



INTERGOVERNMENTAL COMMISSION "TRACECA"
OF THE TRANSPORT CORRIDOR EUROPE – THE CAUCASUS – ASIA
PERMANENT SECRETARIAT

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ "ТРАСЕКА"
ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ

Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам

Четвертая Встреча

Подгруппа Пилотного Исследования ТТТ

10 - 11 Марта 2004

Баку

TRACECA

PROTOCOL

of

the Meeting of the Heads of Railways, Ports and Shipping Companies of TRACECA member-states

The Heads of Railways of Armenia, Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyz Republic, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey, Turkmenistan, Ukraine, Uzbekistan, and the heads of ports of Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan, Romania, Turkey, Turkmenistan, Ukraine and the heads of Shipping companies of Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan and Ukraine, representing essential transport infrastructure and transport operators for multimodal transport on TRACECA routes, acting in pursuance of the objectives and tasks arising from the Basic Multilateral Agreement and having regard to the continuing goal of improving the competitiveness of the international transport corridor Europe-Caucasus-Central Asia (TRACECA) at their meeting in Baky, on 17-18 July 2003:

Conscious that the Basic Multilateral Agreement serves to strengthen and intensify regional cooperation for improving movements of goods and passengers along the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA);

Being aware that the level of transit transportation, particularly of containers, remains below its potential and that the development of multimodal transport and container logistic in the TRACECA region is impeded by factors such as traditional pricing systems on some sections of transportation, level of coordination, ports and maritime services, not sufficiently harmonized documentation and procedures;

Proposed to establish the TRACECA Council of Heads of Railway, Port and Shipping companies of Parties to MLA TRACECA as a coordinating body of essential infrastructure and transport operators of the TRACECA countries in accordance with Article 8, item 7 of Basic Multilateral Agreement, and meet regularly in order to jointly promote development of TRACECA routes in order to improve multimodal transport and establish favourable conditions for transit transportation, particularly for container logistics, by formulating and implementing: (i) common policies, (ii) harmonized transport tariffs, (iii) coordinated commercial and financial practices, (iv) harmonized and simplified documentation, (v) as well as to discuss contemporary problems that are of regional interest;

Agreed on the need for an Action Plan that encompasses joint actions that have to be undertaken in indicated fields of cooperation. The attached Draft Action Plan, proposed by Permanent Secretariat of IGC TRACECA can be accepted as a basis. The Action Plan shall form the platform for coordinated development of multimodal transport on TRACECA routes and the Council is committed to review and update the Action Plan from time to time;

Request the Intergovernmental Commission TRACECA to consider and endorse the Protocol at its next Annual Meeting of IGC TRACECA to be held in Yerevan, October 2003.



TRACECA

DRAFT ACTION PLAN

proposed by the Permanent Secretariat of IGC TRACECA

Delegates are requested to review the Draft Action Plan and provide comments and suggestions including possible timeframes for implementation to the Permanent Secretariat of IGC TRACECA until 17 September 2003

ACTION	TIME FRAME
<p style="text-align: center;"><u>I. Common Policies</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Review and consider endorsement of a draft regulation proposed for inclusion as a new Technical Annex to the MLA regarding Multimodal Transport • To adopt a harmonized legal basis for the Multimodal Transport, thereby providing safety and security to customers and insurance companies for freight transportation on TRACECA routes • To pursue and provide assistance in the countries accession to the European Agreement on Combined Transport Lines (AGTC) in order to integrate the TRACECA routes in to the Europe wide network for combined and multimodal transport. • To formulate common policy with regard to maintain relations with external agencies such as CIS, ECMT, OSJD, UIC, and other international and subregional organizations 	
<p style="text-align: center;"><u>II. Harmonized Transport Tariffs</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Review the proposed TRACECA Transit Tariff, prepare an implementation plan and draft tariff agreement for consideration by all parties. • To combine port and shipping tariffs into the TTT structure for international transport on TRACECA routes, thereby establishing a common through tariff for multimodal transport • To adopt and implement the common TRACECA Transit Tariff which follows a unit based principle and replaces the traditional MTT for international Transport on TRACECA routes • To use decreasing <i>TRACECA coefficient</i> applied to various types of transported goods, developed by the PS IGC TRACECA and approved by the railways administrations of the parties to MLA, to attract non-traditional types of goods 	
<p style="text-align: center;"><u>III. Coordinated Commercial and Financial Practices</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • To establish a system for efficient settlement of payments and balances between the parties in line with good commercial practices of the 	



TRACECA

<p>international transport industry</p> <ul style="list-style-type: none">• To establish an efficient resolution mechanism of wagon exchange and demurrage settlement among the railway organizations• To consider the introduction of the EURO as principle currency for international transactions for transport on TRACECA routes	
<p><u>IV. Harmonized and Simplified Operation and Documentation</u></p> <ul style="list-style-type: none">• To implement jointly with national customs organizations the SMGS consignment note as a Customs Transit Document, as recommended by the IGC TRACECA conference at Tashkent in 2002• To coordinate technical and operational parameters among the TRACECA railway organizations while upgrading and modernizing the national railway network	
<p><u>V. Capacity Building</u></p> <ul style="list-style-type: none">• To develop a regional programme for cooperation among the parties in areas of capacity building, training and exchange of good practices in order to improve experience and qualification of staff and thereby enable the organizations to comply with new challenges of enhancing transport services on the TRACECA routes.	



TRACECA

Request the Permanent Secretariat of IGC TRACECA to elaborate the Statute of the Council for further submission for approval by the IGC TRACECA at its next Annual Meeting to be held in Yerevan, October 2003, and to coordinate the implementation of the Action Plan at regional level and prepare with assistance of all Parties regular reports on its implementation, which shall be submitted to the regular sessions of the Council; *nothing -*

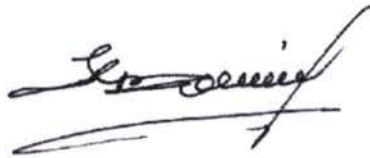
Invite all Stake Holders from the private and public sector to participate active and constructive in the development of multimodal transport on TRACECA routes.

Request the Donor Community and International Organizations to lend support to IGC TRACECA, the transport infrastructure agencies and transport operators in implementing the Action Plan.

Baky, July 18, 2003

Republic of Armenia

"Armenian Railway" Co., CGS



Republic of Azerbaijan

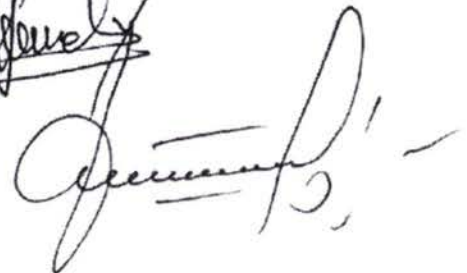
Azerbaijan State Railway



Azerbaijan State Caspian Shipping Company



Baku International Sea Trade Port



Georgia

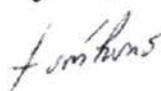
Georgian State Railway



Batumi Sea Port LTD



Sea Port of Poti



TRACECA

Republic of Kazakhstan

"Kazakhstan Temir Zholy" 
 "Aktau Sea Trade Port" 

Kyrgyz Republic

Railway of Kyrgyz Republic 
 Republic of Moldova 

Kyrgyz Railway Department 

Romania


Constansa Port *with observations for*
 "CFR MARFA" *with observations made*

Republic of Tajikistan

State Railway of Tajikistan  *Б. Шеруб*

Turkey

Turkish State Railway 
 Bandirma Port 

Turkmenistan *Номи абаиас вае Абаиас вае*
 Department «Turkmenemiryollary» 



TRACECA

Ukraine

State Administration for Railway Transport of Ukraine "Ukrzaliznitsya"

Shipping Company "UKRFerry"

Ilyichevsk Port



Handwritten signatures and stamps for Ukraine and Shipping Company "UKRFerry".

Republic of Uzbekistan

Handwritten signature - с запиской
no азг 4.

SJSRC "Uzbekiston Temir Yullari"



**Reservation of “Uzbekiston temir yullari” for the Protocol of the Meeting
of Heads TRACECA Railways, Ports and Shipping Companies.**

Due to the lack of specific coordinated objectives and tasks of the Council of Heads TRACECA Railways, Ports and Shipping Companies, as well as financial source for the Council, “Uzbekiston temir yullari” considers establishment of such Council to be untimely.

We propose to establish separate Working Groups for specific issues, in accordance with item 7, Article 8 of MLA.



SAGDULLAYEV F.
Deputy Chairman of
“Uzbekiston temir yullari”

Baku, 18 July 2003

Reservation of Romanian Delegation

Due to the fact that MLA doesn't include Technical Annex on Multimodal Transport, we consider impossible to establish Working Groups for this traffic, in accordance with Article 8, item 7.

Romanian Delegation proposes to establish the Expert Committee, designated to elaborate required documents for the Technical Annex on Multimodal Transport to MLA, which has to undergo appropriate ratification procedures.

Romanian Delegation approves the Action Plan for the development of multimodal traffic, which can be implemented under the supervision of National Secretaries and IGC TRACECA.

18 July 2003, Baku

CFR Marfa
Commercial Director
Sorin Chinde



Constantza Port
Commercial Director
Adina Baz



**СПИСОК ДЕЛЕГАТОВ ЧЕТВЁРТОЙ ВСТРЕЧИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
ПО ТАРИФАМ**

Пилотная Подгруппа ТТТ

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК TRACESCA
10-11 марта, 2004

СТРАНА	область	NAME OF DELEGATE	POSITION
Азербайджан	ж/д	Амираслан Ашрафов	Начальник Отдела Тарифов и Транспортной Службы
		Хусамеддин Меликов	Зам. начальника Отдела Тарифов и Транспортной Службы
Болгария	ж/д	Пенчо Попов	Начальник Сектора Тарифов
Грузия	ж/д	Тамаз Цихелашвили	Начальник Экономической Службы Грузинской Железной Дороги
		Нодар Лацабидзе	Заместитель Финансового Директора
Молдова	ж/д	Светлана Мовиле	Консультант Железнодорожного Управления Министерства Путей Сообщения
Румыния	ж/д	Мугурел Тенесуикы	Начальник Отдела Тарифов, Анализа и Затрат
Турция	ж/д	Хулья Силги	Государственная Железная Дорога Турции Исполняющая Обязанности Начальника Отдела Международного Маркетинга
Туркменистан	ж/д	Клычмурад Аннапесов	Заместитель Начальника Расчётного Центра Начальник отдела транспортного экспедирования и международных расчётов
Украина	ж/д	Татьяна Петровна Таратайко	Начальник отдела Технологии Маркетинга, Отдел Коммерческого Менеджмента, Укрзалізничці
Афганистан	МИД	Мохаммад Бараки	Директор ЕСО и Региональных Организаций
Иран	ИП	Вели Заргери	Иранское Посольство

Постоянный Секретариат МПК TRACESCA
10-11, 2004

Организация	Имя Делегата	Должность
ПС МПК TRACESCA	Л. Тренкова	Генеральный Секретарь ПС МПК TRACESCA
ПС МПК TRACESCA	З. Кватчантирадзе	Исполнительный Секретарь ПС МПК TRACESCA
ПС МПК TRACESCA	А. Мустафаев	Национальный Секретарь ПС МПК TRACESCA
ПС МПК TRACESCA	Н.Мамедов	Технический Эксперт по Портам и Судоходствам
ПС МПК TRACESCA	Я.Белый	Технический Эксперт по Автомобильному Транспорту
Проект ЕПТРТ	Е. Стеббингз	“Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам” Менеджер проекта
Проект ЕПТРТ	Д. Разбаш	Эксперт по железнодорожному транспорту
Проект ЕПТРТ	Елена Джексон	“Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам” Администратор проекта

**СПИСОК ДЕЛЕГАТОВ ЧЕТВЁРТОЙ ВСТРЕЧИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
ПО ТАРИФАМ**

Пилотная Подгруппа ТТТ

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК TRACESCA
10-11 марта, 2004

