вложенных инвестиций. Переменность, о которой говорится в заглавии, относится к объёмам грузооборота, но также может охватывать вопросы, не связанные с объёмами грузооборота, которые могут иметь своё влияние, такие как время и погодные условия. ДСПИ представляют собой оптимальную цену (тариф), назначаемую за

предоставление сервиса. На практике, обычно применяется скидка по отношению к ДСПИ для достижения реалистичной рыночной цены. Поэтому, важно, чтобы все затраты были чётко определены на основе приемлемых норм эффективности и подкреплённые современной системой калькуляции себестоимости.

ТоР	Техническое Задание
ТАСИС	Программа ТАСИС Европейского Союза
ТМЛ	Туркменская Морская Линия
ТТТ	Транзитный Тариф ТРАСЕКА
ТРАСЕКА	Транспортный Корридор Европы Кавказа и Азии
МСЖД	Union Internationale des Chemins de Fer (Международный Союз Железных Дорог), расположенный в Париже
ЕПТРТ	проект ТРАСЕКА Единая Политика Транзитных Расценок и Тарифов

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕБЕСТОИМОСТИ на железных дорогах – попытка рассеять туман!

Переменность

любой операции существует необходимость выявления первичной единицы продукции, где важно знать расходы. Для грузовых железных дорог единицей продукции, которая будет меняться в зависимости от каждого пути, будет расстояние, пройденное поездом или грузом, определённое как поезд на км, вагон на км или тонна на км. Условия, описанные ниже, относятся к затратам, которые меняются в зависимости от объёмов вышеуказанных единиц грузооборота.

Фиксированные Затраты

Затраты, которые не меняются непосредственно в зависимости от объёмов железнодорожного грузооборота, как в долгосрочной, так и в краткосрочной перспективе, показаны как фиксированные затраты. На практике, они составляют от 40% до 60% общих расходов, но способ учёта этих затрат в затратах на грузооборот может вызвать проблему. Если система МТТ используется на основе чистой тонны на км или вагон на км, тогда фиксированные затраты будут увеличиваться по мере увеличения грузооборота, что не логично. Определив данные затраты по соответствующим действиям посредством реструктуризации управления и лучшего распределения расходов по конкретным действиям, можно более чётко увидеть эти затраты, и следовательно, управлять ими станет легче.

Маргинальные Затраты

Подход маргинальных затрат зависит от разделения между фиксированными и переменными затратами. Количество Краткосрочных Маргинальных Издержек (КСМИ) определяется себестоимостью увеличивающейся продукции, когда некоторые затраты на производства являются фиксированными. Цена равная маргинальной стоимости сервиса повышает экономическую эффективность. При большом количестве невостребованной мощности, среднее количество расходов будет превышать маргинальные затраты, а при эксплуатации большого количества невостребованной мощности, маргинальные затраты будут превышать среднее количество расходов. Количество Долгосрочных Маргинальных Издержек (ДСМИ) определяется себестоимостью увеличивающейся продукции, когда все затраты на производство могут меняться, а следовательно, они будут включать в себя как фиксированные, так и инвестиционные затраты. Например, во Франции и Швеции используют КСМИ, в результате чего возмещается 15-25% затрат на инфраструктуру, которые составляют амортизационные затраты.

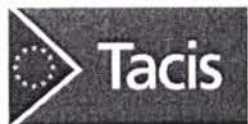
Переменные Издержки

Существуют затраты, которые меняются в зависимости от объёмов продукции. В Канаде, например, 50% расходов на колею классифицируются как переменные, тогда как в Таиланде, этот показатель составляет 59%. Основное средство сокращения расходов состоит в увеличении объёмов использования ресурсов с высокой стоимостью. Например, объём эксплуатации некоторых железнодорожных грузовых вагонов во Франции составляет 40% (для сравнения, чтобы обеспечить рентабельное функционирование дорожного транспорта во всём мире, необходимо эксплуатировать его по крайней мере на 82%).

Системы Калькуляции Себестоимости

Для поддержки процесса принятия решений, помимо тарифов и ценообразования, существует много причин для использования систем калькуляции себестоимости для железных дорог. Разработанные в Таиланде и Малайзии в 1990-х гг. системы калькуляции себестоимости основаны на Британских Железнодорожных системах BEAMS, использовании Канарейл и рынка своих собственных систем калькуляции себестоимости. Несколько лет тому назад, в 8 странах ТРАСЕКА была попытка внедрения системы калькуляции себестоимости для железных дорог SYS Management, но кажется, не в одной из них она не была применена и развита.

Лес Чисмен, 27 марта 2003 г.



TRACECA

**Руководство по
железнодорожным издержкам Railcost**

Published March 2003

Copyright © 2003 by Tacis Services DG 1A, European Commission

Enquiries concerning reproduction should be sent to

The Tacis Information Office

European Commission, Aarlenstraat, 88 1/ 06 Rue d'Arlon, B-1040 Brussels.

This report has been produced by Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions. The findings, conclusions, interpretations expressed in this document are those of Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions alone and should in no way be taken to reflect the policies or opinions of the European Commission. The contents of this report are presented for information purposes only in the context of the project and do not provide any entitlement to the software or intellectual property to which the report refers.

Содержание

1	ВВЕДЕНИЕ	8
1.1	Подходы	8
1.2	Результаты	9
1.3	Источники данных	11
1.4	Структурные требования.....	11
1.5	Общие пользования	12
2	ПРОИСХОЖДЕНИЕ ЗАТРАТ	13
2.1	Определение затрат.....	13
2.2	Постоянные затраты	14
3	МОДЕЛЬ ВВОДА ДАННЫХ.....	14
3.1	Постоянные затраты	14
3.2	Коды затрат.....	21
4	ЗАТРАТНЫЙ МЕХАНИЗМ	23
4.1	Пуск и загрузка.....	23
4.2	Титульный лист модели	24
4.3	Презентация результатов.....	24
4.4	Удельные и железнодорожные сервисные затраты.....	24
4.5	Затраты на передвижение. Часть 1.....	27
4.6	Терминальные затраты. Часть 2.	27
4.7	Затраты на передвижение и терминальные затраты. Часть 1 + Часть 2.....	28
4.8	Пошлина за пользование инфраструктурой. Часть 3.	28
4.9	Сборы за обработку или комиссионные. Часть 4.	29
5	ПРОИСХОЖДЕНИЕ ЗАТРАТ	31
5.1	Принципы исчисления затрат	31

5.2	Определение затрат.....	31
5.3	Основные затратные коэффициенты	32
5.4	Локомотивные затраты.....	33
5.5	Вагонные затраты	34
5.6	Инфраструктура и рельсовый путь	38
5.7	Затраты на топливо и энергию.....	39
5.8	Затраты на маневрирование	41
5.9	Аварийные затраты.....	42
6	ОТЧЕТ О ЗАТРАТАХ И РЕГУЛИРОВАНИИ.....	43
6.1	Инициализация, утверждения и поправки.....	43
6.2	Разбивка затрат.....	43
6.3	Общие затраты на железнодорожный состав.....	44
7	ПРИМЕНЕНИЕ.....	45
7.1	Тестирование воздействия изменений на транспортные затраты.....	45
7.2	В чем состоит воздействие изменений в использовании локомотива на транспортные затраты?.....	46
7.3	Каким образом изменения в загрузке вагонов влияют на транспортные затраты?.....	47
7.4	Как влияет изменение скорости на транспортные затраты, какие усилия необходимо затратить на то, чтобы добиться повышения скорости?	48
8	ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЦЕН	50
8.1	Результаты применения модели	50
8.2	Как результаты применения модели влияют на ценообразование?.....	50
8.3	Постоянные затраты	51
8.4	Пропорциональное распределение постоянных затрат	51
8.5	Субсидии.....	54

9	УПРАВЛЕНИЕ	54
9.1	Разбивка затрат.....	54
9.2	Модель управления.....	55
9.3	Процедура модернизации.....	55
10	общая структура модели.....	57
10.1	ОБЩАЯ СТРУКТУРА МОДЕЛИ	57
11	ДРУГОЕ ПРИМЕНЕНИЕ RAILCOST, ИНЫЕ СВЕДЕНИЯ ПО ДАННОМУ ВОПРОСУ	59

Предисловие

В большинстве стран мира железные дороги испытывают в настоящее время серьезные организационные изменения, как на уровне государственных структур, так и коммерческих и частных предприятий; пользователями железных дорог во все возрастающей степени становятся компании, стремящиеся к получению прибыли; расширяется выбор альтернативных транспортных средств, что, в свою очередь, подталкивает железные дороги к интеграции с другими транспортными моделями, делает их внутренне доступными для конкуренции, как на национальном, так и региональном уровнях.

Изменения, происходящие в системе железных дорог, предусматривают организационную перестройку, переход от вертикального управления к индивидуальному, полуавтономному или даже полностью приватизированному режиму работы. Процесс перестройки подразделений предусматривает создание условий для внутренней конкуренции при оказании услуг в рамках той или иной отрасли.

Процесс перестройки ставит также целью сделать железнодорожную инфраструктуру доступной нескольким провайдерам железнодорожных услуг, расширить возможности выбора. Таким образом, применяется классический подход, заключающийся в создании самостоятельной железнодорожной инфраструктуры, получающей доходы от пользователя либо пошлин за обеспечение выхода к железнодорожным провайдерам различного профиля.

У многих из нас, непосредственно вовлеченных в железнодорожные перевозки, возникает впечатление, что мы являемся частью непрерывно продолжающегося эксперимента. Во многих отношениях этот процесс причинно обусловлен, вместе с тем, нас не покидает ощущение неизбежности перемен. По этой причине руководителям железных дорожных структур сложно разобраться с периодами стабильности, выносить то или иное решение.

Попытка разобраться с проблемой железнодорожных издержек, обусловлена переходным периодом в истории железнодорожных перевозок. Впервые вопрос о железнодорожных издержках и тарифах был реализован применительно к условиям индонезийских железных дорог. В дальнейшем эта практика распространилась на Южную Африку, Китай, Россию, Македонию, Казахстан, страны-члены TRACECA. Сведения о железнодорожных издержках могут быть с успехом использованы при разработке вопросов управления, политики, принятия решения и т.д.

Привлекательной частью железнодорожных издержек являются не конструктивные, графические особенности их построения, а концепция нормативной затратной модели, предусматривающее упрощенное ее применение.

Впервые модель была разработана Дугласом Разбашем и Джеймсом Ривсом для Азиатского банка развития, конкретно проекта технического содействия развитию индонезийских железных

дорог в 1989-1991 гг. Выбор индонезийских железных дорог был связан тем обстоятельством, что эксплуатационные и расчетные данные, предоставленные этой страной, не позволяли принимать требуемые решения по тем или иным важнейшим вопросам.

Разбаш применял указанный метод в основных коридорах Южной Африки в период 1992-1993 гг. при спонсорской поддержке ВБ, позволившей ему проанализировать финансовую жизнеспособность коридоров. Применение ссуды ВБ в условиях китайских железных дорог сделало ненужным проведение обширного анализа статистических данных и счетов железнодорожной системы этой страны. Аналогичное применение средств было с успехом использовано при поддержке USAID в Замбии, Ботсване, Зимбабве и Южной Африке, когда возникла необходимость реализации проекта мультимодального транспортного коридора из Медного Пояса в Кейптаун. Вопросы интермодального развития, размещения терминалов, учета затрат и доходов были тщательно проанализированы в Македонии.

Железнодорожные издержки с успехом применяются при тестировании ряда проектов, включая скоростные и сервисные проекты в трансевропейской транспортной сети. Указанная модель также применялась в Казахстане при разработке принципов нормативного подхода к затратам, тарифной структуре и пошлинам за использование инфраструктуры.

Являясь рациональной методологией, модель железнодорожных издержек играет важную роль в разработке регионального подхода при решении транспортных затрат, разработки новой, более прозрачной тарифной структуры в железнодорожной системе 13 стран TRACECA.

Было бы неверно рассматривать железнодорожные издержки в качестве подмены расчетов и статистических данных – ситуация, которая часто возникает, когда руководители железных дорог стремятся применять новые стандарты, к которым неприменимы старые данные. Даже спустя 14 лет после начала своего применения железнодорожные издержки остаются эффективным инструментом, который может с успехом применяться и в будущем.

Д.Разбаш

2003

1 ВВЕДЕНИЕ

1.1 Подходы

- 1.1.1 Модель железнодорожных издержек как бы синтезирует в себе те изменения, которые имеют место в производственных факторах в связи с транспортными затратами. Модель формируется снизу-вверх: сначала идут строительные блоки, или составляющие стоимости, затем происходит их сборка согласно конкретным техническим требованиям к индивидуальным услугам. Подобный подход противоречит традиционному распределению прямых затрат, т.е. от счетов до услуг, однако, позволяет руководителям железных дорог, вечно озабоченных необходимостью оценки влияния принятых решений на стоимость производства, проявлять большую гибкость в своей деятельности.
- 1.1.2 Применение модели позволяет подсчитать затраты на индивидуальное обслуживание пользователя. Для достижения этой цели требуются сервисные, оперативные сведения по тому или иному виду услуг. В отличие от практически всех методов расчета железнодорожных издержек, подсчет затрат с применением данной модели основан на учете стандартных затрат. Речь идет о затратах на поддержание стабильного уровня производственной деятельности, осуществление эффективной предпринимательской деятельности.
- 1.1.3 При анализе ситуации вокруг железных дорог в странах, находящихся в переходящем периоде, выявляется значительное расхождение между стандартными и фактическими затратами, обусловленное, в частности, отсутствием инвестиций, избыточными мощностями, неэффективным управлением товарными запасами. По указанной причине в модели учтены поправочные коэффициенты по большинству параметров, что позволяет пользователю модели подтянуть статистическую базу до уровней, более соответствующих местным условиям и практике.
- 1.1.4 Для расчета сервисных затрат необходимы соответствующие данные. Пользователя следует принимать во внимание такие составляющие, как расстояние, время, затраченное на передвижение состава. Кроме того, необходим учет таких факторов, как источник происхождения и место назначения, идентифицированный код, сведения о средней задержке, сервисная частота. С учетом сказанного выше, представляется возможным рассчитать цифровые показатели по финансированию и оценить объем инвестиций.
- 1.1.5 Поскольку модель может применяться к конкретному виду сервиса, пользователю придется представить данные о локомотиве, вагонах, бригаде, рельсовом пути, терминалах, станциях на пути следования. Благодаря учету этих сведений можно рассчитать удельные затраты по каждому сегменту. Кроме того, принимаются в расчет коэффициенты загрузки, тип товара, которые отражаются при калькуляции удельных затрат на пассажир/км/тонну для различных классов рейсов, типов груза.

1.1.6 Железнодорожные издержки по пяти типам обслуживания:

- международный
- природный пассажирский
- смешанный грузовой и пассажирский
- смешанный грузовой
- **блочный грузовой**

В настоящем Руководстве упор делается на блочном грузовом обслуживании, которое является наиболее распространенным типом в коридоре TRACECA. О пассажирском обслуживании речь в данном случае не идет даже, невзирая на идентичность применяемых затратных принципов.

1.2 Результаты

1.2.1 Полученные благодаря применению программы «spreadsheet» результаты можно классифицировать по трем группам:

Группа 1. Удельные затраты по обслуживанию

- удельные затраты на тонну/вагон/км;
- терминальные затраты на тонну/вагон;
- затраты на инфраструктуру (пошлины);
- пошлины за обработку.

Приведенные выше затраты представлены по трем категориям: краткосрочные, которые различаются в зависимости от расстояния; долгосрочные, которые включают затраты с учетом всего затраченного времени; удельные затраты по вагонам, принадлежащим третьей стороне.

Группа 2. Затраты по обслуживанию состава

Приведенные выше затраты также представлены по трем категориям.

Группа 3.

Суммарные затраты по каждому затратному сегменту, например, обслуживанию локомотива или потреблению топлива.

1.2.2 Применение

Предоставленные выше сведения можно использовать по многим направлениям, включая тарифы, инвестиции, финансовое планирование, субсидии, бизнес-планирование.

ПОТЕНЦИАЛЬНОЕ ПРИМЕНЕНИЕ ЗАТРАТНОЙ МОДЕЛИ ПЕРЕВОЗОК

- 1 Средние затраты на перевозки в целом либо частично.
- 2 Общие издержки производства (перевозка груза за год), предоставляющие интерес для руководителя отрасли или при экономическом анализе.
- 3 Тарифные скидки (затраты по обслуживанию состава), которых можно избежать при переговорах с клиентами.
- 4 Нормативные затраты по обслуживанию состава (расчет затрат, применяемый при анализе доли вклада в общий доход).
- 5 Группирование затрат по обслуживанию (затраты по обслуживанию состава по линии, маршруту, региону из расчета в день/месяц/год).
- 6 Будущие затраты по обслуживанию состава (подсчет затрат по обслуживанию с учетом изменений скорости, более эффективного применения соответствующего оборудования, порожнего пробега, более надежной им инфраструктуры).
- 7 Расчет перекрестных субсидий по перевозкам (если затраты превышают доходы по определенной категории перевозок или обслуживания).
- 8 Установление тарифов (повышение), долгосрочные предельные издержки плюс обговоренная сумма.
- 9 Подтверждение тарифов (долгосрочные издержки плюс сумма постоянных издержек с поправкой на инфляционный индекс цен).
- 10 Управленческий учет (ретроспективный анализ расходов на перевозки).
- 11 Составление сметы (определение воздействия на будущие расходы с учетом изменений в объемах перевозок).
- 12 Планирование (приоритеты изменений или совершенствование).
- 13 Оценка новых услуг (тестирование воздействия изменений в параметрах по сервисным затратам).
- 14 Оценки инвестиций (рельсовый путь, локомотивы и т.д.), сопоставление затрат до и после внесения инвестиций.
- 15 Оценка пассажирских субсидий (установление различий между расходами и доходами по обслуживанию состава).
- 16 Трансферное ценообразование и пошлина за получение доступа (затраты оцениваются по каждому затратному сегменту с учетом возможности их использования при реструктуризации).

1.3 Источники данных

- 1.3.1 При разработке модели необходимо учитывать 2 типа сведений – стандартные вводы, или затраты и поправочные коэффициенты.
- 1.3.2 Стандартные данные можно получить из самых различных источников. Первым и вероятно лучшим источником могут служить данные о деятельности железных дорог, подвергающихся реконструкции, либо находящихся в переходном периоде; речь в данном случае идет о целях и задачах организации, уровне и надежности обслуживания. Хотя полученные сведения не полностью отражают фактическое положение дел, благодаря их надлежащему использованию можно достичь поставленных в анализе целей. Данные по статистической базе можно получить из железнодорожных управлений; данные по стандартам – от производителей, подрядчиков или поставщиков, которые могут представить график обслуживания, различные показатели, отражающие работу организации.
- 1.3.3 Полученные выше данные используются при разработке модели, отражают фактическую деятельность железнодорожной системы. Необходимо отметить, что важные сведения можно получить из информационных отделов железнодорожных управлений, при этом эти сведения не нуждаются в серьезной корректировке для последующего применения. Руководители железнодорожных управлений должны сопоставить фактическую деятельность подведомственных им структур со стандартными показателями, при этом поправочные коэффициенты необходимо постоянно корректировать с учетом того обстоятельства, что эффективность работы железнодорожных систем с каждым годом повышается (или снижается).
- 1.3.4 В идеальном плане, бизнес-план должен составляться на базе принятых стандартов, поправочных факторов, технических показателей.

1.4 Структурные требования

- 1.4.1 Необходимо осуществить ряд мер, направленных на эффективное применение метода RAILCOST (железнодорожные издержки), подготовить должным образом, как пользователей этой модели, так и руководителей железных дорог и сотрудников надлежащему восприятию этой модели, эффективному применению ее на практике, поскольку применение модели предусматривает использование большого объема информации, очевидно, что при калькуляции издержек необходимо знать какого рода данные требуются, в какой степени руководители железных дорог способны эффективно реализовать на практике преимущества этой модели.
- 1.4.2 Для того, чтобы указанная модель надлежащим образом, использовалась при железнодорожных перевозках, необходимо создать маркетинговую или расчетную группу экспертов для реализации поставленных целей. В частности, группа будет заниматься управлением модели, регулированием вопросов, связанных с производственными затратами при перевозках.

1.5 Общие пользования

- 1.5.1 Модель железнодорожных издержек используется в общих целях, включая: а) применение затратных коэффициентов, встроенных в модель, при расчетах затрат по каждому типу обслуживания; б) изменение спецификаций по типам обслуживания для определения влияния на транспортные затраты. В обоих случаях не требуется доступ пользователя к затратным функциям, на основе которых функционирует модель. Третья категория предусматривает установление влияния на сервисные затраты в зависимости от изменения затратного коэффициента. Ниже приводятся соответствующие примеры.
- 1.5.2 Наиболее часто используемой моделью является применение встроенных затратных коэффициентов по текущему либо предлагаемому обслуживанию. Для достижения этой цели пользователь должен ввести сервисные данные, которые частично определяются клиентом, а частично перевозчиком как реакция на требования, предъявляемые к клиентам. В результате представляется возможным анализ сервисных затрат согласно спецификациям. Пользователями модели по данному типу запроса обычно выступают коммерческие структуры, которым, в конечном счете, удается согласовать тарифы на грузоперевозки
- 1.5.3 Другим типом применения модели является изменения сервисных параметров вследствие повышения коэффициентов загрузки и порожнего пробега. Речь идет об изменениях в транспортных затратах и тарифах. Целесообразно определить уровень изменений затрат в том случае, если обратная загрузка способствует повышению эффективности использования вагона.
- 1.5.4 Кроме того, модель используется для определения изменений транспортных затрат в результате изменения скорости. Указанный запрос может быть сделан плановиком или экономистом, которые заняты анализом влияния затрат на повышение эффективности использования инфраструктуры, сопоставлением сравнительных данных.
- 1.5.5 Для того, чтобы добиться указанных выше целей, пользователю необходимо получить доступ к компьютерной программе Spreadsheet, таблицам, на которых приведены коэффициенты издержек по рассматриваемому периоду. Важно, чтобы выбранная версия и полученный доступ ограничивались бы применением в рамках сервисной затратной модели.
- 1.5.6 И, наконец, в задачу отделов управления и экономики входит определение изменений затрат на грузоперевозки с учетом коэффициентов издержек. Ниже приводятся примеры транспортных затрат.
- Ввод данных о трудовых затратах, топливе, материалах;
 - Эффективность каждой функции;
 - Новые методы и оборудования;

- Денежные издержки, амортизация;
- Нормы и поправочные коэффициенты.

(Изменения во всех коэффициентах издержек, произведенные с целью практической реализации модели в рамках настоящего проекта).

1.5.7 Контроль над возможным применением модели Railcost позволяет осуществлять основную функцию единицы калькулируемой продукции

2 ПРОИСХОЖДЕНИЕ ЗАТРАТ

2.1 Определение затрат

2.1.1 При разработке модели использованы результаты применения стандартных или обычных затрат. Эти результаты были получены в рамках идеальной ситуации или рекомендуемого ввода и графика представления данных. Определение указанных стандартов представляет достаточно интересный опыт управленческой работы, основу осуществления эффективного сопоставления соответствующих показателей. Однако при этом отсутствует целостная база выявления точных цифровых показателей по затратам.

2.1.2 Цифровые показатели по затратам должны всегда соотноситься с фактическими, техническими показателями деятельности железной дороги. Однако их нельзя обосновывать лишь расчетными цифрами ввиду недостаточной полноты отчетов соответствующих железнодорожных структур развивающихся стран. Сказанное, в частности, относится к обслуживанию локомотивов, когда затраты по компонентам в предыдущем году часто приводят к снижению бюджетных составляющих в последующем году, что в целом ухудшает ситуацию ввиду отсутствия достаточного количества запасных частей. В этой связи необходимо применять поправочные коэффициенты в отношении стандартных затрат. Поэтому учет затрат в рамках применяемой модели отражает реальное положение дел в той или иной железнодорожной системе.

2.1.3 Применительно ко всем категориям затрат в рамках указанной модели существует возможность использования согласованных стандартных данных, согласованного поправочного коэффициента, приемлемых переменных затрат по каждой из этих категорий.

2.1.4 В рамках модели можно осуществить ряд калькуляций из приведенной ниже таблицы, а затем применить данные, вводимые пользователем, для разработки конкретных сервисных затрат по перевозкам, которые представлены на странице (результатов).

2.1.5 К краткосрочным затратам, полученным на основе указанной модели, относятся затраты, непосредственно связанные с пробегом одного состава. К ним, в основном относятся

топливные затраты, на обслуживание локомотива, вагонов, бригады, путей, затраты на приобретение билетов.

- 2.1.6 В долгосрочной перспективе все переменные затраты включены в смету затратных калькуляций. Переменными являются даже затраты на обеспечение локомотивов и подвижного состава, поскольку отмеченные объекты могут быть приобретены либо изъяты из состава в течение одного года. Кроме того, может быть приостановлено действие соглашений о лизинге, либо аренде оборудования.

2.2 Постоянные затраты

- 2.2.1 Указанная модель связана с переменными затратами. Во многих затратных системах подробно отражены уровни изменчивости различных затратных пунктов, например, сигнальные и коммуникационные затраты могут изменяться в пределах от 1 до 5%. Детальные сведения по приведенным выше вопросам представляются неуместными, так как речь идет о пренебрежении удельными затратами при наличии неопределенности в вопросах изменчивости.

- 2.2.2 К сожалению, многие железные дороги располагают большими ресурсами, чем это требуется по политическим и общественным соображениям. Подобные непроизводительные затраты рассматриваются в модели как постоянные, в этой связи от руководителей железных дорог требуется поддержка лишь производительных ресурсов, направленных на достижение необходимого уровня производства. В рамках модели требуется принятие таких решений, которые стимулировали бы проекты, одобряемые большинством железнодорожных структур.

- 2.2.3 Размещение постоянных затрат обычно подразумевает проведение структурных изменений, предусматривающих установление связей с правительством, осуществление мер по эффективной организации предприятия. Хотя и существуют достаточно тщательно продуманные алгоритмы размещения постоянных затрат, основанные на способности возмещать подобные затраты, рассмотрение вопроса о постоянных затратах предполагается осуществить в другом разделе.

3 МОДЕЛЬ ВВОДА ДАННЫХ

3.1 Постоянные затраты

- 3.1.1 Используя на практике приведенную выше модель, пользователю часто приходится иметь дело с таблицами, для работы с которыми, требуется ввод конкретных сервисных данных. По этой причине, пользователь должен располагать соответствующими данными, предоставляемыми коммерческими и транспортными структурами.

Затемненные ячейки таблицы указывают на то, в какое место пользователь должен ввести сведения по сервисным затратам.

- 3.1.2** Моделью предусмотрен график расхода времени, в котором указывается происхождение и место назначения груза, тип сервиса, код, начало и конец операций в одном направлении, расстояние, на протяжении которого проводится обслуживание. Применяя модель, необходимо также учитывать частоту сервиса, код товара с тем, чтобы рассчитать общие затраты. Так, код 100 указывает на то, что в составе перевозятся 20-футовые контейнеры.

- 3.1.3 Другой важной информацией является средняя задержка на маршруте в минутах (5%, как указано на графике). Часто имеют место случаи, когда время, предусмотренное графиком, регулярно нарушается. Это обычно вызвано ограничением скорости движения вследствие неудовлетворительного состояния рельсового пути либо условиями эксплуатации.
- 3.1.4 Также необходимо ввести данные о численности и типе станций, на которых предполагается остановка состава, а также грузовые терминалы. Речь может идти о пересечении границ и портов. К вводимым данным добавляются сведения о среднем времени ожидания на каждой станции или терминале, задержки на маршруте, т.е. те вопросы, которые влияют на надлежащее использование оборудования, учет затрат в долгосрочной перспективе.
- 3.1.5 Благодаря введенным пользователем сведениям, появляется возможность представить данные о времени транзитной перевозки, средней сервисной скорости. Для большинства сервисных услуг характерна скорость в 40 км/ч. В транзитное время включено время ожидания на каждом из 5 терминалов (в приведенном примере речь идет о 60 минутах).
- 3.1.6 Следующий раздел по вводу данных включает вопрос формирования состава. В любой затратной системе огромную роль играют параметры состава, в особенности, если речь идет о нашей модели, когда удельные затраты исчисляются по каждому типу локомотива и вагона. Ознакомившись с типами и категориями вагонов, пользователь должен вести количество локомотивов и вагонов каждого типа в таблицу.
- 3.1.7 Необходимо вести данные по каждому типу локомотива, если речь идет об одновременном использовании более чем одного типа локомотива. В тех случаях, когда тип локомотива меняется в ходе передвижения, в количестве каждого используемого типа локомотива должна быть отражена пропорция пути, на отрезке которого используется локомотив. Иными словами, если замена локомотива производится на пол пути, в этом случае появляется запись 0,5. Если число локомотивов изменяется на протяжении всего расстояния вследствие изменений в условиях эксплуатации, вводимые данные о числе локомотивов должно основываться на общем среднем числе локомотивов, которые применяются на данном маршруте.
- 3.1.8 Состав бригады определяется руководителем перевозок, который в данном вопросе руководствуется категориями, указанными в разделе 3.6.
- 3.1.9 В рамках смешанных грузоперевозок оператор обязан ввести данные о типах каждого вагона. Если речь идет о блок-поезде, обычно применяется один тип вагона, полностью загруженного предназначенными товарами и грузом.
- 3.1.10 В целях калькуляции затрат на тонн/км (или на пассажира/км), необходимо вести данные по коэффициенту загрузки на каждый вагон. Если речь идет о пассажирском составе, в

	A	B	C	D	E	F	G	H	
1	Стандартная затратная модель								
2									
3	Услуги по блок перевозкам								
4									
5	Сервисные подробности								
6									
7									
8	Вид сервиса	Пример							
9	Код сервиса	FC102							
10						День	Часы	Минуты	
11	Из	A		Время отбытия		1	0	0	
12	В	B		Время прибытия		3	2	0	
13									
14	Расстояние	2000		Транзитное время					
15									
16	Средняя скорость	40							
17									
18	Код товара	100		(в день)		Надежность 0.05	150		
19	Частота оказания услуг	1				Терминалы AN160	300		
20									
21									
22	Тип терминалов	1 2							
23	Количество	5	0	0	3	4	Пересече н. границ		
24		5 6 0 0							
25		1 0 7 8 9							
26	Владение терминалами	2 0 2 0 2							
27									
28		Частные	2						
29		Желез.	2						
30		дороги	1						

модель необходимо ввести данные о среднем числе пассажиров в каждом вагоне или дрезине.

- 3.1.11** При анализе затрат на грузовые составы необходимо располагать данными по терминальным затратам, затратам на передвижение, о тоннаже каждого груза в каждом вагоне. По всей вероятности, представленные данные будут различаться даже по типу вагонов, количеству дней в пути применительно к одному и тому же грузу в одном и том же составе. В этом случае необходимо принимать за основу усредненную цифру, благодаря применению которой можно сбалансировать указанные различия. Если речь идет о ценообразовании с учетом вагона, данные по затратам на тонна/км не представляются столь уж важными.
- 3.1.12** Перевозчик обязан представить сведения о количестве, типе вагонов, типе терминала (если речь идет о пассажирском составе, необходимо указать число и тип станций, тип вагонов). Цель сбора подобных данных состоит в том, чтобы располагать сведениями о затратах по каждому типу грузового терминала (пассажирской станции). Другим важным аспектом этих сведений является вопрос владения терминалом. В затратной системе по перевозкам игнорируется вопрос о затратах на терминалы, не принадлежащие железнодорожной компании (за исключением затрат на маневрирование).
- 3.1.13** Важным фактором, влияющим на транспортные затраты, является степень эксплуатации вагона в обратном направлении. Для перевозки многих видов грузов требуются специальные вагоны, в которых возможность возврата не предусматривается. В этом случае, транспортные затраты включают также затраты на возврат порожних вагонов. Другие вагоны общего пользования, например крытые вагоны или вагоны с платформой для контейнеров, могут использоваться в обоих направлениях. Хотя целью деятельности коммерческих железных дорог является обеспечение полной загрузки вагонов в обоих направлениях, на практике этого достичь не всегда удается. Подход, предусматриваемый моделью Railcost, состоит в том, чтобы встроить затрату на порожний возврат в данные по полной загрузке; данные, относящиеся к порожнему пробегу, должны вводиться пользователем; обычно они содержатся в нормативной базе данных по железной дороге.

РУКОВОДСТВО ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ 'RAILCOST'

	A	B	C	D	E	F	G	H
36	Бригада							
37								
38	Класс							
39			Машинист	Помощник	Оператор по торможению	Охрана		
40	Число		1	1	1	0		
41								
42	Движущая сила							
43								
44	Тип локомотива		1	2	3	4		
45	Число		2	0	0	0		
46								
47	Тип локомотива		5	6	7	8		
48	Число		0	0	0	0		
49								
50								
51	Вагоны							
52								
53	Тип вагона		9					
54	Число		60					
55	Средняя загрузка (тонны)		40					
56	Порожний пробег (%)		20					
57	Сборы за партию груза		20	За вагон				
58								
59	Постоянный путь							
60	Тип		1	2	3	4	5	6
61								
62	Расстояние	2000	1900	0	100	0	0	0
63	Градиент		2	0	1	0	0	0
64	Трасса линии		2	0	4	0	0	0
65								
66	Коэффициент состояния рельсового пути	2.10	2	0	4	0	0	0
67	1 удовлетворительно, 5 неудовлетворительно							
68								

- 3.1.14** В указанной модели всесторонне анализируются затраты на инфраструктуру и рельсовый путь. По желанию эксперта по затратам, возможен ввод кода запуска затрат по 8 различным рельсовым путям на основе применения затратного модуля Railcost. Могут быть также введены дополнительные сведения, например, по градиенту, трассе линии, условиям эксплуатации. Встроенные в модель данные о связях носят логический характер, не слишком усложнены. Однако можно ввести и более усложненные алгоритмы по градиенту, трассе линии, условиям эксплуатации рельсового пути. Модель Railcost сконструировано таким образом, чтобы предоставлять эффективные сведения по рельсовому пути в 8 разделах. Использование этих данных позволит влиять на транспортные затраты, учитывать потребление топлива, обслуживание рельсового пути.
- 3.1.15** В тех случаях, когда затраты на рельсовые пути возмещаются за счет применения пошлин за использование инфраструктуры (обычно устанавливаются независимым провайдером инфраструктуры), в модели Railcost применяется иной подход. В обычных условиях провайдер инфраструктуры усредняет затраты на обслуживание инфраструктуры независимо от типа и условий эксплуатации инфраструктуры. По каждому виду услуг предусматриваются конкретные пошлины за использование инфраструктуры по каждому типу обслуживания. В том случае, когда провайдера инфраструктуры еще предстоит создать, как это имеет место в современной практике.

3.2 Коды затрат

- 3.2.1** В целом, коды Railcost меняются в зависимости от конкретного применения в целях удовлетворения запросов пользователя. Однако если речь идет о попытке глубже разобраться в сущности применяемой в модели Railcost методологии, необходимо проанализировать широкий выбор кодов, в целях облегчения задачи. В рамках модели существует необходимость разделения по категориям подвижного состава, рельсового пути и терминалов. Подобная задача составляет часть процесса создания нормативной базы, подогнанной в большей степени к текущему и будущему рынку, чем к прошлому.
- 3.2.2** Применительно к TRACECA, перечень норм, использованных в модели Railcost, включает 2 типа локомотива: 1 на электроэнергию и 1 на дизельном топливе, 1 локомотив для маневрирования, 10 типов вагона, 1 тип рельсового пути. По выбору можно пользоваться 9 типами терминалов, включая порты и пересечение границ.

3.2.3 Ниже приводятся категории сотрудников, по которым производится транспортные затраты в различных компонентах модели, а также по пассажирским услугам. Обычному пользователю грузовых услуг достаточно знать о категориях, применяемых при формировании бригады состава.

- | | | | |
|-----|---|-----|---|
| 1. | Административный состав | 21. | Казначей |
| 2. | Водитель | 22. | Кассир |
| 3. | Помощник водителя | 23. | Персонал, отвечающий за чистоту станции |
| 4. | Лица, отвечающие за очистные операции в пути | 24. | Лицо, выписывающее накладные на груз |
| 5. | Оператор ручного тормоза вагона | 25. | Стрелочник |
| 6. | Старший билетер | 26. | Обслуживающая бригада |
| 7. | Ответственный за продажу билетов | 27. | Оператор по работе с техникой/оборудованием |
| 8. | Охранник состава | 28. | Строительный рабочий |
| 9. | Начальник поезда | 29. | Технический работник, ответственный за эксплуатацию моста |
| 10. | Механическое депо | 30. | Охранник, отвечающий за безопасность хранения груза |
| 11. | Лицо, ответственное за материальное хранение | 31. | Инспектор рельсового пути |
| 12. | Старший станционный смотритель | 32. | Лицо, ответственное за материальное хранение |
| 13. | Помощник старшего станционного смотрителя | 33. | Металлист |
| 14. | Станционный смотритель 1-го класса | 34. | Лица, отвечающие за уборку территории |
| 15. | Станционный смотритель 2-го класса | 35. | Контролер движения |
| 16. | Станционный смотритель 3-го класса | 36. | Начальник грузового терминала |
| 17. | Станционный смотритель 4-го класса | 37. | Погрузчики/разгрузчики вагонов |
| 18. | Станционный смотритель 5-го класса | 38. | Грузчики |
| 19. | Диспетчер поезда | 39. | Персонала ресторана |
| 20. | Лицо, ответственное за продажу пассажирских билетов | | |

- 3.2.4 В целях выработки эффективного метода хранения и идентификации результатов анализа затратного механизма, были разработаны сервисные коды, применение которых позволяет идентифицировать каждый вид услуг. Каждый вид услуг можно идентифицировать по конкретному сектору рынка или типу перевозок.