СТРАНА	область	NAME OF DELEGATE	POSITION
Азербайджан	ж/д	Амираслан Ашрафов	Начальник Отдела Тарифов и Транспортной Службы
		Хусамеддин Меликов	Зам. начальника Отдела Тарифов и Транспортной Службы
Болгария	ж/д	Пенчо Попов	Начальник Сектора Тарифов
Грузия	ж/д	Тамаз Цихелашвили •	Начальник Экономической Службы Грузинской Железной Дороги
		Ираклий Лацабидзе	Заместитель Финансового Директора
Молдова	ж/д	Светлана Мовиле	Консультант Железнодорожного Управления Министерства Путей Сообщения
Румыния	ж/д	Мугурел Тенесуикы	Начальник Отдела Тарифов, Анализа и Затрат
Турция	ж/д	Хулья Силги	Государственная Железная Дорога Турции Исполняющая Обязанности Начальника Отдела Международного Маркетинга
Туркменистан	ж/д	Клычмурад Аннапесов	Заместитель Начальника Расчётного Центра Начальник отдела транспортного экспедирования и международных расчётов
Украина	ж/д	Татьяна Петровна Таратайко	Начальник отдела Технологии Маркетинга, Отдел Коммерческого Менеджмента, Укрзалізниця
Афганистан	МИД	Мохаммад Бараки	Директор ЕСО и Региональных Организаций
Иран	ип	Вели Заргери	Иранское Посольство

Постоянный Секретариат МПК TRACESCA
10-11, 2004

Организация	Имя Делегата	Должность
ПС МПК TRACESCA	Л. Тренкова	Генеральный Секретарь ПС МПК TRACESCA
ПС МПК TRACESCA	З. Кватчантирадзе	Исполнительный Секретарь ПС МПК TRACESCA
ПС МПК TRACESCA	А. Мустафаев	Национальный Секретарь ПС МПК TRACESCA
ПС МПК TRACESCA	Н.Мамедов	Технический Эксперт по Портам и Судоходствам
ПС МПК TRACESCA	Я.Белый	Технический Эксперт по Автомобильному Транспорту
Проект ЕПТРТ	Е. Стеббингз	“Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам” Менеджер проекта
Проект ЕПТРТ	Д. Разбаш	Эксперт по железнодорожному транспорту
Проект ЕПТРТ	Елена Джексон	“Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам” Администратор проекта



INTERGOVERNMENTAL COMMISSION "TRACECA"
OF THE TRANSPORT CORRIDOR EUROPE – THE CAUCASUS – ASIA
PERMANENT SECRETARIAT

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ "ТРАСЕКА"
ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ

ПРОЕКТ ПРОТОКОЛА

Результатов 4-ой встречи представителей железных дорог (экспертов), посвященной обсуждению вопросов тарифной политики по транзитным железнодорожным услугам в транспортном коридоре ТРАСЕКА (РГТРТ-4).

г. Баку, 10/11 марта 2004 г.

Согласовав вопрос о проведении пилотных исследований по железным дорогам в рамках тарифной структуры ТРАСЕКА, участники встречи обязуются:

- Реализовать задачи в соответствии с принципами, согласованными в Протоколе 2-ой встречи РГТРТ, подписанном 17 октября 2002 года в г. Баку,
- Применять ТТТ по всем видам не нефтяных перевозок для всех транзитных вагонов;
- Использовать расценки, предусмотренные Приложением В к Протоколу.

Предложения по вопросу о сети железных дорог для представления в Секретариат ТРАСЕКА при установлении национальных коэффициентов ТТТ.

1 июня 2004 года - 31 декабря 2005 года

Во время проведения пилотных исследований предусматривается разработка регулирующего документа ТТТ, который должен быть подписан заинтересованными сторонами при условии признания успешным пилотного проекта ТТТ.

Речь также идет о требованиях рекомендательного характера, связанных с осуществлением ТТТ от имени участником и в соответствии с предложениями, содержащимися в проекте регулирующего документа ТТТ.

Далее предполагается применение (специальных) расценок ТТТ по контейнерам, как это предусматривается положениями Приложения В.

Кроме того, необходимо в кратчайшие сроки установить контакты с портами и судоходными компаниями во время проведения пилотного исследования для разработки универсальных, сквозных тарифов по контейнерам, как это показано на примере Приложения С.

Следует также задействовать в пилотном исследовании и другие железные дороги ТРАСЕКА.

Согласие на назначение Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА в качестве координирующей организации по пилотным исследованиям.

А также подтвердить, что господин Тамаз Цихелашвили признается всеми сторонами в качестве председателя РГТРТ на период проведения пилотных исследований.



Представить..... сведения, необходимые для проведения пилотных исследований и мониторинга полученных результатов совместно с другими участниками, для своевременного их анализа.

Согласие на повторную встречу для окончательной договоренности относительно начала пилотного исследования.

Стороны пилотного исследования договорились возместить все затраты, связанные с проведением исследования, включая участие в координационных встречах РГТРТ.

**СПИСОК ДЕЛЕГАТОВ ЧЕТВЁРТОЙ ВСТРЕЧИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
ПО ТАРИФАМ
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕКА
10-11 марта, 2004**

Страна	Область	Имя делегата	Должность	Подпись
Азербайджан	ж/д	Хусамеддин Меликов	Зам. начальника службы тарифа и транспортного сервиса	
Болгария	ж/д	Пенчо Попов	Начальник сектора тарифов	
Грузия	ж/д	Тамаз Цихелашвили	Начальник экономической службы Грузинской Железной Дороги	
Молдова	ж/д	Светлана Мовилэ	Консультант управления железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи	
Румыния	ж/д	Николае Мугурел Тенесуикы	Менеджер проекта отдела тарифов, анализа и затрат	
Турция	ж/д	Хуля Силги	И.О. Менеджера международного маркетинга отдел операций	
Туркменистан	ж/д	Клычмурад Аннапесов	Заместитель начальника расчётного центра начальник отдела транспортного экспедирования и международных расчётов	

**НАБЛЮДАТЕЛИ ЧЕТВЁРТОЙ ВСТРЕЧИ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ
ПО ТАРИФАМ
10-11 марта, 2004 г.**

Страна	Область	Имя делегата	Должность	Подпись
Украина	ж/д	Татьяна Петровна Таратайко	Начальник управления маркетинга и прогнозирования	
Иран	ип	Вели Заргери	Иранское Посольство	
Туркменистан	ж/д	Клычмурад Аннапесов	Заместитель начальника расчётного центра начальник отдела транспортного экспедирования и международных расчётов	
Азербайджан	ж/д	Рая Касимова	Главный консультант сектора тарифов и лицензий Министерства транспорта	

Сравнитель:

* verbo de rugare ceva
verbo de rugare tot

* text. un grup person.

* grup, vba e cuans

Tranzitivă, cuprins
ce robu sa export/import...

*

⑧ Гривна

м/у немес заобичае работилница
мощи и котл. на отпреж
ремонт пробил.

ТТТ → не речем. отгенов от
обозначен тентоб → обичи
бобак и розкы на туполов

позитив, а се
- работата на гупаму]:

⑥ Рубрикация

Публикация C.F.R. MARFA

копирование /

- измисл. ружества.

Замечания!

- репродуцирование работ

⑦ Украина

Публикация. ружества

ТТТ като фирма е несъществена

Косм. материал е в проба!

!!! За бобак → материал
за материал на пробна на
улова и качеството е
материална!



Уважаемый господин Панахов,
Уважаемые коллеги,
Дамы и господа,

Позвольте сначала поприветствовать наших гостей, особенно тех, кто впервые посещают Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, добро пожаловать в общем доме стран ТРАСЕКА.

Ваше присутствие здесь, независимо от того в каком качестве - участников или наблюдателей - является доказательством наличия интереса к предлагаемой возможности применения нового Транзитного Тарифа ТРАСЕКА.

Основная цель программы ТРАСЕКА и Многостороннего соглашения о развитии коридора Европа – Кавказ – Азия это превращение ТРАСЕКА в конкурентоспособную и привлекательную транспортную альтернативу, предлагающую благоприятные условия для перевозки грузов между Европой и Азией. Тарифы являются основным компонентом комплекса условий, от которых зависит конкурентоспособность и привлекательность любого маршрута. Вот почему с самого начала действия программы ТРАСЕКА, посредством осуществляемых проектов технического содействия непрерывно и последовательно уделяется специальное внимание вопросам тарифной политики.

Перед тем, как приступить к работе по существу, позвольте представить присутствующих на сегодняшней рабочей встрече, а затем попрошу обсудить предлагаемый распорядок работы. После принятия повестки дня, передам слово заместителю министра транспорта Азербайджана г-ну Панахову.

Представление присутствующих.

Обсуждение Повестки дня.

Предоставляю слово нашему многоуважаемому гостю г-ну Панахову.
Благодарю, г-н Заместитель Министра.

В любой области достижение договоренностей, иногда даже только между двумя странами, процесс нелегкий и продолжительный, и гораздо сложнее, когда речь идет о согласии между многими странами. Особенно это касается финансовой сферы. Вот почему мы сознаем насколько тяжело добиться договоренности в отношении единой тарифной политики, даже в отношении отдельных ее компонентов. По той причине с пониманием относимся к позициям тех железнодорожных администраций стран ТРАСЕКА, которые на данном этапе воздерживаются от участия в апробации ТТТ.

③ Туркменстан

Варен. ратбитибэ жане паддваст
но нобоз тугуф. Сантгересте
уност б РАССЕТ и нбоз
тугуф.

④ Туркмен

- принципальная розгерман,
Селлет рибесте гм, бонн аману
Фха. замбех.
- презомене аб неловобуру
ваганб релтбозу гад релбозу
вонтелуб. ТИТ нобна бн
отолуба и к тама рел-
бозам. Тург → готба релб
бтб соаме нобне абвек не
туме релбозе.

⑤ ВГ

- нуме тугуфнот релбене
нег аднатит бумаме на
нелетб абанубанд, бандитб
вонтелубе на м.г. релд. и релбонд.

Азербейжан

① Азербейжан

Варен. осгану энелуанубубе
унот афелтуба но гелубал -
унс ТИТ - ТИТА кббб и нег
ето усгубе и сотелубитб с
губубубубом.
То не нелетб релбонд
Сотелубитб о ТИТ

② Мозубе

Ростубалел СК → багубаме
на нелетубуб релбонд рел-
бонуб релбонуб. Аману
нелетубуб релбонуб ТРАССА
(Кубин) релб г.то релбонд →
абвб с ТРАССА
Рубелубубу? Тур. релбонд
на релб релбонд абвб СК
и б.н.г. → нит → нит

В то же самое время мы располагаем принципиальной поддержкой стран ТРАСЕКА, выраженной подписанием в мае 2003 г. ТТТ, что дает основания продолжить работу в направлении практического применения новой железнодорожной тарифной структуры.

Присутствующим здесь коллегам, которые принимали участие в семинарах, проводимых в рамках проекта Единой политики по транзитным разценкам и тарифам, ясны философия, принципы и структура предлагаемого нового транзитного железнодорожного тарифа ТРАСЕКА.

По утверждениям консультантов, выработавших и предлагающих ТТТ, этот новый тариф призван заменить действующий на протяжении более 50-ти лет МТТ. Транзитный Тариф ТРАСЕКА основывается на лучшей практике, действующей в рамках Европейского Экономического Сообщества, предлагая четкую формальную структуру, более операбельную формулу и удобную валюту произведения расчетов, каким является Евро. ТТТ является результатом нового гибкого подхода к ценообразованию, адекватного конкурентной среде и рынку железнодорожных транспортных услуг.

Все это выглядит достаточно заманчивым и оптимистичным, чтобы приложить необходимые усилия для проведения эксперимента по применению в действии нового ТТТ.

Перед тем, как предоставить слово г-ну Дугласу Росбаш для представления сути задания, позвольте обратиться к участникам уоркшопа с апелом быть активными, маскимально воспользоваться предоставленной возможностью для выяснения всех вопросов. Обмен мнениями и доскуссии свободные и открытые.

Прошу Ваших комментариев, дополнений либо других предложений, если такие имеются с вашей стороны.

Если нет других предложений, можно приступить к работе по существу.

* * В любой области достижение договоренностей процесс нелегкий и продолжительный, иногда даже только между двумя странами, и гораздо сложнее, когда речь идет о согласии между многими странами. Особенно это касается финансовой сферы. Вот почему мы сознаем насколько тяжело добиться договоренности в отношении единой тарифной политики, даже в отношении отдельных ее компонентов. По этой причине с пониманием относимся к позициям тех железнодорожных администраций стран ТРАСЕКА, которые на данном этапе воздерживаются от более активного участия в работе по изучению и апробации нового тарифа.

В то же самое время мы располагаем принципиальной поддержкой стран ТРАСЕКА, выраженной подписанием протоколов и документов ТТТ, что дает основания продолжить работу в направлении подготовки к практическому применению новой железнодорожной тарифной структуры.