Сервисные коды	Обслуживание перевозок	Направление маршрута
E= Перевозки стройматериалов F= Грузоперевозки G= Государственные перевозки X= Специальные перевозки	FC = Уголь FF = Нефть, Газ FG = Товары общего назначения FL = Домашний скот FM = Минерал, сталь FO = Продовольственные товары FS = Строительные материалы FT = Контейнеры	11= из А в В 12 = из В в А 13 = из А в С через D 14 = из С в А через D 15 = из А в С через E 16 = из С в А через E 17 = и D в E

4 ЗАТРАТНЫЙ МЕХАНИЗМ

4.1 Пуск и загрузка

4.1.1 Приступая к использованию затратной модели, пользователь должен применять процедуру автоматической корректировки, как указано в разделе 5. Однако, в тех случаях, когда это по тем или иным причинам, нецелесообразно, пользователь должен применять следующую процедуру.

4.1.2 Пуск модели должен начинаться в соответствии с инструкциями компьютерного центра пользователя, зависит от подключения к сети системы. Пользуясь платформой Quattro Pro, пользователю предоставляется чистая таблица, благодаря применению компьютера, возможно, воспроизвести список имеющихся файлов. В этом случае необходимо выбрать нужную вам таблицу, пользуясь для этой цели курсором. При выборе нужной вам таблицы необходимо нажать клавишу возврата. После того как таблица полностью записана в памяти, компьютер готов к применению:

"Link Options"
 "Load Supporting"
 "Update Refs"
 "None"

Работая в этом режиме, пользователь обязан пользоваться клавишей «U». В этом случае компьютер начинает работать с таблицей, считывая данные с других файлов.

4.2 Титульный лист модели

- 4.2.1 Впервые приступая к оценке затрат, пользователю необходимо иметь чистый титульный лист, в которую он мог бы загрузить конкретные сервисные сведения. В директории жесткого диска компьютера хранятся таблицы по видам услуг – пассажирские, пригородные, смешанные грузовые, блочные грузовые, смешанные грузовые пассажирские. Загрузка производится способом, описанным в пункте 4.1.
- 4.2.2 Для корректировки результатов уже исчисленных затрат, пользователь должен получить доступ к отдельной директории, в которой содержится названия титульных листов предыдущих затратных расчетов. Каждый файл директории связан соответствующим сервисом, на которую можно сослаться с помощью системы кодирования, как это показано в разделе 3.2. После первой загрузки пользователю необходимо ввести новые или отредактированные данные в соответствующую часть титульных листов.

4.3 Презентация результатов

- 4.3.1 Благодаря применению модели Railcost можно представить результаты исчисления транспортных затрат в двух группах: 1) удельные и сервисные затраты на тонна/км и вагон/км; произвести разбивку затрат по фактору производства.
- 4.3.2 Услуги по перевозкам подразделяются на Trainload (Блок) и Wagonload (Смешанный). Хотя исчисления затрат по каждому типу носит одинаковый характер, полученные результаты представляются по-разному.
- 4.3.3 При перевозках блок-составами, речь идет лишь об одном типе вагона и груза. Поэтому полученные результаты можно представить на основе одного вагонного типа (или товара).
- 4.3.4 При смешанных перевозках речь может идти о всевозможном сочетании типов вагона и товара, поэтому, полученные результаты представлены в виде краткосрочных и долгосрочных затрат по каждому вагону. Может возникнуть необходимость в применении «грузовой затратной единицы» для создания затратного листа с указанием стандартного числа вагонов.
- 4.3.5 Транспортные затраты, связанные с действиями третьей стороны или эксплуатацией вагонов, принадлежащих клиенту, представлены по каждому блок-составу и смешанным вариантам железнодорожного состава.

4.4 Удельные и железнодорожные сервисные затраты

- 4.4.1 Удельные и железнодорожные затраты указаны в четырех разделах: 1) Затраты на передвижение, 2) Терминальные затраты, 3) Пошлины за пользование инфраструктуры,

4) Сборы и комиссионные за обработку. Для наглядности см. приведенный на следующей странице пример контейнерных перевозок блок-составом между пунктами А и В с использованием данных, приведенных из предыдущего примера.

4.4.2 Полученные результаты иллюстрируют 3 условия: краткосрочные, ситуацию с вагонами, принадлежащими клиенту и долгосрочные. Также представлены общие данные по сервисным затратам (затраты на передвижение + терминальные). Далее следует общие затраты по пошлинам за использование инфраструктуры и сборам по вагон/тонна, а также TEU (контейнерные), поскольку речь идет о контейнерных услугах. Валютной единицей применяемой в модели Railcost, является Евро.

	A	B	C	D	E	F	G	H
74	Услуги по блок-перевозкам							
75	FC							
76	Выработка							
77								
78								
79								
80								
81	Передвижение			Кратко-срочные		Вагон, принад. Клиенту		Долго-срочные
82	Удельные затраты/чистая тонна км			0.0045		0.0058		0.0096
83	Удельные затраты на вагон/км			0.1798		0.2305		0.3851
84	2. Терминал							
85	Удельные затраты/вагон			10.0726		45.8610		45.8610
86	1+2 сервисные затраты							
87	Затраты на вагон			369.60		506.84		816.16
88	Сервисные затраты/тонна			9.24		12.67		20.40
89	Сервисные затраты за TEU			184.80		253.42		408.08
90	3. Пошлина за пользование инфраструктуры							
91	За вагон			42.65		271.85		271.85
92	Администрация			20.00		20.00		20.00
93	Общие затраты на вагон			432.25		798.69		1108.01
94	Общие сервисные затраты/тонна			10.81		19.97		27.70
95	Общие сервисные затраты за TEU			216.12		399.35		554.01

4.5 Затраты на передвижение. Часть 1.

4.5.1 Из примера видно, что удельные затраты на передвижение в краткосрочном плане составляют 0,0046 Евро на чистую тонно/км или 0,1845 Евро на вагон/км; в долгосрочном плане цифры выглядят следующим образом: 0,0097 Евро на чистую тонно/км или 0,3864 Евро на вагон/км. Связь между двумя показателями составляет среднюю загрузку на вагон, указанную в разделе ввода данных, которые в нашем случае составляет 40 тонн – масса 20-футовой эквивалентной единицы (TEU). Удельные затраты эксплуатируемых вагонов, не принадлежащих к железной дороге, также являются доступными для пользователя, особенно, в свете того факта, что все большее распространение получает применение вагонов, принадлежащих клиенту, а не железнодорожному оператору.

4.5.2 Причиной различий между краткосрочными и долгосрочными переменными затратами являются затратные коэффициенты, краткосрочные переменные затраты представляют собой те затраты, которые меняются с расстоянием, пройденным локомотивом, обслуживанием вагонов и рельсового пути, потреблением топлива и энергии, маневрированием, аварийными затратами. Краткосрочными они называются потому, что данные затраты имеют место в том случае, если речь идет об оказании конкретных видов услуг, а также о тех затратах, которых можно избежать при отсутствии данного вида услуг. Сведения о подобных затратах могут оказаться весьма полезными при установлении коммерческим отделом железной дороги минимальных тарифов.

4.5.3 С другой стороны, к долгосрочным переменным затратам относятся те затраты, которые меняются с отрезком времени, пройденным расстоянием. Указанный тип затрат зависит от владения активами, предусматривающими амортизацию, ссудные и кредитные затраты. Кроме того, речь идет о возмещении средств, на которое рассчитывают инвесторы при ставке 12%. Долгосрочные затраты меняются с изменением активов: чем быстрее скорость передвижения, тем эффективнее использование локомотивов и вагонов и тем ниже удельные затраты. Противоположную картину мы наблюдаем в том случае, если скорость ниже из-за скоростных ограничений на трассе или чрезмерно большого отрезка времени, затраченного на ожидание. В этом случае, очевидно, что удельные затраты возрастают.

4.6 Терминальные затраты. Часть 2.

4.6.1 Из примера контейнерных перевозок видно, что удельные терминальные затраты в краткосрочном плане составляют 4,94 Евро на вагон, 38,00 Евро на вагон в долгосрочном плане. К краткосрочным переменным затратам по терминальным операциям относятся затраты, которые непосредственно меняются с изменением объемов загруженных контейнеров, маневрирования. К долгосрочным затратам по терминальным операциям относятся затраты на использование оборудования терминалов, амортизацию инфраструктуры, кредитные и ссудные погашения, возмещение по активам.

- 4.6.2 В модели Railcost вставлены также данные о стандартных терминальных затратах в зависимости от различающихся типов терминалов. Получить эти данные можно с помощью кода типа терминала, введенного пользователем, как это было описано выше; опции, включенное в список терминальных затрат, представляет собой затраты на эксплуатацию границ (следует иметь ввиду, что промежуточные затраты на маневрирование встроены в Часть 1. Затраты на передвижение).
- 4.6.3 Пользователю необязательно учитывать терминальные затраты, за исключением операций, связанных с пограничными процедурами, если речь идет об исчислении затрат на обслуживание в транзитном порядке, при пересечении страны. Равным образом, терминальные затраты применяются к передвижению в одном направлении, если речь идет об импортных или экспортных услугах. Что касается внутренних грузоперевозок, пользователь, представляющий общие затраты на обслуживание, должен учитывать 2 типа терминальных затрат, принять во внимание то, кому принадлежит терминал. Ибо, если терминал не принадлежит железнодорожному оператору, большая часть затрат не применяется.
- 4.7 Затраты на передвижение и терминальные затраты. Часть 1 + Часть 2**
- 4.7.1 Пользователи должны проявлять интерес к данным по общим затратам на передвижение и терминальным затратам. Дело в том, что эти затраты непосредственно связаны с типом (или грузом) транспортируемого вагона. Другие 2 части данных о затратах, представленных Railcost, связаны с пошлинами за пользование инфраструктурой, сборами за обработку груза.
- 4.7.2 Другой причиной, обуславливающей интерес к затратам на передвижение и терминальным затратам – это применение пошлин за использование инфраструктуры, сборов за обработку, которые являются относительно новым делом в системе железнодорожных перевозок и могут не представлять интереса для всех операторов железнодорожных перевозок. На практике речь идет о затратах, которые могут и не меняться в зависимости от типа перевозок, применяться на основе рациональных принципов.
- 4.8 Пошлина за пользование инфраструктурой. Часть 3.**
- 4.8.1 В настоящее время наблюдается рост интереса со стороны железнодорожных структур к проблеме проведения различий между пошлинами за использование инфраструктурой. Указанная проблема возникла сравнительно недавно в результате перестройки железнодорожных систем во всем мире. Достоинством исчисления железнодорожных транспортных затрат, является то, что пошлина, обычно применяемая из расчета состав/км, различается в зависимости от объема грузоперевозки, и поэтому обретает статус переменных затрат и может быть встроена в модель Railcost. Из примера видно, что 2 различные пошлины за пользование инфраструктурой встроены в модель. Нижняя цифра связана с обслуживанием пошлины и регулируемыми услугами, которые охватывают лишь часть затрат за пользование инфраструктурой; цифровые данные по полной пошлине включают все виды затрат, в том числе полное возмещение затрат за

пользование инфраструктурой с помощью реконструкции. Данные, приведенные в указанном примере, основываются на передвижении, протяженностью в 2000 км; нижняя цифра пошлины за пользование инфраструктурой составляет 42,5 Евро на вагон, полная цифра составляет 271,85 Евро. Распределение инфраструктурных затрат на перевозки было достаточно сложным делом в недавнем прошлом. Однако, после реконструкции и применения пошлин за пользование инфраструктурой, острота проблемы значительно снизилась, а затраты стали распределяться достаточно рационально.

4.8.2 Применение пошлин за использование инфраструктурой включает учет затрат на обслуживание рельсового пути, сигнализации, коммуникаций, электроэнергии. Кроме того, к ним относятся затраты на обеспечение контроля, проведение аварийных работ, предоставление сведений.

4.9 Сборы за обработку или комиссионные. Часть 4.

4.9.1 Перестройка системы перевозок дает возможность железным дорогам взимать пошлины за административные услуги, которые необходимы при оказании качественных транспортных услуг. В модели Railcost применяются затраты на вагон, независимо от расстояния и времени. В этом случае, речь идет об учете затрат на администрирование перевозок той или иной партии груза. Так, из примера (20 Евро на вагон) видно, что затраты составляют около 2% общих затрат на 2000 км.

Определения и применение режимов Railcost

Railcost	Затратная функция	Разъяснения	Кратко-срочные	Долго-срочные	COW
LSPREAD	Затраты на обеспечение локомотивами	Нормативная амортизация + кредитные и ссудные погашения + прибыль по активам // на продуктивный час каждого типа локомотива x число локомотивов x время транзита		*	*
LSPREAD	Затраты на обслуживание локомотивов	Нормативный труд + материалы + оборудование + накладные // на продуктивный км каждого типа локомотива x число локомотивов x расстояние	*	*	*
WSPREAD	Затраты на обеспечение вагонами	Нормативная амортизация + кредитные и ссудные погашения + прибыль по активам // на продуктивный час каждого типа локомотива x число вагонов x время транзита	*		*
WSPREAD	Затраты на обслуживание вагонов	Нормативный труд + материалы + оборудование + накладные // на продуктивный км каждого типа локомотива x число вагонов x расстояние	*		*
YARDS	Терминальные затраты	Нормативный труд + материалы + оборудование + накладные // на вагон, загруженный либо TEU x число вагонов + нормативные переводные затраты на вагон по краткосрочным переменным затратам: упомянутые выше + нормативная амортизация + кредитные и ссудные погашения + прибыль по активам // на вагон по каждому типу терминала x вагоны по долгосрочным переменным затратам и COW	*	*	*
TRMAIN	Затраты на обслуживание рельсового пути	Нормативный труд + материалы + оборудование + накладные за обслуживание рельсового пути по каждому типу на брутто/тонну/км x на брутто/массу состава x расстояние по каждому типу рельсового пути с поправкой на стандарты обслуживания; скорость; число остановок; градиент; трасса линии	*	*	*
WAGES	Затраты на бригаду	Нормативные бонусные затраты на км/бригада x расстояние краткосрочные переменные затраты: Нормативные затраты в час по каждой бригаде состава x время транзита	*	*	*
ENERGY	Затраты на топливо и энергию	Стандартные затраты на обеспечение и поставки дизельного топлива или электроэнергии x потребление брутто/тонна/км по каждому типу локомотива x число локомотивов с поправкой на коэффициенты износа локомотива, скорости, градиента, числа остановок x брутто/масса состава x расстояние	*	*	*
ACCID	Аварийные затраты	Стандартные затраты на повреждение локомотива и вагона на км/час x число локомотивов и число вагонов x транзитное расстояние	*	*	*
SHUNT	Затраты на отвод на запасной путь	Нормативный перевод локомотивов на запасной путь, расходы на обслуживание (долгосрочные переменные затраты и COW // на перевод x число переводов по терминалу, пересечению границ или промежуточных операций	*	*	*

5 ПРОИСХОЖДЕНИЕ ЗАТРАТ

5.1 Принципы исчисления затрат

5.1.1 Модель Railcost основан на учете удельных затрат, отраженных в таблицах по каждой основной операционной функции применительно к составу, который конкретно указывает пользователь в бланке таблиц. В предыдущей таблице в обобщенном виде дано определение затрат, происхождение каждой функции, важно подчеркнуть, что модель Railcost преимущественно обосновывает затраты на основе обработки стандартных данных по конкретной операции железнодорожного состава, а не на основе обработки предыдущих отчетных данных об эксплуатации состава. Учитывая то обстоятельство, что модель Railcost ориентирована в большей степени на построение затратной модели, чем модели распределения затрат, очевидно, что тем самым, достигается большая гибкость операций, что позволяет пользователю выбирать те варианты, которые в наибольшей степени отвечают конкретным интересам данной железнодорожной структуры.

5.1.2 Используя модель Railcost, пользователь оперирует стандартным и поправочным коэффициентами, применение которых соответствует концепции деятельности данной организации.

5.1.3 При исчислении затрат на владение принимается во внимание величина средств, предусмотренных моделью Railcost, включая величину замещения с учетом международно признанных цен. Наиболее экономичным сроком службы вложенных средств является период, когда чистая стоимость средств, вложенных в железную дорогу, является позитивной. Ниже приводится краткий перечень определений, использованных в модели.

5.2 Определение затрат

5.2.1 Краткое определение

Нормативный подход – использование затратных и операционных величин в условиях стабильности.

Краткосрочные переменные затраты – затраты с учетом расстояния, включая затраты на обслуживание, топливо, вложенный труд, аварийные случаи.

Долгосрочные переменные затраты - затраты с учетом расстояния и времени, включая затраты на приобретение капитала.

Текущая величина замещения – текущая стоимость капитала.

Экономичный срок службы – период, на протяжении которого капитал имеет чистую положительную стоимость.

Прибыль от вложенного капитала – доля величины чистого капитала по отношению к затратам.

5.2.2. Определение затрат используется в процессе исчисления затрат по каждому из основных факторов, на основе которых исчисляются транспортные затраты. Вместе с пошлинами за использование инфраструктуры (Части 3 и 4), коэффициенты затрат составляют 85% большей части железнодорожных затрат в зависимости от уровня производительности железнодорожной структуры.

5.3 Основные затратные коэффициенты

5.3.1 Ниже приводится таблица, в которой обобщены затраты по каждому из основных факторов. Речь идет об обслуживании одного контейнера в железнодорожном составе из 60 вагонов, перемещающемся на расстоянии свыше 2000 км со средней скоростью 40 км/час с помощью 2 локомотивов с учетом 40% порожнего пробега. Тип рельсового пути – Т65 кг/м на бетонных шпалах в нормальном техническом состоянии без отклонения от стандартного градиента.

Типичная разбивка по затратам, Евро

ВИДЫ ЗАТРАТ	Кратко-срочные	%	Вагоны, принадлежащие третьей стороне	%	Долго-срочные	%
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЛОКОМОТИВАМИ	0	0	11,618	25	11,618	21
ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ	2,172	11	2,172	5	2,172	4
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВАГОНАМИ	0	0	0	0	6,403	12
ОБСЛУЖИВАНИЕ ВАГОНОВ	2,621	13	0	0	2,621	5
ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ	296	1	2,280	5	2,280	4
ОБСЛУЖИВАНИЕ РЕЛЬСОВОГО ПУТИ	538	3	538	1	538	1
ПОШЛИНЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ	2,559	12	16,311	36	16,311	30
БРИГАДА	120	1	504	1	504	1
ТОПЛИВНЫЕ ЗАТРАТЫ	8,623	42	8,623	19	8,623	16
АВАРИЙНЫЕ ЗАТРАТЫ	3,157	15	3,157	7	3,157	6
ЗАТРАТЫ ЗА МАНЕВРИРОВАНИЕ	455	2	631	1	631	1
ОБЩИЕ СЕРВИСНЫЕ ЗАТРАТЫ	20,541		45,835		54,859	

5.4 Локомотивные затраты

5.4.1 Затраты на обслуживание локомотивов исчисляются на основе LSPREAD с учетом планируемого или стандартного использования оборудования. Производительность в км исчисляется на основе доходов/км, исключая затраты на освещение пробега, другие непродуктивные виды услуг. Благодаря применению LSPREAD, можно рассчитать затраты по каждому типу услуг, предусмотренных изготовителями. Периодичность оказания услуг по обслуживанию локомотивов зависит от расстояния, а не от эксплуатации в часовом измерении. Затраты по каждому виду услуг, включая труд, материалы и оборудование, исчисляются по 8 типам локомотивов. Число видов услуг оценивается на основе производительности/км, затем производится оценка общих затрат по графику. Затраты двух типов незапланированных услуг также вносятся в список работ по оказанию ремонтных услуг, устранению повреждений, вызванных аварией. Удельные затраты на обслуживание умножаются на расстояние сервисной обработки и состава и среднее число локомотивов, затем производится оценка затрат на оказание конкретного типа услуги по железнодорожному составу.

5.4.2 Затраты на обеспечение локомотивами основаны на учете затрат на владение и использование. Затраты на владение включают амортизацию, погашения по кредитам и ссудам, прибыль с вложенного капитала. Использование заключается в учете продуктивных часов/сутки, умноженное на число дней, в течение которых оборудование доступно для эксплуатации. Удельные затраты в час умножаются на число, в течение которых обслуживается состав. Ниже приводятся таблицы, на которых указаны нормативные локомотивные затраты.

Локомотивные затраты

АМОРТИЗАЦИЯ И ПРИБЫЛЬ ОТ ВЛОЖЕННОГО КАПИТАЛА, ЕВРО

Тип	Издержки замещения	Экономич. срок службы, годы	Период амортиза ции годы	Прибыль от вложе- нного капитала	Аморти зация	Финансовые издержки		
						Нормативные	Поправочные	
						Годовые	Локомотив/час	Локомотив/час
1 VL80	2,500,000	25	25	318,750	100,000	418,749	106	84.142
2 TE10	1,600,000	15	20	234,919	80,000	314,918	95	70.723

ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ ПО ГРАФИКУ

ТИП ЛОКОМОТИВА

ТИП 1. ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ VL80

УСЛУГИ		ТЕКУЩИЕ ЗАТРАТЫ				УСЛУГИ ПО ГРАФИКУ		
Стандарт.	Интервал	Трудовые	Материалы	Оборудование	Накладные	Итого	Итого	Желез. состав
	КМ	Евро	Евро	Евро	Евро	Евро	Годы	Локо.км
A	25000	48	60	0	3	111	961	0.01
B	50000	439	600	8	31	1078	4658	0.03
C	100000	741	1200	15	59	2014	4714	0.03
D	250000	837	2400	27	98	3362	3389	0.02
E	500000	2392	12000	2444	505	17341	9364	0.05
F	1000000	3638	36000	8091	1432	49160	13273	0.07
G	2500000	12731	360000	17025	11693	401449	43357	0.24
U1	100000	520	4800	719	181	6220	11196	0.06
U2	2500000	6069	180000	912	5609	192590	13867	0.08
							ИТОГО	0.58

5.5 Вагонные затраты

5.5.1 Затраты на обслуживание и обеспечение вагонами исчисляются аналогично затратам по локомотивам, с одним исключением: затраты по каждому вагону распределяются на соответствующее транспортное средство, а не на железнодорожный состав в целом.

5.5.2 Ниже приводятся таблицы, в которых даны примеры затрат по каждому из 10 типов вагонов, применяемых на железных дорогах 12 стран Trasesca¹

5.5.3 Ниже приводятся примечания к колонкам таблиц по затратам на обслуживание вагонов:

Тип и Номер– Код пользователя по типу вагона

1. Сервисный код, представляющий услуги по графику А, В, С в соответствии с расстоянием, а также услуги незапланированные (U1 и U2): U1 – главным образом для механического ремонта, U2 – для аварийных целей
2. Затраты на труд, сервисные
3. Затраты на материалы, сервисные
4. Затраты на оборудование, сервисные
5. Затраты накладные, сервисные
6. Общие затраты, сервисные

¹ Транспортные коридоры Trasesca, Европа-Кавказ-Азия

7. Общие затраты сервисные в год, основанные на производительности/км, разделенным интервалом по каждому типу сервиса, умноженного на сервисные затраты и обобщенные по всем видам услуг.
8. Общие затраты сервисные вагон/км, обобщенные по всем видам услуг с учетом затрат на обслуживание на вагон/км по каждому типу вагона.

Затраты на прибыль от вложенного капитала и амортизации исчисляются по локомотивам.

ТИП 1: КРЫТЫЙ

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого	Итого	Состав
					Услуги	Годовые	Вагон/км
1	2	3	4	5	6	7	8
A	9	15	2	1	27	209	0.0018
B	38	90	9	4	140	269	0.0023
C	678	3600	160	133	4570	810	0.0070
U1	508	1500	115	64	2186	1259	0.0109
U2	881	9000	232	303	10417	1000	0.0087
						3547	0.0308

ТИП 2: ПЛАТФОРМЕННЫЙ

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого	Итого	Состав
					Услуги	Годовые	Вагон/км
A	9	11	2	1	23	184	0.002
B	38	63	8	3	112	229	0.002
C	458	2520	107	93	3178	598	0.005
U1	322	1050	74	43	1490	912	0.007
U2	662	6300	176	214	7352	750	0.006
						2673	0.022

ТИП 3: ПОЛУВАГОН – 4-ОСЕВОЙ

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого	Итого	Состав
					Услуги	Годовые	Вагон/км
A	9	12	2	1	24	220	0.002
B	38	72	8	4	122	278	0.002
C	373	2880	92	100	3446	728	0.005
U1	373	1200	86	50	1710	1173	0.009
U2	881	7200	223	249	8554	1174	0.009
						3574	0.026

ТИП 4: ПОЛУВАГОН - ТЕЛЕЖКА

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого	Итого	Состав
					Услуги	Годовые	Вагон/км
A	9	15	2	1	27	263	0.002
B	38	90	9	4	140	340	0.002
C	543	3600	130	128	4400	984	0.007
U1	441	1500	101	61	2103	1528	0.011
U2	1033	9000	267	309	10609	1542	0.011
						4658	0.032

ТИП 5: ЦИСТЕРНА, 4-ОСЕВАЯ

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого	Итого	Состав
					Услуги	Годовые	Вагон/км
A	9	14	2	1	26	221	0.002
B	38	81	8	4	131	282	0.002
C	448	3240	109	114	3910	777	0.006
U1	441	1350	106	57	1953	1262	0.010
U2	1033	8100	259	282	9674	1250	0.010
						3792	0.029

ТИП 6: ЦИСТЕРНА, ТЕЛЕЖКА

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого	Итого	Состав
					Услуги	Годовые	Вагон/км
A	9	18	2	1	30	294	0.002
B	38	108	9	5	159	385	0.003
C	593	4320	143	152	5207	1164	0.008
U1	593	1800	139	76	2607	1895	0.013
U2	1185	10800	302	369	12656	1840	0.013
						5577	0.038

ТИП 7: ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ, ОСЬ

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого Услуги	Итого Годовые	Состав Вагон/км
A	9	18	2	1	30	165	0.002
B	38	108	9	5	159	217	0.003
C	593	4320	143	152	5207	654	0.008
U1	757	1800	166	82	2805	1144	0.014
U2	1417	10800	349	377	12944	704	0.009
						2884	0.035

ТИП 8: ИЗОТЕРМИЧЕСКИЙ, ТЕЛЕЖКА

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого Услуги	Итого Годовые	Состав Вагон/км
A	9	24	2	1	37	232	0.002
B	38	144	9	6	196	311	0.003
C	593	5760	150	195	6698	981	0.010
U1	824	2400	182	102	3509	1670	0.018
U2	1493	14400	381	488	16763	1330	0.014
						4524	0.048

ТИП 9: БЕЗБОРТОВОЙ, ОСЬ

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого Услуги	Итого Годовые	Состав Вагон/км
A	9	11	2	1	23	184	0.0015
B	38	63	8	3	112	229	0.0019
C	458	2520	107	93	3178	599	0.0049
U1	322	1050	75	43	1491	913	0.0075
U2	662	6300	175	214	7351	750	0.0061
						2674	0.0218

ТИП 10: БЕЗБОРТОВОЙ, ТЕЛЕЖКА

	Трудовые	Материалы	Оборудов.	Накладные	Итого Услуги	Итого Годовые	Состав Вагон/км
A	9	15	2	1	27	250	0.0018
B	38	90	9	4	140	322	0.0023
C	611	3600	143	131	4484	950	0.0069
U1	441	1500	101	61	2103	1448	0.0105
U2	881	9000	232	303	10417	1434	0.0104
						4403	0.0320

5.6 Инфраструктура и рельсовый путь

5.6.1 Удельные затраты за обслуживание рельсового пути исчисляются по 6 различным типам рельсового пути в соответствии с графиком обслуживания каждого типа и с учетом ввода стандартных данных по материалам, оборудованию и трудовым затратам. Нормативные затраты представляют собой общие затраты за обслуживание рельсового пути. Однако указанные затраты отличаются не только в зависимости от характера перевозок, но зависят и от других факторов, таких как климат и окружающая среда. Степень изменчивости обслуживания рельсового пути составляет 15% за тяжелый рельсовый путь и 30% за легкий.

В целях исчисления затрат по обслуживанию рельсового пути с учетом пробега состава, удельных переменных затрат на обслуживание по каждому типу рельсового пути, умноженного на длину сегмента дороги (возможно, нулевой) регулируются на основе коэффициентов по градиенту и трассе, представленных оператором. Затем полученная цифра умножается на коэффициент пропорции рельсовых затрат на 1 тонну передвижения состава по маршруту. Ниже в таблице приводится пример удельных затрат по обслуживанию рельсового пути.

КРАТКИЙ ОБЗОР ЗАТРАТ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ РЕЛЬСОВОГО ПУТИ

ТИП РЕЛЬСОВОГО ПУТИ 1 T65

	Стандартные	Кэфф. ввода	Принятые затраты	Изменчивость	Пеменные затраты
Трудовые	2,002	1	2,002	0.15	300
Материалы	11,055	1	11,055	0.15	1658
Оборудование	1,431	1.5	2,146	0.15	322
Сварочные	75	1	75	0.15	11
			15,277	Итого	2292
				COST/GTK	0.00008

5.6.2 Пошлины за использование инфраструктуры исчисляются на основе анализируемой нами модели и могут применяться в том случае, если этого желает пользователь. Ниже приводятся таблицы, в которых в обобщенном виде представлены компоненты пошлин за использование инфраструктуры. В первой Таблице А перечисляются нормативные затраты замещения каждого компонента инфраструктуры; в таблице В – финансовые затраты пошлин за использование инфраструктуры, отраженные в модели Railcost; в Таблице С – разбивка пошлин за использование инфраструктуры в целях облегчения их применения в модели Railcost.

А- НОРМАТИВНЫЕ ЗАТРАТЫ ЗАМЕЩЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Тип рельсового пути	Затраты на рельсовый путь	Сигнализация, тип СТС	Энергоснабжение	Коммуникации	Итого
T65C	251,880	54,500	25,500	18,500	350,380

В- НОРМАТИВНЫЕ АМОРТИЗАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ ПОГАШЕНИЯ ПРОЦЕНТОВ ПО ССУДЕ

Экономичный срок службы	Амортизация	Проценты и погашение	Финансовые затраты/км всего	Плотность состава/км/год	Затраты на состав/км
30	11,679.34	43,497.48	55,176.82	8,577	6.43

С – РАЗБИВКА ЗАТРАТ ПО ПОШЛИНАМ ЗА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Финансовые затраты	Прямое обслуживание рельсового пути	Общее обслуживание	Управление перевозками	Управление перевозками и обслуживание	Общая стоимость затрат (пошлины за использование инфраструктуры)
6.43	0.27	1.80	0.72	2.79	9.22

5.7 Затраты на топливо и энергию

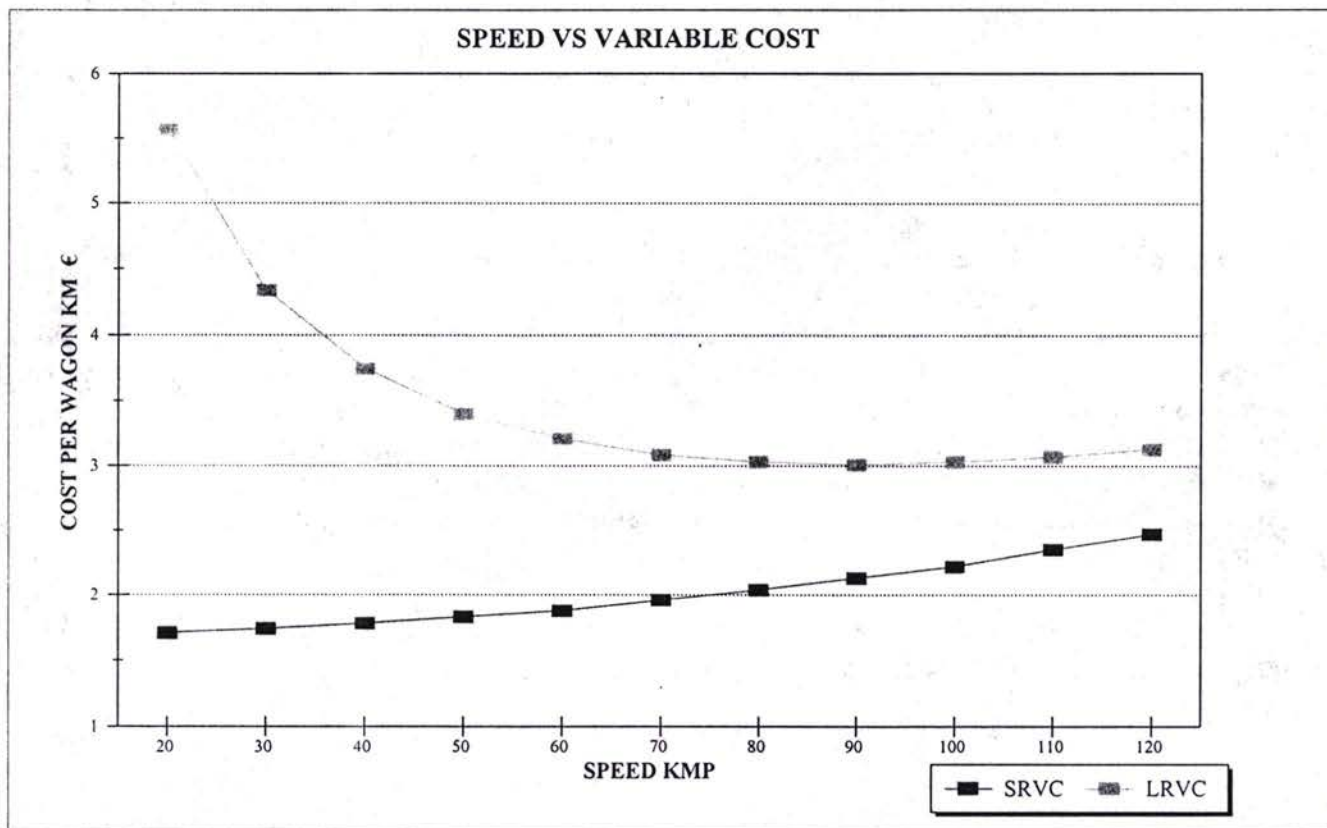
5.7.1 Потребление энергии или топлива при железнодорожных перевозках обычно исчисляется по каждому типу локомотива или дрезины на брутто/тонно/км. С помощью подобной калькуляции можно умножить вес состава на маршрутное расстояние и получить брутто/тонно/км по конкретному типу обслуживания. Данный метод можно с успехом применить для получения данных по потреблению топлива, по затратам на поставки топлива или энергии и таким образом иметь представление об общих топливных затратах за эксплуатацию состава.

Практика применения модели показывает, что потребление энергии зависит от сохранности и срока эксплуатации локомотива, скорости оказываемых им услуг, градиента рельсового пути, числа остановок. Получение затратных данных по топливу и энергии возможно при условии гармоничного взаимодействия указанных факторов

исчисления. Затем полученные данные равномерно распределяются по вагонам (в том числе пассажирским) железнодорожного состава.

5.7.2 Связь между скоростью и затратами прослеживается в чисто информационных целях на приводимом ниже рисунке. Речь идет о двух электровозах локомотивах перевозящих вагоны с габаритами 60 x 40 T-Flat. Как видно, с увеличением скорости возрастает величина переменных затрат. При наличии стандартной скорости передвижения фактор колебания при эксплуатации электровозов не столь значителен, как в случае с тепловозами. При скоростях 160 км/час темпы возрастания краткосрочных переменных затрат намного выше. Как видно, долгосрочные переменные затраты резко падают в зависимости от колебания скорости. По мере возрастания скорости, затраты на дополнительное топливо возрастают быстрее, чем снижение затрат на поступление соответствующих средств. Оптимальная скорость грузовых составов колеблется в пределах 70-120 км/час. Однако, затраты на обеспечение инфраструктуры также возрастают в зависимости от скорости (более подробно по данному вопросу см. поправочные коэффициенты F3.3). Следует также иметь в виду, что для достижения средней эксплуатационной скорости 80 км/час, требуется техническая скорость в 120 км/час.

СКОРОСТЬ В СРАВНЕНИИ С ПЕРЕМЕННЫМИ ЗАТРАТАМИ



Источник: Railcost

5.8 Затраты на маневрирование

5.8.1 Формирование затрат на маневрирование

Затраты на маневрирование и обслуживание локомотивов исчисляются на основе метода, аналогичного исчислению локомотивных затрат, за единственным исключением, что производственной единицей является не км, а число шунтов. Средняя затрата на шум исчисляется по полному парку маневровых локомотивов. В нижеприводимой таблице показано формирование маневровых затрат. В Таблице А указано нормативное использование одного из трех маневровых локомотивов; в Таблице В – затраты на обслуживание, в Таблице С – финансовые затраты.

А Использование

Тип	Стандартное	Поправоч	Принятое	Стандартное	Поправоч	Принятое	Стандарт.	Принятое	Принятое
	Время ожид.	Козфф.	Время ожид.	Легкое WKG	Козфф.	Легкое WKG	Маневрир.	Маневрир.	Использ.
	Час/сутки		Час/сутки	Час/сутки		Час/сутки	Час/сутки	Час/сутки	Час/год
1	8	1.2	9.6	1	1	1	15	13.4	3940.6

В Стандартные затраты на обслуживание

Интервал обслуживания/ час	Трудовые	Материалы	Оборудование	Накладные	Обслуживание, всего	Годовые, всего	В час
A 50	43	84	219	10	357	17126	4.76
B 500	1113	3150	1920	185	6368	35268	9.80
C 3000	1475	3780	4237	285	9776	9776	2.72
D 6000	2264	6300	4127	381	13072	7130	1.98
E 20000	3731	10710	13409	835	28685	4694	1.30
F 30000	6759	11957	18224	1108	38049	4151	1.15
G 60000	7536	11957	74421	2817	96731	5276	1.47
U1 3000	1113	42	3865	151	5171	6205	1.72
U2 3000	291	6000	88	191	6570	788	0.22
						TOTAL	25.12

С Финансовые затраты

Тип	Затраты на возмещение	Экономичный срок службы	Амортизация	Прибыли по вложенным средствам Затраты в час
1	800000	30	144077	37

5.8.2 Удельные затраты на маневрирование применяются на терминалах, границах. Они нашли отражение в Терминальных Затратах, Часть 2, промежуточном маневрировании в Затратах на Передвижение, Часть 1. Единица отсчета маневровых локомотивов является час.

5.9 Аварийные затраты

5.9.1 Средние затраты, связанные со столкновениями составов, сходом с рельсов, исчисляются по затратам на км/пробег. На титульном листе программы – «Аварийная затрата» можно подсчитать соответствующие затраты с помощью следующей формулы: аварийные затраты/км * № тип х * маршрутная дистанция. Таким образом, можно получить затратные данные по каждому типу локомотива, вагона, дрезины, взятых отдельно. Совокупная сумма всех этих показателей составляет общие железнодорожные издержки.

6 ОТЧЕТ О ЗАТРАТАХ И РЕГУЛИРОВАНИИ

6.1 Инициализация, утверждения и поправки

6.1.1 Разбивка затрат представляет собой своего рода калибровочный инструмент при инициализации модели. Создание стандартной затратной модели является результатом сложного синтеза экономического поведения железнодорожной структуры, влекущее за собой принятие большого числа важных решений, которые нуждаются в последующем утверждении. Необходимость применения этой модели связана с тем, что разбивка затрат объективно необходима для достижения поставленных целей и задач. На рисунке ниже показана разбивка затрат, приводятся данные по основным затратным коэффициентам.

6.1.2 Модель, о которой шла речь выше, должна пройти испытательный срок, подвергнуться поправкам, тщательному анализу, прежде чем рекомендовать ее к публикации. В задачу Группы по оценке затрат входит внесение изменений в поправочные коэффициенты в целях достижения результатов, сопоставимых с текущими или планируемыми техническими характеристиками. Процесс корректировки является важным инструментом регулирования эффективности работы всей системы.

6.1.3 После того, как модель стала применяться на практике, необходимо проследить за тем, чтобы вносимые в нее изменения корректировались Группой по оценке затрат. В последующем разделе помещены рекомендации по управлению моделью.

6.2 Разбивка затрат

6.2.1 Модель Railcost сконструирована как система оценки затрат и услуг. В предыдущих разделах была дана характеристика различным типам услуг, по которым была произведена калькуляция затрат, при этом упор делался на грузовые перевозки. Следующий этап состоит в суммировании сервисных затрат для дальнейшего их использования в других модулях модели Railcost. Первым шагом в этом направлении является задача обеспечения руководителей железнодорожных структур разбивкой затрат по индивидуальным типам обслуживания.

6.2.2 Проведенный анализ затрат показал их соответствие трем факторам: краткосрочным, долгосрочным и затратам за владение третьей стороной. В краткосрочном плане, электроэнергия (топливо) является самым важным элементом транспортных затрат (42%), далее следуют затраты на обслуживание локомотивов и вагонов (24%). Пошлины за использование инфраструктуры составляют 13% транспортных затрат, а переменные затраты на обслуживание рельсового пути составляют примерно 3%. Следует отметить, что аварийные ситуации составляют высокую пропорцию затрат в краткосрочном плане на железных дорогах, находящихся в переходном периоде и не имеющих достаточных средств для надлежащего технического обслуживания. Естественно, можно внести

изменения в любой поправочный коэффициент. Необходимо иметь ввиду, что в краткосрочном плане обеспечение вложенных средств исключается.

- 6.2.3** В долгосрочном плане затраты на обеспечение всех продуктивных средств принимаются во внимание, а поскольку это обстоятельство находит свое отражение в модели Railcost, в которой применяется текущая восстановительная стоимость, влияние на транспортные затраты является значительным. Очевидно, что транспортные затраты в долгосрочном плане в два раза выше затрат краткосрочных. Проблема, с которой сталкиваются многие железнодорожные структуры, находящиеся на переходном этапе, состоит в том, что транспортные затраты обнаруживают тенденцию сближаться с краткосрочными затратами. Однако, в течение определенного периода времени вложенные средства должны быть возмещены. Долгосрочные затраты включают пошлины за пользование инфраструктуры по ставкам, предусматривающим полное возмещение, составляя почти 30% транспортных затрат. В будущем, пошлины за использование инфраструктуры перейдут из сферы транспортных затрат к железнодорожным операторам.²
- 6.2.4** Затраты за обеспечение локомотивов и вагонов составляют 34% долгосрочных переменных затрат на железнодорожные перевозки. Большую часть этих затрат составляют 12%-ной прибыли по вложенным средствам по текущим восстановительным затратам. Подобный уровень прибыльности вполне приемлем для инвесторов, будь то правительство или внешнее финансовое агентство, например, банк развития. Сказанное также относится к государственному предприятию.
- 6.2.5** Топливо и энергия составляют 15% долгосрочных переменных затрат, переменные затраты на обслуживание рельсовых путей составляют всего лишь 1%. В обоих случаях наблюдается колебание эксплуатационных характеристик железнодорожного состава, в частности, его массы, скорости, числа остановок.
- 6.2.6** В долгосрочном плане трудовые затраты меняются с изменением объема грузоперевозок, а также с учетом изменений железнодорожной бригады. Повседневные трудовые затраты не меняются с грузоперевозками, для железных дорог не характерно нанимать либо сокращать рабочую силу аналогично практике, применяемой автомобильными и портовыми транспортными службами. Поэтому в модели проводится четкое различие между краткосрочными и долгосрочными затратами на содержание железнодорожных бригад.
- 6.3** Общие затраты на железнодорожный состав

² Установление пошлин за использование инфраструктуры является аспектом стабильной транспортной политики в сфере автомобильных и железнодорожных перевозок. Доля пошлин за использование инфраструктуры редко превышает 15% автомобильных транспортных затрат, применяемых в мире.

- 6.3.1 В конце текста прилагается Таблица, в которой показаны сервисные затраты в целом; затраты на все виды аналогичных услуг посуточно, аналогичные сервисным затратам в целом. Пользователь указывает на то, что сервисные услуги оказываются ежедневно. Сформулировать эту идею можно следующим образом: *сервисные затраты x 365*.
- 6.3.2 Ниже приводятся сведения по следующим затратным компонентам:
- Затраты на линию, регион, в масштабах страны
 - Суточные, месячные, годовые затраты
 - Затраты грузовые по типу товара
 - Затраты на пассажирские услуги в зависимости от класса
- 6.3.3 В других программах, содержащихся в модели Railcost, приводятся сведения о практических результатах, пояснения к которым даны в последующих разделах.
- 6.3.4 Одной из интересных особенностей Railcost является способность модели тестировать чувствительность транспортных затрат на изменений в проводимой политике. В последующем разделе приводятся примеры на этот случай

7 ПРИМЕНЕНИЕ

7.1 Тестирование воздействия изменений на транспортные затраты

- 7.1.1 Учитывая то, что модель Railcost сконструирована по принципу снизу-вверх, а источник модели абсолютно открыт, легко можно рассчитать воздействие изменений на транспортные затраты по любому фактору или сочетанию факторов, по любым параметрам.
- 7.1.2 Коэффициенты издержек:
- Внедрение более производительной техники обслуживания.
 - Изменения в использовании локомотива.
 - Изменения в затратах на энергию, других факторах, включая прибыль по вложенным средствам.
 - Повышенная производительность труда.

- Большая доступность локомотивов.

7.1.3 Сервисные факторы:

- Задержка в оказании услуг, большее или меньшее время ожидания.
- Повышенная скорость.
- Использование единичного или нескольких локомотивов в головной части.
- Изменения в % в порожнем пробеге (пиковая пассажирозагрузка).
- Изменения в загрузке

Примеры на каждые из приведенных выше факторов даны в расширенной версии настоящего Руководства, однако, в нескольких разделах приведены 3 примера, иллюстрирующие существующие проблемы в данной отрасли.

7.2 В чем состоит воздействие изменений в использовании локомотива на транспортные затраты?

- 7.2.1 Стандартные технические показатели локомотивов – 180.000 км в год и 4.000 часов эксплуатации в год нашли свое отражение в анализируемой нами модели. Согласно анализу Railcost, долгосрочные переменные затраты на вагон/км составляют 0,3864 Евро, при этом обеспечение локомотивами составляет 22% этих затрат. Упомянутые выше цифры приведены в соответствующих таблицах Railcost. Цифры выше, чем это обычно характерно для железнодорожных систем стран, находящихся в переходном периоде, однако эти цифры находят свое отражение в практической деятельности. Дело в том, что существует настоятельная необходимость обосновывать тарифную структуру либо принимать иные долгосрочные решения, направленные на достижение оптимального уровня железнодорожных перевозок.
- 7.2.2 Железнодорожные системы, обладающие большим парком локомотивов, чем это требуется для обеспечения перевозок, вынуждены считаться с тем, что им приходится расходовать дополнительные затраты на поддержание лишних единиц транспортных средств, смириться с тем, что многие единицы простаивают.
- 7.2.3 При снижении стандартных технических показателей до 110.000 км в год и 2.500 в год, долгосрочные переменные затраты могут возрасти до 0.49 Евро за вагон/км (указанные величины можно корректировать в модуле LSPREAD).
- 7.2.4 Если общая производительность составляет, скажем, 4 млрд. вагон/км в год, экономия составит 414 млн. Евро в год. Из приведенного анализа проглядывают контуры будущей

политики по улучшению использования локомотивов.

7.3 Каким образом изменения в загрузке вагонов влияют на транспортные затраты?

7.3.1 При рассмотрении изменений в тарифной структуре, основанной на учете вагонов, важно должным образом оценить степень воздействия загрузки на транспортные затраты. Различия в затратах легко устанавливаются посредством применения модели к порожнему и полностью загруженному пробегу.

7.3.2 Ниже приводится таблица, в которой сопоставляются изменения затрат по порожнему пробегу.

Затраты на порожний пробег блок-состава

	Кратко	%	Вагон, принад	%	Долго	%
	срочные		клиенту		срочные	
Обеспечение локомотивами	0	0	12,146	31	12,146	25
Обслуживание локомотивов	2,172	14	2,172	6	2,172	4
Обеспечение вагонов	0	0	0	0	6,694	14
Обслуживание вагонов	2,621	17	0	0	2,621	5
Грузовой терминал	75	0	154	0	154	0
Обслуживание рельсового пути	229	1	229	1	229	0
Пошлины за использование инфраструктуры	3,281	21	17,033	43	17,033	35
Железнодорожная бригада	120	1	511	1	511	1
Топливные затраты	3,231	21	3,231	8	3,231	7
Аварийные затраты	3,157	21	3,157	8	3,157	6
Маневровые затраты	455	3	631	2	631	1
Сервисные затраты, всего	15,340		39,264		48,580	
Сервисные затраты/сутки	15,340		39,264		48,580	
Сервисные затраты/год-в млн.	5.522		14.135		17.489	

7.3.3 Результаты тестирования показывают, что коэффициентами затрат, находящимися под воздействием нагрузки, иными словами, брутто/тонна/км в анализируемой нами модели являются топливные затраты, а также затраты на обслуживание рельсового пути; загрузка влияет лишь на краткосрочные затраты. В нашем примере масса полностью загруженного состава составляет 4,942 тонн, порожнего -1,342 тонн (-72.8%). Топливные затраты снизились от 8,623 Евро до 3,231 Евро (-62.5%), а затраты на обслуживание рельсового пути от 538 Евро до 229 Евро (-57.4%). Краткосрочные переменные затраты по общему железнодорожному сервису снизились от 20,541 до 15,340 Евро (-25.3%),

долгосрочные перемены затрат снизились от 55,685 до 48,580 Евро (12.7%)

- 7.3.4 Учет долгосрочной ситуации вокруг новой тарифной структуры, основанной на учете вагон/км, чрезвычайно важен. Из теста следует, что применение модели Railcost, в которой проводятся различия между полностью загруженным и порожним составами, может привести к изменению транспортных затрат максимум на 12,7%. Очевидно, что колебание веса различных типов грузов в гораздо меньшей степени зависит от удельного веса. Из сказанного можно заключить, что наличие грузов различных типов не может привести к изменению долгосрочных переменных затрат на $\pm 4\%$.
- 7.4 Как влияет изменение скорости на транспортные затраты, какие усилия необходимо затратить на то, чтобы добиться повышения скорости?
- 7.4.1 В проводимом нами анализе ставится задачей определить воздействие изменений в скорости на транспортные затраты. Это необходимо для того, чтобы осуществить эффективный анализ влияния инвестиций на улучшение состояния рельсовых путей, сигнализации, обосновать дополнительные затраты на обслуживание инфраструктуры, вложение средств в разработку вагонов и локомотивов повышенной скорости.
- 7.4.2 Пользуясь моделью Railcost, можно легко осуществить анализ необходимых затрат. В предыдущем разделе 5.7. показаны параметры скоростей в сопоставлении с переменными транспортными затратами. В приведенной ниже таблице показаны затраты на вагон/км с приращением на 10 км/час.

Скорость	Краткосрочные	Долгосрочные
20	1.71	5.57
30	1.74	4.34
40	1.78	3.75
50	1.83	3.4
60	1.88	3.21
70	1.96	3.08
80	2.04	3.03
90	2.13	3.01
100	2.22	3.03
110	2.35	3.07
120	2.47	3.13

- 7.4.3 Как видно, увеличение скорости ведет к повышению краткосрочных переменных затрат уменьшению долгосрочных переменных затрат до достижения скорости в 100 км/час, когда долгосрочные переменные затраты начинают возрастать. Если планируются повышенные затраты на уменьшение ограничений скорости, в этом случае пользуясь различием затрат между текущей и будущей скоростями, можно рассчитать разницу в годовых затратах, а, следовательно, лимит расходов для достижения 12% роста прибылей.
- 7.4.4 Если объем грузоперевозок на участке составляет 20 составов в сутки из 60 вагонов в каждом составе, ежегодный объем перевозок составляет 438.000 вагон/км в год. Предположим, что текущая скорость прохождения участка составляет 40 км/час, в этом случае, годовые долгосрочные затраты составят 1,642 млн. Евро в год. Во второй колонке таблицы показаны транспортные затраты по другим скоростям; в третьей колонке разница затрат при условии 40 км/час; в четвертой колонке показана текущая величина разницы затрат за последние 30 лет с учетом скидки в 12%. Анализ приведенных выше цифр дает представление о максимальной величине инвестиций для достижения экономии затрат при увеличении скорости. Так, 90 км/час обеспечивает наибольшую текущую величину; повышение скорости, увеличение затрат и уменьшение прибылей.

Текущая величина экономии затрат за счет скорости

Скорость Км/час	Долгосрочные Км/год	Долгосрочные 40 км/час	Текущая величина
20	2,439,660	797,160	(6,252,237)
30	1,900,920	258,420	(2,026,824)
40	1,642,500	0	0
50	1,489,200	(153,300)	1,202,353
60	1,405,980	(236,520)	1,855,059
70	1,349,040	(293,460)	2,301,648
80	1,327,140	(315,360)	2,473,412
90	1,318,380	(324,120)	2,542,118
100	1,327,140	(315,360)	2,473,412
110	1,344,660	(297,840)	2,336,001
120	1,370,940	(271,560)	2,129,883

8 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЦЕН

8.1 Результаты применения модели

- 8.1.1 Благодаря применению затратной модели можно получить 3 различных уровня затрат. Краткосрочными называются затраты, непосредственно меняющиеся с пробегом одного состава, включает в себя, главным образом, топливные и аварийные затраты, а также затраты на обслуживание. Краткосрочных затрат можно избежать в том случае, если состав бездействует.
- 8.1.2 Долгосрочными называются затраты, которых можно избежать, если обслуживание абсолютно не проводится, например, если составы, груженные цементом, не функционируют между пунктами А и В. В долгосрочном плане предполагается, что все переменные затраты меняются в зависимости от функционирования состава. К долгосрочным затратам относятся все затраты в рамках модели.
- 8.1.3 К третьей категории затрат, связанных с обработкой груза согласно модели Railcost, относятся случаи эксплуатации вагонов, принадлежащих третьей стороне, а не самой организации, в интересах которой производится исчисление транспортных затрат.

8.2 Как результаты применения модели влияют на ценообразование?

- 8.2.1 Экономическая теория говорит о том, что сегментацию рынка и дискриминацию в ценах можно оправдать в том случае, если ставится цель выровнять эластичность спроса во всех сегментах рынка (максимизация социальных излишков). В том случае, если спрос в определенных сегментах превышает предложение, цены необходимо поднять с тем, чтобы выровнять спрос по другим сегментам.
- 8.2.2 Три аргумента выдвигается грузовыми, междугородними пассажирскими и пригородными пассажирскими услугами.
- 8.2.3 Три различных типа затрат, исчисленных благодаря применению модели, можно использовать при грузовых условиях. По многим железным дорогам осуществляются перевозки грузов, которые те или иные железнодорожные структуры желали бы расширить, превратить в более устойчивый поток с очень низкими долгосрочными затратами, в этой связи целесообразным было бы применение краткосрочных переменных затрат для формирования цен.
- 8.2.4 По мере того, как поток перевозок обретает устойчивый и регулярный характер, железным дорогам приходится считаться с необходимостью долгосрочных затрат, особенно в связи с обеспечением персонала, поэтому им приходится возмещать затраты путем использования долгосрочных затрат как основы формирования цен.

- 8.2.5** Постоянный потоки перевозок ведут к нарастанию затрат в связи с необходимостью обеспечения подвижного состава при возмещении затрат на услуги. Указанные затраты, а также затраты на обслуживание рельсового пути необходимо классифицировать как долгосрочные, в этой связи железной дороге было бы целесообразно использовать долгосрочные переменные затраты при калькуляции цен.
- 8.2.6** Пригородные пассажирские услуги отличаются от других видов услуг тем, что они испытывают пиковые нагрузки, при этом большинство затрат, связанных с эксплуатацией подвижного состава, его обслуживанием и обеспечением, обусловлены спросом на перевозку в одном направлении. В целях возмещения затрат железная дорога вынуждена применять дифференцированные формирования цен, которые отражали бы конъюнктуру потоков.
- 8.2.7** В междугородних пассажирских услугах могут наблюдаться различия цен, не говоря уже о различиях по классу перевозок (1, 2, 3). Однако, в целом ценовая политика должна устанавливаться с учетом относительных объемов спроса в течение суток либо в различные дни недели. Например, если поезд переполнен, необходимо применять долгосрочные затраты, если поезд порожний – краткосрочные затраты с тем, чтобы предложить низкие цены за перевозку и тем самым привлечь больший поток пассажиров.

8.3 Постоянные затраты

- 8.3.1** Причиной размещения постоянных затрат в сфере услуг является стремление определить ценовую структуру, способную покрыть устойчивые затраты. Если переменные затраты можно возместить в долгосрочной перспективе за счет оказания всех видов услуг, постоянные затраты можно компенсировать за счет дополнительных вкладов. Объем вклада зависит полностью от способности клиента платить нужную сумму. Существуют такие виды услуг, в которых отсутствует возможность возмещения постоянных затрат. Это вызвано тем, что ценовая эластичность спроса высокая, при этом спрос падает, а цены растут, поэтому фактический вклад в постоянные затраты остается неизменным. Однако, существуют и другие виды услуг, в рамках которых можно поднять цены при неменяющемся спросе, поэтому именно по неэластичным видам услуг объем возмещения постоянных затрат наивысший.
- 8.3.2** Связь между ценой и спросом анализируется на основе «Ramsey Pricing Rule» или «Baumol Bradford Rule». В обеих теориях предлагается величина постоянных затрат, которые можно возместить за счет оказания услуг на основе учета эластичности спроса на предельные издержки оказываемых услуг.

8.4 Пропорциональное распределение постоянных затрат

- 8.4.1** Согласно теории «Baumol Bradford Rule» пользователи должны иметь представление о связи между постоянными и переменными затратами. Из предыдущих разделов можно получить представление о том, как производится оценка в этом случае. Оценка можно

производить либо на основе железнодорожных затрат в целом, либо на основе дробления имеющихся данных по действующим секторам, например, по грузоперевозкам, междугородним пассажирским и пригородным пассажирским перевозкам и т.д.

- 8.4.2 Два аспекта проблемы вызывают интерес. Разбивка затрат указанным методом позволяет провести оценку состояния отрасли. Руководители железных дорог могут в этом случае с большей эффективностью выявлять те случаи, когда требуются государственные субсидии.
- 8.4.3 При калькуляции цен применяются идентичные правила, независимо от того, как определяются постоянные затраты.

$$\text{Цена (на единицу км)} = \mu, * \text{Переменные затраты (на единицу км)}$$

μ , - Коэффициент эффекта масштаба

Коэффициент эффекта масштаба = Переменные затраты в пропорции к общим затратам, например, если переменная затрата = 50% от общей затраты, коэффициент эффекта масштаба = 0.5

μ , = ценовая эластичность спроса на отдельные услуги

- 8.4.4 Ценовую эластичность спроса можно выявить из данных, указывающих на влияние изменений на спрос цен. Это представляется возможным при использовании данных о спросе в рамках конкретной железнодорожной структуры. При исчислении эластичности используется следующая формула.

$$\mu, = \frac{dy}{dx} * \frac{x}{y} \quad \text{или}$$

$$\mu, = \frac{\text{Изменения в } y \text{ (спрос)}}{\text{Изменения в } x \text{ (цена)}} * \frac{\text{Цена}}{\text{Спрос}}$$

8.4.5 Примеры

- а) Эластичность = 1

$$VC = 50\% TC$$

$$\text{Цена} = \frac{1 * 5 \text{ с на км}}{1 - 0.5} = \frac{5}{0.5} = 10 \text{ с на км}$$

- б) Эластичность = 1.3

$$VC = 40\% TC$$

$$\text{Цена} = \frac{1.3 * \text{с на км}}{1 - 0.4} = \frac{1.3}{0.6} = 2.166 \text{ с на км}$$

$$\begin{aligned} & 1.3 - 0.4 & \cdot 0.9 \\ \text{с) Эластичность} & = 0.8 \\ & VC = 40\% TC \\ \text{Цена} & = \frac{0.8 * 5 \text{ с на км}}{0.8 - 0.4} = \frac{4}{0.4} = 10 \text{ с на км} \end{aligned}$$

- 8.4.6 Как видно из примеров, цены сильно различаются в зависимости от эластичности спроса. В тех случаях, когда спрос относительно неэластичен, т.е. когда цена незначительно влияет на спрос, налогооблагаемая цена намного выше, чем в тех случаях, когда спрос более эластичен, т.е. цена оказывает большее воздействие на спрос.³
- 8.4.7 При формировании тарифной структуры, особенно такой, которую могут взять на вооружение многие компании и страны, возрастает значение решений по вопросам возмещения постоянных затрат, которые могут оказаться далеко негибкими. Однако, после того, как структура выработана, ее применение становится реальностью, нужны более гибкие, созвучные требованиям рынка подходы.
- 8.4.8 По мере реструктуризации железных дорог, общая доля постоянных затрат снижается. Инфраструктура как крупный генератор постоянных затрат служит самым распространенным примером того, как в результате отчуждения инфраструктуры от производственной деятельности, она перестает быть источником постоянных затрат для перевозчиков. С другой стороны, функцию переменных затрат принимают на себя пошлины, взимаемые в зависимости от типа перевозок.

8.5 Субсидии

- 8.5.1 Применяя приведенную выше формулу, можно получить данные, которые могут оказаться полезными в вопросе выделения субсидий.
- 8.5.2 Завершив процедуры по всем видам услуг, вы получите возможность доходы с прогнозировавшимися общими доходами по соответствующему сектору услуг. Это позволяет заинтересованному лицу произвести калькуляцию суммы доходов или убытков по каждому сектору, даст возможность руководителям железнодорожных структур рассмотреть возможность субсидирования того или иного сектора.
- 8.5.3 Применение приведенной выше методики позволяет осуществить анализ любых накоплений, в которых присутствуют данные по постоянным затратам, например, субсектору, маршрутам, транспортным операциям. Однако, было бы заблуждением пытаться применить ее на сервисной основе из-за наличия проблем в оценке суммы постоянных затрат по услугам.

9 УПРАВЛЕНИЕ

9.1 Разбивка затрат

³ Более подробно по данному вопросу см. Руководству по ценообразованию. Смит Иен, проект ЕПТРП, 2003

9.1.1 Разбивка затрат основана на обеспечение локомотивов.

- Обслуживание локомотивов
- Обеспечение подвижного состава
- Обслуживание подвижного состава
- Обслуживание рельсового пути
- Железнодорожная бригада
- Терминальные затраты
- Топливные затраты
- Аварийные затраты

9.1.2 Осуществив необходимую калькуляцию руководитель железнодорожной структуры может воспользоваться этими сведениями для планирования и прогноза. Имеющиеся в этом распоряжении данные показывают движение наличности по конкретным секторам, например, уровень затрат на обеспечение железнодорожной бригады. Кроме того, эти сведения могут помочь руководителю разобраться в эффективности работы того или иного сектора, например, составы, перевозящие уголь, нуждаются в большем внимании к обслуживанию рельсового пути, чем составы иного профиля

9.2 Модель управления

9.2.1 В целом, затраты в рамках модели постоянно меняются. Однако было бы непрактично вносить постоянные изменения и корректировку, исходя из новых поступающих данных. Руководитель железнодорожной структуры, применяя затратную модель, должен уметь оценить вероятность возможных изменений, отбросить в стороны мелкие, незначительные поправки. Следует отметить, что необходимость серьезных изменений и корректировок возникает с интервалом примерно в 6 месяцев. По этой причине серьезную корректировку необходимо осуществлять именно в указанных временных рамках, не тратя времени на рутинные процедуры.

9.3 Процедура модернизации

9.3.1 В модели содержится так называемая процедура «макро», благодаря применению которой можно корректировать любые результаты и показатели из базы данных. При этом используется код состава (См. Раздел 3.7), с помощью которого можно проводить различия между типами услуг, вносить корректировку в различные показатели и т.д. В целях оказания пользователю содействия в составлении финансовых или инвестиционных планов, модель предусматривает разработку новых копий результатов в отдельной директории. В ней хранятся данные по предыдущим результатам, которые при необходимости можно использовать в целях сопоставления.

9.3.2 Автоматическая процедура корректировки производится, после того как пользователь

применяет пароль. После ввода пароля пользователю предоставляется на выбор несколько вариантов, из которых он должен выбрать нужный ему опцию.

Имеются 4 возможные опции:

1. Корректировка всех сервисных файлов.
2. Корректировка отобранного сервисного файла.
3. Корректировка единичного сервисного файла.
4. Создание новых копий.

9.3.3 Корректировка всех сервисных файлов

Пользователю достаточно набрать «Y».

9.3.4 Корректировка отобранного сервисного файла

Для этого пользователю необходимо конкретизировать нужный сервис, пользуясь таблицами на Рис.5.3.

Если пользователь желает произвести корректировку сервиса какого-то конкретного раздела, ему необходимо войти в «Y», сектор "Update sector (Y IN)", а затем выбрать код соответствующего сектора. Если необходимо выйти на суб-сектор, пользователь должен войти в "N", сектор "Update sector (Y IN)". В этом случае компьютер спросит "Update sub-sector (Y IN)". Для корректировки сервиса в суб-секторе пользователь должен войти в «Y», против "Update sub-sector (Y IN)". За эти следует код суб-сектора.

Для корректировки сервиса маршрута пользователь должен войти в "N" против "Update sector (Y IN)", "N" против "Update sub-sector (Y IN)", "Y" против "Update Route (Y IN)". После того, как пользователь вышел на код маршрута, компьютер автоматически корректирует все виды сервисов, пользуясь конкретным маршрутом. По мере того, как компьютер корректирует файлы, он автоматически сохраняет новые результаты, заменяя исходные ими.

9.3.5 Корректировка единичного сервисного файла

Может случиться так, что пользователю придется произвести корректировку единичного сервисного файла. Для этого, ему необходимо войти в «Correct subroutine», дать название файлу, который подлежит корректировке. Если пользователь желает сохранить файл, который он редактирует, ему необходимо набрать IFS.

В отдельном документе дается определение сервисных кодов, указываются возможные опции в форме, приведенной в Разделе 3.7.

9.3.6 Создание новых копий

Если пользователь составляет инвестиционный или финансовый план на основе «А что если» анализа, ему могут понадобиться 2 категории результатов: «Базовая ситуация» и «Сделай что-нибудь»; для достижения этой цели необходимо, пользуясь компьютером, создать новые копии результатов и разместить их в таблице. Аналогичным образом, производится корректировка, за тем исключением, что отдельный набор результатов сохраняется в памяти.

9.3.7 При выборе «Open Service File» пользователю необходимо войти в название файла, который он собирается редактировать или просмотреть. Закончив процедуру, пользователю должен сохранить файл.

9.3.8 Использование «Print Service Files» позволяет пользователю создавать копии всех отредактированных файлов.

10 ОБЩАЯ СТРУКТУРА МОДЕЛИ

10.1 ОБЩАЯ СТРУКТУРА МОДЕЛИ

10.1.1 Благодаря применению таблицы «Spreadsheet», пользователь может создавать любое количество малых таблиц, отражающих те или иные положения основной таблицы. Так, в анализируемой нами модели предусмотрено 16 различных таблиц, в которых логически прослеживаются самые различные показатели железнодорожных перевозок, что, в свою очередь, позволяет осуществлять подобный анализ затратных моделей, данных, ситуаций и т.д.

10.1.2 Перенос данных осуществляется в полуавтоматическом режиме. Дело в том, что таблицы внутри модели размещены в отдельности, поэтому внесение изменений в одной из них, не переносится автоматически в другие таблицы. Ниже перечисляются файлы, содержащиеся в модели Railcost.

ACCID	-	аварийные затраты
BLOCKF	-	титовая страница – блок-груз
CSPREAD	-	амортизация и обслуживание вагонов
ENERGY	-	топливные затраты
LSPREAD	-	амортизация и обслуживание локомотивов
MIXEDF	-	титовая страница – смешанные перевозки
MIXPASS	-	титовая страница – смешанные пассажирские и грузовые
PASSENGE	-	титовая страница – междугородние пассажирские

RSPREAD	-	амортизация и обслуживание дрезины
STSTAFF	-	затраты на персонал станции
SUBURB	-	титовая страница – пригородные пассажирские
TRMAIN	-	затраты на обслуживание рельсового пути
WAGES	-	затраты на заработную плату
WSPREAD	-	амортизация и обслуживание вагонов
YARDS	-	терминальные затраты
SHUNT	-	затраты на маневрирование

10.1.3 .Соединение таблицы

Внутри модели применяется большое количество потоков данных, перекачивающихся из одной таблицы в другую. Следует отметить, что таблицы можно разделить на 3 группы. В частности, из потока данных видна важность таблицы WAGES, в которой прослеживаются затраты на заработную плату.

10.1.4. Таблица

Из	В	Характеристика	Применение
WAGES	ALL S/S's	Почасовые ставки	Калькуляция затрат на рабочую силу
TR MAIN	FRONT SHTS	Затраты на км	Калькуляция затрат на рельсовый путь/тонна, общие затраты на рельсовый путь
STST AFF	FRONT SHTS	Затраты на пассажира	Калькуляция средних затрат на пассажира
YARDS	FRONT SHTS	Затраты на тонну	Калькуляция терминальных затрат за тонну обработанного груза
ENERGY	SHUNT	Затраты на литр	Калькуляция затрат на маневрирование
ENERGY	FRONT SHTS	Затраты на литр	Калькуляция топливных затрат
ACCID	FRONT SHTS	Затраты на км	Калькуляция аварийных затрат по каждому вагону
LSPREAD	ACCID	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция суточных затрат на перевозки
LSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция затрат на обеспечение локомотивов
LSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на км	Калькуляция затрат на обслуживание локомотивов

CSPREAD	ACCID	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция суточных затрат на перевозки
CSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция затрат на обеспечение вагонов
CSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на км	Калькуляция затрат на обслуживание вагонов
WSPREAD	ACCID	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция суточных затрат на перевозки
WSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция затрат на обеспечение вагонов
WSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на км	Калькуляция затрат на обслуживание вагонов
SPREAD	ACCID	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция суточных затрат на перевозки
RSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на обеспечение, почасовые	Калькуляция затрат на обеспечение дрезины
RSPREAD	FRONT SHTS	Затраты на км	Калькуляция затрат на обслуживание дрезины
SHUNT	FRONT SHTS	Затраты на маневрирование	Калькуляция затрат на маневрирование

10.1.4 Для калькуляции полных транспортных затрат по видам обслуживания необходимо перевести таблицы «Spreadsheet» из одной в другую, если это необходимо, но в обязательном порядке на титульные страницы модели. Данная операция производится путем использования операции «spreadsheet linking». Благодаря этому можно извлечь данные из закрытой таблицы, хранящиеся на диске, а затем разместить ее в текущей таблице.

11 ДРУГОЕ ПРИМЕНЕНИЕ RAILCOST, ИНЫЕ СВЕДЕНИЯ ПО ДАННОМУ ВОПРОСУ

В модели Railcost предусматривается использование и других модулей, включая составление финансовых и инвестиционных планов.

Более подробные сведения по управлению и внесению изменений в модель Railcost содержатся в программном руководстве. Можно также обратиться к дизайнеру по адресу drasbash@mail.telepac.pt, а также к компании Scott Wilson или Corporate Solutions Ltd.

Рабочий документ**ПОРТОВЫЕ И СУДОХОДНЫЕ ТАРИФЫ С УЧЕТОМ ЗАТРАТ****АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
1. КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ И РЕКОМЕНДАЦИИ	4
1.1 ПОРТЫ	4
1.2 МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	6
2. ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ TRACESA: ТЕКУЩАЯ ПРАКТИКА	8
2.1 ТЕКУЩИЕ ТАРИФЫ	8
2.2 ПОДХОДЫ К УСТАНОВЛЕНИЮ ТАРИФОВ.....	8
2.3 СТРУКТУРА ТЕКУЩИХ ТАРИФОВ В ПОРТАХ TRACESA.....	10
2.4 СОПОСТАВЛЕНИЕ ТАРИФОВ TRACESA И МЕЖДУНАРОДНЫХ ТАРИФОВ.....	10
3. ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ И РЕГУЛИРУЮЩИЕ АСПЕКТЫ	11
3.1 РОЛЬ ГОСУДАРСТВЕННОГО И ЧАСТНОГО СЕКТОРОВ	11
3.2 РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАРИФОВ.....	12
3.3 СКИДКИ.....	13
4. ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ TRACESA	15
4.1 ОБЩИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ	15
4.2 ТЕКУЩИЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	17
4.3 ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	21
4.4 ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ОБЪЕМОВ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И СТРАНАМИ TRACESA	22
5. ЗАТРАТЫ И ДОХОДЫ	23
5.1. ДОХОДЫ ПОРТОВ.....	23
5.2 ЗАТРАТЫ НА ПОРТОВЫЕ УСЛУГИ	25
5.3 РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ.....	27
5.4 РАЗБИВКА ЗАТРАТ ПО ОСНОВНЫМ ПУНКТАМ.....	28
5.5 ЗАТРАТНЫЕ ПОПРАВКИ ДЛЯ ПОКРЫТИЯ БОЛЕЕ РЕАЛИСТИЧЕСКОЙ АМОРТИЗАЦИИ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПОГАШЕНИЕ ПО ССУДАМ	32
5.6 СНИЖЕНИЯ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ПРИВЕСТИ ТАРИФЫ В СООТВЕТСТВИИ СО СРЕДНИМИ/ОДНИМИ ЗАТРАТАМИ.....	32
5.7 СОПОСТАВЛЕНИЕ ДОХОДОВ И ЗАТРАТ ПО ОТДЕЛЬНЫМ ВИДАМ УСЛУГ	33
5.8 ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ НА ОСНОВНЫЕ ВИДЫ УСЛУГ	33
6. ЛЬГОТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ	35
7. ИЗБЫТОЧНЫЕ МОЩНОСТИ: РЕКОМЕНДАЦИИ	36
8.ВНЕТАРИФНЫЕ ПРЕГРАДЫ ПРИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ TRACESA	40
9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СУДОХОДСТВУ	43
9.1 КАСПИЙСКОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО	43
9.2 ТУРКМЕНСКИЕ СУДОХОДНЫЕ ЛИНИИ (ТСЛ)	53
9.3 УКРАИНСКИЕ ПАРОМЫ	55

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий рабочий документ составлен на основании данных на конец 2002 года. Представляет собой расширенную версию «Предварительного анализа и рекомендаций» в рамках проекта ЕПТРТ, сентябрь 2002 года.

В документе обобщены взгляды и комментарии представителей стран TRACECA, материалы встречи рабочей группы, проводившейся в Баку в октябре 2002 года.

Кроме того, в документе нашли отражение дополнительные сведения, полученные черноморских портов.