Не хотелось бы повторять преимущества предлагаемого Транзитного Тарифа ТРАСЕКА, которые так четко сформулированы в документах. Все это выглядит достаточно привлекательным и оптимистичным, чтобы оправдало бы продолжение усилий в направлении достижения договоренности, проведения эксперимента и привлечения новых сторонников ТТТ.

Присутствующим здесь коллегам, большинство из которых принимали участие в семинарах, проводимых в рамках проекта Единой политики по транзитным разценкам и тарифам, ясны философия, принципы и структура предлагаемого нового транзитного железнодорожного тарифа ТРАСЕКА. Вы, как профессионалы, можете также заглянуть дальше и представить себе как на практике сработал бы ТТТ и какие были бы его преимущества. Надеюсь, вы смогли бы также однозначно определиться в отношении возможностей осуществления собственными силами и средствами апробацию нового тарифа.

Перед тем, как предоставить слово г-ну Дугласу Росбаш, позвольте обратиться к участникам уоркшопа с апелом быть активными в дискуссиях и обмена мнениями, маскимально воспользоваться предоставленной возможностью для выяснения всех вопросов.

Прошу г-на Росбаша сделать свое основное выступление.

Далее, по повестке дня.

- как уберечь € к (паспортному)
к пас. зедуба (надежная) банком?

5 банки са необходими са
исполвател

1. пробавене на отлагане
2. всички условия
3. условията възр. агиментацията
4. всички условията за оценката
5. условията € → кои то
дизет банкт

Агенцията по 5 пункта

①

пробавене група:

- к какви групам дизет
применява ТТТ?

- трансферне ревизион - неизменяемо
- трансфер
- ТТТ применява се во всем трансфер -
- какви групам с нево - чешко

19.03.07

ТТТ се дава на одигите норма -
твие пасхожу.

Изу. волгата што банкам.

како дизет ефект и што ТТТ

- как се менета на условията
дизетора

- как дизет банкт на гестивирате
агиментацията и одигитов

- как дизет банкт на оценката

Евро - то пасретна банком
- как банком надежна

Одигитово банком група што €

Т.Е. Загара ⑤ → како дизет
ефект применява €.

Банком група ТТТ → Евро !!!

ПОРТ АКТАУ В ЯНВАРЕ-ФЕВРАЛЕ 2004 ГОДА УВЕЛИЧИЛ ОБЩУЮ ПЕРЕВАЛКУ ГРУЗОВ НА 20%

БАКУ/09.03.04/ТУРАН: Казахстанский морской торговый порт на Каспии - Актауский за январь-февраль 2004 год увеличил общую перевалку грузов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 20%, что составило 1 млн. 387,2 тыс. тонн. В том числе перевалка нефти и нефтепродуктов в январе-феврале 2004 год выросла на 25,6% и составила 1 млн. 123,9 тыс. тонн, а перевалка сухих грузов снизилась на 28,4% и составила 159,8 тыс. тонн.

В 2003 году морской порт Актау увеличил перевалку грузов до 8 млн. 80 тыс. тонн с 6 млн. 950 тыс. тонн в 2002 году.

В настоящее время продолжается реконструкция порта, который включен в международный трафик ТРАСЕСА, что позволит ему стать важным транспортным узлом в коридоре Европа-Кавказ-Азия.--0--

ТУРКМЕНИЯ ПОСТРОИТ НА КАСПИИ ТЕРМИНАЛ ДЛЯ ЭКСПОРТА СЖИЖЕННОГО ГАЗА ТАНКЕРАМИ

БАКУ/09.03.04/ТУРАН: Туркмения построит на Каспии терминал для экспорта сжиженного газа танкерами.

Соответствующий контракт подписали ведущая торговая корпорация "Туркменнефтегаз" и иранская компания "Парс Энерджи".

Предполагается, что строительство нового резервуарного парка в порту Киянлы завершится в августе будущего года, его стоимость составит более \$9 млн.

В 2003 году в Туркмении произведено более 292 тыс. тонн сжиженного газа, более половины которого было экспортировано. Его основными покупателями являются Иран, Япония и Афганистан.--0--

Уважаемый господин Панахов,
Уважаемые коллеги,
Дамы и господа,

Позвольте сначала поприветствовать наших гостей, особенно тех, кто впервые посещают Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА, добро пожаловать в общем доме стран ТРАСЕКА.

Ваше присутствие здесь, независимо от того в каком качестве - участников или наблюдателей - является доказательством наличия интереса к возможности применения нового Транзитного Тарифа ТРАСЕКА, разработанного и предложенного нашим странам в рамках проекта Единая политика по транзитным расценкам и тарифам”.

* Основная цель программы ТРАСЕКА и Многостороннего соглашения о развитии коридора Европа – Кавказ – Азия это превращение ТРАСЕКА в конкурентоспособную и привлекательную транспортную альтернативу, предлагающую благоприятные условия для перевозки грузов между Европой и Азией. Тарифы являются основным компонентом комплекса условий, от которых зависит конкурентоспособность и привлекательность любого маршрута. Вот почему с самого начала действия программы ТРАСЕКА, посредством осуществляемых проектов технического содействия непрерывно и последовательно уделяется специальное внимание вопросам тарифной политики.

Перед тем, как приступить к рассмотрению повестки дня и далее по соответствующим пунктам, позвольте представить нашего официального гостя, Заместителя Министра транспорта Азербайджанской Республики г-на Мусса Панахова. Через несколько минут предоставлю слова г-ну Панахову для приветствия, но до этого, с Вашего позволения, хотелось бы попросить участников представить себя.

Представление присутствующих.

Предоставляю слово нашему многоуважаемому гостю г-ну Панахову.

Благодарю, г-н Заместитель Министра.

Все вы располагаете проектом повестки дня и наверное уже успели с ним ознакомиться. Коротко, предлагаем, чтобы наша работа прошла в двух основных этапах, оставляя практическую часть работы в основном на завтрашний день. Предлагаем, чтобы встреча завершилась подписанием Протокола, проект которого содержится в ваших папках.

ПС → данные по проекту
ДТТ дуют и работают
в ПС. Часта - конструктор

Совещание Г & Д → ПС
организует - работа по проекту
Евразийского рынка

В сентябре 2004 г. состав совещания
ме Совещ (РТ) глав н.г., портов
и судостроительных компаний

ПРАВИТЕЛЬСТВА АЗЕРБАЙДЖАНА И ГРУЗИИ РЕШАЮТ ВОПРОС ТАРИФИКАЦИИ БАКУ-БАТУМИ

БАКУ, 5 МАРТА, AZER-PRESS. Премьер-министр Азербайджана Артур Расизаде направил письмо своему грузинскому коллеге Зурабу Жвания в рамках урегулирования тарифных вопросов на железнодорожном маршруте Баку-Батуми.

Как заявил сегодня журналистам сам глава правительства, Азербайджан "этот вопрос немного беспокоит".

Грузинская государственная железная дорога (ГГЖД) предполагает с марта применить на Баку-Батуми новые тарифы на транспортировку железнодорожным транспортом нефти и нефтепродуктов. Транзит тонны сырой нефти по территории Грузии предполагается увеличить с \$5 до \$6, а тонны нефтепродуктов - с \$7 до \$8.

Азербайджанский премьер в своем письме призвал Грузию снизить тарифы на маршруте Баку-Батуми и заявил о проводимых аналогичных работах на азербайджанской территории. "Мы здесь решаем этот вопрос, а вы дайте различным органам указания, чтобы они тоже снизили тарифы. Мы следим за развитием событий", - сказал он.

А.Расизаде отказался назвать будущие азербайджанские тарифы, но указал, что есть некоторая согласованность в этом вопросе с грузинской стороной.

"Я не хочу называть цифры, но, в принципе, предварительные договоренности с грузинской стороной есть. Я послал им письмо, чтобы они тоже выразили свою точку зрения по этому поводу", - заключил он.

Азербайджанская государственная железная дорога планирует отменить часть льгот, применяемых на транспортировку нефти и нефтепродуктов. Таким образом, если прежде уровень льготных скидок доходил до 80%, теперь они максимально могут составлять 45-46%. Изменения в тарифной сетке АГЖД могут привести к увеличению стоимости перевозки тонны нефтеналивных грузов на \$0,5/тонна и составить \$13-14.



**TRACESA: ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ
РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ (ЕПТРТ)**

**Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам ЕПТРТ - Рабочая
Группа по Железнодорожным и Морским Перевозкам**

Пилотная Подгруппа ТТТ

Встреча в Баку, 10-11 марта, 2004-03-05

Цель встречи:

Целью настоящего семинара является проведение дискуссий по предлагаемым ТТТ как логический шаг в направлении реализации Проекта.

В ходе встречи планируется проведение пилотных обсуждений для получения достаточных сведений в направлении реализации Проекта.

Председательствовать на встрече в 1-ый день будет Заместитель Министра Транспорта Азербайджана, во 2-ой день - избранный Председатель Подгруппы по Пилотным Исследованиям РГТРТ.

Особые цели встречи:

- Согласование общих целей ТТТ
- Согласование контуров программы реализации Проекта
- Согласование тарифов, подлежащих тестированию
- Согласование основных параметров мониторинга Пилотного Проекта ТТТ в рамках поставленных целей и требований по принятию решения
- Согласование организационной структуры и ресурсов мониторинга

Прибытие

вторник, 9 марта

- Проезд из аэропорта в отель обеспечивается, просьба по прибытии связаться с водителем.
- Консультанты Scott Wilson рады пригласить Вас в ресторан Old City, в 20.00

День 1-ый - 10 марта 2004

Цели

- Обоснование целей в рамках ТТТ
- Определение общих целей пилотного проекта ТТТ
- Установление тарифов, подлежащих тестированию
- Определение контуров программы практической реализации проекта

10.00 - 10.15 Приветственное обращение Председателя, Заместителя Министра
Транспорта Азербайджанской Республики

10.15 - 10.30 Вступительное слово и приветственное обращение Генерального
Секретаря Секретариата TRACECA

10.30 - 10.45 Объявление повестки дня и программа, Руководитель Группы
ЕПТРТ

11.00 - 11.15 Кофе

11.15 - 11.45 Выступления делегатов

11.45 - 12.15 Обоснование целей в рамках ТТТ

Включает обзор структуры ТТТ, формирование и пересмотр
национальных коэффициентов, из применение Руководителей
Группы

12.15 - 12.45 Общие дискуссии

12.45 - 14.00 Обед (в местном турецком ресторане Интергранд)

14.00 - 15.15 Задача 1: Определение общих целей пилотного проекта ТТТ

В качестве первого важного шага необходимо разобраться в том,
чего ждут от пилотного проекта делегаты, как они воспринимают
новую методологию оценки затрат, тестирование упрощенных
повагонных расценок, применение Евро в качестве единой валюты,
влияние на уже существующие и вновь создаваемые рынки.

15.15 - 15.30 Чай

15.30 - 16.30 **Задача 2: Определение тарифов, подлежащих тестированию.**

По достижении консенсуса в рамках пилотного проекта ТТТ необходимо установить новые тарифы с учетом структуры ТТТ. Возможны различные варианты применения новых тарифов к нефтяным перевозкам, например, контейнерным; применение фиксированных тарифов для возмещения долгосрочных/краткосрочных издержек производства.

16.30 - 18.30 **Задача 3: Определение контуров программы практической реализации.**

Определение основных целей и задач, сроков их реализации, разработка графика мониторинга, анализ и выводы.

19.30 Ужин в White Club

День 2-ой - 11 марта 2004

Цели:

- Определение основных параметров мониторинга пилотного проекта ТТТ
- Определение организационной структуры и ресурсов мониторинга
- Согласование и подписание протокола по Пилотному Исследованию ТТТ
- Подготовка проекта повестки дня встречи ГЖД

Выбор нового Председателя

10.00 - 11.00 **Задача 4** Определение основных параметров мониторинга пилотного проекта ТТТ

Речь идет о задачах пилотного проекта ТТТ, управлении, облегчении практического применения, понимании новой методологии и ее потенциальных возможностей, уровне интереса к рынку, учете запросов потребителя, влиянии на объем текущих перевозок, привлечении новых грузоперевозок.

11.00 - 11.15 Кофе

11.15 - 12.15 **Задача 5: Определение организационной структуры и ресурсов мониторинга.**



INTERGOVERNMENTAL COMMISSION "TRACECA"
OF THE TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - THE CAUCASUS - ASIA
PERMANENT SECRETARIAT

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ "ТРАСЕКА"
ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ

ПРОЕКТ ПРОТОКОЛА

Результатов 4-ой встречи представителей железных дорог (экспертов), посвященной обсуждению вопросов тарифной политики по транзитным железнодорожным услугам в транспортном коридоре TRACECA (РГТРТ-4).