Некоторые вопросы остались невыясненными, и в оставшееся время консультант совместно с национальными рабочими группами попытаются решить все проблемы. Необходимо отметить, что анализ имеющихся данных позволяет сделать предварительные выводы об уровне тарифов с учетом затрат для последующего применения при транзитных перевозках в коридоре TRACECA.

В настоящее время документ распространяется среди всех национальных рабочих групп, действующих под руководством Национального Секретаря каждой из стран-участниц, для последующего изучения и конструктивных комментариев к нему до публикации окончательной версии документа.

Проект ЕПТРТ январь 2003 г.

1. Краткое резюме и рекомендации

1.1 Порты

Тарифы, применяемые в портах TRACECA, признаются консультантом соответствующими международным тарифным ставкам, за небольшим исключением; однако в большинстве портов TRACECA обработка транзитных грузов ведется в недостаточно большом объеме, за исключением нефтегрузов. По всей видимости, было бы целесообразным внедрить льготные скидки, применение которых позволило бы стимулировать новый транзитный грузопоток, как это имеет место в ряде стран.

Проведенный нами анализ позволил выявить 2 ключевых условия для эффективного применения тарифов с учетом затрат:

- В главных портах TRACECA имеются избыточные мощности. Задействование этих мощностей позволяло в прошлом производить обработку гораздо больших объемов груза (практически в 2 раза выше нынешних объемов).
- Переменные затраты на обработку дополнительных грузов низкие.

Поэтому, как говорится, терять нечего, зато можно приобрести немало за счет применения льготных транзитных тарифов по новому грузопотоку в коридоре TRACECA. Сказанное справедливо для большинства портов.

В настоящее время финансовое положение портов удовлетворительное, что позволяет им смело экспериментировать с применением льготных тарифов. Все 3 основных Каспийских порта извлекают немалый уровень прибылей, особенно это стало заметно после кризиса середины 1990 гг. Более того, наблюдается рост прибылей практически со всех видов отдельных услуг и грузоперевозок.

В настоящее время около 10 млн. тонн нефти перевозится по железнодорожным транзитным маршрутам через Каспийское море в Батуми, Грузия.

Однако, финансовое положение Каспийских портов в будущем может пошатнуться. Дело в том, что объем нефтеперевозок в большей степени зависит от прокладки новых трубопроводов, реализация которых ожидается в ближайшие несколько лет. Достаточно в этой связи упомянуть о трубопроводе Тенгиз-Новороссийск (30 млн. тонн) и Баку-Тбилиси-Джейхан (60 млн. тонн). Сроки завершения прокладки этих трубопроводов пока неизвестны, однако в любом случае судоходные и железнодорожные компании не могут игнорировать экономическую выгоду, которую приобретут нефтяные компании, пользующиеся этими трубопроводами.

На доходы портов также влияет то обстоятельство, что Россия принимает меры по защите объемов грузов, перевозимых через её порты. В результате осуществленных Россией соответствующих мероприятий пострадали отдельные порты и в наибольшей степени Каспийский порт Актау. Это произошло после того как через российские порты стали осуществляться транзитные перевозки

российской стали в результате преднамеренной манипуляции российскими железнодорожными тарифами.

Следует помнить о том, что в ближайшее десятилетие всем каспийским портом предстоит погасить ссуды ЕБРР, выделенные для их развития. Поэтому можно предположить, что в ближайшие несколько лет финансовое положение этих портов ухудшится.

В свете сказанного, каспийским портам следует незамедлительно усилить дополнительный грузопоток в целях повышения доходов и тем самым обеспечить защиту от неизбежных угроз.

В аналогичном положении находятся черноморские порты Поти и Батуми, расположенные на восточном побережье. В настоящее время они получают достаточный объем прибылей, но в тоже время находятся в большой зависимости от объема нефтеперевозок, других факторов. Руководству этих портов также следует позаботиться о привлечении дополнительных объемов грузопотока через коридор TRACECA с задействованием избыточных мощностей. Подобно Бакинскому порту грузинские порты практически полностью охвачены общим грузопотоком TRACECA.

Черноморские порты, расположенные на западном побережье - Варна, Бургас, Констанца, Ильичевск и Одесса находятся в несколько ином положении. Объем грузообработки в рамках TRACECA очень низкий, даже при повышении его уровня он будет составлять весьма незначительную часть общего грузопотока. Более того, эти порты не играют столь важную роль в коридоре TRACECA в том смысле, что грузы можно перевозить в/из Европы через грузинские порты, игнорируя болгарские, румынские и украинские железные дороги, а затем осуществить перевозку груза по Черному морю на пароме. Однако, эти порты также могут воспользоваться преимуществами, которыми пользуются каспийские порты с их избыточными мощностями и низкими краткосрочными переменными затратами.

Следует помнить о том, что переменные затраты неизбежно возрастут с повышением уровня зарплаты, особенно если в портах будут предприняты меры по привлечению дополнительного объема транзитных перевозок. Иными словами, если даже уровень зарплаты возрастет вдвое понадобятся дополнительные 25 американских центов на тонну в Баку, 40 центов в Туркменистане, 50 центов в Актау при сохранении текущего уровня затрат и перевозок. В черноморских портах указанные показатели составят 43 американских центов на тонну в Варне, 21 цент в Батуми, 81 цент в Поти, 87 центов в Одессе и \$ 1,76 в Ильичевске.

Из сказанного можно заключить, что тарифы по новым транзитным грузоперевозкам можно уменьшить на 2/3, но все таки сохранить рентабельность. По мнению консультанта, 50% уменьшения размеров тарифов может привести к более целесообразным излишкам.

Следует подчеркнуть следующее:

- Любое уменьшение размера тарифов может скорее привести к увеличению прибылей, а не уменьшению их с учетом того, что текущий объем транзитных перевозок низкий. Следовательно внедрение льготных тарифов - на большинстве тарифов обещает получение немалых прибылей. Однако, могут быть и исключения. В частности, в 2001 году объем сухогруза и практически весь объем нефтеперевозок в рамках TRACECA составил 75 % по бакинскому порту. Кроме того, коэффициент прибыльность по бакинскому порту не столь высок, как по другим портам. Следовательно, необходимо удостовериться в том, что эластичность цен окажется выше 1,0 до дисконтирования тарифов. Если эластичность цен окажется ниже 1,0, уровень доходов будет ниже уровня общих затрат, особенно после того как будут погашены ссуды ЕБРР.
- Не рекомендуется снижение внутранзитных тарифов.
- Не рекомендуется применять одинаковые транзитные тарифы в разных портах. Это связано с различиями в уровнях зарплаты, портовой инфраструктуры, оборудования, капиталовложений, затрат на дноуглубительные работы, строительство волнорезов.

Следует отметить, что для применения предлагаемых льготных транзитных тарифов необходим испытательный срок в течение, по крайней мере, одного года.

Необходимо также отметить следующее:

- Низкие портовые тарифы не могут сами по себе выступать решающим фактором привлечения дополнительного транзитного грузопотока. Скидки должны составлять неотъемлемый компонент льготных тарифов, предлагаемых портами, железными дорогами и судоходными линиями.
- Необходимо решить также и другие не связанные с тарифами проблемы. Порты обязаны обеспечить ускоренные темпы оказания необходимых портовых услуг, в свою очередь таможенным органам следует пересмотреть свои процедуры, применяемые к опломбированным контейнерам.

1.2 Морские перевозки

Каспийское Пароходство доминирует в Каспийском море по транзитным перевозкам в коридоре TRACECA. По основным маршрутам, связывающим Баку с Туркменбаши и Актау, у Каспийского Пароходства серьезных конкурентов нет.

В 2001 году доходы Пароходства были в 50 раз выше доходов 2-ой по значимости судоходной линии Туркменбаши, которая главным образом функционирует по иранским и российским маршрутам, вне коридора TRACECA.

В 2001 году паромами было перевезено 1,2 млн. тонн груза, причем 70-80 % составили нефтеперевозки.

Перевозки сухогруза были минимальными. Что касается портов, текущий анализ показал следующее:

- На каспийских паромных перевозках имеются значительные избыточные мощности. 15 лет назад на тех же паромах перевозилось в 3 раза больше грузов.
- Переменные затраты¹ на обработку дополнительного объема груза намного ниже общих затрат. Даже в том случае когда новая партия груза требует дополнительных перевозок дополнительная оплата составляет всего лишь 40 % стоимости услуг при использовании старого судна (у которого низкие капитальные затраты) и 17 % затрат при использовании нового судна (у которого высокие капитальные затраты).

Ниже приводятся аргументы за и против тарифных скидок на паромные услуги. Два основных аргумента против снижения тарифов следующие:

Большую часть паромных грузов составляют перевозки в коридоре TRACECA.

- В целях устранения угрозы падения рентабельности необходимо удостовериться в том, что спрос на эластичность цен выше 1,0. Однако имеются веские аргументы и в пользу снижения тарифов на транзитные перевозки.
- Пользователи транзитных перевозок считают уровень паромных тарифных расценок одним из основных факторов, препятствующих использованию маршрутов TRACECA.
- Расценки по перевозкам в Каспийском море выше международных, особенно если речь идет о контейнерах. Это частично объясняется использованием паромов типа «Дагестан» для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Суда слишком крупные для текущих перевозок.
- Сопоставление данных по доходам и затратам на каспийских паромных перевозках² предполагает низкий уровень рентабельности. Согласно нашим расчетам, общие затраты ниже доходов от использования старых паромов. Что касается использования новых паромов с высокими капитальными затратами, общие затраты заметно превышают доходы. Для повышения рентабельности необходимы дополнительные грузоперевозки.

¹ Каспийские паромы, в определенной степени, находятся в положении, аналогичном бакинскому порту. Иными словами переменные затраты включают главным образом топливо, ремонт и обслуживание, часть административных расходов. Указанные затраты в значительной мере компенсируются за счет дополнительного тоннажа. Постоянные затраты на паромные услуги включают главным образом амортизацию, зарплату и страхование.

² Данные по коридору TRACECA включают не полные сведения по фактическим затратам и доходам

- Хотя большая часть паромных перевозок относится к перевозкам по коридору TRACECA, и здесь нефть составляет большую часть груза; перевозки нефти обычно не учитываются при установлении скидок TRACECA.
- Паромные тарифы составляют гораздо большую процентную часть общих транспортных затрат по маршрутам TRACECA, чем портовые тарифы. Скидки на паромные перевозки играют в данном вопросе большую роль, чем скидки на портовые тарифы.

Из сказанного можно сделать вывод о том, что применение тарифных скидок по новым транзитным перевозкам сухого груза, за исключением некоторых типов груза, будет способствовать увеличению объёмов транзитных перевозок в Каспийском море, повысит рентабельность.

Что касается Черного моря, судоходные линии которого обрабатывают грузоперевозки по коридору TRACECA, здесь можно выделить два основных типа. 1-ый тип включает международные судоходные линии, занимающиеся перевозкой грузов из Европы через Грузинские порты. Указанные линии обычно устанавливают тарифы на основе стандартных коммерческих принципов и в этом смысле представляется маловероятным применение значительных скидок по перевозкам TRACECA. 2-ой тип представляет собой паромные перевозки по Черному морю, в частности, перевозки по украинским паромным линиям, связывающим украинские и болгарские порты грузинскими. За оказание указанных услуг уже извлекается прибыль за счет отсутствия портовых расходов в соответствии с международным соглашением, заключенным между тремя странами. В то же время расценки на морские перевозки по Черному морю относительно высокие. Однако руководство украинских паромных перевозок полагает, что объём прибыли не такой уж высокий и что они не располагают избыточными мощностями, что, в конечном счете, ограничивает возможность применения скидок TRACECA.

2. ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ TRACECA: ТЕКУЩАЯ ПРАКТИКА

2.1 Текущие тарифы

В Приложении I показаны тарифы по основным каспийским и черноморским портам.

2.2 Подходы к установлению тарифов

Текущая практика

В странах TRACECA к тарифам обычно применяются те же подходы, которые использовались в бывшем СССР, когда их подсчитывал по формуле, разработанной Министерством Морского Флота (Совморфлот) в Москве.

Принципы, в соответствии с которыми тарифы в последнее время пересматривались, можно идентифицировать путем сопоставления с тарифами, применяемыми в соседних странах, при этом, разумеется, игнорируется такой важный фактор, как учет фактических эксплуатационных затрат.

Со времени получения независимости некоторых стран-членов TRACECA, порты стали самостоятельно устанавливать большинство тарифов даже невзирая на то, что они продолжали оставаться государственными, регулироваться им (см. Глава 3). Ввиду того, что большинство портов обладает монопольными полномочиями на осуществление своих функций, предлагаемые ими расценки подлежат утверждению центральным правительством через посредничество антимонопольных комиссий.

В течении ряда лет после распада Советского Союза доходы каспийских портов не покрывали затрат, что было связано с объемом грузоперевозок, которые были низкими, а не с тарифами.

За последние годы давления, сказываемое в вопросе увеличения тарифов, несколько ослабло в следствии оживления интенсивности грузоперевозок (большей частью нефтеперевозок в цистернах) во всех основных каспийских портах. Рост грузоперевозок обусловил повышение объема прибылей для всех каспийских портов (см. Глава 5).

За последнее время тарифы за перевозку грузов общего назначения в основном возросли во всех главных каспийских портах, в ряде случаев это было вызвано возросшим давлением со стороны международных банков, например ЕБРР, который потребовал увеличить расценки в порту Туркменбаши с целью погашения ссуды.

Тарифы с учетом затрат

Одной из ключевых целей Проекта является выявление фактических затрат с тем, чтобы можно было установить реалистические расценки по фактическим затратам и тем самым повысить конкурентоспособность транзитных маршрутов TRACECA. Основанный на учете затрат подход к расценкам и тарифам в целом воспринимается как заимствование положительной международной практики. Следует оговориться, что иногда фактические тарифы / расценки выступают своего рода компромиссом между подходами, основанными на учете затрат, и подходами, исходящими из учета стоимости (также известными под названием «учет спроса») или «нагрузка, которую может выдержать рынок».

Принципы формирования тарифов, основанные на учете затрат, часто применяются при покрытии краткосрочных переменных затрат. В настоящее время порты TRACECA находятся на переходном периоде, статистика указывает на наличие больших избыточных мощностей в большинстве из них. Данное обстоятельство позволяет портам применять тарифы с учетом краткосрочных переменных затрат (или маргинальных затрат) и получать прибыли с грузоперевозок.

На практике предпринимались робкие попытки строить тарифы на учете затрат, невзирая на наличие уже разработанных проектов по ценообразованию, в той или иной мере ориентированных на подходы, учитывающие эти затраты.³

³ Так, Скотт Уилсон провел соответствующие исследования в Актау (бизнес-план, 1998); Корпорейт Солушнз осуществил анализ в Туркменбаши (отчет об изучении тарифов, 1999); PWC/Тсбодин провел

2.3 Структура текущих тарифов в портах TRACECA

Портовые тарифы, применяемые в странах TRACECA, включают в себя пункты, перечисленные в тарифной шкале.

Применяемые на международном уровне основные тарифы выглядят следующим образом: портовые, лоиманские, буксирные, причальные сборы, за обработку груза, хранение.

Указанные виды тарифов применяются в большинстве стран TRACECA (см. Приложение I). Единственное серьезное различие состоит в том, что в некоторых из этих стран до сих пор применяются тарифы, основанные большей частью на Кубическом замере судна (длина x бимс x осадка), чем на GRT.

2.4 Сопоставление тарифов TRACECA и международных тарифов

В Приложении II (Таблица 2.1.) приводится сравнение уровня международных тарифов и тарифов TRACECA, основанные на стандартных судах, курсирующих в Каспийском и Черном морях.

Применяются два вида сборов:
а) судовые и б) за обработку груза

В каспийских и черноморских портах распространены тарифы за обработку груза, как и во всем мире.

Сравнительный анализ показывает, что тарифы в странах TRACECA вполне соответствуют международно признанным тарифам. Исключение составляют портовые сборы, применяемые к судам в черноморских портах. Будучи достаточно высокими, эти сборы играют гораздо меньшую роль, чем тарифы за обработку груза. Общий размер портовых сборов, уплаченных судами, колеблется в пределах от 40 центов до 3,0 долларов за тонну обработанного груза (см. последнюю колонку в таблице 2.1.)

В приведенном сравнении использованы лишь оригинальные тарифы. Отмечается, что в отдельных портах производятся неофициальные платежи в целях ускорения перемещения грузов, что, в свою очередь, способствует росту общей стоимости эксплуатации этих портов. Обобщение ряда данных, анализ результатов интервью с экспедиторами, агентами и т.д. показали, что хотя подобные платежи, несомненно, практикуются, особенно, если речь идет о докерах, которых приходится ублажать ради того, чтобы они побыстрее произвели обработку груза, проблему они не составляют (исключением являются санитарные сборы в грузинских портах, размеры которых очень высоки).

Портовые тарифы, применяемые к обработке нефти, этого основного груза TRACECA, можно признать низкими по международным стандартам. Размеры их

исследования в Баку (бизнес-план, 2001); канадский консультант в сотрудничестве с руководством морского транспорта в Грузии также проанализировал ситуацию тарифов (2002); германская GTZ провела исследования в Констанце (2002)

колеблются от 36 центов за тонну в порту Дубенди (Баку) до 13 в порту Туркменбаши. Лишь в порту Актау они в большей степени соответствуют международным стандартам - \$1,50 за тонну. На паромных перевозках Баку - Туркменбаши или Баку - Актау портовые тарифы за обработку железнодорожных вагонов не взимаются. Единственное исключение составляет единовременная сумма в размере \$800 за заход в Баку и \$2.800 за заход в Туркменбаши и Актау. Эта сума исчисляется в большей степени на основе портовых сборов, чем сборов за обработку груза. В бакинском порту платежи за обработку груза не взимаются. Сведения о тарифах за обработку железнодорожных вагонов в Варне и Констанце будут приведены позже.

В заключении следует отметить следующее:

- тарифы, установление за обработку груза, низкие по международным стандартам, однако, применительно к грузам, которые ещё не обработаны, они слегка выше.
- существует возможность снижения тарифных расценок за транзитные перевозки ввиду того, что предельные издержки за обработку дополнительного груза низкие.

3. Институциональные и регулирующие аспекты

3.1 Роль государственного и частного секторов

Практически все порты TRACECA принадлежат и регулируются государством. Доля частного сектора относительно низкая. В настоящее время ситуация в основных портах выглядит следующим образом:

Азербайджан:	государственная монополия (за исключением частных нефтяных причалов)
Туркменистан:	государственная монополия на всех терминалах.
Казахстан:	государственная монополия (за исключением частных нефтяных причалов)
Болгария:	государственная монополия обсуждается вопрос концессий.
Румыния:	принадлежат государству, но осуществляют частные операции в Констанце.
Грузия:	государственная монополия, однако обсуждается вопрос о приватизации осуществляемых операций. Приватизация отдельных операций уже проведена, включая терминалы по загрузке лома и нефти.
Молдова:	государственная монополия.
Турция:	государственная монополия со стороны железных дорог.

Украина: государственная монополия, однако, функционируют отдельные совместные предприятия по нефти, металлу, другие терминалы. В Одессе контейнерный терминал управляется НРС (Германия), в соответствии с контрактом на управление. К другим совместным предприятиям относятся: «Новолог» (Германия/Австрия), обработка стального груза; «Металсрусия» (сталь); «Иронимпекс» («Голдуотер, Омниа и Вестхолл Холдингз», обработка металлов, оборудования, груза внавалку); «Бруклин - Киев» (обработка сахара, зерна и металлов); «Олимпекс» (обработка стали, зерна и удобрений); «Петекса» (обработка груза общего назначения, зерна, сахара, химикатов); «Балтийская Торговая Компания» (нефть). В Ильичевске функционируют совместные предприятия на зерновых терминалах (совместно с американскими и швейцарскими компаниями, а также терминал LPG (совместно с турецким партнером.)

Исключением к вопросу о государственной монополии выступает порт Констанца, в котором вся обработка груза приватизирована. Хотя государственный сектор преобладает и государственная монополия имеет недостатки, преимущество заключается в том, что применение тарифов находится под контролем.

3.2 Регулирование тарифов

Практически все портовые тарифы регулируются центральным правительством. В большинстве случаев регулирование осуществляется посредством антимонопольной комиссии. Данный шаг следует признать разумным, так как каспийские и черноморские порты проявляют тенденцию к осуществлению монопольных полномочий. В большинстве стран TRACECA конкуренция между портами в рамках страны и за её пределами отсутствует (необходимо государственное регулирование для осуществления контроля над деятельностью частного сектора).

Регулирующие полномочия стран каспийского и ряда стран черноморского регионов выглядят следующим образом:

- Азербайджан: антимонопольный комитет.
- Туркменистан: Кабинет министров, который утверждает тарифные предложения Министерства Транспорта, которому принадлежит порт Туркменбаши и Туркменская судоходная линия
- Казахстан: антимонопольный комитет по основным тарифам. Однако правительство не устанавливает пошлины за буксировку, хранение, некоторые другие виды услуг.

- Болгария: Министерство Транспорта, которое регулирует портовые тарифы.
- Румыния: Министерство общественных Работ, Транспорта и Жилищного Строительства, которое утверждает тарифы, взимаемые портом Констанца. Однако, частные портовые компании устанавливают собственные тарифы за обработку груза.
- Грузия: Управление Морского Транспорта Грузии при министерстве транспорта.
- Украины: государственный научно-исследовательский институт «ЮЗНИИТ», который устанавливает уровни и структуру портовых тарифов. На январь 2003 года планируется внедрение новой тарифной системы. Как ожидается, общий уровень тарифов будет снижен, тарифная сетка разработана на более детальной основе в вопросе обработки грузов. Планируется, что скидки будут приостановлены из-за общего снижения уровня тарифов и что правительство будет распределять груз по портам на основе специальных квот при условии применения более повышенных тарифов в тех случаях, когда объем груза превышает установленные лимиты. Детали этого плана ещё не разработаны.

3.3 Скидки

Общее регулирование скидок

Каспийские порты располагают ограниченными возможностями регулировать тарифы для привлечения дополнительного грузопотока. Дело в том, что правительство каждой из стран каспийского региона устанавливает собственные тарифы и скидки, которые часто нарушают принятые юридические документы. В разных ортах ситуация выглядит по разному:

- Туркменбаши: скидки не допускаются.
- Баку: допускаются скидки до 30 %.
- Актау: тарифы устанавливает правительство. Скидки подлежат утверждению. Порт Актау гарантирует ЕБРР, что в ходе переговоров о предоставлении ссуды тарифы урезаны не будут.

Черноморские порты

- Украина: до 1995 года украинским портам было разрешено производить скидки до 30 % без специального разрешения Министерства Транспорта. Однако, начиная с 1995 года, скидки были ограничены 10 %. Применение более повышенных скидок подлежало утверждению Министерством Транспорта. После ожидаемого применения сниженных тарифов в январе 2003 года скидки, возможно, предоставляться не будут.

- Вопрос о предоставлении скидок будет обсуждаться в случае обработки повышенных объемов груза в порту Бургас.

Скидки в портах TRACECA

В портах TRACECA осуществлены незначительные концессии. Так, в феврале 2002 года рабочая группа TRACECA по железным дорогам, морским портам и судоходным компаниям договорилась о следующем:

- Баку и Батуми выделить скидку в размере 20 % на контейнерные перевозки в Афганистан.
- Каспийском Морскому Пароходству выделить скидку в размере 50 % на порожние вагоны, перевозящие гуманитарную помощь и строительные материалы в Афганистан.
- Украинской Паромной Службе выделить 30 % скидку на порожние вагоны, перевозящие гуманитарную помощь строительные материалы в Афганистан.

В портовых тарифах Каспийского Морского Пароходства, господствующей судоходной линии на Каспийском море, включены скидки по всем основным 3-м портам. По паромным перевозкам в Туркменбаши и Актау (около \$2.800 за заход) и Баку (около \$800 за заход) были установлены специальные расценки. Из приведенных выше цифр очевидно, что возможности дальнейшего снижения тарифов отсутствуют. Однако, переменные затраты на проведение операций RoRo в порту крайне низкие; то же самое относится к затратам на использование труда. Наибольший уровень затрат составляют платежи по ссудам, выделенным для реконструкции паромных терминалов во всех 3-х портах.

Скидки по Каспийскому Пароходству применяются как правило к паромным операциям, которые не ограничиваются транзитными перевозками в коридоре TRACECA.

В настоящее время администрация порта Актау ведет переговоры как со своим правительством, так и правительствами других заинтересованных стран о применении специальных тарифов на два новых вида операций; а) администрация стремится привлечь дополнительные транзитные перевозки китайских товаров; б) администрация пытается убедить казахское правительство снизить портовые тарифы на перевозку стали и тем самым сохранить российские транзитные перевозки в Иран. Сказанное выше не относится к транзитным перевозкам в коридоре TRACECA.

Наконец на железнодорожном пароме,⁴ функционирующем между Констанца и Батуми, применяются скидки на портовые тарифы в следующем размере:

⁴ Паромная служба приступила к оказанию соответствующих услуг в 1997 году с заходами в порты Констанца, Поти и Батуми. После 3-х заходов в порт Поти было принято решение отказаться от пользования этим портом. Тем временем связи между портами Констанца и Батуми поддерживались с регулярностью 1 раз в месяц. Из-за отсутствия грузов, в настоящее время паромная служба функционирует раз в два месяца. Было решено продолжать сотрудничество между Констанца и Батуми до конца 2002 года, а затем договориться о новых принципах сотрудничества. Следует отметить, что отношения между Констанцией и Батуми, согласно настоящей договоренности, не отличаются стабильностью.

- в Батуми взимаются тоннажные сборы раз в году вместо их взимания за каждый отдельно произведенный заход. С учетом регулярности захода раз в месяц и уровня тоннажных сборов в размере \$ 12.000 за заход, экономия составляет \$130.000 в год;
- в порту Констанца скидки в размере \$10.000 за каждый заход посредством снижения налогов, других льгот.

4. Объёмы грузоперевозок в портах TRACECA

4.1 Общие грузоперевозки

а) Каспийские порты

В настоящее время объёмы грузоперевозок в каспийских портах, включая экспорт и импорт, а также транзит, достаточно низкие. За исключением нефтеперевозок, три стран общей численностью в 30 млн. человек перевезли всего лишь 4 млн. тонн не нефтяных грузов через свои порты. Подавляющая часть международных перевозок осуществляется сухопутными маршрутами через Россию или Иран/Турцию.

В конце 1980 года каспийскими портами было обработано груза в следующем объёме:

Туркменбаши - 8 млн. тонн а)
 Баку - 16 млн. тонн б)
 Актау - данные отсутствуют, где а) - паромные перевозки; б) - перевозки примерно 9-10 млн. тонн нефти плюс 5 млн. тонн паромных перевозок и 1,5 млн. тонн груза общего назначения.

В указанный период наиболее важную роль в каспийских перевозках играл железнодорожный паром Баку - Туркменбаши. В 1987 году объём обработанного груза составил 5,8 млн. тонн, в 1994 - упал до 0,7 млн. тонн, и хотя в последнее время наблюдается повышение до 1,6 млн. тонн (в 2001 году), объёмы перевозок остаются намного ниже, чем в 1980 году.

Тем не менее, объём перевозок по каспийским портам имеет тенденцию к росту, о чем свидетельствует приводимая ниже таблица:

Таблица 4.1.

Грузоперевозки в каспийских портах, 1995-2001 (тыс. тонн)

Период	1995	1999	2000	2001
Баку	1,290	3,214	4,478	4,562
Актау	361	3,000?	4,110	5,659
Туркменбаши	990	5,848	5,592	6,976
Всего:	2,641	9,062	14,180	17,200

В таблице 4.3. (Приложение III) приведены основные виды грузов, перевезенными каспийскими портами в 2001 году, среди которых преобладают нефть, металлы, химикаты.

До сих пор наиболее важным грузом стран TRACECA является нефть. Около 65 млн. тонн этого сырья производится и более 40 млн. тонн экспортируется из каспийского региона, согласно последним данным.

Российская монополия на рынке сбыта, составляющая в 1990 гг. Практически все 100 %, в настоящее время уступает свои позиции. Около 10 млн. тонн нефти было перевезено железной дорогой из Азербайджана в Батуми в 2001 году, а в целом начиная с 1999 года так называемая «ранняя нефть» транспортировалась по трубопроводу Супса в Грузию. Кроме того, указанные маршруты TRACECA привлекли коло 1/3 экспорта нефти каспийского региона, при этом 2/3 продолжало экспортироваться через российскую территорию и, в частности, через трубопровод «Дружба» и Тенгиз-Новороссийск. Невзирая на прохождение через российскую территорию и дальнейшую транспортировку через российский порт Новороссийск, Тенгиз-Новороссийск контролируется в основном не русскими. Доля России составляет всего лишь 24 %. Транспортировка около трети экспорта региона через коридор TRACECA можно считать положительным достижением, при условии, что большая часть казахстанской нефти располагается в относительной близости к российскому трубопроводной системе «Дружба», которая имеет собственный рынок, как и в советское время. Грузоперевозки через коридор TRACECA включают главным образом казахстанскую нефть, перевозимую в Азербайджан танкерами, а затем железной дорогой до Батуми.

б) Черноморские порты

В таблице 4.2. прослеживается груз, обработанный основными черноморскими портами в 196-2001 гг.

В течении многих лет порт Констанца являлся крупнейшим черноморским портом по объёму обрабатываемого груза. Так, в 1896 году более 44 млн. тонн груза было обработано в порту.

Таблица 4.2

Объём грузов в черноморских портах, 1996-2001 (тыс. тонн)

Период	1996	1999	2000	2001
Бургас	15,611	10,994	12,343	12,512
Варна	6,812	6,089	6,853	7,429
Констанца	44,200	32,484	33,104	33,762
Одесса	18,455	27,142	27,784	29,340
Ильичевск	8,298	12,444	12,635	13,335
Батуми	1,350	5,922	6,923	8,395
Поти	1,692	2,298	3,620	3,441
Всего:	96,418	97,646	101,777	106,033

Таким образом, общий объём грузов, обработанных основными черноморскими портами, возрос примерно на 10 % за период 1996-2001 гг. Основными видами грузов, обработанных в этих портах, является сухой груз вповалку в портах Констанца и нефть в портах Одессы и Батуми.

На объём обработки грузов в порту Констанца повлияла война в бывшей Югославии. Вследствие этой войны резко сократились объёмы перевозок по важнейшей магистрали - Дунаю. Предполагается, что по завершении конфликта в регионе, в особенности в Нови Саде, объёмы речных перевозок в/из Констанцы значительно возрастут.

Необходимо отметить, что за последние 6 лет объёмы грузов, обработанных в батумском порту, возросли почти на 500 %, что, главным образом, было обусловлено ростом объёмов обработки нефти.

4.2 Текущие транзитные перевозки

На протяжении всего маршрута TRACECA транзитные перевозки пересекают Черное море, доходя до Баку (которому принадлежит нефтяной терминал в Дубенди). Объёмы транзитных перевозок отражены в статистических данных, представленных бакинским портом.

Объёмы транзитных перевозок в 2001 году составили:

- 3,2 млн. тонн нефти, практически вся из Казахстана в Баку/Дубенди, и далее в Батуми железной дорогой (остальные 3 млн. тонн нефти перекачиваются через частный терминал Азпетрол близ Баку).
- 128.000 тонн глинозема из Грузии, ряда других стран на алюминиевый завод в Таджикистане. Осуществляется перевозка алюминиевых брусков в обратном направлении.
- 36.000 тонн хлопка из Узбекистана, в соседние страны (в ограниченном количестве), в европейском направлении.
- 86.000 тонн сои из Южной Америки на завод в Узбекистане.
- 534.000 тонн другого транзитного груза, включающего главным образом трубы, промышленное оборудование, замороженную птицу в Актау.
- общий объём транзитных перевозок составил 4 млн. тонн, из которых 0,8 млн. тонн пришлось на долю сухого груза.

Транзитные перевозки через Бакинский порт (тыс. тонн)

Период	2000	2001
Нефть	3.571	3.246
Сузогруз	----	----
Соя	107	86
Хлопок	122	36
Глинозем	34	128
Другое	222	545
Итого, по порту Баку	4.056	4.041
плюс нефтяной терминал «Азнетрол»	----	3.200
Всего:	----	7.200

Цифры, полученные по порту Туркменбаши, указывают на экспорт текстильных изделий, глинозёма, перевозимого на завод в Таджикистане, алюминиевых брусков, а также нефти из Узбекистана. Кроме того, некоторые виды текстильных изделий экспортируются из Ашхабада через порт Туркменбаши.

По сравнению с двумя другими, порт Актау добился лучших показателей: привлечено более 1 млн. тонн сухогруза, в основном, стали. Однако, указанный вид груза не относится к транзитным перевозкам TRACECA. Большая часть поступает из России в Иран.

Транзитные перевозки в черноморских портах

- Поти (Грузия): 1. 8 млн. тонн транзитных перевозок (включая нефть) в 2001 году, из них 317.000 тонн в/из Центральной Азии. Далее, 801.000 тонн приходится на Армению, 747.000 тонн на Азербайджан. В 2001 году грузоперевозки на данном порту включали контейнеры (41.000 двадцатифутовых эквивалентных единиц (ТЕИ), однако, разбивки между транзитными и национальными перевозками не производилось. Следует отметить, что порт Поти специализируется по транзитным перевозкам из Грузии и Азербайджана, порт Батуми - из Армении.
- Батуми: 7,6 млн. тонн нефти и 414.000 тонн сухогруза в 2001 году. Небольшая часть сухогруза поступила или отправлена в Центральную Азию (73.000 тонн из Узбекистана). Перевозка сухогруза осуществлялась паромом RoRo (грузоподъемностью 40 грузовиков) из Констанцы каждые 3 недели. Объем груза в 2001 году составил 2.288 тонн. Кроме того, каждую неделю совершались паромные перевозки из Ильичевска. Как сообщается, паромные перевозки полностью зарезервированы на ближайшие несколько месяцев.

Болгарские порты

Объём транзитных перевозок очень низкий. Небольшие партии грузов перевозятся:

а) SOMAT, принадлежащем Вилли-Ветцу, оказывающем услуги RoRo между Бургасом и Потти/Новороссийском и б) железнодорожным паромом, связывающем Варну и Ильичевск с Потти и Батуми. В 2001 году объём перевозок из Варны в Грузию составил 23.000 тонн

Констанца

Объём транзитных перевозок очень низкий. Порт предлагает весьма льготные тарифы на паромные перевозки. В 1998 году Национальным Управлением Железных Дорог Румынии стали осуществляться паромные перевозки, связывающие Констанцу и Потти. Однако, после трёх заходов перевозки были приостановлены из-за отсутствия груза. В настоящее время между Констанца и Батуми осуществляются железнодорожное паромное сообщение, хотя оно носит нерегулярный характер.

Одесса

Около 3 млн. тонн транзитных перевозок в 2001 году (исключая значительные объёмы транзитных перевозок по коридору TRACECA)

Ильичевск

Более 1 млн. тонн транзитных перевозок TRACECA в 2001 году. Общий объём транзитного грузопотока составил 2,8 млн. тонн, однако, большая его часть пришлась на российские и казахстанские перевозки в/из стран вне коридора TRACECA.

Из таблицы 4.3. (Приложение III) можно заключить, что большая часть потенциальных транзитных перевозок минует указанные порты, а, следовательно, оказывается вне маршрутов TRACECA. Это неудивительно, так как на пути TRACECA из Европы в Ашхабад через Потти необходимо пересечь 4 границ, пройти 3-кратную обработку груза, осуществить нелегальные платежи, наряду с официальными, столкнуться с неизбежной задержкой и т.д.

В результате:

- начиная с момента введения в эксплуатацию в 2000 году контейнерных установок в бакинском порту объём ТЕИ составил 1000.
- экспорт хлопка, производившийся в соответствии с межправительственным соглашением об использовании коридора TRACECA, стал осуществляться по другим маршрутам. В 2001 году объём перевозок хлопка составил всего лишь 36.000 тонн, что составляет лишь незначительную часть общего объёма в более чем 1 млн. тонн, производимого Узбекистаном. Большая часть узбекского хлопка экспортировалась в советское время через порт Рига в Латвии или Ильичевск на Украине. В середине 1990 гг. Было подписано межправительственно соглашение об отводе большей части этого грузопотока через порт Потти в коридор TRACECA, при этом предусматривались скидки до 40 % от стандартных расценок. Однако,

руководству порта Поти пришлось столкнуться с решением таких важных проблем, как обеспечение безопасности перевозок, низкий уровень судоходных услуг, всевозможные ограничения, связанные с невозможностью линейных судов пользоваться портом и т.д. Дело дошло до того, что даже экспорт собственно азербайджанского хлопка стал невозможен. Поэтому в настоящее время большая часть хлопка экспортируется через порт Бендер Аббас в Иране, хотя существуют планы использования маршрута Поти по ряду европейских направлений в 2003 году.

- в конце 2000 года паромной переправой Актау-Баку перевозилось за рейс всего лишь 5-6 грузовиков.

Маршруты вне TRACECA, используемые для транзитных перевозок

К основным маршрутам, используемым вне TRACECA, следует отнести: Волга-Донской канал. Главным образом используется для перевозок нефти и строительных материалов, включая соответствующее оборудование, трубы, машины и т.д. При эксплуатации канала возникают следующие проблемы:

1. по крайней мере, 4 месяца в году канал простаивает из-за того, что покрывается льдом, поэтому фактический сезон перевозок значительно сокращается;
2. глубина канала позволяет прохождение судов дедвейтом лишь до 2300.
3. транзитные пошлины, налагаемые на не российские суда чрезмерно высокие размеры их ещё выше из-за применения «особых сборов»;
4. российские власти требуют от не российских судов обращаться за разрешением с каждым отдельно взятым случаем;
5. даже нероссийские судоходные службы Каспийского моря страдают от конкуренции, в которой доминирует Каспийское Морское Пароходство.