Баку, 10/11 марта 2004

Согласовав вопрос о проведении пилотных исследований по железным дорогам в рамках тарифной структуры TRACECA, участники встречи обязуются: *согласиться!*

- Реализовать задачи в соответствии с принципами, согласованными в Протоколе 2-ой встречи РГТРТ, подписанном 17 октября 2002 года в Баку,
- Применять ТТТ по всем видам не нефтяных перевозок;
- Использовать расценки, предусмотренные Приложением В к Протоколу.

Предложения по вопросу о сети железных дорог для представления в Секретариат TRACECA при установлении национальных коэффициентов ТТТ.

1 июнь 2004 года - 31 декабря 2005 года |?

Во время проведения пилотных исследований предусматривается разработка регулирующего документа ТТТ, который должен быть подписан заинтересованными сторонами при условии признания успешным пилотного проекта ТТТ.

Речь также идет о требованиях рекомендательного характера, связанных с осуществлением ТТТ от имени участником и в соответствии с предложениями, содержащимися в проекте регулирующего документа ТТТ.

Далее предполагается применение (специальных) расценок ТТТ по контейнерам, как это предусматривается положениями Приложения В.

Кроме того, необходимо в кратчайшие сроки установить контакты с портами и судоходными компаниями во время проведения пилотного исследования для разработки универсальных, сквозных тарифов по контейнерам, как это показано на примере Приложения С.

Следует также задействовать в пилотном исследовании и другие железные дороги TRACECA.

Согласие на назначение..... в качестве координирующей организации по пилотным исследованиям.

А также подтвердить, что господин..... признается всеми сторонами в качестве председателя РГТРТ на период проведения пилотных исследований.

Представить..... сведения, необходимые для проведения пилотных исследований и мониторинга полученных результатов совместно с другими участниками, для своевременного их анализа.

Согласие на повторную встречу с..... для окончательной договоренности относительно начала пилотного исследования.

Стороны пилотного исследования договорились возместить все затраты, связанные с проведением исследования, включая участие в координационных встречах РГТРТ.

TRACESA

Подписано:

Вставить имена

Участниками пилотного исследования ТТТ являются:

Азербайджан

Болгария

Грузия

Молдова

Румыния

Турция

Наблюдателями пилотного исследования ТТТ:

Украина

Афганистан

Другие

A1**ПРОТОКОЛ**

по результатам второй встречи полномочных представителей (экспертов) железнодорожных, морских администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в транспортном коридоре TRASECA (PGTPT 2) г. Баку 17 Октября 2002

(А) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Новая железнодорожная тарифная структура транзитных перевозок TRASECA должна основываться на нормативных затратах, отражающих приемлемые технические и финансовые показатели, применяемые для всех стран TRASECA.
- 2) Тарифная структура должна строиться на долгосрочных переменных затратах.
- 3) Тарифная структура будет строиться таким образом, чтобы обеспечить норму прибыли на задействованные основные производственные средства в размере не менее 12%.
- 4) К 30 декабря 2002 г. Консультанты разработают поправочные коэффициенты отклонения от согласованных показателей, учитывающих рельеф местности, длину состава, качество услуг, другие технические и финансовые показатели, превышающие установленный уровень.
- 5) Тарифная структура будет основана на затратах по перемещению груженого вагона (вес во внимание не принимается), т.е. меняется в зависимости от типа и грузоподъемности вагона. В тарифной структуре будут учтены затраты по возврату порожних вагонов. В новой тарифной структуре минимальной единицей измерения будет являться вагон.
- 6) Новая тарифная структура состоит из четырех компонентов:
 - (а) тарифы за перемещение (единая ставка за км пробега каждого типа вагона);
 - (б) терминальные тарифы (по двум суб-компонентам – за вагон и вагон/км, а также за подачу/уборку вагонов);
 - (в) плата за пользование инфраструктурой в поезд/км (доступ к магистральным путям, сигнализация, связь, электроснабжение);
 - (г) сборы и комиссионные.
- 7) В краткосрочной перспективе увеличения транзитного грузопотока TRASECA, скидки должны устанавливаться от новой тарифной шкалы. Определение указанных затрат будет дано в рабочем документе. Размеры скидок на тарифы будут определены после разработки тарифных ставок.
- 8) Валютой тарифа будет являться Euro.
- 9) К 15 декабря 2002 г. администрациям железных дорог необходимо представить свои предложения в письменной форме по уровню затрат на вагон, плате за пользование инфраструктурой, терминальным тарифам и комиссионным. В случае не предоставления замечаний Секретариат TRASECA примет существующие предложения без изменений.
- 10) До 30 ноября 2002 г. администрациям железных дорог необходимо представить комментарии Секретариату TRASECA, которые будут учтены при оценке национальных факторов поправок, в дальнейшем применяемых в качестве коэффициентов ТТТ (Приложение 1 к данному Протоколу).
- 11) Администрациям железных дорог к 1 февраля 2003 г. представить в Секретариат TRASECA сравнительный анализ за 2001 - 2002 годы транзитных перевозок по коридору TRASECA с разбивкой по видам груза.

A2

Национальные коэффициенты ТТТ

Целью применения национальных коэффициентов ТТТ является создание правовой базы для корректировки единых, стандартных расценок, отражающих существенные различия в конфигурации каждой железнодорожной структуры. Принципы национальных коэффициентов ТТТ были согласованы в Протоколе РГТРГ от 15-17 октября 2002, Баку. В последующем национальные коэффициенты были получены на основании сведений, представленных в Постоянный Секретариат каждым партнером TRACECA в период ноябрь 2002 - июнь 2003.

TRACECA		Сеть	ТТТ
Партнер		Включая	Национальный
		км	Коэффициент
Азербайджан		500.00	1.00
Армения		295.00	1.55
Болгария		500.00	1.64
Грузия		467.00	1.43
Казахстан		4217.00	1.13
Киргизстан		324.00	1.40
Молдова		207.90	1.10
Румыния		2061.80	1.29
Таджикистан		-	1.00
Турция		6987.00	1.61
Украина		950.00	1.16
Узбекистан		2634.00	1.15
Туркменистан		-	1.00
Общая сеть, охваченная ТТТ		19143.7	

Примечание: Национальные коэффициенты ТТТ предоставляются странами, которым еще предстоит представить данные по железной дороге в Секретариат TRACECA. Коэффициенты можно менять на основе пересмотренных и достоверных данных, представленных в Секретариат.

A3

ТТТ Часть 1

Единые расценки за перемещение обычных вагонов

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-4

1. Расценки, приводимые в Таблице, основаны на нормативных затратах в системе железных дорог TRACECA.
2. Расценки получены в результате исследований, осуществленных TRACECA, анализ ЕПТРТ.
3. Полная расценка включает амортизацию активов с учетом издержек замещения капитала и прибыли от капитала в 12%.
4. Самая низкая расценка охватывает лишь прямые переменные затраты, связанные с передвижением состава (возможно дисконтирование).
5. Расценка третьей стороны применяется в том случае, когда вагон не принадлежит национальной железной дороге TRACECA.

Еуро за вагон/км

	Низкая расценка	Расценка 3-ей стороны	Полная расценка	Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизия	Молдова	Румыния	Турция	Туркмения	Таджикистан	Украина	Узбекистан
Нац. коэф ТТТ				1.10	1.15	1.64	1.43	1.13	1.40	1.10	1.29	1.61	1.00	1.00	1.16	1.15
Тип вагона																
Крытый вагон	0.18	0.25	0.38	0.42	0.60	0.63	0.55	0.43	0.54	0.42	0.50	0.62	0.38	0.38	0.45	0.44
Платформа (общ. назнач.)	0.21	0.22	0.39	0.43	0.61	0.64	0.56	0.44	0.55	0.43	0.50	0.63	0.39	0.39	0.45	0.45
Открытый вагон	0.27	0.24	0.49	0.54	0.76	0.81	0.70	0.56	0.69	0.54	0.64	0.79	0.49	0.49	0.57	0.57
Танкерный вагон	0.44	0.28	0.73	0.81	1.13	1.20	1.05	0.83	1.02	0.80	0.95	1.18	0.73	0.73	0.85	0.84
Изотермический вагон	0.30	0.23	0.64	0.70	0.99	1.05	0.92	0.72	0.90	0.70	0.83	1.3	0.64	0.64	0.74	0.74
Платформа для контейнеров	0.19	0.22	0.36	0.40	0.56	0.59	0.52	0.41	0.51	0.40	0.47	0.58	0.36	0.36	0.42	0.42

A4

ТТТ Часть 2

Единые расценки за отдельные терминальные операции

Тарифы на терминальные услуги

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-3

Тип терминальных услуг	Тип товаров	Норма выработки	Тип вагона	Расценка в Euro	Единица
1	2	3	4	5	6
Загрузка/разгрузка вагонов в депо и на станции	Товары общего назначения; на паллетах, в мешках, стройматериалы, габаритный груз	3.000 тонн в год	1.2	6.34	тонна
Загрузка/Разгрузка/хранение	Скоропортящийся груз - 48 часов холодного хранения	30.000 тонн в год		11.79	тонна
Подача переформированного состава на запасной путь	Сухой и жидкий груз внавалку	1 состав в сутки	3.4	6.2	вагон
Подача групп вагонов из сортировочной станции	Любые типы	20,000 вагонов в год	1.2.6	6.8	вагон
Подача вагонов в порты	Все грузы	100 вагонов в сутки	Все	5.6	вагон
Изменение габаритов	Все грузы	100 вагонов в сутки	Все	5.0	вагон
Загрузка/разгрузка контейнеров из вагонов	Весь контейнерный груз	30.000 TEU в год	5.6	16.73	TEU
Изотермическое хранение	Замороженные продукты	не применяется	5	Euro9, Euro15	вагон в сутки
Операции по пересечению границ		10 составов в сутки	все	3.0	вагон

A5**ТТТ Часть 3****Единые расценки по пошлинам за пользование инфраструктуры**

Основные пошлины за пользование инфраструктуры TRASECA

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-4

Структура, ответственная за ТТТ, должна поддерживать подписантов ТТТ, применяющих двухуровневый ИУС с полными расходами по инкассированию с учетом эксплуатационных и транспортных затрат. Ниже приводятся два уровня ИУС:

Минимальный ИУС	Полный ИУС
Евро 2,79 за поезд/км	Евро 9,22 за поезд /км
4,65 центов за вагон/км, состав из 60 вагонов	15,33 центов за вагон/км, состав из 60 вагонов
6,97 центов за вагон/км, состав из 40 вагонов	22,95 центов за вагон/км, состав из 40 вагонов

A6

ТТТ Часть 4

Единые расценки по пошлинам за обработку грузов и комиссионные

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-5

Основная пошлина

Общая сумма Euro20.0 должна покрывать затраты на административные и пошлины за обработку грузов, применяемые железнодорожной структурой TRACECA.

Различия в основных пошлинах

Пошлины, взимаемые за экспорт, импорт, внутренние и транзитные перевозки, различаются в зависимости от требований, предъявляемых к транспортной документации с учетом развития (облегчения) торговли. Самые низкие пошлины за обработку грузов применяются при транзитных перевозках, не требующих какой-либо документации из транзитной страны. Ниже приводятся расценки по каждому виду транспортных услуг:

- Экспорт Euro25 за вагон
- Внутренние и импорт Euro15 за вагон
- Транзит Euro10 за вагон.