Однако, невзирая на все эти препятствия, большая часть поставок нефти и строительных материалов продолжает осуществляться на данном маршруте. Кроме того, небольшие партии хлопка также перевозятся через Волга-Донской канал.

- Через Турцию и Иран по автомобильной дороге. Этому маршруту отдают предпочтение импортеры строительных материалов и товаров производственного назначения, которые устанавливают премии на своевременные поставки. Изучение данных по бакинскому порту показывает, что большая часть транзитных перевозок осуществляется по турецким и иранским автомобильным дорогам. Невзирая на плохое состояние дорог продолжают перевозки строительных материалов, иных грузов по данному маршруту, на которых не имеют места явления типичные для Баку и Туркменбаши. В настоящее время большие объёмы грузов в рамках Проекта перевозятся автомобильной дорогой в Ашгабад.
- Через Россию по железной дороге. Около 95 % казахстанского импорта и экспорта перевозится железной дорогой. К перевозимому грузу относятся 600.000 тонн железного хрома из Актюбинска и Павлодара, который выходит на международные рынки через балтийские и черноморские порты. Для

импорта грузов из Северной Европы некоторые транспортные компании стран TRACECA используют прямой железнодорожный маршрут через Россию, который, на их взгляд, представляется более надежным и дешевым, чем маршруты TRACECA. Примером тому могут служить поставки сливочного масла из Западной Турции в Казахстан через порт Ильичевск.

- Маршруты из Среднего Востока через Иран. С каждым годом возрастает роль Объединенных Арабских Эмиратов как важного источника поставок товаров, главного торгового партнера Азербайджана и Туркменистана.

Из сказанного можно составить четкое представление о текущем объеме перевозок морем в коридоре TRACECA. С учетом того, что объем перевозимого через Каспийского море сухогруза TRACECA составляет всего лишь 0,8 млн. тонн, очевидно, что большая часть потенциальных перевозок осуществляется автомобильной дорогой (в основном из Турции, Ирана и Европы), железной дорогой (главным образом через Россию), через Волга-Донской канал в летнее время, различными трубопроводами.

4.3 Потенциальные транзитные перевозки

Отделы маркетинга портов не располагают конкретным перечнем потенциальных транзитных перевозок, однако, имеющиеся документы позволили выявить следующее:

- Возможные поставки нефти из Узбекистана через порт Туркменбаши. Очевидно, что объем перевозок может увеличиться, однако, это не те «новые» перевозки, к которым мы стремимся;
- Экспорт зерна из Казахстана, основного производителя зерновых;
- Контейнеры, содержание не установлено;
- Строительные материалы;
- Сера.

В указанном списке грузов, несомненно, занижены потенциальные возможности портов. Население стран TRACECA насчитывает в общей сложности более 70 млн. человек. С точки зрения потенциальных возможностей эти страны располагают большими резервами для увеличения объемов в торговле. Даже, невзирая на доминирующую роль России, Турции, Ирана и Дальнего Востока в торговых отношениях стран TRACECA, основная часть перевозок приходится на европейский регион, при этом акцент делается на перевозку нефти.

И напротив, другие сферы остаются неразвитыми, даже те отрасли промышленности, которые основаны на нефтяном факторе.

В инвестиционных программах стран, богатых нефтью и стремящихся избежать сверхзависимости от нефтяного экспорта, предусматривается развитие нефтехимической промышленности, производство аммиака, удобрений,

строительство заводов и фабрик по производству алюминия, железа. Вместе с тем, деятельность в указанном направлении ведется слабо, бес планоно.

Другой отраслью промышленности, имеющей неплохие перспективы является легкая промышленность. Для этого в странах каспийского региона имеются соответствующие рынки с собственным защитным механизмом в форме высоких транспортных затрат за счет других источников поступления. При условии развития какой-либо отрасли промышленности повышается объем импорта на начальном этапе посредством повышенного спроса на товары производственного назначения и сырья, за счет повышения покупательной способности.

4.4 Оценка потенциальных объемов контейнерных перевозок между Европой и странами TRACECA

Изучение статистики МВФ по торговому обороту между странами TRACECA и Европой, а также анализ соотношения между объемом импорта и контейнерными перевозками в другие страны дают возможность широкой оценки потенциала контейнерных перевозок в коридоре TRACECA. В Таблице 4.4 приводятся соответствующие показатели по данному вопросу (Приложение III).

В приводимых данных делается упор на импорте, так как экспорт состоит главным образом из неконтейнерной нефти и газа. Экспорт осуществляется контейнерными перевозками, однако, в настоящее время большая часть контейнеров возвращается порожними.

В Таблице 4.4 отмечается, что в 2001 году объем торговли между Европой и странами TRACECA составил \$1.382 млн.

В Таблице 4.5 (Приложение III) показана связь между величиной объема импорта и контейнерными перевозками в 2000 году. К указанным странам следует причислить те, в которых подавляющая часть импортного груза общего назначения поставляется морскими контейнерами. К этим странам нельзя отнести те, в которых контейнерные перевозки усугубляются следующими факторами:

- когда значительная часть импорта осуществляется сухопутным способом (например, Германия, Голландия);
- если большая часть объемов перевалочных грузов осуществляется в другие страны (например, Голландия через Роттердам);
- в случае, когда в контейнерных перевозках преобладает скорее экспорт, чем импорт (например, Гонгконг);
- если значительная часть импорта обеспечивается скорее за счет RoRo, чем контейнерными судами (Великобритания).

В Таблице 4.5. (Приложение III) средняя величина груза TEU указана в размере \$44.000. иначе говоря каждый миллион долларов торговли импортом приносит 23 TEU возвращающихся контейнерных перевозок, что эквивалентно в общей сложности 46 TEU. Большая часть отсылаемых контейнеров является порожней.

Исходя из сказанного, величина потенциальных контейнерных перевозок в обоих направлениях между Европой и странами составляет 149.000 TEU (см. Таблица 4.6., Приложение III).

5. ЗАТРАТЫ И ДОХОДЫ

5.1. Доходы портов

Доходы каспийских портов низкие. В 2001 году по портам Туркменбаши и Баку они в среднем составили \$1 за тонну, \$4 за тонну в Актау. Следует отметить, что эти цифры также включают в себя сборы за обработку груза и портовые сборы. Портовые сборы составили всего лишь \$0.6 за тонну в Туркменбаши, менее \$0.5 в Баку и \$1.3 в Актау.

Следует отметить, что в большинстве случаев доходы черноморских портов также были низкими. Доходы порта Батуми составили в среднем \$1.5 за тонну, Одесса – \$1.8 за тонну в 2001 году. Однако есть и исключения, касаются они в основном портом Поти, Ильичевск и Одесса. Доходы порта Константа очень низкие. Дело в том, что указанный порт является единственным в своем роде, не получающим доходы от обработки грузов. В основном, доходы извлекаются за счет портовых сборов за передвижение судов.

Таблица 5.1

Доходы за тонну в Каспийских и Черноморских портах, 2001

	Доходы (US\$ млн.) (a)	Обработка грузов (млн. тонн)	Доходы (\$ за тонну)
Баку	2.9	4.3	0.7
Туркменбаши	7.3	7.0	1.0
Актау	22.7	5.6	3.9
Батуми	12.3	8.4	1.5
Варна	15.6	5.8	2.7
Одесса	107.4	29.3	3.7
Ильичевск	68.2	13.3	5.1
Поти	16.2	3.4	4.7
Констанция	27.2	33.8	0.8

(a) Более подробно см. таблицы 5.8-5.10 ниже

Указанные доходы низкие по следующим причинам:

- В портовых перевозках, особенно в Каспийских портах, преобладает нефть, которая ни в одной из стран мира не приносит высоких доходов за тонну груза. Дело в том, что нефть – груз большого объема, поэтому обработка его полностью механизирована, что и объясняет низкие затраты.
- Паромные и другие перевозки включают большие скидки, так, на паромные перевозки Каспийского Пароходства установлена скидка в размере 50% официальных портовых сборов за транспортировку груза в Туркменбаши. За

заход в Баку выплачивается всего лишь \$800 и \$1200 за перевозки жидкого и груза внавалку. Указанные суммы включают также карабельные и грузовые пошлины.

- Большинство малообъемных грузов, в частности, в Каспийских портах включают груз низкой стоимости с низкими пошлинами за обработку груза, например в Туркменбаши основным видом грузоперевозок является соль, пошлина на обработку которой составляет всего лишь \$2 за тонну, \$2 за перевозку металла и \$4 за химикаты. В свете сказанного исключение составляет порт Актау, доходы которого за обработку миллионов тонн в 2001 году оказались достаточно высокими - \$6 за тонну. Кроме того, в этом порту были установлены пошлины, превышавшие аналогичные за обработку нефти в других портах.

Более того, суда туркменских пароходов линий не выплачивают портовых сборов порту Туркменбаши. Однако, есть отдельные виды пошлин, которые отличаются очень высокими расценками.

Так, иранским судам в порту Туркменбаши приходится платить очень высокие пошлины за обработку груза. Следует отметить, что если бы порты производили обработку груза смешанного назначения либо контейнеров, их средние доходы были бы выше. Тарифы за обработку груза показаны в Таблице 5.2.

Из приведенных данных следует, что тарифы на большинство грузов намного превышают средние доходы за тонну, указанные в последней колонке Таблицы 5.1.

Таблица 5.2 Пошлины на обработку основных видов груза (\$/тонна)

Каспийские и международные

	Актау	Туркменбаши	Баку	Балтика	Межд.страны
Нефть	1.5 (a)	0.13	0.36	1-5 (g)	1-2
Сталь	6	4	4.5	4	5
Зерно	8 (c)	3	3	4 (c)	4 (c)
Контейнеры	80/120	40/60	50/100	60/90	100/150

Черное море

	Бургас	Варна	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти
Нефть				1.5	1.5		2.5
Сталь	2.4 – 4	4					7 – 8
Зерно		2.7 (h)		1.6	1.6		5.5
Контейнеры	30 / 40	54 / 63	70				50 / 60

- (a) Однако, доходы порта Актау от нефти в последнее время резко снизились после того, как 2-3 нефтяных терминала перешли в распоряжение местной нефтяной компании.
- (b) Балтийские порты располагают контейнерными терминалами, обработка груза в них достаточно быстрая в отличие от Каспийских портов, располагающими очень низким объемом контейнерных перевозок и отсутствием специализированных причалов.
- (c) Применительно к большим объемам грузов внавалку.
- (d) Имеется широкое разнообразие.
- (e) Однако порт на практике получает всего лишь \$0.9, так как зерно обрабатывается на частной силосной башне.
- (f) Применительно к 20 и 40 контейнерам.
- (g) На нижней ступени находится сырая нефть, поступающая по трубопроводам. Верхняя ступень характеризует продукцию, доставляемую железнодорожными вагонами, нуждающуюся в особой обработке, например, обогрев.
- (h) Пошлины на обработку удобрения внавалку.

5.2 Затраты на портовые услуги

5.2.1. По Каспийским портам

Общие эксплуатационные затраты намного ниже доходов по всем трем Каспийским портам (см. Таблица 5.3)

Таблица 5.3 Общие затраты в сопоставлении с доходами в Каспийских портах, 2001

(\$ млн.)	Доходы	Затраты	Затраты, за исключением амортизации (а)
Актау	22.7	11.1	9.4
Туркменбаши (b)	7.3	4.0	3.8
Баку	2.9	2.3	2.0

(a) Амортизация не является действительной стоимостью, ее применение вызывает сомнение применительно ко многим основным активам портов (см. раздел.3 (b))

Соотношение общих затрат и доходов в отчетах за 2001 год:

Актау	50%
Туркменбаши	55%
Баку	79%

Затраты в этих портах очень низкие за тонну обработанного груза. Средние затраты составляют:

(Затраты/тонна, включая амортизацию).

Баку	0.5
Туркменбаши	0.4
Актау	1.9 (а)

(а) Актау, в отличие от других портов уже приступил к погашению ссуд УБРР.

Однако, необходимо подчеркнуть, что эти затраты занижены. В частности, амортизация слишком низкая. Эксплуатационные расходы недостаточны для того, чтобы поддерживать порты в нормальном рабочем состоянии, погашения по ссудам ЕБРР по двум портам еще не начаты. В разделе 5.4 затраты указаны с поправкой на указанные факторы.

5.2.2. По Черноморским портам

Сходная картина наблюдается в Черноморских портах. Общие эксплуатационные затраты намного ниже в большинстве портов, за исключением Ильичевска.

Таблица 5.4 Общие затраты в сопоставлении с доходами в Черноморские портах, 2001 (\$ млн.)

	Доходы	Затраты	Затраты, за исключением амортизации
Варна	15.6	9.9	5.7
Констанца	27.2	19.8	7.4
Одесса	107.4	54.5	51.8
Ильичевск	68.0.	68.0.	63.3.
Батуми	12.3	4.3	8.0
Поти	16.2	13.2	3.0

Соотношение общих затрат и доходов в отчетах за 2001 год:

Таблица 5.5 Затраты в % к доходам

	Общие затраты в % к доходам
Варна	63 %
Констанца	73 %
Одесса	51 %
Ильичевск	100%.
Батуми	35 %
Поти	81 %

Средние затраты за тонну груза, обработанного в Черноморских портах следующие:

Таблица 5.6 Средние затраты за тонну груза

	Затраты за тонну груза, включая амортизацию (\$)
Варна	1.7
Констанца	0.6 *
Одесса	3.7
Ильичевск	5.1
Батуми	0.5
Поти	3.8

* Обработка грузов в порту Констанца производится частным сектором, и не включена в таблицу.

5.3 Рентабельность

Каспийские порты

Все каспийские порты извлекают высокие прибыли (см. Таблица 5.7) после кризисного периода в начале 90-х годов. Более того, практически все отдельные виды услуг также рентабельны, причем объем перевозок растет.

Таблица 5.7 Рентабельность основных каспийских портов, 2001 (\$ млн.)

	Актау	Туркменбаши	Баку
Доходы	22,7	7,3	2,9
Расходы	11,1	2,9	2,3
Сальдо	11,6	4,4	0,6

Источник: Отчеты портов

Однако финансовое положение каспийских портов может в будущем пошатнуться. Следует помнить о том, что большая часть дополнительных доходов портов извлекается за счет нефти. В 2001 году около 10 млн. тонн нефти перевозилось по транзитным маршрутам TRACECA через Каспийское море, и далее железной дорогой до Батуми (Грузия). Однако транспортировка нефти очень чувствительна к прокладке новых трубопроводов, в частности, речь идет о трубопроводе Тенгиз-Новороссийск (30 млн. тонн) и трубопроводе Баку-Тбилиси-Джейхан (60 млн. тонн).

Кроме того, в последние два года российское правительство предприняло ряд мер для защиты своих портов. В наибольшей степени пострадал порт Актау, так как транзитные перевозки российской нефти стали теперь осуществляться через российские порты в результате манипулирования железнодорожными тарифами российским правительством.

И наконец, все порты обязаны погасить ссуды ЕБРР, выданные для развития портов в течение ближайших 10 лет. По этой причине в ближайшие несколько

лет финансовое положение Каспийское положение российских портов может ухудшиться.

Черноморские порты

В целом, рентабельность черноморских портов высокая. Как видно из Таблицы 5.8, в 2001 году все черноморские порты, за исключением Ильичевска, работали рентабельно.

Таблица 5.8 Рентабельность основных черноморских портов, 2001 (\$ млн.)

	Варна	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти
Доходы	15.6	27.2	107.4	68.0	12.3	16.2
Расходы	9.9	19.8	54.5	68.0	4.3	13.2
Баланс	5.7	7.4	52.9	0	8.0	3.0

Более того, черноморские порты менее чувствительны к тем проблемам, с которыми сталкиваются каспийские порты. В частности, в ближайшем будущем в порту Констанца предполагается увеличить объем обрабатываемых грузов из-за возросшего грузопотока по реке Дунай.

5.4 Разбивка затрат по основным пунктам

5.3.1. КАСПИЙСКИЕ ПОРТЫ

Основными затратами Каспийских портов является зарплата, амортизация, погашения по ссудам и проценты. Ниже приводится таблица, в которой обобщены затраты по основным пунктам.

Таблица 5.9 Затраты в каспийских портах по основным пунктам

В % в общем затратам	Баку	Туркменбаши	Актау
Зарплата	35%	48%	26%?
Социальное страхование	11%	9%	5%?
Амортизация	15%	5%	21%
Ремонт	6%	13%	10%
Топливо	2%	3%	11%
Другое (указать)	31%?	21%?	28%?
	100%	100%	100%?

Ниже приводятся комментарии к основным затратам:

(a) Зарплата

В таблице 5.10 показана численность персонала, заработная плата. Наблюдаются большие различия, однако ни в одном из портов затраты на заработную плату не достигают 50 центов за тонну обработанного груза.

Таблица 5.10 Занятость и средняя зарплата, 2001

Порт	Численность персонала	Зарботная плата (\$ млн.)	Средняя заработанная плата (\$ в год.)
Баку	850 (а)	1.1	1300
Туркменбаши	930	2.4	2600
Актау	400	2.7	6800

(а) Численность персонала снизилась с 1000 человек 5 лет назад и 1500 в советское время.

(b) Амортизация

Указанные в отчетах по каспийским портам амортизационные пошлины низкие. Лишь в порту Актау пошлины приближаются к реальному уровню. Однако, в портах Туркменбаши и Баку они исчисляются на основе общих правил, когда стоимость добавляется к активам, стоящим намного ниже затрат на возмещение.

Таблица 5.11 Амортизационные пошлины, указанные в портовых отчетах за 2001

	(US\$ 000)
Баку	363
Туркменбаши	160
Актау	1,790 (а)

(а) В последний раз переоценка активов производилась в 1997 году. Текущая стоимость активов составляет в настоящее время реалистическую цифру - в \$47 млн.

Основным недостатком отчетов является недооценка амортизационных показателей, однако это не играет столь важную роль, как это может показаться на первый взгляд. Дело в том, что амортизация не представляет собой реальную стоимость. На практике она используется в двух целях: для снижения налоговых обязательств и создания фондов возмещения. Однако, основные активы редко замещаются, но даже в тех случаях, когда это происходит, инвестиций фондируются за счет ссуд в большей степени, чем за счет внутренних излишков. С другой стороны, возмещение основных активов, оборудования обычно фондируется за счет накопленных амортизационных фондов. По этой причине, представляется более целесообразным присовокупить амортизацию к 50% стоимости замещения общих активов.

(с) Погашение по ссудам

В настоящее время в порту Актау производится погашение ссуд, выданных в 2001 году. К 2003 году все 3 порта обязаны приступить к погашениям ссуд.

Предстоит погасить следующие ссуды:

По Актау \$54 млн. из ЕБРР,
Туркменбаши \$30 млн. из ЕБРР (а)
Баку \$16 млн.
(а) плюс \$11 млн., которые подлежат переводу на нефтяную компанию.

Погашение ссуд и проценты по ним значительно увеличат затратную основу в ближайшие несколько лет. Ниже в таблице приводятся данные по будущим погашениям ссуд в каспийских портах.

Таблица 5.11 График погашения ссуд и процентов по ним (\$ млн.)

	2002	2005	2010
Баку	1.4	1.4	1.4
Туркменбаши	2.4	4.4	3.4
Актау	3.8	3.8	3.8

Источник: На основе сведений, предоставленных портами

(d) Обслуживание

Указанные в отчетах данные по обслуживанию расходов слишком низкие для того, чтобы можно было бы поддерживать порты в надлежащем рабочем положении.

5.3.2. По Черному морю

Основными пунктами затрат в черноморских портах являются, как и в каспийских, являются зарплата, обслуживание и т.д. Как известно, ни один из портов, за исключением Поти, не имеет особо обременительных обязательств по ссудам. Недавно порт Поти получил ссуду от ЕБРР.

Таблица 5.13 Классификация затрат в черноморских портах (в %)

% к общим	Варна*	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти
Зарплата	33	21.3	47.	26	27.3	21.2
Социальное страхование	30	8.4	отсут.	8	8.7	6.1
Амортизация	12	23	отсут.	7	10.4	25.5
Ремонт		12.3	отсут.	16	3.8	5.8
Топливо		2.4	отсут.	9	5.8	7.5
Другое	25	32.6	отсут.	34	44	33.9

Всего	100	100	100	100	100	100
-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----

* по оценке консультанта

(a) Зарплата

Во всех черноморских портах наблюдается излишек рабочей силы. В этом смысле особо остро стоит проблема в украинских и грузинских портах (более подробно см. Приложении VIII), однако в Каспийских портах избытку рабочей силы препятствуют низкие тарифные ставки. Как видно из таблицы, уровень зарплаты колеблется от \$1,000 в год до \$ 4,000 в год.

Таблица 5.14 Численность работников и величина зарплаты

	Численность в работников	Зарплата (\$ млн.)	Средняя зарплата (\$ в год)
Варна	1,719	3.2	1,876
Констанца	1,100	4.2	3,836
Одесса	6,278	25.6	4,077
Ильичевск	10,500	23.5	2,238
Батуми	1,400	1.8	1,287
Поти	2,754	2.8	1,013

(b) Амортизация

Амортизационные пошлины в черноморских портах указаны ниже.

Таблица 5.15 Амортизационные пошлины согласно портовым отчетам за 2001 год

	Величина амортизации (\$ 000)
Варна	1,188*
Констанца	4,577
Одесса	2,750**
Ильичевск	4,735
Батуми	446
Поти	3,356

- Оценочная
- ** Включая ремонт

(c) Погашение по ссудам

Данные по ссудам в черноморских портах отсутствуют за одним исключением. Порт Потти получил ссуду от ЕБРР на строительство нефтяного терминала.

(d) Обслуживание

Как и в Каспийском портах, эксплуатационные затраты в черноморских портах слишком низкие для того, чтобы содержать порты в нормальном рабочем состоянии.

5.5 Затратные поправки для покрытия более реалистичской амортизации на обслуживание и погашение по ссудам

В последнем разделе документа делается вывод о том, что в представленных отчетах занижаются затраты на обслуживание амортизацию и обслуживание долгов. В таблице 5.16. (Приложение IV) приведены поправки по затратам указанным в отчетах за 2001 год, для учета более реалистичской амортизации, эксплуатационных затрат, погашений по ссудам и процентам ЕБРР.

Произведенные подсчеты очень приблизительны, основаны на международных процедурах. Предполагается следующее:

- среднегодовые эксплуатационные затраты составляют 1.5% затрат на возмещение активов;
- амортизационные скидки основаны на среднем сроке активов до 25 лет с 50% замещением активов (см. предыдущую страницу).

Погашение ссуд и процентов по ним в ближайшие несколько лет основаны на фактических данных по всем проанализированным портам.

5.6 Снижения, необходимые для того, чтобы привести тарифы в соответствии со средними/общими затратами

В Таблице 5.17 показан общий уровень снижения, необходимый для приведения тарифов в соответствие со средними либо общими затратами.

В Таблице показано процентное соотношение снижения тарифов в целях приведения их в соответствие с затратами по отчетам за 2001 год (без излишков), насколько необходимо уменьшить тарифы для того, чтобы они соответствовали тем же самым затратам с учетом более реалистичских амортизационных скидок, эксплуатационных затрат и погашений по ссудам и процентам ЕБРР.

Как видно, все порты вынуждены будут уменьшить свои тарифы, если им придется покрыть общие затраты, указанные в отчетах за 2001 год. Лишь порт Актау в состоянии уменьшить тарифы с учетом более реалистичских подходов к амортизации, погашениям ссуд и эксплуатационных расходов, показанных в разделе 5.4.

Table 5.17 (см. Приложение IV к Таблице 5.17)
Снижение, необходимо для приведения тарифов в соответствие со средними/общими затратами

	На основе затрат, указанных в отчетах за 2001 год, без прибылей	На основе затрат за 2001 год плюс:
		a. Будущие погашения по ссудам
		b. Более реалистичские амортизационные скидки
		c. Более реалистичские эксплуатационные затраты
		- Плюс % увеличения объема груза
		(a)
Туркменбаши	-60%	-9%
Актау	-51%	-58%
Баку	-21%	+42%
Варна	-37%	отсутствует
Констанца	-27%	отсутствует
Одесса	-49%	отсутствует
Ильичевск	-0%	отсутствует
Поти	-19%	отсутствует
Батуми	-65%	отсутствует

(a) Все три пункта даны в весьма приближенных цифрах⁵⁵

5.7 Сопоставление доходов и затрат по отдельным видам услуг

Затраты практически по всем видам отдельных услуг намного ниже доходов во всех трех основных каспийских портах. Соответствующие цифры приведены в таблицах 5.18 - 5.21 (Приложение IV). Единственным исключением являются операции по обработке грузов в бакинском порту, когда затраты превышают доходы.

5.8 Переменные затраты на основные виды услуг

Основным фактором дисконтирования тарифов на транзитные перевозки в коридоре TRACECA являются переменные затраты, не общие.

Ниже приводятся таблицы, из которых видно, что большинство затрат по каспийским и черноморским портам являются скорее постоянными, чем переменными. Это означает, что они останутся такими же независимо от того, большой или меньший объем транзитных грузов подвергается обработке.

⁵ Следует подчеркнуть, что затраты носят приблизительный характер, так как в настоящей работе не ставится цель осуществить подробный анализ состояния тарифов с учетом затрат по каждому из портов TRACECA. Наша цель состоит в том, чтобы получить четкое представление об уровне дисконтирования тарифов в коридоре TRACECA в широком смысле этого слова.

Основными постоянными затратами являются погашение по ссудам, амортизация, социальное страхование, большая часть зарплаты; основными переменными затратами являются топливо, эксплуатационные затраты, материалы, эксплуатационные расходы.

По каспийским портам

Подробный анализ положения дел в порту Актау, осуществленный Скотт Уилсоном в 1998 году показал, что переменные затраты составили менее 15% общих затрат.

Анализ отчетов каспийских портов за 2001 год показал аналогичные результаты. Было установлено, что переменные затраты составили примерно 19-31% общих затрат.

Переменные затраты в % к общим затратам

Баку	19%
Туркменбаши	31%
Актау	22%

В таблицах 5.21-5.23 Приложения IV подробнее изложены результаты исчислений.

Следует отметить, что переменные затраты составляют лишь 11-15% доходов.

Переменные затраты в % к общим доходам

Баку	15%
Туркменбаши	12%
Актау	11%

По черноморским портам

Анализ отчетов черноморских портов за 2001 год позволил сделать аналогичные выводы. Переменные затраты составили всего лишь 16-27% общих затрат и 7-20% общих доходов (см. Таблица 5.24).

Table 5.24 Переменные затраты в% к общим затратам и доходам в черноморских портах

	Переменные затраты в % к общим затратам, 2001	Переменные затраты в % к общим доходам, 2001
Варна	16%	10%
Констанца	27%	20%
Одесса	отсут.	отсут.
Ильичевск	отсут.	отсут.
Батуми	20%	7%
Поти	20%	16%

Более подробный анализ исчислений произведен в Таблицах 5.25-5.28, Приложение IV.

6. ЛЬГОТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

В настоящее время администрация портов во всем мире снижает тарифы/цены для привлечения дополнительного грузопотока.

Наглядным примером тому служат скидки, предлагаемые международными контейнерными терминалами для увеличения перевалки контейнеров. Подобный тип перевозок очень близок к тому, что практикуется в коридоре TRACECA, когда судоходная линия имеет возможность выбирать маршрут, что, в свою очередь, заставляет перспективные порты конкурировать в вопросе формирования цен и стандартов услуг. В Таблице 6.1. приведены показатели по контейнерным перевалочным портам Азии. Как видно, в портах Сингапура, Коломбо и Келанга предлагаются гораздо низкие расценки за перевалку по сравнению с аналогичными показателями национальных контейнерных операций.

Таблица 6.1

	20'	40'	20'	40'
Коломбо	148	228	36	72
Сингапур	82	117	70	70
Келанг	61	61	27	41

Для сравнения: аналогичные показатели по Баку - \$36 за 20' контейнер; Туркменбаши - \$40 и Актау \$80

Источник: Основная контейнерная судоходная линия, 2002

Другой пример: одним из наиболее рекламируемых в последнее время снижений на портовые пошлины явились меры, предпринятые в Сингапуре вследствие того, что крупнейшим контейнерный порт в мире (наравне с Гонконгом) в период

2001/2002 гг. Потерял двух главных своих клиентов, уступив из конкуренту. В результате портовая администрация приняла решение сократить портовые сборы на 10 %, пошлины на порожние контейнеры на 50 %.

Следует отметить, что в последнее время балтийские порты также снизили свои тарифы после того, как конкуренция между ними за российский транзит резко возросла.

7. ИЗБЫТОЧНЫЕ МОЩНОСТИ: РЕКОМЕНДАЦИИ

По каспийским портам

Уровни перевозок по каспийским портам намного ниже предварительно проектировавшихся уровней и объёмов грузов, обработанных в конце 1980 гг.

Таблица 7.1.

Сопоставление верхних и текущих уровней перевозок в основных каспийских портах (в млн. тонн, за исключением нефти)

	Верхний уровень перевозок, конец 1980 гг.	Текущие перевозки
Актау	данные отсут.	1,3
Туркменбаши	8 (1987)	2
Баку	7 (конец 1980)	2

Таким образом, избыточные мощности характерны для большинства причалов всех трёх основных каспийских портов. Ниже приводятся следующие данные по избыточным мощностям.

Избыточные мощности, 2001

Баку

Причалы для грузов общего назначения	90 %
Паромные терминалы (а)	70 %
Нефтяные причалы	50 %

Туркменбаши

Причалы для грузов общего назначения	60 %
Внавалку	90 %
Паромные терминалы (а)	70 %
Нефтяные причалы	отсут.

Актау

Причалы для грузов общего назначения	30 %
Паромные терминалы (а)	>90 %
Нефтяные причалы	40 %

а) Цифры по паромным терминалам отражают избыточные мощности паромного флота и терминалов.

По черноморским портам

В Таблице 7.2 проводится сопоставление общих объёмов обработанного груза с избыточными мощностями по отдельно взятым черноморским портам.

Таблица 7.2
Избыточные мощности в черноморских портах

	Текущие перевозки, 2001 (тыс. тонн)	Максимальные мощности (тыс. тонн)	Избыточные мощности
Бургас	12,512	27,000	54 %
Варна	5,825	7,950*	27 %
Констанца	33,762	85,000	60 %
Одесса	28,550	38,000	25 %
Ильичевск	13,335	24,000	44 %
Батуми	8,395	15,000	44 %
Поти	3,441	6,500	47 %

* Предварительная оценка: охватывает порт Варна - Восток, Запад-и Балтика.

Наличие избыточных мощностей позволяет портам обрабатывать большие объёмы грузов без дополнительных затрат. Более того, с учетом того, что численность рабочей силы превышает требования, на обработку дополнительных объёмов грузов потребуется незначительные трудовые затраты. С учетом указанных выше факторов, порты имеют возможность понизить тарифы и в тоже время получать прибыли за счет дополнительно привлеченного грузопотока.

7.1 Рекомендации по портовым тарифам

При снижении портовых тарифов на транзитный груз необходимо учитывать два основных момента:

- В портах имеются большие резервы избыточных мощностей. Уровень перевозок намного ниже проектируемого.
- Поскольку портовые затраты являются в основном постоянными, а предельная стоимость обработки дополнительного транзитного груза низкая, потери от резких снижений на транзитные тарифы не принесут заметного ущерба, хотя бы на какой-то отрезок времени, пока перевозки не возрастут и не потребуются дополнительные вложения и занятость сотрудников.

Приведенные выше факторы позволяют портам применять скидки на тарифы для перевозки грузов и все-таки извлекать прибыль.

В настоящем проекте упор делается на транзитные перевозки в коридоре TRACECA. А проекте не ставится задача снижения тарифов на местный импорт и экспорт, хотя и предполагается, что по результатам проведенной нами работы будет конкретизирована затратная основа по тарифам, позволяющая снизить транспортные пошлины в регионе.

Отчеты по каспийским портам показывают, что переменные затраты составляют всего лишь 19-31 % общих затрат. Постоянные затраты составляют оставшиеся 69-81 %. Аналогичные показатели характерны и для черноморских портов, в которых переменные затраты составляют около 16-20 % общих затрат.

В каспийском море переменные затраты составляют даже более низкую пропорцию – примерно 10-15% общих доходов, а в Черноморских портах колеблются между 7 и 20%.

Доля переменных затрат возрастает по двум причинам. Погашение ссуд ЕБРР ведет к повышению уровней эксплуатационных затрат, если порты необходимо содержать в нормальном рабочем состоянии.

В будущем могут возникнуть определенные проблемы переменных затрат. Если порты собираются привлечь дополнительный транзитный грузопоток, очевидно, что затраты на зарплату возрастут. В этой связи возможны предложения о бонусах, обусловленных необходимостью обработки транзитных грузов (сухой груз). Для каждого отдельно взятого порта должна быть разработана своя формула. При условии принятия бонусов, иных поощрительных мер очевидно, что это приведет к повышению переменных затрат, но не в значительной степени. Даже если зарплата будет удвоена, это добавит всего лишь 25 центов за тонну в Баку, 40 центов за тонну в Туркменистане и 50 центов в Актау в соответствии с текущими затратами и объемом грузооборота.

Кроме того, при установлении тарифов необходимо принимать во внимание эластичность цен, хотя на практике решение этой задачи достаточно сложно.

Из сказанного видно, что существует необходимость за снижение тарифов за транзитные перевозки на две трети. Однако, для сохранения скромных прибылей с дополнительного транзитного потока, необходима скидка в 50% для производства дополнительных излишков.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЦЕН

Эластичностью цен измеряется реагирование спроса на цены. В конкретном выражении, измеряется процентное соотношение между изменениями объемов грузооборота и цен.

Например, если объем груза возрастает на 50% в ответ на снижение цен на 40%, то эластичность цен составляет 2,0.

Очевидно, что эластичность цен должна быть выше 1,0, чтобы оправдать снижение цен. На практике эластичность цен должна быть выше 1,0 для большинства транзитных грузов TRACECA, так как объемы транзитного груза в настоящее время минимальны в большинстве портов.

Анализ эластичности цен осложняется тем, что привлечение новых объемов грузов зависит от расценок, устанавливаемых на поездку, других внетарифных проблем.

Включение портовых тарифов в сквозные тарифы

Снижение портовых тарифов, в отрыве от других аналогичных мер, вряд ли может способствовать привлечению дополнительного транзитного грузопотока. Снижение тарифов должно быть составной частью скидок по всей транспортной цепи, охватывающей железнодорожные морские перевозки, тарифы за портовые, погрузочные, автомобильные услуги.

Таблица 7.3

СКВОЗНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ЗАТРАТЫ КАЗАХСТАН - СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ (US\$/TEU)

Внутри Казахстана до Актау (примерно 1000 км)

Порт Актау

Расценки за фрахт в Каспийском море

Бакинский порт

Железная дорога, 1000 км

Порт Потти

Расценки за фрахт в Черном море

Порт Варна

По железной дороге до пункта назначения

Местные поставки

Итого

Указанные сквозные тарифы должны быть сопоставлены со следующими затратами – автомобильной дорогой через Турцию/Иран, железной дорогой – через Россию, автомобильной дорогой через Россию.

8. ВНЕТАРИФНЫЕ ПРЕГРАДЫ ПРИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ TRACECA

Вне всяких сомнений тарифы являются единственным серьезным препятствием на пути эффективного использования маршрутов TRACECA. Однако имеются и другие внетарифные препятствия, которые необходимо принимать во внимание при реализации программы тарифных скидок. Экспедиторы, другие представители транспортного сектора, говоря о портовых и погрузочных услугах, подчеркнули важность учета внетарифных преград. Ниже приводятся комментарии, отражающие их точку зрения.

Таможенные и пограничные проблемы

Применение таможенных правил и предписаний в странах TRACECA отличается спорной, зачастую непредсказуемой интерпретацией предписываемых правил, таможенная практика характеризуется необоснованными задержками, затягиванием необходимых процедур, бюрократическими проволочками, высокими импортными пошлинами, незаконными платежами, что является самым важным внетарифным барьером на пути развития транзитной торговли стран TRACECA. Проведенное среди транспортных организаций интервью показало, что таможенные проблемы превратили Баку в пункт, вместо крайне непривлекательной с точки зрения бизнеса. Таможенные проблемы мешают Азербайджану превратиться в основной торговый центр региона, иными словами, при условии устранения этих преград, Баку мог бы стать «вторым Дубаи» в Каспийском регионе.

Аналогичные таможенные проблемы характерны для Грузии и Украины. Экспедиторы выделяют таможенные проблемы, как основное препятствие в деле реализации проектов в порту Туркменбаши. Экспедиторы особенно озабочены тем обстоятельством, что одни и те же таможенные правила каждый раз интерпретируются по-разному. Они подчеркнули необходимость большей прозрачности в этом вопросе.

Однако, можно привести случаи, когда таможенные проблемы, более или менее успешно решаются. Сказанное, в частности, относится к Ирано-Азербайджанской границе, на которой таможенные процедуры, связанные с перемещением грузовых средств решаются достаточно быстро и оперативно. Транзитным грузовым средствам выдаются соответствующие транзитные документы, и которые факсом отсылаются на пограничный пункт и по которым в течение двух дней должны быть приняты соответствующие меры. Также в настоящее время внедряется система электронной почты. Основная таможенная процедура состоит в том, чтобы ставить дополнительную печать на документы грузового транспортного средства, пересекающего границу. Расторможка груза происходит на конечном пункте назначения.

Каспийское Морское Пароходство

Каспийское Морское Пароходство представляет собой полумонопольную организацию, занимающуюся обработкой большой части сухого груза, перевозимого через Каспийское море по маршруту TRACECA. Указанный объем работ затронул 90% судов, совершавших заход в бакинский порт в 2001 году. В настоящее время объемы сухогруза, обрабатываемого в Баку вне рамок пароходства, очень низкие. В 1998 году было разработано технико-экономическое обоснование по модернизации паромного терминала, в котором было привлечение внимание к прибытию и отплытию судов в нарушение установленного графика, необоснованной их задержки, незаконным платежам. Проезд в оба конца можно было бы выполнить скорее (на 2 дня раньше), если бы суда плыли по предписанной скорости, обработка груза в порту велась более ускоренными темпами. Ввиду невыполнения предписанных правил и требований проезд судов в оба конца превышает 4 дня.

Также необоснованно высокие фрахтовые расценки (более подробно см. Глава 9). В 2002 году транспортники продолжали утверждать, что деятельность Каспийского Пароходства является основным препятствием в развитии транзитных перевозок. Основная критика была направлена на дороговизну услуг, не гибкое, не отзывчивое отношение к потребностям клиентов. Решение этой проблемы представляется очень важным, так как большая часть потенциальных транзитных грузоперевозок TRACECA будет осуществляться паромной службой Каспийского Пароходства.

Низкий уровень железнодорожных услуг

Хотя расценки за железнодорожные услуги в коридоре TRACECA относительно невысокие, качество их крайне неудовлетворительное. Так, экспедиторы отмечали, что, находясь в Туркменистане, они не даже не принимают во внимание возможность использования железнодорожных услуг из-за их крайне низкого уровня. Поэтому эти экспедиторы вынуждены пользоваться лишь автомобильными услугами, не взирая на их дороговизну.

Высокие затраты на автомобильные перевозки

Пошлины на автомобильные перевозки в регионе высокие по нескольким причинам. Во-первых, автомобильные затраты, превышают железнодорожные затраты, как это имеет место во всех странах. Эксплуатационные затраты составляют \$1 за км для 38-тонных грузовиков, тогда как аналогичные железнодорожные расценки составляют лишь четверть этой суммы.

Во-вторых, автомобильные затраты зависят от высоких транзитных сборов (в оправдание утверждается, что тяжелые грузовые средства разрушают дорожное покрытие, хотя это не совсем соответствует истине), что фактически в два раза увеличивает размер пошлины.

В-третьих, количество разрешений для транзита грузов TRACECA ограничено. По этой причине необходимо выплачивать немалые суммы для приобретения дополнительных разрешений.

В-четвертых, визы для водителей достаточно дорогие и требуется немало времени для их получения.

В-пятых, нужны дополнительные платежи за нестандартные габариты грузовых средств, либо - избыток веса (особенно, если речь идет о грузах, предназначенных для нефтяной промышленности). Например, в Туркменистане сбор за одну загрузку составляет \$4,000 с дополнительными выплатами различным министерствам за оказание специальных услуг на всем протяжении маршрута.

Эффективность работы портов

Качество всех видов услуг, оказываемых портами достаточно низкое, хотя тарифные расценки, как считают многие пользователи достаточно умеренные, за исключением тарифов за пользование краном в порту Туркменбаши, которые чрезвычайно завышены.

Другие проблемы

- Российские власти предпринимают все меры для того, чтобы грузы провозились через их порты. С целой целью стали проводиться манипуляции железнодорожными тарифами с тем, чтобы перевести экспорт стали, ранее осуществлявшийся через Актау, на маршруты Махачкала и Астрахань. Украинские порты также страдают от подобных действий российского правительства. Нечто подобное происходит в настоящее время и в Балтийских портах.
- Интер-модальные трансферные затраты в бакинском порту высокие. Так, стоимость перемещения 40' трейлера между железной дорогой и портом составляет \$100.
- Документация намного сложнее, чем в Европе.
- Процедурные вопросы по транзитным грузам решаются крайне медленно, стоит очень дорого, и к тому же облагаются нелегальными платежами в Украине. При отказе выплачивать незаконные платежи, пользователь может столкнуться с серьезными проблемами, включая необоснованные задержки без каких-либо разъяснений, что может иметь плачевное последствие для скоропортящихся и дорогостоящих грузов. В Грузии также существуют серьезные проблемы, к которым можно отнести следующее:
 - Каждый контейнер должен эскортироваться представителями таможенной службы. Запрет на перемещение контейнеров в ночное время.
 - Отсутствие согласованных различными инстанциями документов.
 - Чрезмерный контроль за соответствием документов в ходе случайных остановок.
 - Чрезмерно затянутая процедура обработки документов и разрешений.
 - «Дорожный налог» на грузовые транспортные средства в Азербайджане в размере \$200

Контейнеры, пребывающие в Баку железной дорогой из Грузии должны в обязательном порядке пользоваться Кишлинским терминалом.

Все приведенные выше проблемы, а также иные, еще не рассмотренные, должны найти свое решение в проектах TRACECA.

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СУДОХОДСТВУ

Основными судоходными линиями, играющими ключевую роль в проектах TRACECA, являются:

- Каспийское Морское Пароходство, Баку, Каспийское море
- Туркменское Морское Пароходство, Туркменбаши, Каспийское море
- Украинские паромы, функционирующие сообща с болгарскими операторами в Черном море.

9.1 Каспийское Морское Пароходство

9.1.1. Флот Каспийского Пароходства

Ключевой судоходной линией по развитию транзитных перевозок TRACECA является Каспийское Пароходство. Практически весь потенциальный объем транзитных перевозок TRACECA осуществляется по Каспийскому морю по маршрутам, связывающим Баку и Туркменбаши или Актау. В Каспийском море имеются и другие судоходные линии, однако на практике они не в состоянии конкурировать с Каспийским Пароходством. Сказанное подтверждается тем фактом, что бакинский порт производит обработку очень небольшого объема груза общего назначения на причалах, к которым не швартуются суда, плавающие вне юрисдикции Каспийского пароходства. Кроме того, в Каспийском море плавают большое число российских судов, но лишь немногие из них функционируют по маршрутам TRACECA. Анализ статистики бакинского порта показывает, что практически все суда, совершавшие заходы в 2001 году, были азербайджанскими, за редким исключением встречались российские и иранские суда.

Каспийское пароходство принадлежит государству. Его флот состоит в основном из судов, плававших в Каспийском море еще во время Советского Союза. Флот состоит из 70 судов (34 танкера и 26 сухогрузов, 8 железнодорожных, пассажирских паромов, типа «Дагестан» и 2 судов RoRo (не железнодорожные)).

Большая часть флота в настоящее время функционирует, многие из них заняты перевозкой нефти из Туркменбаши и Актау в Иран и в меньшей степени Аз. Большая часть нефтеперевозок TRACECA осуществляется в 60-тонных железнодорожных цистернах.

В Средиземном, Черном и Азовском морях в настоящее время функционирует около 20 сухогрузов Каспийского пароходства. Два паромы (не

железнодорожные) RoRo также функционировали вне пределов Каспийского моря вне далеком прошлом. В настоящее время один паром продолжает эксплуатироваться за пределом Каспийского моря, другой остается в Каспийском море. Следует отметить, что рентабельность за пределами Каспийского моря ниже, чем в его пределах.

9.1.2 Перевозки

В 2001 году Каспийским паромством было обработано 10 млн. тонн грузов, из которых 80% пришлось на долю маршрутов TRACECA.

Большая часть груза состояла из нефти, перевозимой танкерами и паромами. Двумя основными пунктами назначения были Иран и Азербайджан, Баку (для последующей перевозки в Батуми, Грузию).

Железнодорожные паромы, обслуживающие Туркменбаши и Актау, обработали в 2001 году около 1,8 млн. тонн груза, из которых 70% пришлось на нефть, а остальные на сухогруз, как об этом сообщает статистика бакинского порта.

Объемы грузоперевозок внутри и за пределами страны хорошо сбалансированы, практически весь паромный груз обрабатывается в железнодорожных вагонах. Объем перевозок автомобильных грузовых средств минимальный.

Объем паромный перевозок снизился с 6.0 млн. тонн в 1986 году до 0.6 млн. в 1993 году. С тех пор наблюдается неуклонное повышение тоннажа, хотя опять-таки большая часть грузоперевозок приходится на нефть. Численность пассажиров с 300,000 в 1989 до 93,000 в 1993, продолжает в настоящее время оставаться на низком уровне. В определенной мере это связано с проблемами получения виз для посещения Туркменистана, частью с изменениями законов, регулирующих торговлю фруктами и овощами между Азербайджаном и Туркменией.

9.1.3. Общие доходы и расходы

В 2001 году доходы Каспийского паромства составили \$ 77 млн..

Следует отметить, что судоходные услуги составляют значительную часть общих морских транспортных затрат в Каспийском море, причем доходы Каспийского паромства вдвое превышают доходы трех портов – Актау, Туркменбаши и Баку, вместе взятых. Однако, большая часть доходов Каспийского паромства извлекается за счет нефтеперевозок и торговли внекаспийского региона.

В отчетах по портам указан рост прибыли в 2001 году (см. Таблица 9.1)

Таблица 9.1 Доходы и расходы Каспийского пароходства, 2001

		(\$ млн.)
Доходы		77
Из которых	Нефтяными танкерами	54
	Паромами	12
	Сухогрузом	8
	Другие	4
Затраты		59
		==
Баланс		18

В среднем доходы Каспийского пароходства исчислялись из расчета \$7.7 млн. за тонну в 2001 году. Данный показатель также включает груз, обработанный за пределами Каспийского моря.

Речь идет о комбинированном грузопотоке, включающем использование паромов, перевозку нефти и т.д.

Использование танкеров представляется более рентабельным чем паромов.

9.1.4 Тарифы

Ниже в обобщенном виде приводятся судоходные тарифы на паромные перевозки и контейнеры.

(Примечание: цифры, предоставленные консультанту из разных источников, иногда не соответствуют друг другу, поэтому точность их не гарантируется, однако, в любом случае, они превышают тарифы за оказание аналогичных услуг в мире).

Тарифы, взимаемые за перевозку контейнеров по Каспийскому морю, намного превышают международно принятые стандарты за одинаковую протяженность перевозки.

Например, ставка на 40' контейнер (2 TEU) из Баку в Туркменбаши (около 165 морских миль) составляет (хотя эти тарифы не опубликованы) около \$450 плюс пошлина за возвращение порожнего контейнера, размер которой соответствует стандарту. Удвоение расценки за возврат порожнего контейнера составляет пошлину в размере \$900 без скидок, однако возможны скидки, но даже при 50% скидки на обратный пробег, затраты составят \$675 за 40' контейнер.

Если сопоставить приведенные выше расценки с международно принятыми, выяснится, что последние намного ниже.

Так, например, фидерные расценки, устанавливаемые на перевозку груза из европейских в балтийские порта, ниже и покрывают гораздо большее

расстояние. Тарифы на преодоление 500-мильного расстояния из Гамбурга/Бременхавена в Литву и 700-мильное расстояние в Эстонию и Финляндию составляют всего \$500-550 за 40' контейнер.

Одним из немногих услуг с применением судов того же типа и размера является железнодорожный паром из Клайпеды, Литва в Скандинавию и Германию, расценки которого выше Каспийского пароходства. Тарифы из Клайпеды в Аарос, Дания (400 морских миль) составляет \$839 за 40' контейнер плюс \$427 за порожний возврат. Полученная в итоге сумма превышает аналогичную взимаемую на маршруте Баку-Туркменбаши, однако поскольку расстояние в приведенном примере в 2 раза выше, расценка за милю ниже.

Высокие фрахтовые расценки, взимаемые Каспийским пароходством, частично объясняются использованием паромов типа «Дагестан» для перевозок контейнеров и железнодорожных вагонов. Они слишком вместительные для грузов, которые подвергаются обработке. Их грузоподъемность применительно к контейнерам составляет всего лишь 56 TEU. В других странах указанные объемы проходят обработку в судах, размеры которых меньше 1,5 GRT. Их скорость также ниже проектной, потребляют они гораздо меньше топлива, чем паромы типа «Дагестан».

Повышенная грузоподъемность паромов типа «Дагестан» обусловлено тем, что первоначально они спроектированы как пассажирские паромы, однако в настоящее время численность перевозимых пассажиров очень мала. Можно зафрахтовать судно, на расстоянии до 165 морских миль по 100 TEU за \$2,000 в сутки, при этом общие затраты на поездки в оба конца намного ниже, чем в случае с паромами типа «Дагестан».

Поскольку доходы Каспийского пароходства идут на покрытие эксплуатационных затрат по всем паромам (независимо от резкого падения объемов перевозок), очевидно, что можно добиться определенной экономии средств путем отказа от использования отдельных судов.

Таблица 9.2
Расценки на паромные перевозки в Каспийском море

1. Груз на железнодорожных вагонах (15 м)

	\$ за погонный метр	\$ за 15 м железнодорож. вагон в один конец	Расстояние в км	\$ за тонн/км (а)
			порожний возврат	
Баку-Актау	525	1150	468	0.025
Баку-Туркменбаши	450	900	305	0.030

2. Железнодорожные вагоны, перевозящие контейнеры (2 на 15-метровый вагон)

	\$ за погонный метр	\$ за 1 на 15 м вагон			
		в один конец	Порожний возврат (в)	Расстояние в км	\$ за тонн/км (б)
Баку-Актау	35	262	525	468	0,093
Баку-Туркменбаши	30	225	450	305	0,12

(а) Загрузка в 50 тонн

(б) Загрузка в 12 тонн за 20' контейнер

(в) Порожний возврат обычный

Тарифы, на которые ссылаются различные пользователи и операторы, в определенной степени разнятся. Также речь идет об отдельных скидках на порожний возврат по некоторым маршрутам.

Таблица 9.3
Судоходные расценка на контейнеры, перевозимые судами многоцелевого назначения (порожний возврат)

	20' контейнер Поездка (загруженная, порожний возврат)	Расстояние в оба конца (км)	\$ за тонно/км
	\$		(а)
Баку-Актау	400	468	0,071
Баку-Туркменбаши	400	305	0,109

Источник: ВСЕОМ/Uniconsult (июль, 2001)

(а) 12 тонн на контейнер

В 1998 году тарифы на перевозку нефти в Каспийском море колебались в пределах 5-\$5.5, и \$6.5-\$8.0 за тонну в 2001 году. По международным стандартам указанные расценки считаются высокими. Основной причиной этого является небольшая грузоподъемность использованных танкеров, короткое расстояние, низкая осадка в основных портах, жесткие лимиты на осадку в Волго-Донском канале. Однако, судоходные тарифы в Каспийском море выше, чем можно было бы ожидать при эксплуатации столь малых судов.

Тарифы на фрахтовку судна также немногим выше международных стандартов. Фрахтовые ставки в 2002 году составили \$2.500 в сутки на небольшие сухогрузы (3,000 дедвейт) и \$4,500 в сутки на танкеры (5,000 дедвейт).

9.1.5 Избыточные мощности

Каспийское пароходство располагает большими избыточными мощностями в паромных перевозках. Общий объем перевезенного груза составил всего лишь 1,8 млн. тонн по сравнению с 6 млн. тонн в середине 1980 гг. Теоретическая максимальная избыточная мощность в 8 паромов обеспечивает перевозку 8 млн. тонн по обоим направлениям, однако преобладание перевозок нефти в западном направлении снижает общие сборы за порожний возврат.

В 2001 году избыточные мощности Каспийского пароходства по танкерам колебались в пределах 10-20%

9.1.6 Эксплуатационные расходы

В таблицах 9.4-9-7, Приложения V показаны эксплуатационные расходы по паромам и нефтяным танкерам.⁶

- Общие и ежедневные эксплуатационные затраты по паромам типа «Дагестан» (старые и новые) (Таблица 9.4). Проблема состоит в установлении величины капитальных затрат судов, так как они были переданы по наследству от бывшего СССР «даром». Предыдущая цена также не очень впечатляет, так как первоначальные цены устанавливались в рублях в тот период, когда обменный курс рубля к американскому доллару носил искусственный характер (Примечание: суда были закуплены у Югославии в 1980-х гг.) В тот период цена составляла \$40 млн., что намного превышает эквивалентную сумму сегодня.
- В 2002 году за \$40 млн. можно построить глубоководное контейнерное судно с 4,000 TEU, осадкой 13 м и длиной 280 м. Фидерное судно с 200 TEU может стоить менее \$5 млн.
- Во всяком случае, представляется маловероятным возможность сооружения судов указанного типа, так как новые суда имеют совсем другую конструкцию. В примечании к таблице конкретизируется соображение по данному вопросу.

⁶ Каспийское пароходство не представило фактические данные по доходам и расходам, отметив, что приведенные в таблице цифры расположены в порядке возрастания.

- Переменные и постоянные эксплуатационные затраты по Дагестанским паромам (Таблица 9.5). Затраты, носящие более или менее постоянный характер, включают капитальные затраты на судна плюс страхование, команда судна и руководство. К переменным затратам относятся топливо, поставки, обслуживание и ремонт.
- Общие эксплуатационные затраты на нефтяные танкеры 5,000 дедвейт и 10,000 дедвейт (Таблица 9.6). Капитальные затраты отнесены к затратам на возмещение, что отражает реальное положение дел в области. Каспийское пароходство и другие судоходные линии, функционирующие в Каспийском море, планируют закупить новые танкеры.

Переменные и постоянные эксплуатационные затраты на нефтяные танкеры (Table 9.7). При этом, затраты, являющиеся более или менее постоянными включают капитальные затраты на суда, плюс страхование, команда и администрация. К переменным затратам относятся топливо, поставки, обслуживание и ремонт.

Главный вывод, который можно сделать после изучения затрат, отмеченной в таблицах 9.4-9.7 следующий:

(a) По паромам

- Переменные затраты на паромы показаны в пределах 17-40% общих затрат в зависимости от того, является ли судно старым или новым.
- Ежедневные эксплуатационные затраты на паромы типа «Дагестан» намного превышают ежедневные фрахтовые затраты небольших контейнерных судов, способных перевозить грузы аналогичного тоннажа.

Паромы типа Дагестан	(Ежедневные судовые затраты)	
	В порту	В море
Грузоподъемность 28 железнодорожных вагонов или 56 TEU (a)		
Новые судна	\$6,576	\$8,496
Старые судна	\$2,662	\$4,822
Контейнерный фидер, 100 TEU, затраты на фрахт	\$2000 (b)	\$2750

(a) возможно произвести загрузку 3 TEU на 18 м железнодорожный вагон. Однако, на практике в Каспийском море и других местах это применяется редко.

(b) на мировом фрахтовом рынке (в напряженные периоды)

(б) По танкерам

- Переменные затраты по нефтяным танкерам составляют всего лишь 23-27% общих затрат (исключая портовые сборы) в зависимости от того, эксплуатируется старое или новое судно. Однако, это носит ограниченный

характер, так как нефтяные танкеры, как правило, используются весьма эффективно, поэтому оставшиеся избыточные мощности незначительны.

Льготные тарифы по транзитным перевозкам TRACECA.

Из сказанного можно сделать следующий вывод:

- По паромным перевозкам в Каспийском море имеются огромные избыточные мощности. Пятнадцать лет назад тем же папомным флотом перевозилось в три раза больше грузов – около 6 млн тонн.

9.1.7 СОПОСТАВЛЕНИЕ ДОХОДОВ И ЗАТРАТ

(а) По паромам

Доходы и затраты по паромам за 2001 год указаны в Таблице 9.8. Приведенные цифры включают лишь данные по грузовым операциям (число пассажиров весьма незначительно).

Из таблицы видно, что излишки по затратам очень низкие по старым судам (также низки капитальные затраты). Что касается новых судов (с высокими капитальными затратами) баланс отрицательный.

Таблица 9.8 (см. Приложение V к Таблицам 9.4-9.7)

Оценка доходов и затрат по паромам, грузовым операциям в 2001 году

В млн. долларов	По новым судам	По старым судам (возраст: 15 лет)
Доходы (а)	11.8	11.8
Затраты паромного флота		
8 судов при \$1.1-2-4 в год (см. Таблица 10.5)	18.9	8.8
Портовые сборы	2.6	2.6
Общие затраты	21.5	11.4
Излишки/дефицит	-9.7	0.4

Допущения		
(а) Доходы основаны на:		
- Грузоперевозках, 2001	1.2	млн. тонн, за исключением тары вагонов
- Средней загрузке вагонов	55	Тонны
- Средней длине вагона	13.5	Метры
- По средним тарифам	\$40	За линейный метр, включая порожний возврат

(б) портовые затраты включают: в основном \$800 за заход судна в Баку и \$2800 за заход судна в Туркменбаши за 709 рейсов в оба конца в 2001 году (источник: Статистические данные Бакинского порта)

(Б) ПО ТАНКЕРАМ

Затраты на транспортировку нефти по Каспийскому морю между Казахстаном и Азербайджаном составляют \$ за тонну, см. Таблицу 9.9. Указанная цифра намного ниже приведенных ранее тарифов (см. Раздел 9.1.4). Однако, танкерам приходится платить высокие портовые сборы в других портах для покрытия затрат, включая затраты на дноуглубительные работы.

Таблица 9.9

Затраты на перевозки нефти между Актау и Баку (\$)

Грузоподъемность судна, дедвейт	5.000	10.000
Актау-Баку		
Расстояние в морских милях	250	250
Скорость судна в узлах	11	13
Затраты на пребывание судна (\$/день)		
В порту (а)	3.242	6.041
В море (б)	4.538	8.784
Время на рейс в оба конца		
Дни, проведенные в море, включая возврат	1.89	1.60
Время простоя	0.11	0.40
Дни в порту (на загрузку, разгрузку)	2	2
Общее число дней на рейс в оба конца	4	4
Затраты на рейс в оба конца		
Время пребывания судна в море	8,595	14,077
Время пребывания судна в порту	6,829	14,482
Общие затраты на рейс в оба конца	15,424	28,559
Перевозка в тоннах	5.000	10.000
Затраты в \$ за тонну	3.1	2.9
(а) см. Таблицу 9.6		
(б) см. Таблица 9.6		

9.1.8 Взгляд на транспортную индустрию

Клиенты, пользующиеся услугами Каспийского Пароходства, не одобрительно высказывались об уровне услуг, оказываемых Пароходством. К сожалению, у них не было иного выбора, как обратиться к услугам этой компании, занимающей монопольные позиции в перевозках сухого груза по Каспийскому морю. Достаточно отметить, что в 2001 году показатели составили почти 90% судов, заходивших в бакинский порт. Объем не сухого груза, обработанного в Каспийском порту очень низкий. В технико-экономическом обосновании Ramboll/ЕБРР качество осуществленных пароходством операций по паромным терминалам в 1997 году также подверглась критике. Основной удар критики пришелся на «произвольный график отплытия и прибытия в сочетании с практикой незаконного ценоформирования, дополнительных сборов за сокращение времени ожидания клиентами паромных услуг. Общие незаконные сборы составляют почти 100% ставки официальных пошлин, а среднее время ожидания для грузовиков составило 5 дней. Мнения относятся того, насколько глубокие изменения произошли за последние 5 лет, разнятся, однако, все интервьюируемые заявили, что они рассматривают деятельность Каспийского Пароходства в качестве основного препятствия в деле развития транзитных перевозок. Основная критика сводится к тому, что пароходство, занимая монопольную позицию, проводит не гибкую, ни коммерческую, дорогостоящую политику в отношении своих клиентов.

Сказанное свидетельствует о глубине проблемы, особенно в свете того, что большая часть потенциального транзитного грузооборота TRACECA будет осуществляться через Каспийское пароходство.

9.1.9 Льготные тарифы по транзитным перевозкам TRACECA

Из сказанного выше можно сделать следующий вывод:

- Каспийские паромные перевозки располагают огромными избыточными мощностями. 15 лет назад тот же самый паромный флот перевозил грузов в 3 раза больше, чем сейчас – около 6 млн. тонн.
- Переменные затраты⁷ на обработку дополнительных объемов грузов намного ниже общих затрат. Даже в том случае, если новый груз нуждается в дополнительной перевозке, дополнительные затраты, включая портовые сборы составляют всего лишь 16% затрат на услуги нового судна (с высокими постоянными капитальными затратами) и около 36% затрат на услуги старого судна (с низкими постоянными капитальными затратами).

Однако имеются аргументы за и против тарифных скидок на паромные перевозки. Коротко их можно представить следующим образом.

Основной аргумент **против** снижения тарифов заключается в том, что Каспийские паромы, в определенной степени, находятся в таком же положении, что и Бакинский порт. Иными словами, большая часть паромного груза относится

⁷ Переменные затраты включают в основном топливо, большую часть обслуживания и ремонта, часть административных затрат. Постоянные затраты включают в основном амортизацию, зарплату и страхование.

к грузам TRACECA. В целях устранения угрозы падения рентабельности необходимо быть уверенным в том, что эластичность цен спроса выше спроса на оправдание тарифных скидок. Как отмечалось выше проблема эластичности цен усугубляется зависимостью от железнодорожных и портовых тарифов, а также судоходных тарифов, успешному применению которых препятствуют внетарифные барьеры, например, таможенные услуги.

Однако имеются аргументы и **за** применение скидок на транзитные перевозки. Их можно изложить следующим образом.

- Транспортники считают паромные тарифы основным препятствием на пути успешного использования маршрутов TRACECA.
- Судоходные грузовые расценки в Каспийском море превышают международные стандарты, особенно, если речь идет о кантейнерах.
- Хотя большая часть паромных перевозок относится к TRACECA, на нефтеперевозки приходится подавляющая их часть; поэтому нефть можно было бы вполне исключить из числа скидок TRACECA
- Паромные тарифы составляют большую часть общих транспортных расходов на маршрутах TRACECA, чем портовые тарифы. По этой причине скидки на паромные перевозки представляются более важными, чем скидки на портовые тарифы.

Из сказанного выше можно сделать вывод о том, что тарифные скидки на сухой груз, за исключением отдельных видов грузов, могут привести к увеличению объемов транзитных перевозок TRACECA. Однако, применение скидок можно ограничить рамками «новых» транзитных перевозок в отличие от ныне применяемых перевозок.

9.2 Туркменские Судоходные Линии (ТСЛ)

ТСЛ является государственной судоходной линией Туркменистана, включает в себя пароходную компанию, порт, морскую администрацию, полностью подчиненной непосредственно Кабинету Министров страны. Сохраняется вероятность того, что со временем портовые, пароходные и регулирующие функции будут осуществляться самостоятельно функционирующими организациями.

ТСЛ принадлежат 4 небольших сухогруза, каждый грузоподъемностью 2500-3000 дедвейт, построенный в 1992 году. Обычно фрахтуются на единичные рейсы. Линейные услуги отсутствуют.

В своей деятельности ТСЛ пользуется услугами агентств по выявлению клиентов для осуществления перевозок.

Все суда ТСЛ функционируют в Каспийском море. В середине 1990-х гг. они совершали плавание в Средиземное море (перевозка хлопка). Однако, рост

затрат, иные проблемы, в частности, связанные с использованием Волго-Донского канала привели к тому, что грузоперевозки по Черному/Средиземному морям были приостановлены. Однако, это имело и положительный результат, так как топливные затраты в Каспийском море ниже чем в других.

Грузоперевозки

В 2001 году ТСЛ было обработано 171,000 тонн груза, что намного ниже объемов грузов, обработанных Каспийским Пароходством (около 10 млн. тонн в 2001 году).

Кроме того, ТСЛ не занимается коммерческими операциями на маршрутах TRACECA. Основные маршруты пролегают в Иран и российские порты - Махачкала и Астрахань.

Доходы и расходы в 2001 году

Доходы и расходы ТСЛ в 2001 году были относительно низкими, составили \$1.5 млн. Однако, очевидно, что проводимые пароходством операции приносят прибыль.

Таблица 9.11
Доходы и расходы ТСЛ, 2001

	(\$ 000)
ДОХОДЫ	1,459
ЗАТРАТЫ	
Зарплата (а)	310
Страховка	63
Амортизация	13
Ремонт	63
Топливо	101
Другое (b)	512
Итого	1,061
Баланс	398

(а) Судходными операциями занимается персонал численностью в 225 человек, которые также принимают участие в буксирных операциях порта.

(b) Под «Другими» имеются ввиду, главным образом, портовые сборы.

Тарифы

Грузовые расценки, взимаемые ТСЛ, низкие, составляют всего лишь \$1,100 на судно/день с учетом 330 рабочих дней в году на 4 судна. Приведенные цифры намного ниже стандартных фрахтовых расценок на суда с аналогичными габаритами, которые на нормальных рынках составляют в целом \$2,000/сутки

(что обеспечивает компенсацию в размере 12%). Однако, ТСЛ эксплуатирует суда, которым 10 лет, не предусматривая обязательств на покрытие капитальных затрат (суда были получены бесплатно в наследство от бывшего СССР) и до сих пор не проводилась надлежащая их переоценка.

Из таблица 9.11 следует, что амортизационные скидки в 2001 году, как свидетельствуют представленные отчеты, составили всего лишь \$13,000. Если говорить с точки зрения реальной стоимости они должны составлять \$600,000-\$700,000 на 4 судна, с затратами около \$4 млн. на каждое и сроком эксплуатации в течение 25 лет. Кроме того, 12% компенсации по капитальным затратам потребует около \$2 млн. сверх суммы эксплуатационных расходов, тогда как фактические данные составляют \$410,000 сверх эксплуатационных расходов.

Основными маршрутами и фрахтовыми расценками, применяемыми в настоящее время являются следующие:

Фрахтовая расценка на рейс в оба конца

Туркменбаши – Иран	\$16,000 плюс Иранские портовые сборы
Туркменбаши – Махачкала	\$15,000 плюс портовые сборы
Туркменбаши – Астрахань	\$18,000 плюс портовые сборы

Суда ТСЛ редко заходят в Бакинский порт, поскольку все транзитные грузоперевозки осуществляются паромными и танкерными, принадлежащими Каспийскому Пароходству. ТСЛ не является конкурентом Каспийскому Пароходству (суда, заходящие в Бакинский порт, плавают под азербайджанским флагом, изредка – российским).

Основные грузоперевозки ТСЛ включают полипропилен, сырье, химикаты, кокс, соль и т.д.

9.3 Украинские паромы

Украинские паромы были основаны в 1995 году. В настоящее время занимаются оказанием паромных услуг, связывая Украину и Болгарию с Грузией. Численность персонала составляет 300 человек. Эксплуатируется 4 крупных железнодорожных паромов, построенных в советское время, причем 2 из них принадлежат Украине, 2 – Болгарии. Паромы были построены в 1978 году, имеют грузоподъемность в 108 железнодорожных вагонов или 900 автомобилей европейского стандарта. Грузоподъемность паромов в 4 раза превышает грузоподъемность Каспийских железнодорожных паромов.

Грузоперевозки

В 2001 год украинскими паромными перевозками было перевезено 800,000 тонн груза. Руководство паромной службы сообщает о том, что транзитные перевозки TRACECA составляют незначительную часть общих перевозок. Дело в том, что общие перевозки осуществляются с Грузией и Арменией и лишь 10% грузоперевозок носит транзитный характер. Основной причиной этого являются пограничные и таможенные проблемы.

Портовые пошлины

Украинские паромы освобождены от основных портовых сборов (карабельных, канальных, маячных, причальных) в Ильичевске, Варне, Батуми и Поти. Указанная практика исходит из положений, заключенных между этими странами межправительственных соглашений.

Единственным видом платежей является пошлины за контроль над перевозками и портовая инспекция. Для украинских судов размер пошлины составляет \$485 за заход судна, однако применительно к загруженному вагону выплачивается \$40 (исходя из тарифа в \$0.60 за тонну). Украинским паромам предоставлена скидка в размере 39%.

Пошлина, взимаемая в порту Поти составляет \$60 за загруженный вагон, в Батуми - \$125.

Морские грузовые расценки

На болгаро-грузинских и украино-грузинских маршрутах взимается \$840 за железнодорожный вагон. Размер тарифов за контейнеры (железнодорожные, практически те же самые, \$800 за 40' и \$400 за 20' контейнеры, из которых два контейнера могут перевозиться в 15-метровом вагоне (с порожних вагонов взимается половина этих тарифов).

Рентабельность

В 2001 году Украинские паромные перевозки работали безубыточно.

Отчеты о деятельности приведенных выше портов указывает на то, что наибольшие затраты приходятся на топливо и составляют 34% общих затрат, далее следуют портовые сборы (16%), зарплата (14%). В указанных отчетах не приводятся капитальные затраты, за исключением амортизационных (8%).

Приложения к Рабочему документу:

**ПОРТОВЫЕ И СУДОХОДНЫЕ ТАРИФЫ С УЧЕТОМ
ЗАТРАТ**

АНАЛИЗ И РЕКОММЕНДАЦИИ

Содержание

ПРИЛОЖЕНИЕ I	4
ПРИЛОЖЕНИЕ II.....	12
ПРИЛОЖЕНИЕ III.....	13
ПРИЛОЖЕНИЕ IV	22
ПРИЛОЖЕНИЕ V	30
ПРОИЛОЖЕНИЕ VI.....	35
ПРИЛОЖЕНИЕ VII.....	38
ПРИЛОЖЕНИЕ VIII.....	39
ПРИЛОЖЕНИЕ IX.....	44
ПРИЛОЖЕНИЕ X.....	47

Ниже приводится список Приложений, в которых обобщены результаты первого года (2002) реализации проекта ЕПТРТ. Заключение и выводы включены в текст основного отчета, поэтому в дальнейшем читатель может по своему желанию ознакомиться с необходимыми данными и сведениями.