Дополнительные пошлины

Должны быть включены в Часть 4 ТТТ, включая:

- особые требования к обработке груза, упаковке и т.д.
- дополнительная безопасность
- страхование партии груза
- вагонный путь
- он-лайн информация
- информация по полным услугам можно получить в соответствующей структуре ТТТ

Б

Экспериментальные расценки по контейнерным вагонам-платформам

Б1

Сфера применения

Применяется в железнодорожной сети TRACESA, подчиненной Постоянному Секретариату TRACESA (в процессе разработки национального коэффициента ТТТ согласно пункту А2)

Б2

Часть 1. Расценка за перемещение вагона

См. А3

		Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Турция	Туркменистан	Таджикистан	Украина	Узбекистан
	Национальные коэффициенты	1.10	1.55	1.64	1.43	1.13	1.40	1.10	1.30	1.61	1.00	1.00	1.16	1.15
Полная расценка	0.36	0.40	0.56	0.59	0.52	0.41	0.50	0.39	0.47	0.58	0.36	0.36	0.42	0.41
Самая низкая расценка	0.19	0.21	0.30	0.31	0.27	0.21	0.27	0.21	0.25	0.31	0.19	0.19	0.22	0.22
Расценка третьей стороны	0.22	0.24	0.34	0.36	0.32	0.25	0.31	0.24	0.29	0.35	0.22	0.22	0.25	0.25

Б3**Часть 2 Пошлины за терминальные услуги**

Расценка за выход в порт - Euro5.6 за вагон

Расценка за пересечение границ - Euro3.0 за вагон

Расценка за прием/изъятие контейнера с вагона - Euro16.73 за TEU

Расценка за изменение габаритов - Euro5.00 за вагон

Б4**Часть 3 Пошлины за пользование инфраструктурой**

Минимальный ПУС	Полный ПУС
Euro 2,79 за поезд/км	Euro 9,22 за поезд /км
4,65 центов за вагон/км, состав из 60 вагонов	15,33 центов за вагон/км, состав из 60 вагонов
6,97 центов за вагон/км, состав из 40 вагонов	22,95 центов за вагон/км, состав из 40 вагонов

Б5**Часть 4 Пошлины за обработку груза и комиссионные**

См. А6

Основная пошлина

Общая сумма в Euro20.00 должна покрывать затраты на административные и пошлины за обработку груза, применяемые железнодорожной структурой TRACESA

C

Единые, сквозные расценки по контейнерам

Примеры: за единицу TEU

C 1

Румынская граница/ЕС до Серакса

Полная расценка - включая морские, итого: Euro2053.2 (железная дорога - Euro1322)

Самая низкая расценка - включая морские, итого: Euro1166 (железная дорога - Euro642.4)

C2

Болгарская граница/ЕС до Алматы

Полная расценка - включая морские, итого: Euro2903.5 (железная дорога - Euro2092.3)

Самая низкая расценка - включая морские, итого: Euro1594.6 (железная дорога - Euro1011)

C3

Молдова/Украина до Серакса

Полная расценка - включая морские, итого: Euro1592 (железная дорога - Euro1063)

Самая низкая расценка - включая морские, итого: Euro906.6 (железная дорога - Euro528.5)



INTERGOVERNMENTAL COMMISSION "TRACECA"
OF THE TRANSPORT CORRIDOR EUROPE – THE CAUCASUS – ASIA
PERMANENT SECRETARIAT

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ "ТРАСЕКА"
ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ

ПРОТОКОЛ

Заседания Третьей Рабочей Группы представителей железнодорожных, морских администраций, портов и судоходных компаний, относительно тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в транспортном коридоре ТРАСЕКА г. Баку 15-16 апреля 2003 г.

Преамбула

На третьей встрече участников Рабочей Группы, состоящей из экспертов железных дорог, портов и судоходных компаний, были рассмотрены вопросы, касающиеся тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в коридоре ТРАСЕКА:

Железнодорожные тарифы

В ходе второй встречи полномочных представителей, состоявшейся 15-17 октября 2002 г., делегаты пришли к общему согласию по основным, принципиальным вопросам ТТГ. Для ясности здесь приводятся результаты прежних обсуждений; при получении новой информации эти результаты получают отражение в дополнительных пунктах.

Данные рекомендации должны быть представлены на встрече Глав Железнодорожных администраций. В рекомендации включены следующие вопросы:

- 1) Разрабатывается новая структура железнодорожных тарифов для нового транзитного потока ТРАСЕКА (ТТГ), основанная на нормативных издержках. Нормативные издержки отражают технические и финансовые показатели, приемлемые для всех стран ТРАСЕКА.
- 2) Тарифная структура основана на долгосрочных переменных издержках (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. Надбавка применяется уровне, позволяющем удовлетворить долгосрочные требования международных финансовых институтов (МФИ) к будущему объёму инвестиций.
- 4) При составлении нормативной себестоимости использовались результаты работы, проведенной на основе информации, полученной от 9 из 13 стран ТРАСЕКА. Это означает, что различные тарифы по вагонным расценкам можно будет применять к каждому национальному сегменту сети ТРАСЕКА, в котором установленный уклон, длина поезда, уровень услуг и другие технические и финансовые показатели отличаются от тех, которые характеризуются как норматив. Стороны, до сих пор не представившие соответствующую информацию, представят её в двухнедельный срок

- 5) Тарифная структура будет основана на затратах по перемещению загруженного вагона (масса во внимание не принимается), то есть меняется в зависимости от типа и грузоподъёмности вагона. В тарифной структуре будут учтены затраты по возврату порожних вагонов. В новой тарифной структуре минимальной единицей измерения будет являться - вагон.
- 6) Подробное описание метода происхождения нормативной стоимости (норм) даётся в октябрьском Рабочем Документе, обсуждения вокруг которого были продолжены и на данной встрече Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ) 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 роста объёма нового транзитного грузопотока ТРАСЕКА будут предложены и согласованы железнодорожными администрациями единые скидки в пределах базового и нормативной краткосрочной переменной издержки.
- 9) Тарифная валюта - Евро (€).
- 10) Члены Рабочей Группы рассмотрели и в принципе считают возможным принять за основу:
 - (a) Основные передвижные прилагаемые расценки ТТТ по каждому вагону.
 - (b) Прилагаемые вагонные расценки ТТТ для третьих сторон.
 - (c) Прилагаемые низкие вагонные расценки ТТТ (основанные на краткосрочных переменных издержках на единицу продукции).
 - (d) Прилагаемые национальные коэффициенты ТТТ.
 - (e) Прилагаемые изменённые вагонные расценки ТТТ.
 - (f) Прилагаемые Сборы с Пользователей Инфраструктуры (СПИ) на полное восстановление и операции.
- 11) Всем железнодорожным администрациям в месячный срок изучить представленные расчеты и направить свои замечания в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА.
- 12) Считать целесообразным наличие регулирующего документа ТТТ.
- 13) Считать целесообразным наличие компетентного органа ТТТ. Вопрос финансирования деятельности данного органа рассмотреть на встрече Глав железнодорожных администраций ТРАСЕКА. *п.п.?*
- 14) Участники встречи высоко оценили проделанную работу экспертов ТРАСЕКА.
- 15) Для проведения сравнительного анализа для транзитного грузооборота по коридору ТРАСЕКА стороны обеспечивают ежегодно подробной информацией МПК ТРАСЕКА о грузообороте до 31 марта следующего года.
- 16) Национальные эксперты договорились о том, что в ходе предстоящей встречи эти рекомендации будут предложены на рассмотрение главам железнодорожных администраций.

Портовые тарифы

Ранее делегаты достигли договоренности по следующим вопросам:

1. Поскольку в большинстве портов ТРАСЕКА имеются резервные мощности, скидки по транзитным перевозкам по маршрутам ТРАСЕКА должны предлагаться с учетом краткосрочных переменных затрат плюс разумные прибыли, в порядке, установленном национальным законодательством.
2. Стороны договорились о том, что в портах ТРАСЕКА, в которых транзитные перевозки составляют менее 20 % общих портовых перевозок (имеются в виду все порты, за исключением Бакинского):
 - а) скидки за обработку груза при транзитных перевозках ТРАСЕКА составляют до 50% в порядке, установленном национальным законодательством.
 - б) скидки на портовые сборы (тоннажные, канальные, причальные, швартовые) при грузоперевозках ТРАСЕКА составят до 50 % в порядке, установленном национальным законодательством.
 - в) Указанные скидки будут применяться при перевозках дополнительного сухогруза в коридоре ТРАСЕКА, за исключением нефти и нефтепродуктов, другого навалочного груза, перевозимого в соответствии с настоящими соглашениями.
3. Необходимо разработать базу данных по перевозкам для того, чтобы оценить преимущество от внесенных изменений.
4. Поскольку некоторые порты и частные структуры, лоцманские организации, а также организации, занимающиеся буксировкой, устанавливают собственные тарифы, было достигнуто соглашение о том, чтобы делегаты обратились к соответствующим госструктурам для того, чтобы оказать влияние на эти организации в вопросе применения скидок.

Судовые тарифы

Ранее делегаты достигли договоренности по следующим вопросам:

1. Каспийское пароходство рассмотрит тарифы по новым транзитным паромным перевозкам сухогруза в коридоре ТРАСЕКА и использованием а) избыточных мощностей паромов и с использованием краткосрочных переменных затрат на перевозку дополнительных объемов сухогруза.
2. Делегатов просили быть внимательными при мониторинге результатов влияния изменений в тарифах на транзитные перевозки
3. Укрферри представили сведения о специальных расценках на транзитные перевозки ТРАСЕКА
4. Национальное общество железнодорожных грузовых перевозок «ЧФР Марфа» СА осуществляет регулярные паромные рейсы между портами Констанца-Батуми применяя льготные ставки на уровне краткосрочных переменных затрат для привлечения грузопотока по коридору ТРАСЕКА.

Имея ввиду большие финансовые усилия для поддержания в работе настоящей паромной переправы просим содействия ПС МПК ТРАСЕКА поддерживать в постройке запланированного терминала по перестановке колёсных пар в порту Батуми.

Делегаты отчитались о проделанной работе в сфере применения тарифов по транзитным перевозкам ТРАСЕКА, их влиянии на перевозки. Стороны пришли к соглашению о том, что перечень специальных транзитных тарифов должен быть опубликован в целях обеспечения прозрачности.

Участники Рабочей Группы обратились в Постоянный Секретариат с просьбой направить предложенный консультантами проект нового Меморандума о создании наиболее благоприятных условий для перевозки грузов по транспортному коридору ТРАСЕКА для рассмотрения странам – участницам ТРАСЕКА.

Интермодальные (сквозные) тарифы

Вследствие интермодального характера маршрутов ТРАСЕКА применяемые тарифы должны учитывать сборы за портовые и судоходные услуги в Черном и Каспийском морях. Транзитные тарифы за морские, железнодорожные и портовые услуги необходимо должным образом отразить в интермодальных (сквозных) тарифах. Следует согласовать позиции сторон по данному вопросу на первой встрече Глав Железнодорожных администраций.

Меморандум, принятый рядом стран-участниц ТРАСЕКА, о перевозках специального гуманитарного груза в Афганистан – модель предоставления значительных ценовых льгот импортёрам, экспортёрам и экспедиторам железными дорогами, портами и судоходными компаниями, может быть взята за основу для последующего применения и в других странах-членах ТРАСЕКА. В этой связи Рабочей Группой разработан расширенный Меморандум для рассмотрения главами железнодорожных администраций и провайдерами морских услуг.

Участники достигли договоренности о том, что настоящий Протокол должен быть представлен на следующей встрече Рабочей Группы.

Контроль над исполнением

Генеральный Секретарь МПК и Менеджер проекта ЕПТРТ осуществляют контроль над деятельностью стран ТРАСЕКА в вопросе реализации тарифных соглашений. Работа в этом направлении продолжается.

**Note to the Protocol of 16.04.2003
of the representative of Aktau sea port (Kazakhstan)**

By Section "Port Tariffs": charges used by sea port Aktau for new transit traffic within TRACECA corridor may be reduced as set forth in the existing national legislation of the Republic of Kazakhstan.

D.B. Kutpanbayev



16.04.03 .

Note of the Ilyichevsk port delegation (Ukraine)

By Item 2: in considering that Ilyichevsk port, according to the new Tariff Guide which came into effect since 1.04.2003, has no right to independently introduce discounts, charges for cargo handling by transit TRACECA traffic may be reduced up to 50% according to the decision of Ukrainian Transport Ministry only, unless otherwise provided by the existing national legislation of Ukraine.

D. N. Kryzhanovskiy


N. V. Bartoshyk

16.04.2003



**Note of the Bulgarian delegation by Item 2 Section "Port Tariffs" of
Protocol of TRACECA workshop, 15-16 April 2003**

The Bulgarian delegation cannot assume responsibility for reducing cargo handling charges (item 2 a) and port dues (item 2 b) "by 50%" and offered to write down in the Protocol "up to 50 %" to comply with the local state procedures.

Stephan Zagorov 

16.04.03

Baku

NOTE

Of the representative of “Ukrzaliznitsi”

by item 8:

The issue of discounts of “Ukrzaliznitsi” will be considered after the development and establishment of TTT tariff rates.

TARATAYKO T. P.