- Приложение I:** Портовые тарифы, применяемые в Каспийских и Черноморских портах
- Приложение II:** Сопоставление портовых тарифов, применяемых в коридоре TRACECA и других странах.
- Приложение III:** Грузоперевозки в Каспийском и Черном морях в 2000 и 2001 гг.. Импортные перевозки в коридоре TRACECA в 2001 году, связь между стоимостью импортных перевозок и объемом контейнеров.
- Приложение IV:** Поправки к портовым затратам, предназначенные для покрытия амортизации, эксплуатационных расходов и погашений по ссудам.
Сопоставление расходов и доходов, а также переменных и постоянных затрат по портам Актау, Туркменбаши и Баку в 2001 году.
- Приложение V:** Ежегодные эксплуатационные и постоянные затраты в сопоставлении с переменными затратами по эксплуатации новых и старых железнодорожных паромов, функционирующих в Каспийском море, с учетом затрат на перевозку нефти танкерами между Актау и Баку.
- Приложение VI:** Рентабельность основных каспийских и черноморских портов. Необходимость изменения тарифов в целях приведения их в соответствие с общими затратами. Переменные затраты в % к общим затратам и доходам.
- Приложение VII:** Некоторые сведения по портам Молдавии
- Приложение VIII:** Доводы в пользу целесообразности снижения затрат
- Приложение IX:** Долгосрочная ценовая политика
- Приложение X:** Комментарии Рабочих Групп

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Портовые тарифы, применяемые:
в Каспийских портах - 1. Актау 2. Баку 3. Туркменбаши
в Черноморских портах - 1. Бургас 2. Констанца 3. Ильичевск
4. Поти 5. Рени и 6. Варна

Каспийское море

1. АКТАУ

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Типы	За	В центах США
Маячные сборы	БРТ	5
Тоннаж	БРТ	12
Канальные сборы	Куб.м. объема судна	7
Причальные сборы за сутки	Куб.м. объема судна	8
Якорные сборы	За 1 заход	2382
Экологические сборы	БРТ	2.4
Лоцманские сборы	Куб.м. объема судна	0.6

ОБРАБОТКА ГРУЗА

	(\$/тонна)	
ШТУЧНЫЙ ГРУЗ		
Пищевые продукты (соль, сахар и т.д.)	6	
Зерно	8	
Уголь	6	
Мешки вместимостью до 30 кг	9-10	
Мешки вместимостью свыше 30 кг	8-9	
Металл, цветной	8-9	
Металл, черный	6	
Хлопок	10	
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруз	80	
40' загруз	120	
20' порож	60	
40' порож	100	
БЕНЗИН	1.5	

2. БАКУ СУДОВЫЕ СБОРЫ

Типы	За	В центах США
Судовые сборы	Куб.м. объема судна	1.6
Канальные сборы	Куб.м. объема судна	2.7
Причальные сборы за сутки	Куб.м. объема судна	2.4
Якорные сборы	Куб.м. объема судна	0.1
Экологические сборы	За 1 заход	2.4
Лоцманские сборы	Куб.м. объема судна	0.6

Сборы взимаются в AZM под азербайджанским флагом и в US\$ под иностранным флагом

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ (US\$/тонна)

	Прямая	Косвенная
ШТУЧНЫЙ ГРУЗ		
Мешки, коробки, связки	3.3	4.7
Штабеля, брикеты, рулоны, ящики для упаковки товаров	3.9	5.9
Металл в упаковке	2.9	4.3
Металл без упаковки	3.3	4.7
Металлический лом	2.0	2.7
Груз в больших мешках	3.1	4.3
ГРУЗ ВНАВАЛКУ		
Зерно	3.1	0.0
Соль	2.2	2.4
Пищевые продукты (бобы, сахар и т. д.)	1.4	1.8
Металлические руды	1.8	2.7
Соль, гравий	1.8	2.0
Лесоматериал в упаковке	2.9	4.3
Лесоматериал без упаковки	3.3	5.3
Автомобили	11.6	15.7
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруз.	36.1	49.6
40' загруз.	72.4	99.2
20' порож.	16.3	25.1
40' порож.	32.9	50.0
НЕФТЬ	0.36	

3. ТУРКМЕНБАШИ

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центах США
Судовые	Куб.м. объема судна	2.4
Канальные	Куб.м. объема судна	4
Причальные /день	Куб.м. объема судна	3
Якорные	Куб.м. объема судна	1
Лоцманские	Куб.м. объема судна	2.3

ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	КОСВЕННАЯ
Пищевые продукты, соль, сахар и т. д.	2	2
Металлическая руда	2	2.5
Химикаты	4	
Коробки и мешки	10	12
Мука в мешках	10	12
Металл цветной	10	12
Металл черный	6	8
КОНТЕЙНЕРЫ		
20' загруз.	40	50
40' загруз.	60	70
20' загруз.	20	25
40' загруз.	30	35
НЕФТЬ	0.13	

ЧЕРНОМОРСКИЕ ПОРТЫ

1. БУРГАС

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центах США
Тоннажные	Брутто-тоннаж	40-55
Канальные	Брутто-тоннаж	1-10
Причальные	Линейный метр/день	10
Якорные	Куб.м. объема судна	0.1
Экологические	За 1 заход	2.4
Лоцманские	За 1 заход	\$80-560

ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	КОСВЕННАЯ
Мешки, брикеты до 40 кг	9.6	13.2
Мешки, брикеты до 41-82 кг	8.1	13.0
Большие мешки свыше 1000 кг	3.1	4.0
Бумажные рулоны до 1000 кг	5.3	8.1
Паллеты, 800-1600 кг	4.6	5.2
Лом внавалку	2.3	3.7
Сталь	2.4-3.2	2.7-4.0
Соль насыпью	1.3	1.4
Фураж катышковый, ввоз	1.4	3.2
Фураж катышковый, вывоз	2.4	2.6
Пшеница	1.4	1.7
Уголь	0.9	1.0
Сахар насыпью	1.2	2.0
Нефть по трубопроводу	1.0	

Контейнеры 20'	\$30
Контейнеры 40'	\$40

2. КОНСТАНЦА

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В долларах США
Канальные	Куб.м. объема судна	2.7
Причальные	Метр/день	6.0-8.0(a)
Бассейновые	Метр/день	0.15-0.28(a)

(а) Различаются в зависимости от типа судна. В данном случае речь идет о контейнерных судах

Обработка груза

Контейнеры	\$70 за 20' or 40'
------------	--------------------

3. ИЛЬИЧЕВСК

Виды сборов	За	В долларах США
Судовые	Куб.м. объема судна	29.7
Канальные	Куб.м. объема судна	2.0
Причальные/день	Куб.м. объема судна	2.2
Якорные	Куб.м. объема судна	2.7
Маячные	Куб.м. объема судна	2.9
Административные	Куб.м. объема судна	1.4
Санитарные	Куб.м. объема судна	1.4

СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА (а)

	(\$/тонна)	
Руда	2.1	
Нерафинированный сахар	2.0	
Железо	5.0	
Жидкость	1.5	
Зерно	1.8	
Жидкие химикаты	3.3	
Химикаты внавалку	2.2	
Лесоматериалы	6-8	
Уголь	2.0	
Бумага	6-9	
Лом	6.0	
Паромные вагоны	0.6	
Оборудование	6.3	
Контейнер, 20' загруз.	83	

(а) в сборы включены скидки

4 ПОТИ, Грузия
**СУДОВЫЕ СБОРЫ
(грузы, перевозимые линейными судами)**

Виды сборов	За	В центрах США
Тоннажные	Брутто-тоннаж	20
Причальные	Брутто-тоннаж	2
Канальные	Брутто-тоннаж	12
Якорные	Брутто-тоннаж	0.1
Швартовые	1 операция	36-54
Лоцманские	Брутто-тоннаж	1
Маячные	Брутто-регистрационные тонны/заход	2

ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	
	(\$/тонна)	
ВНАВАЛКУ		
Зерно, перевозимое черпаками	3.5	
Зерно, перевозимое пневмомашинной	5.5	
Сахар	6.0	
Руда концентрированная	4.5	
МЕШКИ		
До 25 кг	6.5	
25-50 кг	6.0	
ГРУЗ ПАЛЛЕТОЧНЫЙ		
	5.0	
Металлические изделия	7-11	
Металлический лом	7-8	
Лесоматериал	7-9	
КОНТЕЙНЕРЫ		
С помощью портовых кранов:		
20' загруз.	50	
40' загруз.	60	
20' порож.	20	
40' порож.	30	
С помощью судовых кранов:		
20' загруз.	25	
40' загруз.	35	
20' порож.	10.	
40' порож.	15	
ЖИДКИЙ ГРУЗ, ПЕРЕВОЗИМЫЙ ТАНКЕРАМИ		
Из судна в цистерну/вагон и наоборот	2.50	
ПАРОМНЫЕ СБОРЫ		
С вагона, загруз.	60	
С вагона порож.	10	
НЕФТЬ	0.36	

4. РЕНИ (Молдова)

СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА

	(\$/тонна)
Руда	1.5
Чугун в чушках	2.9
Зерно	5.0
Жидкие химикаты	3.3
Химикаты внавалку	3.2
Лесоматериал	4.9
Уголь	1.6
Бумага	4.8
Лом	2.9

6 ВАРНА

СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центрах США
Тоннажные	Брутто-тоннаж	40-55
Канальные	Брутто-тоннаж	1-10
Причальные	Линейный метр/день	10
Якорные	Куб.м. объема судна	0.1
Экологические	За 1 заход	2.4
Лоцманские	За 1 заход	\$80-560

Обработка груза	US\$/тонна (прямая)
Мешки	7.4-8.1
Большие мешки	4
Бумага в рулонах	7.5
Плиты	5.4
Сталь	4
Зерновые	3
Уголь	1.5
Сахар	4
Кальцинированная сода	2.5
Клинкер	2
Удобрения насыпью	2.7
Цемент	2
Контейнеры 20'	54
Контейнеры 40'	63

ПРИЛОЖЕНИЕ II
СОПОСТАВЛЕНИЕ ПОРТОВЫХ СБОРОВ ПО СУХОГРУЗАМ В TRACECA И ДРУГИХ СТРАНАХ
Таблица 2.1

	СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗОВ			ПОРТОВЫЕ
	Груз, упакованный в мешках	Груз в навалку	Контейнеры	СБОРЫ
	(a) \$/тонна	(b) \$/тонна	(c) \$/20'	(d) \$/тонна
Варна	7.4	3.0	54	0.9
Бургас	8.0	1.5	27	0.9
Констанца	7.5	3.1	64	0.6
Ильичевск	5.2	2.2	62-87	2.9
Одесса	5.2	2.2	62-87	3.0
Поти/Батуми	6.0	3.5	50	2.1
Баку	3.5	3.2	36	0.4
Актау	8.0	8.0	80	1.5
Туркменбаши	10.0	5.0	40-50	1.1
Стандартные международные сборы	6.0	4.0	100 (f)	0.7 (g)

(a) В 50 кг мешках

(b) Зерно

(c) Сборы по загруженным контейнерам. Стандартная загрузка составляет около 12 тонн (максимум 21 тонна)

(d) В оценке учтены портовые, тоннажные, маячные, якорные, каналные, причальные, карантинные, санитарные, лоцманские, буксирные, швартовые и отшвартовые, административные сборы. Затраты на тонну включают коэффициент загрузки в 75% применительно к стандартному 3000-тонному судну.

(e) В портах промышленно развитых стран отдельные грузы обрабатываются традиционным способом. Груз, предварительно уложенный по мешкам, перевозится контейнером либо службой RoRo.

(f) Расценка представляет собой среднюю величину. Могут применяться следующие варианты:

Расценки по основным портам:

	US\$/TEU
Роттердам	90
Феликстау	100
Шанхай	107
Сингапур	106
Гонконг	142
Порт Келанг, Малайзия	53
Карачи	69
Янтань	100

(g) Расценка представляет собой среднюю величину. Могут применяться следующие варианты (следует иметь в виду, что объем груза, с которого взимаются портовые сборы, намного выше за пределами каспийско-черноморского региона):

	US\$/тонна
Таллин	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
Дубаи	0.1

Источник расценок по каспийско-черноморским портам: Секретариат TRACECA, Баку, сентябрь 2001года.

По международным тарифам использованы различные источники.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Таблица 4.3 ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО КАСПИЙСКИМ И ЧЕРНОМОРСКИМ ПОРТАМ (в тыс. тонн)

Перевозки по Бакинскому порту		2000	2001	
Экспорт				
	Окись алюминия и глинозем	251	111	
	Другие	44	63	
	Общий объем	295	174	
Импорт				
	Соль	42	24	
	Другие	85	77	
	Общий объем	127	101	
Транзит				
	Нефть	3,571	3,246	(плюс Азпетрол)
	Соя	107	86	
	Хлопок	122	36	
	Глинозем	34	128	
	Другие	222	545	
	Общий объем транзита	4,056	4,041	
ИТОГО		4,478	4,562	
Перевозки по порту Актау				
	Сырая нефть и продукты	3385	4357	
	Сталь, Металлы	702	1060	

Зерно	15	84	
Паром	8	158	
Из них транзит составляет	4110	5659	
	2241	2621	
Сухогруз	145	312	(b)
Итого	2386	2933	

(a) Практически вся сырая нефть

(b) Главным образом российская сталь, перевозимая в Иран; груз, не относящийся к TRACECA.

Туркменбаши			
Нефть (a)	4117	5113	
Паром (b)	1246	1662	
их них:			
Химикаты	254		
Нефть			
	237		
Текстиль	80		
Металлы	50		
Другие	625		
Сухогруз	229	204	
Из них:			
Соль	41	17	
Металлы	69	24	
Химикаты	31	119	
Оборудование	62	25	
Итого	6838	6979	

Перевозки по порту Бургас

	2000	2001
Сырая нефть & нефтепродукты	6,468	7,387
Груз внавалку	3,624	3,053
Общий груз	2,155	2,004
Жидкий груз- порт Ист	96	68
ИТОГО	12,343	12,512

Перевозки по порту Варна

	2000	2001
Сухогруз внавалку	4,074	4,355
Жидкий груз	550	479
Груз общего назначения	521	490
Контейнерный груз	415	501
ИТОГО	5,560	5,825

Перевозки по порту Констанца

	2000	2001
Зерновые	1,012	2,784
Свежие фрукты, овощи	45	58
Домашний скот	48	15
Продовольствие, напитки, табак	738	680
Семена, растит.масло, жиры	201	204
Дерево, лесоматериалы	752	709
Органические и химические удобрения	1,527	1,531
Минеральное сырье	188	414
Черные руды, лом	9,564	6,613
Цветные руды	3,556	2,265
Различные виды текстиля	3	1
Бумажная масса, отходы	8	1
Уголь, кокс	2,198	1,650
Неочищенная нефть	2,612	5,077
Уголь & природный газ	10	6
Нефтепродукты & природный газ	2,897	4,185
Цемент	2,897	2,449
Химические продукты	1,259	1,050
Черные и цветные металлы	1,973	2,300
Стеклянные и керамические изделия	23	61
Изделия из металла	475	491
Станки, транспортное оборудование	34	35
Промтовары	77	0
Другое	1,004	1,180
ИТОГО	33,104	33,762

(в млн тоннах)

	2000	2001
Морские перевозки	23.6	26.0
Речные перевозки	9.5	7.8
Итого	33.1	33.8

	2000	2001
Импорт	11.5	13.3
Экспорт	10.5	11.5
Морские транзитные перевозки	1.6	1.2
Речные транзитные перевозки	1.1	1.2

Перевозки по порту Одессы

	2000	2001
Сухогруз насыпью	1,570	2,158
Груз общего назначения	7,982	6,436
Жидкий груз	18,232	19,532
ИТОГО	27,784	29,340
Контейнеры (по. TEU)	51,234	52,768
* собственная оценка		

Перевозки по порту Ильичевск

	2000	2001
Груз общего назначения	8,942	7,802
Жидкий груз	399	327
Сухогруз насыпью	3,294	5,206
Паромный терминал	740	899
ИТОГО	12,635	13,335
КОНТЕЙНЕРЫ (NO. TEU)	613	<i>n.a.</i>

Перевозки по порту Батуми

	2000	2001
Неочищенная нефть и нефтепродукты	6,019 (3,618)	7,644 (4,606)
- из них неочищенная нефть		
Сухогруз насыпью	255	205
Груз общего назначения	649	515
ИТОГО	6,923	8,395
Груз общего назначения и сухогруз		
Боксит, другие руды	152	147
Сахар	242	254
Зерно	64	56
Мука	44	12
Металл и металлические конструкции	185	24
Сухие химикаты	133	84
Лом	0	85

Объем транзитных перевозок

Место /отправки	назначения	2000	2001	Направление перевозок
Грузия		272	310	В Грузию (50%)
Армения		63	65	В Армению (100 %)
Азербайджан		496	277	В Азербайджан (90 %)
Туркменистан		1	0	В Туркменистан (100 %)
Узбекистан		61	73	В Узбекистан (80 %)
Казахстан		2	0	В Казахстан (100 %)
Киргизстан		1	0	В Киргизстан (100 %)
Таджикистан		0	0	В Таджикистан (100 %)
Итого		897	724	

* Данные по перевозкам неочищенной нефти и нефтепродуктов не приводятся

Перевозки по порту Поти

	2000	2001
Нефтепродукты	582	843
- из них бензин	(216)	(225)
- из них дизельное топливо	(307)	(582)
Сухогруз насыпью	1,826	1,327
Груз общего назначения	1,212	1,270
ИТОГО	3,620	3,441
№. 20' контейнеров (TEU)	9,065	12,638
№. 40' контейнеров (TEU)	27,094	28,422
ИТОГО в TEU	36,159	41,060
ИТОГО в тоннах	391,298	421,777

Сухогруз обработанный	2000	2001
Боксит / глинозем	470/0	0/186
Медный концентрат	35	32
Марганцовая руда & сплавы	48	77
Перлит	51	10
Сахар	47	67
Зерно	536	348
Мука	72	78
Трубы / металлические конструкции	31	46
Сухие химикаты	104	23
Лом	615	547
Пищевые продукты	115	104

Объемы транзитных перевозок

Место назначения / отправки	2000	2001
Азербайджан	1,064	747
Армения	807	801
Центральная Азия	72	317
Общий объем транзитных перевозок	2,943	1,865

Таблица 4.4 (часть первая) Импорт из Европы и других стран в страны TRACECA, 2001 (в US\$ млн)

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан	Азербайджан	Грузия	Армения	Киргизстан	Таджикистан	Итого
I	6363	3325	1582	1430	1002	874	468	688	15732
<i>Из:</i>									
Австрия	37	13	10	20	14	5	1	1	101
Бельгия	60	12	9	20	10	52	8	3	174
Дания	18	10	1	6	10	3	2		50
Финляндия	96	21	2	5	11	2	4		141
Франция	143	119	51	26	26	12	3		380
Германия	540	227	141	73	81	38	26	4	1130
Греция	52	1		8	9	11		7	88
Ирландия	3	1		2					6
Италия	261	45	16	24	44	33	4	20	447
Люксембург	5				3				8
Нидерланды	127	15	6	13	14	7	5		187
Норвегия	3	2		4			3		12
Португалия				3	3				6
Испания	19	15	2	3	6	8	1	3	57
Швеция	28	11		14	10	2	3		68
Швейцария	60	15	6	18	24	25	2	2	152
Великобритания	146	32	11	54	31	11	3	3	291
ПО РЕГИОНАМ									0
Европа (а)	1598	539	255	293	296	209	65	43	3298
(%)	25%	16%	16%	20%	30%	24%	14%	6%	21%
США	179	162	273		118	55	29	3	819
(%)	3%	5%	17%	0%	12%	6%	6%	0%	5%
Азия	566	501	67	93	15	16	85	39	1382
(%)	9%	15%	4%	7%	1%	2%	18%	6%	9%
Турция	132	99	116	148	159	..	17	9	680
(%)	2%	3%	7%	10%	16%		4%	1%	4%

Продолжение:

Continued.....

Таблица 4.4. (часть вторая)

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан	Азербайджан	Грузия	Армения	Киргизстан	Таджикистан	Итого
СНГ и Восточная Европа									
Беларусь		18		5	3	1	7		34
Чехия		24	2	2	3	2	2		35
Казахстан		169	22	100	10	1	64	89	455
Киргизия	38	82	3	1				6	130
Польша	65	40	13	12	4	2	6	5	147
Россия	2798	400	153	153	64	66	87	129	3850
Таджикистан	4	96	11	1			2		114
Туркменистан	49	7		135	11	1	18	62	283
Украина	88	138	236	39	42	14	5	64	626
Узбекистан	81		39	6	7	1	84	150	368
Азербайджан			13		114			34	161
Всего по СНГ и Восточной Европе	3123	974	492	454	258	88	275	539	6203
(%)	49%	29%	31%	32%	26%	10%	59%	78%	39%

(а) за исключением России и других стран СНГ и Восточной Европы

Источник: статистические данные МВФ

Краткий обзор

Из:

Европы	25%	16%	16%	20%	30%	24%	14%	6%	21%
СНГ + Вос.Европа	49%	29%	31%	32%	26%	10%	59%	78%	39%
США	3%	5%	17%	0%	12%	6%	6%	0%	5%
Азия	9%	15%	4%	7%	1%	2%	18%	6%	9%
Турция	2%	3%	7%	10%	16%		4%	1%	4%
Другие	14%	35%	31%	41%	31%	58%	3%	9%	26%
Итого	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

(а) за исключением России, других стран СНГ и Восточной Европы

Источник: статистические данные МВФ

Таблица 4.5 СВЯЗЬ МЕЖДУ СТОИМОСТЬЮ ИМПОРТА И КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК (а)

	Импорт (US\$ млрд)	Итого Контейнерные перевозки (Мп TEU)	Импорт Контейнерные перевозки (Мп TEU)	Импорт Стоимость за единицу TEU (US\$)
Япония	342	13.6	6.8	50,294
Австралия	61	3.5	1.75	34,857
Таиланд	58	3.3	1.65	35,152
Бразилия	56	2.3	1.15	48,696
Индия	55	2.3	1.15	47,826
Израиль	34	1.4	0.70	48,571
Аргентина	24	1.4	0.70	34,286
Новая Зеландия	13	1.1	0.55	23,636
Пакистан	10	0.35	0.18	57,143
Кения (b)	3	0.25	0.12	24,341
Дар эс Салам (b)	1.4	0.10	0.05	26,923
Total	657.4	29.6	14.8	44,418

(а) отобраны на основе описанной в тексте методики.

(b) контейнерные перевозки исключают транзитные в/из других стран.

Источники: статистические данные по контейнерным перевозкам согласно *Containerisation International*, 2002; статистические данные МВФ, 2002

Таблица 4.6 КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (TEU), СТОИМОСТЬ ИМПОРТА TRACECA, 2001

	Импорт из Европы (US\$млн, 2000)	Контейнерные перевозки по импорту (\$44,000 за TEU)	Общий объем контейнерных перевозок (контейнерные перевозки по экспорту, в основном, порожние)
Казахстан	1598	35,976	71,953
Узбекистан	539	12,135	24,269
Туркменистан	255	5,741	11,482
Азербайджан	293	6,596	13,193
Грузия	296	6,664	13,328
Армения	209	4,705	9,411
Киргизстан	65	1,463	2,927
Таджикистан	43	968	1,936
ИТОГО	3298	74,249	148,498

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Таблица 5.16 Поправки к портовым затратам, предназначенные для покрытия налоговых скидок на амортизацию и обслуживание, погашение ссуд (US\$ млн)

	Затраты в 2001 году	Затраты в 2001 году ПЛЮС а. будущее погашение ссуд б. более реалистическая амортизация с. более реалистическое обслуживание
ТУРКМЕНБАШИ		
Зарплата	1.42	1.42
Соц. страхование	0.28	0.28
Амортизация	0.13	0.60
Проценты с погашения ссуд		3.00
Ремонт	0.39	0.39
Топливо	0.10	0.10
Другие	0.63	0.63
Итого	2.95	6.42
БАКУ		
Зарплата	0.83	0.83
Соц. страхование	0.26	0.26
Амортизация	0.36	0.60
Проценты с погашения ссуд		1.40
Ремонт	0.13	0.23
Топливо	0.05	0.05
Другие	0.72	0.72
Итого	2.35	4.08
АКТАУ		
Зарплата	2.27	2.27
Соц. страхование	0.44	0.44
Амортизация	1.79	0.90
Проценты с погашения ссуд	2.46	2.46
Ремонт	0.84	0.84
Топливо	0.94	0.94
Другие	2.39	2.39
Итого	11.13	10.23

ВАРНА

Зарплата	0,56	
Соц. страхование	0.51*	
Амортизация	0.20	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт		Подлежит завершению...
Топливо		
Другие	0,42	
Итого	1.69	

* собственная оценка

КОНСТАНЦА

Зарплата	0.13	
Соц. страхование	0.05	
Амортизация	0.14	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт	0.07	Подлежит завершению.
Топливо	0.01	
Другие	0.19	
Итого	0,59	

БАТУМИ

Зарплата	0.14	
Соц. страхование	0.04	
Амортизация	0.05	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт	0.02	Подлежит завершению.
Топливо	0.03	
Другие	0.22	
Итого	0.51	

ПОТИ

Зарплата	0.81	
Соц. страхование	0.23	
Амортизация	0.97	
Проценты с погашения ссуд		Подлежит завершению.
Ремонт	0.22	
Топливо	0.29	
Другие	1.29	
Итого	3.82	

Таблица 5.18 Сопоставление затрат и доходов по Актау, 2001

	Доходы (US\$ 000)	Затраты (US\$ 000)	Груз Обработанный (000 т)	Доходы За тонну (US\$)
Грузовые сборы				
Нефть	6,507	2,014	4329	1.5
Зерно	75	41	84	0.9
Паром	205	89	191	1.1
Пошлина за обработку груза				
Металл	6,322	4,507	1,041	6.1
Паром, все виды металлов	137	103	22	6.2
Другие, включ. зерно	192	103		
Итого, грузовые сборы, за обработку груза	13,438	6,856	5,659	2.4
Портовые сборы	7,137	3,500	5,659	1.3
Тоннажные	1,274	589		
Причальные	425	192		
Бортовые	4,192	2,116		
Маячные	267	130		
Сборы окруж. среда	123	75		
Другие	856	397		
Другие	2,144	788		0.4
Итого	22,733	11,130	5,659	3.9

Источник: порт Актау

Таблица 5.19 Затраты и доходы по Туркменбаши, 2001

	(US\$ 000)		Груз обраб. (000 тонн)	Доходы за тонну (US\$)
	Доходы	Затраты		
Навигац. сборы	1,977	956	6,979	0.3
Портовые и причальные	4,029	1,365	6,979	0.6
За обраб.груза	888	538	6,979	0.1
- из них				
<i>РРК 1,сухогруз</i>	..	540	204	
<i>РРК 2,паром</i>	..	85	1,662	
<i>РРК 3</i>	..	0		
<i>РРК 4, нефть, ..</i>	..	33	5,113	
<i>Okarem</i>				
Паромные услуги	4	0	1,662	
Другие (а)	452	452		
	=====	=====		
Общие портовые сборы, исключая чартерные	7,336	2,950	6,979	1.1
	=====	=====		
 [исключая чартерные)	1,460	1,062		

(а) В основном, рабочие группы

Источник: порт Туркменбаши

Таблица 5.20 Затраты и доходы по Баку, 2001

	Доходы (US\$ 000)	Затраты (US\$ 000)	Груз обраб. (000 тонн)	Доходы за тонну (US\$)
Грузовые сборы по терминалам				
Нефтяной	750	475	2,619	0.29
Паромный	815	85	1,877	0.43
Груз общего назначения	145	620	64	2.26
Общие грузовые сборы	1,710	1,181	4,562	0.38
Корабельные сборы, другие	1,190	1,119	4,562	0.26
Итого	2,900	2,300	4,562	0.64

Источник: порт Баку

Таблица 5.21 Порт Актау: переменные и постоянные затраты, 2001 (включая погашения по ссудам, 2001)

	(US\$ млн)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	1.7	
Соц.страхование (75%)	0.3	
Амортизация	1.8	
Погашения по ссудам	2.5	
Другие	2.4	
Общие постоянные затраты	8.7	(78%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.6	
Соц.страхование (25%)	0.1	
Ремонт	0.8	
Топливо	0.9	
Общие переменные затраты	2.4	(22%)
Общие затраты	11.1	(100%)

Отчет за 2001 год.

Таблица 5.22 Порт Туркменбаши: переменные и постоянные затраты, 2001 (за исключением обязательных погашений по судам)

	(US\$ млн)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	1.07	
Соц.страхование (75%)	0.21	
Амортизация	0.13	
Погашения по судам (а)		
Другие	0.63	
Общие постоянные затраты	2.04	69%
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.36	
Соц.страхование (25%)	0.07	
Ремонт	0.39	
Топливо	0.10	
Общие переменные затраты	0.91	31%
Общие затраты плюс обязательные затраты по судам	2.95	100%

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.23 Порт Баку: переменные и постоянные затраты, 2001 (за исключением обязательных погашений по судам)

	(US\$ млн)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.62	
Соц.страхование (75%)	0.20	
Амортизация	0.36	
Погашения по судам (а)		
Другие	0.72	
Общие постоянные затраты	1.90	(81%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.21	
Соц.страхование (25%)	0.06	
Ремонт	0.13	
Топливо	0.04	
Общие переменные затраты	0.44	(19%)
Общие затраты плюс обязательные затраты по судам	2.34	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.25 Порт Варна: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.42	
Соц.страхование (75%)	0.38	
Амортизация	0.20	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.42	
Общие постоянные затраты	1.42	(84%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.14	
Соц.страхование (25%)	0.13	
Ремонт		
Топливо		
Общие переменные затраты	0.27	(16%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	1.69	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.26 Порт Констанца: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.0975	
Соц.страхование (75%)	0.125	
Амортизация	0.13	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.19	
Общие постоянные затраты	0.43	(73%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.0325	
Соц.страхование (25%)	0.0375	
Ремонт	0.07	
Топливо	0.014	
Общие переменные затраты	0.16	(27%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	0.59	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.27 Порт Батуми: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.105	
Соц.страхование (75%)	0.033	
Амортизация	0.053	
Погашения по ссудам (a)		
Другие	0.22	
Общие постоянные затраты	0.41	(80%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.035	
Соц.страхование (25%)	0.011	
Ремонт	0.02	
Топливо	0.03	
Общие переменные затраты	0.10	(20%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	0.51	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

Таблица 5.28 Порт Поти: переменные и постоянные затраты, 2001

	(US\$ за тонну)	
Постоянные затраты		
Зарплата (75%)	0.61	
Соц.страхование (75%)	0.17	
Амортизация	0.97	
Погашения по ссудам (a)		
Другие	1.29	
Общие постоянные затраты	3.04	(80%)
Переменные затраты		
Зарплата (25%)	0.20	
Соц.страхование (25%)	0.06	
Ремонт	0.22	
Топливо	0.29	
Общие переменные затраты	0.77	(20%)
Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам	3.82	(100%)

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

**Таблица 10.5 Ежегодные эксплуатационные затраты на каспийский железнодорожный паром (фрахтовые операции)
(речь идет о пароме типа «Дагестан»)**

(US\$)	Новое судно	Старое судно (15 лет)
Закупочная цена (в млн \$) (a)	12	4
Срок эксплуатации судна (по годам)	25	25
Норма прибыли	12%	12%
Вместимость (жел. вагоны)	28	28
Судовая команда (фактическая) (a)	40	40
Число команд (b)	2	2
Средняя зарплата, \$ годовая	1000	1000
1.25 1.5		
0.8 1		
Топочный мазут (\$/за тонну)	100	100
ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ (ежегодные)		
Основной капитал (проценты и погашения)	1,530,000	382,500
Судовая команда	80,000	80,000
Прожит. минимум команды	40,000	40,000
Страхование (2% стоимости)	240,000	60,000
180,000 216,000		
Топливо	197,120	221,760
Администрация	100,000	100,000
Итого	2,367,120	1,100,260
- \$/день в порту	6,576	2,662
- \$/день в море	8,496	4,822

- (a) Стоимость замены паромов типа «Дагестан» носит большей частью теоретический характер. Дело в том, что объем пассажирских перевозок падает. В этой связи существует вероятность того, что новые паромы в большей степени будут ориентироваться на перевозку грузов, и к тому же их габариты будут намного меньше. На практике, фактическая грузоподъемность паромов типа «Дагестан» составляет всего 1680 тонн плюс несколько дорожных грузовиков. Предполагаемая сумма замены парома в размере US\$ 12 млн стала результатом компромисса между стоимостью строительства нового парома типа «Дагестан» и строительства парома грузоподъемностью около 2000 тонн (28 x 60 тонн железнодорожных вагонов плюс несколько грузовиков).
- (b) Судовая команда парома CSC насчитывает, как минимум, 40 человек, причем их число может быть и меньше.
- (c) Две команды на судно. Компромисс на основе учета международной практики, когда на пароме, задействованных для плавания на короткие расстояния, трудятся 2-3 команды в течение 24 часов, и текущей практикой, когда наиболее эффективные результаты достигаются при использовании 2 команд на судно.
- (d) Однако, на практике суда передвигаются с меньшей скоростью в целях экономии затрат.
- (e) Хотя суда должны работать на дизельном топливе, на практике применяется топочный мазут, который дешевле.
- (f) В 2001 году 8 паромов совершили в среднем 88 рейсов в оба конца (среднее время рейса, включая простой, составило 4,1 суток). Топливные затраты на судно исчислялись на основе 14 часов плавания в обоих направлениях при скорости ниже расчетной.

Примечание: второстепенные портовые затраты, например, заправка топливом и т.д., в Таблице не отражены.

Таблица 10.6 Сопоставление постоянных и переменных затрат по каспийскому железнодорожному парому типа «Дагестан» (US\$)

	Новое судно	Старое судно (15 лет)	
ПОСТОЯННЫЕ ЗАТРАТЫ			
Основной капитал (проценты и погашения)	1,530,000	382,500	
Судовая команда	80,000	80,000	
Прожит.минимум команды	40,000	40,000	
Страхование (2% стоимости)	240,000	60,000	
Обслуживание и ремонт	54,000	64,800	(a)
Топливо	0	0	
Администрация	30,000	30,000	(b)
Total	1,974,000	657,300	
- \$/день, включая топливо	5,982	1,992	
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ			
Основной капитал (проценты и погашения)	0	0	
Судовая команда	0	0	
Прожит.минимум судовой команды	0	0	
Страхование (2% стоимости)	0	0	
Обслуживание и ремонт	126,000	151,200	(a)
Топливо	197,120	221,760	
Администрация	70,000	70,000	(b)
Итого	393,120	442,960	
- \$/день, включая топливо	1,191	1,342	
ОБЩИЕ ПОСТОЯННЫЕ+ ПЕРЕМЕННЫЕ	2,367,120	1,100,260	
<i>Переменные в % к общим затратам</i>	17%	40%	

(a) 70% переменных на обслуживание
(b) 70% переменных на административные

Примечание: портовые затраты в Таблице не отражены

Таблица 10.7 Эксплуатационные затраты по каспийским нефтяным танкерам (US\$)

Грузоподъемность, дедвейт	5,000	10,000
Скорость в узлах	11	13
Закупочная цена, новая (\$ млн)	6.0	9.1
Срок эксплуатации судна, годы	25	25
Норма прибыли	12%	12%
Судовая команда	15	18
Число команд	3	3
Средняя зарплата, \$ год	1000	1000
в		
Потребление топлива, тонна/час в море	0.30	0.64
Стоимость топочного мазута (газойль, \$/тонна)	180	180
ЕЖЕГОДНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ		
Основной капитал (проценты и погашения)	765,000	1,159,523
Судовая команда	45,000	54,000
Прожит.минимум команды	----	---
Страхование (2% стоимости)	120,000	181,886
Обслуживание и ремонт (1.5% стоимости нового судна)	90,000	136,414
Топливо(а)	194,400	411,543
Администрация	50,000	50,000
Итого, ежегодно	1,264,400	1,993,367
- \$/день в порту	3,242	6,041
- \$/день в море	4,538	8,784

(а) Предположительно 300 рабочих дней в году, поровну в море и порту.

Примечание: портовые затраты в Таблице не отражены

Таблица 10.8 Постоянные и переменные затраты по каспийским нефтяным танкерам (US\$)

ПОСТОЯННЫЕ ЗАТРАТЫ			
Основной капитал (проценты и погашения)	765,000	1,159,523	
Судовая команда	45,000	54,000	
Прожит.минимум команды	---	---	
Страхование (2% стоимости)	120,000	181,886	
Обслуживание и ремонт (1.5% новой стоимости)	27,000	40,924	(a)
Топли во	0	0	
Администрация	15,000	15,000	(b)
Итого, ежегодно	972,000	1,451,333	
- \$/день в порту	2,945	4,398	
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ			
Основной капитал (процент и погашения)	0	0	
Судовая команда	0	0	
Прожит.минимум команды			
Страхование (2% стоимости)	0	0	
Обслуживание и ремонт (1.5% новой стоимости)	63,000	95,490	(a)
Топливо	194,400	411,543	
Администрация	35,000	35,000	(b)
Итого, ежегодно	292,400	542,033	
- \$/день в порту	886	1,643	
ОБЩИЕ ПОСТОЯННЫЕ И ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ	1,264,400	1,993,367	
<i>Переменные в % к общим затратам</i>	23%	27%	

(a) 70% переменных затрат на обслуживание

(b) 70% переменных затрат на администрирование

Таблица 10.10 Затраты на нефтеперевозки между Казахстаном и Баку (в US\$)

Грузоподъемность судна, 5,000 дедвейт	10,000
Актау-Баку	
Расстояние в морских милях	250
Скорость в узлах	11
Затраты на пребывание судна (\$/день):	
в порту (а)	3,242
в море (b)	4,538
ВРЕМЯ НА ПРОЕЗД В ОБА КОНЦА	
Кол-во дней в море, включая обратный путь	1.89
Время простоя	0.11
Кол-во дней в порту (1 на погрузки)	2
(1 на 1 разгрузку)	
ПРОЕЗД В ОБА КОНЦА, кол-во дней	4
ЗАТРАТЫ НА ПРОЕЗД В ОБА КОНЦА	
Время пребывания судна в море	8,595
Время пребывания судна в порту	6,829
Общие затраты на проезд в оба конца	15,424
Перевезено в тоннах	5,000
Затраты, \$ /тонна	3.1

(a) См. Таблица 10.7

(b) См. Таблица 10.7

ПРОИЛОЖЕНИЕ VI

Таблица 11.1 Рентабельность перевозок по основным портам Каспийского и Черного морей, 2001 (в US\$ млн)

Каспийское море

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

Черное море

	Варна	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти	
Доходы	15.6	27.2	107.4	68.0.	12.3	16.2	
Расходы	9.9	19.8	54.5	68.0.	4.3	13.2	
Сальдо	5.7	7.4	52.9	0	8.0	3.0	

Источник: портовые отчеты

В Таблице 11.2 показано снижение расценок, необходимое для того, чтобы привести их в соответствие со **средними** или **общими** затратами. В частности, прослеживается уменьшение тарифов в процентах для приведения их в соответствие с затратами, указанными в отчете за 2001 год (без каких-либо излишков), и покрытия:

- Более реалистических налоговых скидок
- Более реалистических эксплуатационных затрат
- Погашений и процентов по ссудам ЕБРР

Как видно, практически все порты могли бы снизить свои тарифы, если бы им удалось покрыть средние затраты, указанные в отчете за 2001 год. Если говорить о каспийских портах, лишь порт Актау в состоянии снизить тарифы при наличии более реалистических скидок с учетом погашений по ссудам и эксплуатационных затрат.

Таблица 11.2 Изменения, необходимые для приведения тарифов в соответствие со средними и общими затратами, 2001

	Затраты, указанные в отчете за 2001год, без учета прибылей	Затраты плюс а. будущие погашения по судам б. более реалистические налоговые скидки с. более реалистические эксплуатационные затраты - плюс 20% роста объема груза
		(а)
Туркменбаши	-60%	-9%
Актау	-51%	-58%
Баку	-21%	+42%
Варна	-37%	Отсут.
Констанца	-27%	Отсут.
Одесса	-49%	Отсут.
Ильичевск	-0%	Отсут.
Поти	-19%	Отсут.
Батуми	-65%	Отсут.

(а) Указанные цифры носят приблизительный характер.¹

Однако, основу транзитных тарифов должны составлять **не средние**, а **переменные затраты** на обработку дополнительной тонны груза плюс разумные прибыли.

Переменные затраты формируются главным образом из энергии/топлива, поставок и незначительной части зарплаты. Эти затраты исчисляются по каждой дополнительной тонне груза.

Напротив, постоянные затраты формируются в основном из фонда зарплаты, погашений по судам, страхования и амортизации. Эти затраты остаются неизменными независимо от обработки дополнительных объемов груза.

Анализ отчетов по каспийским портам показывает, что **переменные** затраты составляли лишь 19-31% общих затрат в 2001 году (см. Таблицу 11.3), в то время как на **постоянные** приходились оставшиеся 69-81%. Однако, указанные в отчетах переменные затраты составляют всего лишь **10-15% общих доходов.**

¹ В проекте не ставится цель провести детальный анализ тарифов с учетом затрат по каждому из портов TRACECA. Важно получить четкое представление о возможном применении скидок в коридоре TRACECA в широком смысле слова.

Таблица 11.3 Переменные затраты в % к общим затратам и доходам в каспийских и черноморских портах

	На основе отчетов за 2001год	На основе отчетов за 2001 год с поправками
(а)		
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ В % К ОБЩИМ ЗАТРАТАМ		
Актау	22%	23%
Туркменбаши	31%	14%
Баку	19%	13 %
Варна	16 %	Отсут.
Констанца	27 %	Отсут.
Одесса	Отсут.	Отсут.
Ильичевск	Отсут.	Отсут.
Батуми	20 %	Отсут.
Поти	20 %	Отсут.

ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ В % К ОБЩИМ ДОХОДАМ

Актау	11%	10%
Туркменбаши	12%	12%
Баку	15%	15%
Бургас	Отсут.	
Варна	10 %	Отсут.
Констанца	20 %	Отсут.
Одесса	Отсут.	Отсут.
Ильтчевск	Отсут.	Отсут.
Батуми	7%	Отсут.
Поти	16 %	Отсут.

(а) С учетом

- Более реалистических амортизационных отчислений
- Более реалистических эксплуатационных затрат
- Включения погашений и процентов в ссуду ЕБРР

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ПОРТЫ МОЛДОВЫ

РЕНИ

В 2002 году в порту Рени было обработано 1.3 млн тонн груза при проектной мощности в 15 млн тонн.

В 2001 году доходы порта составили US\$3.8 млн, что эквивалентно US\$3 за тонну; затраты составили в общей сложности US\$5.1 млн, что эквивалентно US\$4 за тонну.

Избыток рабочей силы составил 1,900 человек, что является самым высоким показателем среди всех проанализированных портов (избыток рабочей силы характерен также и для Поти и Ильичевска, однако, в порту Рени этот показатель вдвое выше)

ГУРГУЛЕШТИ

Порт Гургулешти располагает нефтяным терминалом пропускной способностью в 2.1 млн тонн, а также пассажирским терминалом пропускной способностью в 500,000 тонн груза в контейнерах, однако, в настоящее время обработка грузов не производится.

ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

Необходимость снижения затрат

В настоящем приложении речь идет об уровне затрат в портах TRACECA, обосновывается необходимость их снижения.

1 ТЕКУЩИЕ ЗАТРАТЫ

Текущие затраты в каспийских портах относительно низкие по международным стандартам, колеблются в пределах US\$0.5 и US\$1.9 за тонну обработанного груза. Однако, в черноморских портах эти затраты достаточно высокие, особенно в портах Ильичевска и Поти. В 2001 году средние затраты на тонну обработанного груза составляли:

(Затраты, US\$/тонна, включая амортизацию)

Баку	0.5
Туркменбаши	0.4
Актау	1.9 (a)
Варна	1.7
Одесса	1.9
Батуми	0.5
Поти	3.8
Ильичевск	5.1
Рени (Молдова)	4.0
Констанца	0.6 (b)

(a) В порту Актау, в отличие от других портов, стали уже погашать ссуды ЕБРР

(b) В порту Констанца затраты на обработку груза не учитываются, так как груз частный.

Указанные затраты намного ниже, применяемых во всем мире: около US\$10 за тонну контейнерного груза, от US\$3 до US\$5 за сухой груз внавалку и от US\$1 до US\$2 за жидкий груз внавалку.

Тремя основными типами затрат по большинству портов TRACECA являются зарплата, амортизация и погашения по ссудам (включая проценты).

(a) Зарботная плата

Затраты на зарплату в большинстве портов TRACECA являются достаточно низкими по международным стандартам. Основной причиной этого является то обстоятельство, что хотя число персонала в большинстве портов превышает норму, зарплаты низкие и колеблются от \$1,000 до \$7,000 в год. Соответственно, затраты на зарплату за тонну обработанного груза также низкие – в основном от US\$0.20 до US\$0.50 за тонну обработанного груза (см. Таблица AII.1). Среди портов с высокими затратами на зарплату необходимо

упомануть Ильичевск, Одессу и Поти, в которых избыток рабочей силы особенно высок.

Иллюстрацией к снижению уровня занятости служат статистические данные Великобритании. В 1960 году до внедрения механизации (посредством контейнеризации и обработки внавалку), в Великобритании насчитывалось 65,000 докеров. В начале 1990гг. Этот показатель снизился до 10,000, невзирая на ощутимое увеличение объема грузооборота. В 2001 году в одном порту Ильичевска работали более 10,000 человек.

Таблица АИ.1 Занятость и зарплата в портах TRACECA, 2001

	Персонал	Зарплата	Средняя	Обраб.	Затраты	Число
	2001	Средняя	Обраб.	на зарплату	персонала	
	(число)	(\$mn)	Зарплата	Груз	за тонну	За
			(000 \$)	2001	(\$)	Мп тонн
			(000 тонн)			
Баку	850	1.1	1.29	4,562	0.24	186
Туркменбаши	930	2.4	2.58	6,979	0.34	133
Актау	400	2.7	6.75	5,659	0.48	71
Варна	1,719	3.2	1.86	7,429	0.43	231
Констанца (а)	1,100	4.2	3.82	33,762	0.12	33(а)
Батуми	1,400	1.8	1.29	8,395	0.21	167
Поти	2,754	2.8	1.02	3,441	0.81	800
Ильичевск	10,500	23.5	2,238	13,335	1.76	787
Одесса	6,278	25.6	4,077.	29,340	0.88	214
Рени (Молдова)	1,900			1,276		1,490

(а) Занятость и общий уровень зарплат особенно низкие в Констанца. Дело в том, что к портовому персоналу не относятся лица, занимающиеся обработкой груза и используемые частными компаниями. Практически весь персонал, занятый обработкой грузов в других портах, является персоналом порта.

Источник: отчеты портов

(b) Амортизационные отчисления

Амортизационные отчисления низкие в большинстве портов. Основная причина заключается в том, что активы оцениваются ниже действительной стоимости. Единственным каспийским портом, в котором они оцениваются на реалистическом уровне, является Актау. Однако, и здесь амортизационные отчисления не слишком высокие, составляя всего лишь US\$0.32 за тонну обработанного груза.

Таблица АII.2 Амортизация за тонну груза, обработанного в портах TRACECA

	Амортизация ясогласно отчетам	Обраб. Груз 2001 (млн тонн)	Амортизация я За тонну (\$)
	(\$ mn)		
Баку	0.36	4,562	0.08
Туркменбаши	0.13	6,979	0.02
Актау	1.79	5,659	0.32
Варна	1.19	7,429	0.16
Констанца	4.58	33,762	0.14
Батуми	0.45	8,395	0.05
Поти	3.36	3,441	0.98
Ильичевск	4.72	13,335	0.35
Одесса	2.72	29,340	0.09

Источник: отчеты портов

Во всяком случае, амортизация не составляет реалистическую затрату. Преследует две цели:

1. Создание фонда будущего замещения текущих активов по мере истечения срока их службы. На практике самые дорогостоящие активы применяются в портах, причалах, дноуглубительных каналах и волнорезах. Соответственно, лишь половину амортизационных отчислений следует рассматривать как реальную стоимость.
2. Амортизация служит своего рода инструментом для снижения задолженностей по налоговым платежам.

(с) Погашения и проценты по ссудам

В портах TRACECA погашения и проценты по ссудам при инвестировании носят относительно ограниченный характер. Большая часть портов приобрела свои активы на беззатратной основе при распаде Советского Союза. Более того, с тех пор особо крупных вложений произведено не было, так как спад в грузоперевозках отразился на производительности. Однако, в ближайшие десять лет погашения и проценты по ссудам в ряде портов TRACECA могут составить большую часть общих затрат, в особенности это касается каспийских портов.

(d) Заключение

Текущие затраты по большинству портов TRACECA низкие. Сказанное относится к трем основным типам затрат – вложенный труд, амортизацию и проценты, включая погашения. Затраты на рабочую силу низкие, так как уровни зарплаты намного ниже международных стандартов; амортизация также низкая, так как активы обычно оцениваются ниже действительной стоимости; кроме того,

большинство портов, как отмечалось выше, получили свои активы на беззатратной основе после распада Советского Союза.

Исключение составляют черноморские порты Ильичевск, Поти и Рени с их избытком персонала.

3. БУДУЩИЕ ЗАТРАТЫ

Однако, в будущем затраты будут носить, как предполагается, более проблематичный характер. Если бы в отчетах указывались более реалистические амортизационные отчисления, эксплуатационные затраты и погашения и проценты по ссудам ЕБРР, в этом случае общие затраты возросли бы (более подробно см. Раздел 5):

- Большая часть доходов портов, в частности, каспийских, обеспечивается за счет нефтеперевозок, подвергающихся риску вследствие перевозок через трубопроводы;
- За последние два года российское правительство приступило к защите своих портов. В наибольшей степени пострадали порты Актау и Ильичевск после того, как российская сталь стала перевозиться транзитом через российские порты вследствие манипулирования железнодорожными тарифами.

Соответственно, рентабельность может снизиться. В этом случае не следует делать акцент на снижении затрат, которые и так низкие. В первую очередь, необходимо повысить качество услуг, проводить более гибкую ценовую политику, осуществить, в среднесрочной перспективе, реформирование отрасли.

Стратегия будущего развития портов TRACECA

Если руководство каспийских и черноморских портов действительно стремится достичь международных стандартов в своей деятельности, заинтересованным структурам необходимо позаботиться о проведении реформ в отрасли. В портах TRACECA следует осуществить реформы, которые принесли успех другим странам. Практически все порты TRACECA контролируются государством, поэтому качество оказываемых услуг невысокое, подходы к запросам клиентов не отличаются особой гибкостью.

В настоящее время портовая администрация различных стран мира стремится избавиться от госмонополии, внедрять принципы конкуренции там, где это возможно. Меры в этом направлении включают приватизацию, снятие ограничений на въезд, вложение инвестиций, применение соответствующих тарифов, решение проблемы избытка рабочей силы. Существует мнение о том, что на портовую администрацию следует возложить функции своего рода «лнедлордов», при этом проведением операций должны заниматься частные компании в условиях жесткой конкурентной борьбы. Иллюстрацией к сказанному может служить деятельность порта Констанца.

Однако, порты TRACECA к проведению этих реформ еще не готовы по трем основным причинам:

1. Возможности портов увеличить объем грузооборота ограничены. Железные дороги, занятые перевозкой грузов в/из портов, принадлежат государству, функционируют неэффективно, в то время как автомобильный транспорт, управляемый частными структурами и столь распространенный в большинстве западных странах, ставит во главу угла коммерческие интересы. Однако, указанный вид перевозок не получил достаточного распространения в странах TRACECA.
2. Осуществлению перевозок в регионе препятствуют такие факторы, как необоснованные задержки на пограничных постах, коррупция на таможне, транзитные сборы, нелегальные поборы.
3. Экономика стран TRACECA, особенно тех, которые расположены а востоку от Каспия, развивается крайне медленными темпами. Фактически, за исключением нефтяного сектора, другие отрасли простаивают.

В плане сказанного в настоящее время было бы преждевременно проводить широкомасштабную приватизацию. Поэтому внедрение конкурентных принципов на практике представляется нереальным. В то же время господство монополии и отсутствие конкуренции следует признать факторами, тормозящими развитие рынка услуг.

Заключение

В настоящее время уровни затрат в большинстве портов TRACECA не представляют серьезной проблемы. Акцент должен быть сделан не на снижении затрат, а на улучшении качества оказываемых услуг, более гибкой ценовой политике. В среднесрочной перспективе главным представляется проведение реформ в отрасли (в частности, приватизация, внедрение принципов конкуренции, отведение портовой администрации роли «лендлордов»).

ПРИЛОЖЕНИЕ IX

ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА

В проекте упор сделан на формировании цен на судоходные услуги в сфере **транзитных перевозок** TRACECA. Основная задача Технического Задания – модификация тарифов в целях превращения транзитных маршрутов TRACECA в коммерчески привлекательные проекты. При этом рекомендуемые модификации должны исходить из фактических затрат на обработку дополнительного груза. Указанные затраты относятся к типу краткосрочных маргинальных затрат.

Уровень краткосрочных маргинальных затрат низкий ввиду того, что порты располагают большими избыточными мощностями. Иными словами, затраты на обработку дополнительного груза ограничиваются маргинальными эксплуатационными затратами на ближайшие несколько лет. До тех пор пока тарифы TRACECA выше краткосрочных затрат, прибыли извлекаются за счет дополнительных транзитных перевозок.

Однако, в долгосрочной перспективе избыточные мощности рано или поздно исчерпают себя. Иными словами, потребуются дополнительные вложения и персонал для обработки дополнительного груза. Кроме того, потребуется повысить тарифы для покрытия затрат на эти меры.

Если бы тарифы подверглись пересмотру с учетом долгосрочных маргинальных затрат, отмеченных в текущих отчетах, то в большинстве портов пришлось бы уменьшить их размеры. Это объясняется тем, что доходы намного превышают затраты, указанные в отчетах большинства портов.

Таблица AIII.1 Прибыли в портах TRACECA, 2001

	(US\$ млн)		
	Доходы	Затраты, включая Амортизацию	Прибыли
Актау	22.7	11.1	11.6
Туркменбаши	7.3	2.9	4.4
Баку	2.9	2.3	0.6
Варна	15.6	9.9	5.7
Констанца	27.2	19.8	7.4
Батуми	12.3	4.3	8.0
Поти	16.2	13.2	3.0
Одесса	107.4	54.5	52.9
Ильичевск	68.0	68.0	0

Источник: портовые отчеты

Ниже приводится Таблица с показателями за 2001 год с указанием снижения размеров тарифов для приведения их в соответствие с затратами:

Таблица АIII.2 СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ТАРИФОВ В СООТВЕТСТВИЕ С ЗАТРАТАМИ

А: НА ОСНОВЕ ТЕКУЩИХ ОТЧЕТОВ

	Затраты	Снижение, необходимое для приведения тарифов в соответствие с затратами
	В % к доходам	
Актау	49%	51%
Туркменбаши	40%	60%
Баку	79%	21%
Варна	63%	37%
Констанца	73%	27%
Батуми	35%	65%
Поти	81%	19%
Одесса	95%	5%

Однако, в текущих отчетах действительная стоимость затрат занижена (более подробно см. Раздел 5).

Если бы отчеты отражали реальную амортизацию и эксплуатационные затраты, а также будущее обслуживание долгов, указанные показатели оказались бы намного выше. В Таблице АIII.3 показана последовательность снижения размеров тарифов, необходимого для приведения их в соответствие с затратами после внесения поправок на более реалистические уровни, чем это показано в отчете за 2001 год.

Как видно, в одном случае тарифы должны быть снижены, в другом - повышены.

ТАБЛИЦА АIII.3 СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ИХ В СООТВЕТСТВИЕ С ЗАТРАТАМИ

В: НА ОСНОВЕ БОЛЕЕ РЕАЛИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ, ЧЕМ ЭТО ПОКАЗАНО В ТЕКУЩИХ ОТЧЕТАХ

В последнее время в ряде стран TRACECA осуществлены исследования по пересмотру тарифных расценок. В Разделе 2.2 приводятся соответствующие показатели. Однако, не все рекомендации реализованы на практике.

В рамки настоящего исследования не входит задача проведения анализа тарифов на основе учета затрат по портам TRACECA. Необходим учет двух факторов:

- Детальная переоценка активов по всем портам. В настоящее время показатели портов характеризуются в большей степени капиталоемкостью, чем трудоемкостью; соответственно, преобладают инвестиционные затраты.
- Надежные прогнозы по перевозкам. Ключевым фактором подсчета оптимальных тарифов является деление установленных затрат по прогнозируемому объему перевозок. Однако, в настоящее время объемы перевозок весьма сложно прогнозировать ввиду неопределенности ситуации вокруг нефтеперевозок и российского протекционизма в вопросе защиты национальных портов.

Существуют две проблемы ценообразования с учетом долгосрочных маргинальных затрат. Первая проблема связана с тем, что на практике понадобится значительно снизить тарифы, так как доходы большинства портов в 2001 году намного превышали затраты. Вторая проблема состоит в том, что тарифы применяются ко всем перевозкам, а не только к транзитным. В Техническом Задании это не отражено. Данный вопрос затрагивался в предложении по Разделу III.3.2.2: "Транзитные перевозки часто составляют лишь небольшую часть общих перевозок. Поэтому порты вправе вносить изменения в ценовую политику в целях защиты своих интересов." Следовательно, упор необходимо делать на скидках, исходя из текущих тарифов по транзитным перевозкам.

Заключение

- В краткосрочной/среднесрочной перспективе транзитные тарифы TRACECA должны исходить из краткосрочных маргинальных затрат с использованием избыточных мощностей при условии незначительных затрат.
- Однако, в долгосрочной перспективе, портовые тарифы по транзитным перевозкам, а также импортно/экспортному грузообороту должны основываться на долгосрочных маргинальных затратах плюс стандартная прибыль.
- В настоящем исследовании не ставится задача разработки долгосрочной тарифной политики по всем типам перевозок.
- Если бы сегодня применялись тарифы, основанные на учете затрат, их следовало снизить.
- Однако, в текущих отчетах реальная стоимость занижена
- Были осуществлены и продолжаются исследования на основе учета затрат в портах TRACECA (см. Раздел 2).
- Отдельные из этих рекомендаций, кажется, нашли отражение на практике. Для подобного утверждения есть веское основание. Проблема состоит в том, чтобы (а) произвести детальную оценку состояния активов и (б) разработать достаточно надежные прогнозы. Однако, оценка активов потребует времени. В частности, сложно прогнозировать перевозку нефти по трубопроводам из-за растущей конкуренции, других видов грузов из-за

проводимой Россией политики, направленной на защиту интересов национальных портов.

- С учетом всех этих факторов было преждевременным переходить на реализацию ценовой политики исходя из объема производимых затрат.

ПРИЛОЖЕНИЕ X

Комментарии рабочих групп, ответы на них

В ходе проведения заседаний рабочих групп были высказаны отдельные соображения против рекомендаций, содержащихся в настоящем документе. Некоторые из этих соображений были обоснованы в большей степени, другие в меньшей.

Ниже приводятся эти соображения с соответствующими комментариями:

1. Утверждается, что снижение тарифов не играет столь важной роли, как решение проблем таможенно-пограничных процедур, коррупции. Было, в частности, отмечено, что тарифные скидки не оказывают сколь-нибудь серьезного влияния на улучшение ситуации в целом, если не решаются, в первую очередь, таможенно-пограничные и коррупционные проблемы.

Данное утверждение следует признать правильным, хотя, указанные проблемы решаются параллельно с осуществлением проекта TRACECA. В настоящем проекте упор делается на тарифы и транзитные сборы.

2. Утверждается, что проект заменит национальную политику по портовым тарифам.

Это неверно. Мы делаем упор на особых подходах к решению вопроса о транзитных перевозках в коридоре TRACECA, не выдвигаем каких-либо рекомендаций по внесению изменений в тарифы по национальному импорту или экспорту, которые составляют подавляющую статью доходов и объема портовых перевозок.

3. Утверждается, что некоторые страны (например, Украина и Грузия) планируют внести изменения в свои тарифы в течение 2003 года и что реализацию этих рекомендаций следует пока отложить.

This misses the main point of our recommendations. **All** ports change their tariffs, and do so regularly. Our recommendations are not about tariff levels for the imports and exports that account for most of the ports' traffic. They are about conceding discounts from the normal tariffs, whatever their levels, to attract more of the transit traffic that are currently avoiding the TRACECA ports and using other routes

4. Утверждается, что целесообразно применять одинаковые проценты на скидки при железнодорожных и морских перевозках.

Экономическая основа подобного утверждения достаточно шаткая. Предлагаемые нами скидки основаны на краткосрочных переменных затратах (маргинальные затраты), различаясь в зависимости от типа транспорта. Они различны для портов, судоходных линий и железных дорог.

5. Высказывается мнение о том, чтобы во всех портах взимались одинаковые пошлины за оказание аналогичных услуг.

Цель настоящего проекта заключается в том, чтобы представить такие тарифы по транзитным перевозкам TRACECA, которые отражали бы затраты в зависимости от типа порта. Дело в том, что затраты по инвестициям в этих портах характеризуются различиями в затратах на проведение дноуглубительных и волнорезных работ, эксплуатационных затратах, численности персонала, затратах на зарплату (так, цифры по Актау превышают аналогичные показатели по Туркменбаши в 4 раза), объеме перевозок и т. д. Объем перевозок на единицу причала можно было бы признать надлежащим, если бы порты были приспособлены для осуществления текущих перевозок. Однако, на деле, они предназначены для иного рода перевозок в пределах СНГ, тем самым делая связь между причальными затратами и уровнем фактических перевозок делом случая.

МЕМОРАНДУМ

О СОЗДАНИИ НАИБОЛЕЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ТРАНСПОРТИРОВКИ СПЕЦИАЛЬНЫХ И ГУМАНИТАРНЫХ ГРУЗОВ В АФГАНИСТАН И ЦЕНТРАЛЬНУЮ АЗИЮ ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ТРАСЕКА

Принимая во внимание возрастающие объёмы гуманитарных и специальных грузов, следующих в Афганистан и в регион Центральной Азии;

- Исходя из Заключительных резолюции и решении Внеочередного заседания МПК ТРАСЕКА (Тбилиси, декабрь 2001г.) и Второй Конференции МПК ТРАСЕКА (Ташкент, апрель 2002г.);
- Учитывая положения Серахского Соглашения о сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок (Серахс, май 1996г.) и Основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (Баку, сентябрь 1998г.).(соответственно, для Сторон вышеуказанных соглашений);
- Во исполнение протокола заседания Полномочных представителей железнодорожных администрации Азербайджана, Грузии, Туркменистана, Узбекистана, Азербайджанского Государственного Каспийского Морского Пароходства; Морских торговых портов Туркменбаши, Баку, Потти, Батуми (Баку, февраль-2002г.);
- Во исполнение протокола заседания рабочей группы Национальных Секретарей ТРАСЕКА, (Ашгабат, 25-26 февраля 2002).

Руководители железных дорог, судоходных компании АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ, ГРУЗИИ, ТУРКМЕНИСТАНА И РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН под эгидой и при содействии ПС МПК ТРАСЕКА договорились о нижеследующем:

- установить фиксированные специальные базовые тарифы на портовые услуги, железнодорожные и паромные перевозки груженых/порожних контейнеров по нижеследующим основным маршрутам:

1. ПОТТИ/БАТУМИ-БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ-СЕРХЕТАБАД/ТУРГУНДЫ
2. ПОТТИ/БАТУМИ-БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ-ФАРАП-КАРШИ
3. ПОТТИ/БАТУМИ-БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ- ФАРАП-ТЕРМЕЗ
4. ПОТТИ/БАТУМИ-БАКУ-ТУРКМЕНБАШИ- ФАРАП-КУРГАН-ТЮБЕ

Специальные базовые тарифы по отдельным участкам маршрутов в долларах США:

Участок маршрута	20' груз.	40' груз.	20' порож.	40' порож.
порт Поти/Батуми	40	48	20	24
Поти/Батуми-Гардабани (Ж/Д Грузия)	101	181	50	90
Беюк-Киасик-Баку прист. (Ж/Д Азербайджан)	150	270	75	135
Баку прист.-Туркменбаши прист. (паромная переправа КАСПАР)	за один п/м 26	за один п/м 26	за один п/м 13	за один п/м 13
Туркменбаши-Серхетабад (Ж/Д Туркменистан)	414	745	244	438
Туркменбаши-Фарап (Ж/Д Туркменистан)	421	757	247	445
Фарап-Термез (Ж/Д Узбекистан)				
Фарап-Курган-тюбе (Ж/Д Узбекистан)				

В случае необходимости доставки вышеупомянутых грузов по другим назначениям в регион Центральной Азии и Афганистана, специальные базовые тарифы определить в соответствии с решениями Второй Конференции МПК ТРАСЕКА (Ташкент Апрель-2002г.).

Примечание-1: Данные тарифы действительны с 1-го октября 2002 г.

Примечание-2: Специальные базовые тарифы не включают:

- Местное ж/д обслуживание (подача/уборка вагонов в начальных и конечных пунктах).
- Комиссионные фрахтовых агентов и экспедиторских услуг.
- Таможенные налоги и сборы.
- Фито и вет контроль.
- Услуги сурвайверов.

Данный Меморандум составлен на русском языке на 3-страницах в шести экземплярах.

Данный Меморандум открыт для присоединения указанными ниже Сторонами и вступает в силу со дня его подписания.

Подписанные копии данного Меморандума должны быть направлены в адрес Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА, что и будет означать присоединение подписывающей Стороны к данному Меморандуму.

ЗА РЕСПУБЛИКУ АЗЕРБАЙДЖАН

/ НАЧАЛЬНИК АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПАРОВОЗНОГО ДЕПАРТАМЕНТА

НАЧАЛЬНИК АЗЕРБАЙДЖАНСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО КАСПИЙСКОГО
МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

ЗА ГРУЗИЮ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО „ГРУЗИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА“

ЗА ТУРКМЕНИСТАН

НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ „ТУРКМЕНДЕМИРЕЛЛАРЫ“

ЗА РЕСПУБЛИКУ УЗБЕКИСТАН

НАЧАЛЬНИК ГАЖК „УЗБЕКИСТАН ТЕМИР ИУЛЛАРИ“
*с оговоркой
в Туркменинии*





№ 118/9 аз 20.11.2002

Генеральному секретарю
ПС МПК ТРАСЕКА
г-ну Тагирову А.Б.

Поддерживая идею создания наиболее благоприятных условий при транспортировке специальных и гуманитарных грузов в Афганистан и Центральную Азию Таджикская железная дорога изъявляет желание присоединиться к Меморандуму.

Учитывая вышеизложенное, Таджикская железная дорога устанавливает специальные транзитные тарифы (в долларах США) на железнодорожные перевозки груженых и порожних крупнотоннажных контейнеров по отдельным участкам территории Республики Таджикистан при перевозке специальных и гуманитарных грузов в Афганистан до Таджикских железнодорожных станций для дальнейшей передачи в Афганистан по маршрутам :

1. Поти / Батуми – Баку – Туркменбаши – Фарап – Амузанг – Курган – Тюбе.
2. Поти / Батуми – Баку – Актау – Бейнеу – Амузанг – Курган – Тюбе .

Участок маршрута	20 груз.	40 груз.	20 порож.	40 порож.
Амузанг- Курган-Тюбе (из/в 3-стран в/из Таджикистан для передачи в Афганистан)	80	142	40	71

Условия Приложения к Меморандуму вступают в силу со дня подписания и автоматически продлеваются на последующий год , если Таджикская Железная Дорога за месяц до окончания учетного года не сообщит об ином решении в ПС МПК ТРАСЕКА.

ЗА РЕСПУБЛИКУ ТАДЖИКИСТАН

НАЧАЛЬНИК
ТАДЖИКСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



А.Х.ХУКУМОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ГАЗК «Узбекистон темир йуллари»

к Меморандуму о создании наиболее благоприятных условий для транспортировки специальных и гуманитарных грузов в Афганистан и Центральную Азию по транспортному коридору ТРАСЕКА.

ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» устанавливает специальные транзитные тарифы (в долларах США) на железнодорожные перевозки груженых и порожних крупнотоннажных контейнеров по отдельным участкам территории Республики Узбекистан при перевозке гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан по маршрутам:

1. Потти/Батуми-Баку-Туркменбаши-Ходжадавлет-Термез/Галаба-Хайратон
2. Потти/Батуми-Баку-Туркменбаши-Ходжадавлет-Амузанг-Курган-Тюбе
3. Потти/Батуми-Баку-Актау-Бейнеу-Учкудук-Термез/Галаба-Хайратон
4. Потти/Батуми-Баку-Актау-Бейнеу-Учкудук-Амузанг-Курган-Тюбе

Участок маршрута	Груженые		Порожние	
	20-футовые	40-футовые	20-футовые	40-футовые
Ходжадавлет-Термез/Галаба	173	311	96	173
Бейнеу-Термез/Галаба	395	711	253	456
Ходжадавлет-Амузанг	190	342	106	190
Бейнеу-Амузанг	397	715	255	458

1. Условия Приложения к Меморандуму вступает в силу со дня подписания Меморандума и действительны до 31.12.2002 г.
2. Условия Приложения к Меморандуму автоматически продлеваются на последующий один год, если ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» за месяц до окончания фрахтового года не сообщит об ином решении в ПС МПК ТРАСЕКА.
3. ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» оставляет за собой право вводить коррективы к условиям Приложения к Меморандуму в соответствии условий ТП СНГ на 2003 и последующие годы.
4. Если одна из сторон Меморандума не будет выполнять подписанные ими обязательства, то ГАЗК «Узбекистон темир йуллари» оставляет за собой право прекратить свое участие в Меморандуме.

Председатель

ГАЗК «Узбекистон темир йуллари»



Раматов А.Ж. .

15.11.02.

МЕМОРАНДУМ
О СОЗДАНИИ НАИБОЛЕЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ТРАНСПОРТНОМУ
КОРИДОРУ ТРАСЕКА

Руководители Железных дорог, Судоходных компаний и Морских портов стран-участниц ТРАСЕКА, именуемые в дальнейшем Стороны, в рамках проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам» и при содействии ПС МПК ТРАСЕКА:

- принимая во внимание все более возрастающие объемы перевозки грузов по коридору ТРАСЕКА;

- учитывая положения Серахского соглашения (Серахс, май 1996 г.);

- реализуя условия Основного Многостороннего Соглашения (Баку, сентябрь 1998 г.);

- исходя из решений Второй Конференции МПК ТРАСЕКА (Ташкент, апрель 2002 г.);

- внедряя рекомендации Заседаний Рабочих Групп по транзитным расценкам и тарифам (РГТРТ) по железным дорогам, портам и судоходным компаниям (Баку, 19-20.06.2002 г.; 15-17.10.2002 г.; 15-16.04.2003 г.);

- в целях увеличения конкурентоспособности транспортного коридора ТРАСЕКА

договорились о нижеследующем:

Глава 1

При ПС МПК ТРАСЕКА создается постоянно действующая Комиссия по координации и совершенствованию Тарифной политики в странах участниц ТРАСЕКА (в дальнейшем Тарифная комиссия ТРАСЕКА) с участием специалистов Постоянного Секретариата, Железных дорог, Судоходных компаний и Морских портов Сторон.

Глава 2

Руководители Железных дорог, Судоходных компаний и Морских портов Сторон назначают своих полномочных представителей для участия в работе Тарифной комиссии ТРАСЕКА.

Глава 3

Председателем Тарифной Комиссии ТРАСЕКА назначается действующий Генеральный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА на период своей деятельности.

Глава 4

Тарифная Комиссия, при участии Полномочных представителей Сторон постоянно изучает, проводит анализ состояния Тарифной политики в странах ТРАСЕКА, готовит предложения по установлению конкурентоспособных тарифов на международном рынке транспортных услуг.

Тарифная Комиссия периодически проводит совещания в штаб-квартире ПС МПК ТРАСЕКА и на основе полученных предложений от Полномочных представителей (по средствам электронного обмена данными) готовит обобщенные рекомендации и оповещает Стороны, публикует необходимую информацию.

Глава 5

Протоколы Совещаний Тарифной Комиссии ТРАСЕКА будут считаться Приложением к Меморандуму, и являться его неотъемлемой частью.

Глава 6

В связи с подписанием Меморандума и в целях увеличения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА, в порядке эксперимента, устанавливаются с _____ 2003 г. по 31.12.2003 г. согласованные, фиксированные льготные тарифы на портовые услуги, железнодорожные и морские перевозки грузов (Приложение 1) по транзитным маршрутам Сторон коридора ТРАСЕКА.

Глава 7

Руководители Железных дорог, Судоходных компаний и Морских портов создают наиболее благоприятные условия для транспортировки транзитных грузов по коридору ТРАСЕКА и всячески содействуют их беспрепятственному и безопасному передвижению.

Глава 8

Каждая Сторона оставляет за собой право, при необходимости, вводить коррективы к условиям Меморандума, в соответствии условий Национальной Тарифной Политики Стороны на соответствующий фрахтовый год, предварительно уведомив ПС МПК ТРАСЕКА о внесении изменения за месяц вперед.

Глава 9

Меморандум подготовлен в ПС МПК ТРАСЕКА, при содействии представителей Железных дорог, Судоходных компаний и Морских портов в рамках проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам».

Присоединение к Меморандуму осуществляется путем подписания Меморандума или уведомления о присоединения. Уведомление о присоединения направляется в адрес ПС МПК ТРАСЕКА.

Меморандум вступает в силу после подписания или уведомления Сторон как минимум из трех стран ТРАСЕКА. Срок действия Меморандума до 31.12.2003 г.

Меморандум автоматически продлевается на следующий один год, если участвующие Стороны как минимум из трех стран ТРАСЕКА за месяц до окончания фрахтового года не уведомят ПС МПК ТРАСЕКА об ином решении.

Глава 10

Меморандум составлен на английском и русском языках по одному подлинному экземпляру. Депозитарием Меморандума является ПС МПК ТРАСЕКА. Остальные подписавшиеся и присоединившиеся Стороны будут обеспечены с заверенными копиями. В целях толкования условий Меморандума используется текст на русском языке.

Совершено в штаб-квартире Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (г. Баку, Азербайджанская Республика) _____ 2003 года.

Приложение 1. Фиксированные льготные тарифы на портовые услуги, железнодорожные и морские перевозки грузов.

Приложение 2. Подписной лист к Меморандуму.

Приложение 3. Проект уведомления о присоединения к Меморандуму.

Приложение 1
к Меморандуму о создании наиболее
благоприятных условий для перевозки грузов по
транспортному коридору ТРАСЕКА

Фиксированные льготные тарифы на портовые услуги,
железнодорожные и морские перевозки
(в долл.США)

Морские порты, железнодорожные маршруты, судоходные линии	Расстоя- ние (км)	Универсальные вагоны (кроме цистерн, рефсекций и спец. подвижного состава)		Контейнеры			
		Груже- ные	Порож- ние	20-футовые		40-футовые	
				Груже- ные	Порож- ние	Груже- ные	Порож- ние
АЗЕРБАЙДЖАН							
Порт Баку (портовые сборы за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Беюк-Кясик- Порт Баку (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Порт Баку-Порт Туркменбаши (морской фрахт за 1п/метр)							
Порт Баку-Порт Актау (морской фрахт за 1п/метр)							
АРМЕНИЯ							
БОЛГАРИЯ							
ГРУЗИЯ							
Порт Поти (портовые сборы за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Порт Батуми (портовые сборы за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Порт Поти-Гардабани (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Порт Батуми-Гардабани (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
КАЗАХСТАН							
Порт Актау (портовые сборы за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Порт Актау-Бейнеу (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Порт Актау-Ченгельды (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							

Порт Актау-Луговая (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Порт Актау-Дружба (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Ченгельды-Луговая (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Ченгельды-Дружба (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
КЫРГЫЗСТАН							
Луговая-Балыкчи (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
МОЛДОВА							
Унгены-Климентова (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Унгены-Кучурган (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
РУМЫНИЯ							
ТАДЖИКИСТАН							
Бекабад-Канибадам (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Сари-Асия-Душанбе (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Амузанг-Куляб (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
ТУРКМЕНИСТАН							
Порт Туркменбаши (портовые сборы за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Порт Туркменбаши-Серхетабат (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Порт-Туркменбаши-Фарап (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Талимарджан-Рзд.161 (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
ТУРЦИЯ							
УЗБЕКИСТАН							
Ходжадавлет-Термез (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Ходжадавлет-Сариасия (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							

Ходжадавлет-Амузанг (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Ходжадавлет-Ченгельды (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Ходжадавлет-Бекабад (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Ходжадавлет-Карасу (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Бейнеу-Ходжадавлет (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Бейнеу-Термез (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Бейнеу-Ченгельды (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
УКРАИНА							
Порт Ильическ (портовые сборы за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Порт Ильичевск-Порт Поти (морской фрахт за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Порт Ильичевск-Порт Батуми (морской фрахт за 1 вагон и за 1 контейнер)							
Ягодин-Порт Ильичевск (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							
Кучурган-Порт Ильичевск (ж.д. тариф за 1 тонну груза и за 1 контейнер)							

ПОДПИСНОЙ ЛИСТ

к Меморандуму о создании наиболее благоприятных условий для
перевозки грузов по транспортному коридору ТРАСЕКА

1. От ПС МПК ТРАСЕКА _____
 2. От Проекта ЕПТРТ _____
 3. От АГЖД _____
 4. От Азербайджанского Каспийского ГМП _____
 5. От МТП Баку _____
- _____
- _____
- _____
- _____

*Проект
текста уведомления о
присоединения к Меморандуму*

(бланк предприятия)

Генеральному Секретарю
Постоянного Секретариата
Межправительственной Комиссии
ТРАСЕКА

г-ну _____

Уважаемый г-н _____ !

_____ (полное наименование организации) _____ уведомляет
ПС МПК ТРАСЕКА о присоединения к Меморандуму о создании наиболее
благоприятных условий для перевозки грузов по транспортному коридору
ТРАСЕКА, подписанного в г. Баку _____ 2003 г.

Уполномочиваю _____ (Ф.И.О. специалиста и должность) _____
представлять интересы нашей организации в Тарифной Комиссии ТРАСЕКА
при ПС МПК ТРАСЕКА.

Руководитель предприятия

_____ (должность)

_____ подпись

_____ Ф.И.О.