Head of marketing and forecast,
dept. of commercial management “Ukrzaliznitsi”

Note
of the representative
of “Uzbekiston temir yullary” to Protocol of 16.04.2003

- by item 4: the national coefficient should take into account not only the gradient, length of train, speed and radius of curved sections, but some other factors as well. Besides, it is essential to substantiate the influence of these factors on prime cost of transportation;
- by item 5: substantiate the unit of calculation of wagon/km payments ignoring an actual loading of wagon;
- by item 7: provide a detailed methodology of cost definition through dividing a tariff into 4 components;
- by item 10: specify payment rates as set forth in the given item;
- by item 12: clearly differentiate the application of two tariff structures – TP CIS and TTT;
- by item 16: “Uzbekiston Temir Yullary” considers it necessary to study and improve TTT prior to its submission to CHR for consideration.

M. Sh. Mirkhamidov

**Note
of Kyrgyz railway to Protocol**

By item 4: the present information was provided in November-December 2002 and additionally during the meeting of the Third Working Group.

By item 11: this item may be complied with following the related calculations made by Scott Wilson experts.

Head of foreign economic marketing relations department

Romanenko V.

**DELEGATES ATTENDING THIRD WORKING GROUP ON TARIFFS
FOR RAIL, PORTS AND SHIPPING**

PERMANENT SECRETARIAT IGC TRACECA
April 15-16, 2003

COUNTRY	AREAS	NAME OF DELEGATE	POSITION	SIGNATURE
Azerbaijan	rail	Mr. Melikov Kh. M. Mr. Guseynov I. N.	Chief Tariffs and Marketing Chief Tariffs and Transport Service	
	port	Mr. Ragimov A. M.	Deputy Chief, Fleet Operations, Azerbaijan State Caspian Shipping Company	
	port	Mrs. Kasimova R.A.	Deputy Chief, Economic Department, Baku International Sea Port	
Armenia		Awaiting nominations		
Bulgaria	port	Mr. Zagorov S.	Chief Expert in the Executive Agency of Port Administration under the MTC	
	rail	Mr. Popov P.	Head expert indirection Freight Transports (BDZ)	
Georgia	rail	Mr. Tsikhelashvili T.	Head of Economic Service Georgian Railways	
	port	Mr. Nakashidze R.	Financial and Commercial Director, Batumi Port	
	Port	Mr. Archiaia G.	Head of Economic Service, Poti port	
Kazakhstan	port	Mr. Kutbanbayev D. B.	Head of Marketing Department Sea Trade port of Aktau	
	rail	Mr. Zhunusov T.	Kazakhstan Railways	
	rail	Mrs. Iminova G.	Head of External Relations Coordination Division of the Foreign Policy Dept. Kazakhstan Railways	
Kyrgyzstan	rail	Mrs. Romanenko T.	Head External Economic Relations and Marketing	
Moldova		Mr. Adam I.	Main expert of Main Department Railway Transport, Ministry of Transport and Communications	
	port	Mr. Nikiforov N.	Chief Expert General Water Transport Department MTC	
Romania	rail	Mr. Medesan I. F.	Head of Tariffs, Analyses, Costs CFR-Marfa- National Company of Freight Railway Transport	
		Mr. Boicun A.	Local representative CFR-Marfa	
	port	Mrs. Marinescu M.	Chief of the Railways Dept. Constanza Port	

**DELEGATES ATTENDING THIRD WORKING-GROUP ON TARIFFS
FOR RAIL, PORTS AND SHIPPING**

PERMANENT SECRETARIAT IGC TRACECA

April 15-16, 2003

COUNTRY	AREAS	NAME OF DELEGATE	POSITION	SIGNATURE
Turkey	rail	Mrs. Kaygısız N.	Expert in Freight Department	
	rail	Mr. Ersoz M.	Expert, Head of Ports Department	
	port	Mr. Yazan K.	Maritime Engineer, Foreign Relations Department	
Turkmenistan	port	Mr. Atayev N.	Operational Manager of TML	
Ukraine	rail	Mrs. Taratnyko T. П.	Head of Marketing and Technology, Department of Commercial management, Ukrzaliznytzya	
	port	Mr. Cherniyevski V.V.	Sales Director of SC "Ukrferri"	
	port	Mr. Krizhanovski D.N.	Dep Head Prices and Tariffs Department Ilyichevsk port	
	port	Mrs. Baroschik N. V.	Economist, Ilyichevsk port	
Uzbekistan	rail	Mr. Mirkhanidov M. S.	Deputy Director of the Dept. Railways JSC	

Statements of Endorsement of Support of Pilot Project

TRACECA
TRANSIT COOPERATION COUNCIL OF EUROPE



Project: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

In accordance with the proposal on the TRACECA Transit Tariff (TTT) developed in the framework of the project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs", we agree on the development of a pilot project aiming at testing, evaluation and further development of this new railway tariff.

For and on behalf of:

Recipient Institution: Bulgarian State Railways – BDZ EAD

Name: Georgi Neshev

Date: 16.12.2003

Country: Bulgaria

Signature:



Project: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

According to the proposal on the TRACECA Transit Tariff (TTT) developed in the framework of the project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs", we agree on the development of a pilot project aiming the testing, evaluation and further development of this new railway tariff.

For and on behalf of:

Recipient Institution: ASRW

Name: M. Penahov

Date: 29.08.2003

Place: Bary

Signature: P. Musy



Project: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

In accordance with the proposal on the TRACECA Transit Tariff (TTT) developed in the framework of the project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs", we agree on the development of a pilot project aiming at testing, evaluation and further development of this new railway tariff.

For and on behalf of:

Recipient Institution:

Name:

Date:

INTFM CTR MARFA SA

CHINA E JORIN

05 DEC 2003

ROMANIA



[Handwritten signature]



Project: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

According to the proposal on the TRACECA Transit Tariff (TTT) developed in the framework of the project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs", we agree on the development of a pilot project aiming the testing, evaluation and further development of this new railway tariff being financed by the EC

For and on behalf of:

Recipient Institution: *S.E. "Railways Moldova"*

Name: *Alicia Băgaur*

Date: *12.09.2003.*

Place: *Chișinău*

Signature: *[Handwritten Signature]*



Project: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

In accordance with the proposal on the TRACECA Transit Tariff (TTT) developed in the framework of the project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs", we agree on the development of a pilot project aiming at testing, evaluation and further development of this new railway tariff.

For and on behalf of:

Recipient Institution: Ministry of Transport - Turkish State Railways Administration

Name: Barış TOZAR

Date: 18.11.2003

Country: Turkey

Signature

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Barış Tozar", is written over a horizontal line. Below the line, there is a small handwritten mark that looks like the number "1".



Project: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

According to the proposal on the TRACECA Transit Tariff (TTT) developed in the framework of the project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs", we agree on the development of a pilot project aiming the testing, evaluation and further development of this new railway tariff.

For and on behalf of:

Recipient Institution: *Ministry of Transport and Communication*

Name: *G. Nizharadze of Georgia*

Date: *01.09.2003*

Place: *Tbilisi*

Signature *[Handwritten Signature]*

First deputy *[Handwritten Signature]*





ТРАНЗИТНОЕ ТАРИФНОЕ АГЕНСТВО TRACESA



ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИМЕЧАНИЕ 1

**Транзитные тарифы Tracesa
Руководство по ценообразованию**

Издание 1



Прилагаемый материал представляет собой итог размышления консультанта и не может быть полностью либо частично принят партнерами и бенефициарами ЕС. Для получения более подробных сведений о содержании доклада просьба связаться с Европейским Союзом, Постоянным Секретариатом TRACECA либо консультантами Scott Wilson, Великобритания



ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИМЕЧАНИЯ ТТТА

Список Технических Примечаний, изданных ТТТА¹

Подготовка Проекта ЕПТПТ

Техническое Примечание 1.	Руководство по ценообразованию. Издание 1.
Техническое Примечание 2.	Как обеспечить доступ перевозчика в железнодорожную систему. Издание 1.
Техническое Примечание 3.	Усиление железнодорожного маркетинга в сфере железнодорожных перевозок. Издание 1.
Техническое Примечание 4.	Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1.
Техническое Примечание 5.	Анализ подходов экспедиционного агентства.
Техническое Примечание 6.	Проект регулирующего документа ТТТ

¹ ТТТА представляет собой аббревиатуру Транзитного Тарифного Агентства TRACECA. Ключевая роль ТТТА состоит в проведении исследований и выработке рекомендаций партнерам ТТТА. Для наиболее эффективного использования положений ЕПТРТ, полученные результаты нашли отражение в Технических Примечаниях, изданных ТТТА.

СОДЕРЖАНИЕ

1. ЧАСТЬ 1. КОНТЕКСТ И ЦЕЛИ ТТТ.....	5
1.1 Введение.....	5
1.2 Основные особенности ТТТ.....	6
1.3 Общее применение ТТТ.....	7
 2. ЧАСТЬ 2. ПРИНЦИПЫ И СТРУКТУРА ТТТ.....	 7
2.1 Стандартные транзитные тарифы TRACESA.....	7
2.2 Часть 1 - Пошлины за магистральные перевозки.....	8
2.3 Часть 2 - Терминальные и перегрузочные пошлины.....	9
2.4 Часть 3 - Пошлины за использование инфраструктуры.....	9
2.5 Часть 4 - Пошлины за обработку грузов, комиссионные сборы.....	10
2.6 Гибкая ценовая политика ТТТ.....	11
 3. ЧАСТЬ 3. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ТТТ НА ПРАКТИКЕ.....	 12
3.1 Калькуляция тарифов.....	12
3.2 Процедура утверждения тарифов.....	12
3.3 Примеры ТТТ.....	12
3.4 Скидки.....	13
 Приложение Т 1.1. СЕТЬ И ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТОВ TRACESA.....	 14
Приложение Т 1.2. ТИПЫ ВАГОНОВ TRACESA	15
Приложение Т 1.3. РАСЦЕНКИ НА ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ВАГОНОВ	16
Приложение Т 1.4. ПОШЛИНЫ ЗА ТЕРМИНАЛЬНЫЕ УСЛУГИ	17
Приложение Т 1.5. КАЛЬКУЛЯЦИЯ СТАНДАРТНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ TRACESA.....	18
Приложение Т 1.6. КАЛЬКУЛЯЦИЯ СТАНДАРТНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ, ОБРАЗЦЫ.....	23
5. СТАНДАРТНАЯ КАЛЬКУЛЯЦИЯ ТАРИФОВ.....	25
6. РАЗЛИЧИЯ В ОЦЕНКЕ ТАРИФОВ.....	26



1. ЧАСТЬ 1. КОНТЕКСТ И ЦЕЛИ ТТТ

1.1 Введение

Применение пошлин за транзитные услуги в железнодорожной сети TRACECA основано на транзитных тарифах TRACECA (ТТТ). ТТТ является первой, совершенно новой тарифной структурой, применяемой в коридоре TRACECA² за последние 50 лет. Соглашение о ТТТ подписано в Баку, Азербайджан главами следующих железнодорожных структур:

Вставить

Кроме того, в рамках ТТТ предполагается сотрудничество со стороны следующих портов и судоходных компаний (что отражает мультимодальный характер TRACECA):

Вставить

Цель ТТТ заключается в установлении единой, сквозной расценки, которую легко могли бы применять как нынешние, так и потенциальные клиенты, другие заинтересованные стороны, на железнодорожных транзитных перевозках через/в регионе TRACECA. ТТТ имеет четкую, строго разработанную структуру, каждый компонент которой характеризуется прозрачным, ясным форматом. ТТТ сформирован таким образом, чтобы отражать в себе изменившиеся геополитические условия в регионе TRACECA, возникновение конкурирующего транспортного рынка. Таким образом, ТТТ радикально отличается от ранее применявшихся тарифов, среди основных недостатков которых можно назвать их непрозрачность, необходимость договариваться по каждому тарифу с той или иной железнодорожной структурой, портовой и судоходной администрациями, непредсказуемость изменений в расценках и т.д. Кроме того, применение новых тарифов позволит облегчить планирование перевозок, повысить эффективность операций. Преимущества ТТТ особенно заметны при их сопоставлении с альтернативными видами транспортных услуг, включая значительную экономию затрат при международных транзитных железнодорожных перевозках TRACECA. Невзирая на строгое соблюдение тарифных предписаний, ТТТ характеризуется гибкостью, способностью должным образом реагировать на изменения, происходящие на рынке услуг.

² TRACECA включает в себя страны-участницы программы TRACECA, а именно: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Узбекистан, Украина. В тексте эти страны указаны под общим названием «страны TRACECA».

В частности, Транзитное Тарифное Агентство TRACECA (ТТТА) использует новые, гибкие подходы в вопросе ценообразования, особенно с учетом жесткой конкуренции на международном транспортном рынке, создает железнодорожным структурам благоприятные условия для конкуренции с евроазиатским транспортным коридором, другими аналогичными структурами. Применение ТТТ носит гибкий характер, основано на взаимном понимании обговоренных целей и задач, постоянном учете железнодорожных эксплуатационных затрат, условий рынка и т.д., что, в свою очередь, позволяет предоставлять тарифные скидки с учетом затрат. Реализация гибкой ценовой политики позволит потребителям значительно сэкономить на транспортных издержках.

1.2 Основные особенности ТТТ

Документ о Политике ТТТ был разослан Секретариатом TRACECA Вставить. Полная характеристика ТТТ дана в Документе о Политике ТТТ. Предполагается, что пользователи настоящего Технического Примечания получат в свое распоряжение копию ТТТ. Ниже приводятся основные особенности ТТТ:

1. *ТТТ применяется в отношении международных перевозок, осуществляемых железной дорогой и паромными перевозками по территориям стран-членов TRACECA, причем пункты отправления и назначения перевозок находятся за пределами одной или всех этих стран*
2. *Основные расценки ТТТ устанавливаются из расчета на единицу вагона в соответствии с принятыми в TRACECA международными стандартами.*
3. *ТТТ варьируется в зависимости от типа вагона.*
4. *При калькуляции расценок ТТТ учитываются 4 фактора: 1) операции, связанные с магистральными перевозками; 2) терминальные операции; 3) использование инфраструктуры; 4) комиссионные и административные издержки.*
5. *Валютной единицей ТТТ является Euro.*
6. *Многие положения ТТТ заимствованы из бывшей Тарифной Политики Железнодорожных Администраций СНГ и таким образом, знакомы клиентам. Причиной их сохранения явилось, то что их применение широко распространено среди перевозчиков.*
7. Секретариатом выступает Транзитное Тарифное Агентство TRACECA (ТТТА), которому должны адресоваться все вопросы.

Более подробные сведения о принципах и структуре ТТТ представлены в Части 2.

1.3 Общее применение ТТТ

1. ТТТ применяется на всех железнодорожных маршрутах TRACECA.
2. ТТТ основано на применение единого, сквозного тарифа, в том числе в портах и судоходных компаниях.
3. ТТТ можно применять ко всем видам перевозок, хотя основное его применение связано с новыми международными транзитными перевозками.
4. Калькуляция ТТТ производится по пункту отправки, включая железную дорогу, порты или судоходные линии.

2. ЧАСТЬ 2. ПРИНЦИПЫ И СТРУКТУРА ТТТ

2.1 Стандартные транзитные тарифы TRACECA

Ниже дается характеристика принципов и структуры ТТТ, позволяющая пользователям железных дорог TRACECA получить представление о предлагаемых транзитных тарифах. В плане сказанного основополагающим источником транзитных тарифов являются Регулирующий Документ ТТТ и Объяснительные примечания (март 2003).

На Карте 1 представлена железнодорожная и паромная сеть TRACECA. В Приложении Т 1.1. приведены подробные маршруты стран TRACECA, их протяженность. Следует иметь в виду, что обычно ТТТ не применяется за пределами стран TRACECA, хотя по обоюдному согласию заинтересованных сторон его можно распространить и за пределы указанных границ. В целях максимального использования преимуществ железнодорожных перевозок больших партий товаров на большие расстояния и применения привлекательных для клиентов расценок, пошлыны ТТТ взимаются из расчета на единицу вагона. Подобный подход представляется более удобным с административной и экономической точек зрения, чем при прежнем подходе, основанном на учете массы/объема или поезда/нагрузки; позволяет более гибко реагировать на изменяющиеся конкурентные или затратные условия. Применение расценок по различным типам вагонов, используемых на железных дорогах TRACECA, позволяет учитывать не только эксплуатационные удельные издержки с того или иного типа вагона, но и рассчитывать среднюю величину порожнего пробега. В Приложении Т 1.2. приводятся эксплуатационные типы вагонов и средняя величина порожнего пробега.

ТТТ подразделяется на 4 части, отражающие 4 основных вида действий при железнодорожных перевозках:

1. магистральные перевозки
2. терминальные операции; операции по переотправке
3. использование инфраструктуры
4. административные и комиссионные

Поскольку каждый вид действий характеризуется присущими ему затратными особенностями, очевидно, что взимание пошлыны по отдельности (по каждому виду) позволяет подгонять расценки под фактические совокупные затраты на ту или иную партию

товаров, избегая при этом перекрестного субсидирования перевозок и транспортировки неэкономичных грузов.

2.2 Часть 1 Пошлины за магистральные перевозки

Определение

Перемещение как компонент общих пошлин применяется в качестве основной расценки за км по каждому типу вагона, отражая затраты за магистральные перевозки по маршрутам, согласованным со странами TRACECA. В расценке принимаются во внимание затраты за порожний пробег. Поскольку средние затраты за магистральные перевозки за км в странах TRACECA различаются в зависимости от условий местности, ряда другие факторов, основную расценку по каждой стране приходится корректировать с помощью национального коэффициента.

Применение

Пошлины, взимаемые за перевозку отдельной партии груза, подсчитываются путем сопоставления ставок за единицу движения вагона с пройденным расстоянием в км, суммируя данные по всем странам, которые пришлось пересечь, путем умножения на число вагонов, перевозящих партию груза.

Трасеса	Тип вагона	расценки			коэффициенты												
		самые низкие расценки	расценки третьей стороны	полные расценки	Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Турция	Таджикистан	Украина	Узбекистан	
		Коэффициенты ТТТ			1.10	1.55	1.64	1.43	1.13	1.14	1.10	1.29	1.61	1.00	1.16	1.1	
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	0.42	0.60	0.63	0.55	0.43	0.54	0.42	0.50	0.62	0.38	0.45	0.44	
2	Платформа, общая Р	0.21	0.22	0.39	0.43	0.61	0.64	0.56	0.44	0.55	0.43	0.50	0.63	0.39	0.45	0.45	
3	Полувагон	0.27	0.24	0.49	0.54	0.76	0.81	0.70	0.56	0.69	0.54	0.64	0.79	0.49	0.57	0.57	
4	Танкер-вагон	0.44	0.28	0.73	0.81	1.13	1.20	1.05	0.83	1.02	0.80	0.95	1.18	0.73	0.85	0.84	
5	Изотермический	0.30	0.23	0.64	0.70	0.99	1.05	0.92	0.72	0.90	0.70	0.83	1.03	0.64	0.74	0.74	
6	Контейнер платформа	0.19	0.22	0.36	0.40	0.56	0.59	0.52	0.41	0.51	0.40	0.47	0.58	0.36	0.42	0.42	

Невзирая на строгое соблюдение тарифных предписаний, ТТТ характеризуется гибкостью, способностью должным образом реагировать на изменения, происходящие на рынке услуг.

Разное

В выше приведенной Таблице, а также в Приложении Т 1.3. приводятся основные ставки за использование вагонов TRACECA, а также соответствующие ставки по каждой из стран с поправкой на национальный коэффициент. Также приводятся пониженные ставки третьей стороны, применяемые в том случае, когда вагоны сопровождаются клиентом или третьей стороной. В Таблице также приводятся так называемые «уступочные» (самые низкие) ставки, использование которых разъясняется в последующем разделе. Компонент перемещения обычно составляет большую часть полной тарифной ставки на партию перевозимого груза. Наибольшее различие в условиях эксплуатации встречаются при магистральных перевозках. То обстоятельство, что скидки предоставляются в соответствии с гибкой ценовой политикой ТТТ, противоречит практике применения ставок при перемещении.

2.3 Часть 2 Терминальные и перегрузочные пошлины

Определение

Терминальные операции по пункту происхождения и назначения, включая поставки клиенту, а также операции по перегрузке на железнодорожных и паромных пунктах, формальности, связанные с пересечением границ, значительно различаются по типу и издержкам.

Применение

В отличие от пошлин на перемещение, терминальные пошлины сложно отразить в виде таблицы. Учитывая разнообразный характер терминальных пошлин, очевидно, что они могут часто быть предметом прямых переговоров в рамках ТТТ между клиентом и железными дорогами. В целях обеспечения прозрачности и единообразия ТТТ предусматривает применение ряда пошлин по ключевым терминальным операциям, которые следует рассматривать как оптимальные. В Приложении Т 1.4. приводятся соответствующие примеры. Более подробные сведения по терминальным пошлинам приводятся в Приложении Б3 Регулирующего Документа и Объяснительных Примечаний ТТТ.

Разное

В тесной связи с терминальными пошлинами находится плата за простой, взимаемая в том случае, когда вагоны задерживаются по той или иной причине в ходе транзита либо простаивают в ожидании погрузки/разгрузки по вине клиента. В Приложении Т 1.2. приводятся почасовые ставки за простой по различным типам вагонов.

2.4 Часть 3 Пошлины за пользование инфраструктуры

Определение

За использование инфраструктуры взимается отдельная пошлина. Дело в том, что деятельность реструктурированных железных дорог регулируется двумя самостоятельными инстанциями, одна из которых отвечает за инфраструктуру, другая - за эксплуатацию.

Проблема состоит в том, что спрос на инфраструктурные услуги в большей степени связан с поездом, чем с вагонами.

Применение



Пошлины взимаются за поезд/км, независимо от длины состава, его загрузки или разгрузки. Соответствующие вагонные затраты, независимо от типа вагонов, устанавливаются путем деления общих инфраструктурных пошлин на число вагонов поезда. Основная инфраструктурная пошлина ТТТ составляет Euro 9,22 за поезд/км по путевому шаблону СНГ, т.е. пошлина в размере 15,33 за поезд, состоящий из 60 вагонов в среднем. Соответствующая пошлина за стандартный путевой шаблон ЕС составляет Euro вставить за поезд/км с учетом вагонной пошлины в размере вставить центов за поезд, состоящий из 40 вагонов в среднем.

Различия

Основная пошлина может различаться в том случае если железная дорога в состоянии предложить более повышенные и заниженные стандарты инфраструктурных услуг (в течении двух лет подряд) на той или иной национальной территории. Если за показатель качества инфраструктурных услуг принять скорость линейных операций, основную пошлину (при средней рабочей скорости в 40 км/час) можно регулировать на основе приведенных ниже коэффициентов в соответствии со стандартом предлагаемых услуг:

Средняя рабочая скорость (км/час)	30	40	50	60	70	80
Поправочный коэффициент (%)	60	100	137	155	190	225

Разное

Что касается пошлин за перемещение повагонные инфраструктурные затраты могут колебаться в зависимости от пересекаемой национальной территории. Инфраструктурная пошлина включает стандартный набор инфраструктурных услуг, таких как использование колеи, сигнализация, другие контрольные услуги. Кроме того, за дополнительные платежи могут оказываться и другие инфраструктурные услуги, такие как выход на телекоммуникации или дозаврачные станции. Более подробные сведения о стандартных и дополнительных инфраструктурных услугах представлены в Приложении Б 4 Регулирующего Документа и Объяснительных Примечаний ТТТ.

2. 5 Часть 4 Пошлины за обработку грузов, комиссионные сборы

Определение

Железнодорожные услуги предусматривают переговорный процесс, составление документации, планирование, заключение контракта и осуществление платежей и, наконец, установлении соответствующих пошлин. Различные виды пошлин образуют в совокупности единую административную/обработочную пошлину, взимаемую соответствующей железнодорожной структурой (портовой администрацией или судоходной компанией)

Применение

Соответствующие затраты погашаются на средней основе в рамках ТТТ путем взимания административной/комиссионной пошлины в размере Euro 20 с каждого вагона, независимо от его типа. По отдельным партиям товаров могут взиматься дифференциальные тарифы в размере:

Экспортные перевозки - Euro25

Импортные и внутренние перевозки - Euro15

Транзитные перевозки, не требующие документации при пересечении транзитных стран - Euro10

Следует отметить что приведенные выше ставки отражают затраты по всем видам перевозок. Однако, в ряде случаев клиенты нуждаются в дополнительных услугах, таких как специальное хранение товаров, безопасность перевозок, обеспечение соответствующей колеи. Указанные услуги оплачиваются за счет дополнительных пошлин согласно положениям Приложение Б 4 Регулирующего Документа и Объяснительных примечаний ТТТ.

2. 6 Гибкая ценовая политика ТТТ

Описанные выше положения ТТТ используются при калькуляции и взимании стандартных транзитных тарифов, применяемых в стандартных рабочих и транспортных условиях. Однако, как отмечалось в Части 1, ТТТ применяется в достаточно гибкой форме, допускает скидки по стандартным тарифам в тех случаях, когда они оправданы с точки зрения учета затрат. Ниже приводятся аргументы в пользу логического обоснования дисконтированного тарифа в зависимости от возникающих в ходе перевозок ситуаций.

Цель стандартного ТТТ (или ТТТ третьей стороны, когда клиент использует собственные вагоны) заключается в получении достаточно высоких доходов, позволяющих железнодорожным структурам ТТТ погашать полные транзитные затраты посредством взимания пошлин, учитывающих долгосрочные переменные затраты на вагон.³ При этом необходимо соблюдать осторожность с финансовой точки зрения, следить за тем, чтобы фонды железных дорог, используемые за эксплуатацию, техническое обслуживание и замену оборудования, тратились строго по установленным стандартам, обеспечивали прибыль от инвестированного капитала.

Однако, слишком строгое применение стандартных тарифов необязательно гарантирует соблюдение интересов железных дорог или клиентом TRACECA. Проблема состоит в неэластичном ценообразовании, которое препятствует которая ставит их в невыгодное положение в постоянно меняющейся конкурентной рыночной транспортной среде, когда

³ Постоянные накладные расходы по железнодорожным перевозкам погашаются посредством применения тарифов по не транзитным перевозкам

необходимы частые изменения цен для гарантирования преимуществ от использования конкурирующих маршрутов и видов перевозок, рационального размещения объема перевозок. Равным образом, не дискриминационное применение стандартных ТТТ может не позволить клиентам добиться снижения издержек в том случае, когда перевозку товара можно осуществлять по стоимости ниже средних затрат. В этих условиях можно скорее взимать концессионные сборы, как это видно из Таблицы, Приложение Т 1.3, чем полные (или сборы третьей стороны), часть снижения издержек которых приходится на клиента. Концессионные сборы покрывают краткосрочные переменные затраты за эксплуатацию

вагонов. Речь, главным образом, идет о затратах, связанных с пройденным расстоянием, включая при этом учет потребления топлива и пробег по колею, обслуживание подвижного состава. Вместе с тем, при этом исключаются затраты, связанные с использованием времени, включая при этом учет амортизации текущих вагонов при их полной замене.

В концепции ТТТ заложен еще один компонент гибкости, заключающийся в том, что в определенных случаях, таких как использование вагонов, возвращающихся порожняком на исходный пункт отправки (затраты на которые будут погашены за счет взимания тарифов за внешние рейсы), скидки могут оказаться выше чем в случае с концессиональными сборами. Меньшие скидки могут предлагаться в том случае, когда партия груза располагает скромными возможностями экономить на издержках.

В Части 3 приводятся примеры рабочих и рыночных условий, в которых представляется уместным использовать концессиональные сборы, предоставлять большие скидки.

3. ЧАСТЬ 3. ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ ТТТ НА ПРАКТИКЕ

3.1 Калькуляция тарифов

Любая железнодорожная, портовая или судоходная структуры - участники Соглашения TRACECA могут осуществить калькуляцию тарифов по конкретным партиям грузоперевозок на основе данных, представленных клиентом и подлежащих утверждению всеми заинтересованными сторонами.

В Приложении Т 1.6. содержится проект калькуляции ТТТ.

3.2 Процедура утверждения тарифов

По завершении подсчета тарифов всем заинтересованным перевозчикам предоставляются соответствующие данные. Тарифы считаются утвержденными, если с момента извещения всех заинтересованных сторон в течение определенного периода каких либо возражений против их утверждения не выдвинуто. Если та или иная сторона возражает против утверждения тарифов вставить.

3.3 Примеры ТТТ

В Приложении Т 1.5. приводятся примеры калькуляции вагонных расценок по определенным видам грузоперевозок по различным тарифным ставкам с учетом применения принципов

ценообразования, приведенных выше. Соответствующие расценки по партиям грузов подсчитываются путем умножения вагонной расценки на число используемых вагонов.

Первый пример иллюстрирует применение стандартного тарифа ТТТ. Во втором - речь идет о партии груза, контейнере по отношению к которым можно применить концессиональную ставку в зависимости от условий эксплуатации и обработки. В третьем примере показано использование клиентами собственных вагонов, прослеживается применение затратного компонента стандартных тарифов при обеспечении вагонами, их обслуживании.

3.4 Скидки

Ниже приводятся примеры перевозок или условия эксплуатации, при которых к грузам могут применяться концессиональные ставки или даже повышенные скидки;

Обратные грузы. В стандартных тарифах, устанавливаемых на конкретные грузоперевозки и отражающих средние долгосрочные переменные затраты за тип используемого вагона, учитывается средняя величина порожнего пробега данного типа вагона. Так, перевозимые крытыми вагонами промышленные изделия оцениваются в размере 40 % порожнего возврата. Встречаются и крайние случаи, когда нефтяные танкеры осуществляют 100 %-ный порожний рейс. В этих случаях средние переменные затраты на порожний обратный рейс погашаются за счет применения стандартных тарифов на внешний рейс. Так, если потенциальный клиент предлагает ставку ниже загруженного обратного рейса, любые доходы, превышающие прямые текущие затраты за рейс, например, обеспечение топливом, вагонами и т.д., выступают надбавкой к долгосрочным переменным затратам. В таких случаях могут предлагаться скидки, превышающие размеры концессиональных ставок.

Перевозки с обеспечением высокого уровня обработки грузов. При перевозках товаров или материалов можно обеспечить высокое качество их обработки при пониженных затратах за терминальные операции. Добиться этого можно посредством осуществления перевозок грузов на поддонах, предварительно упакованной форме, что является экономичным и обеспечивает быструю загрузку/разгрузку непосредственно на принадлежащие клиенту транспортные средства. Подобная экономия на издержках вполне оправдывает применение концессиональных ставок.

Долгосрочные контракты на перевозку насыпных грузов. В ряде случаев, например, реализации проекта строительства или поставках сырья для промышленного объекта, клиент может гарантировать грузоотправку больших объемов насыпного груза, например цемента, в определенном интервале времени в течение длительного срока. Это позволит сэкономить на административных и эксплуатационных затратах, обеспечить задел на будущее с учетом применения скидок на стандартные тарифы.

Поставки грузов в зависимости от сезонного спроса. Заинтересованная железнодорожная структура TRACESA может поддерживать в надлежащем виде парк вагонов определенного типа на случай резкого повышения спроса на перевозку товаров сезонного характера, например, зерна, иной сельскохозяйственной продукции. Обычно, затраты на обслуживание простаивающего парка вагонов во внесезонный период погашаются за счет применения стандартных тарифных ставок на конкретный вид продукции. Соответственно, краткосрочные переменные затраты на неэксплуатируемые

вагоны являются низкими, поэтому представляется возможным применение концессиональных ставок, или даже повышенных скидок.

Возникают ситуации, когда применение тарифных скидок может привлечь дополнительные грузоперевозки и тем самым способствовать погашению общих затрат.

Повагонные ставки, а также дополнительные скидки подсчитываются на основе сведений, представленных клиентом. Указанные сведения кодифицируются на стандартной Калькуляционной Тарифной Форме ТТТ для облегчения процедуры подсчета тарифной



группой. В Приложении Т 1.6. приводится образец Формы, указаны правила ее заполнения, иллюстрируется подсчет тарифной ставки на практике.

Предполагается, что скидки (неполные концессиональные ставки) могут предоставляться за перевозку грузов в стандартных тарифных условиях, за исключением дополнительных услуг по требованию клиента, а также за эффективную и качественную загрузку/разгрузку.

Приложение Т 1.1. СЕТЬ И ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТОВ TRASEСА

<u>Страна</u>	<u>Пересечение границ</u>	<u>Расстояние (км)</u>
Украина	Ягодин-Ильичевск	940
Украина	Кучурган-Ильичевск	127
Молдова	Унгены-Климентово	270
Молдова	Унгены-Кучурган	213
Грузия	Поти-Гардабани	362
Грузия	Поти-Айрум	387
Грузия	Батуми-Гардабани	387
Грузия	Батуми-Айрум	423
Азербайджан	Бейук-Касик-Баку	503
Туркменистан	Туркменбаши-Серхетабад	1,225
Туркменистан	Туркменбаши-Фарап	1,362
Туркменистан	Туркменбаши-Серахс	995
Казахстан	Актау-Бейнеу	422
Узбекистан	Бейнеу-Ченгельды	1,847
Узбекистан	Фарап-Ченгельды	787
Узбекистан + Туркменистан	Фарап-Термез	406 + 194=600
Узбекистан + Туркменистан + Таджикистан	Фарап-Душанбе	548 + 194 + 71 = 813
Узбекистан + Таджикистан + Киргизстан	Фарап-Ош	817 + 231 + 23 = 949
Казахстан	Ченгельды-Дружба	1,771
Казахстан	Дружба-Актау	4,141
Казахстан	Актау-Ченгельды	2,524
Казахстан + Киргизстан	Актау-Балыгчы	2,846 + 324 = 3,170

Приложение Т 1.2. ТИПЫ ВАГОНОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В КОРИДОРЕ TRASEСА

<u>Тип вагона</u>	<u>№</u>	<u>Порожний возврат (%)</u>	<u>Простой (за час)</u>
Крытый	1	40	3.07
Платформа	2	50	1.92



Техническое Примечание №. 1 – Руководство по Ценообразованию

Открытый верх	3	80	2.07
Осевой/цистерна	4	100	2.18
Изотермическая ось	5	80	4.60
Безбортовый	6	40	1.94

Приложение Т 1.3. РАСЦЕНКИ ЗА ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ВАГОНА (Euro)

Тип вагона		1	2	3	4	5	6
Полная ставка		0.38	0.39	0.49	0.73	0.64	0.36
Третья сторона		0.25	0.22	0.24	0.28	0.23	0.22
		0.18	0.21	0.27	0.44	0.30	0.19

Концессиональная							
Страна	Коэффициент						
Азербайджан	1.10	0.42	0.43	0.54	0.81	0.70	0.40
Армения	1.55	0.60	0.61	0.76	1.13	0.99	0.56
Болгария	1.64	0.63	0.64	0.81	1.20	1.05	0.59
Грузия	1.43	0.55	0.56	0.70	1.05	0.92	0.52
Казахстан	1.13	0.43	0.44	0.56	0.83	0.72	0.41
Киргизстан	1.14(?)	0.54	0.55	0.69	1.02	0.90	0.51
Молдова	1.10	0.42	0.43	0.54	0.80	0.70	0.40
Румыния	1.29	0.50	0.50	0.64	0.95	0.83	0.47
Таджикистан	1.00	0.38	0.39	0.49	0.73	0.64	0.36
Турция	1.61	0.62	0.63	0.79	1.18	1.03	0.58
Туркменистан	?	?	?	?	?	?	?
Украина	1.16	0.45	0.45	0.57	0.85	0.74	0.42
Узбекистан	1.15	0.44	0.45	0.57	0.84	0.74	0.42

Приложение Т 1.4. ПОШЛИНЫ ЗА ТЕРМИНАЛЬНЫЕ УСЛУГИ

1) Загрузка/разгрузка, сбор/поставки и Операции по Пересечению Границы

Тип терминальных услуг	Тип товара	Норма выработки	Тип вагона	Ставка (Евро)	Единица
Загрузка/разгрузка вагонов с товарами в пакгаузе/дело	Товары общего назначения/упакованные/на поддонах/строительные материалы/лес/габарит погрузки	3,000 тонн в год	1,2	6,34	тонн

Загрузка/разгрузка/хранение/рефрижераторные вагоны	Скоропортящиеся продукты/48 часов холодного хранения	3,000 тонн в год		11.79	тонн
Сбор/поставки сборных составов на запасных путях	Сухой и жидкий груз внавалку	1 поезд в день	3,4	6.20	вагон
Сбор/поставки групп вагонов на сортировочной станции	Все	20,000 вагонов в год	1,2,6	6.80	вагон
Сбор/поставки вагонов в порты	Весь груз	100 вагонов в день	все	5,60	вагон
Загрузка/разгрузка контейнеров в/из железнодорожных вагонов	Весь контейнерный груз	30,000 TEU в год	5,6	16.73	TEU
изотермическое хранение	замороженный продукт	не применяется	5	9.00 15.00	вагон/день
операции по пересечению границ		10 поездов в день	все	3.00	вагон

2. Прокат локомотивов

	<u>1 час работы (Euro)</u>	<u>За 1 км (Euro)</u>
Км/Euro Электрический локомотив	84.1	057
Дизельный локомотив	70.7	0.60

3. Простой

См. Приложение Т 1.2. почасовые вагонные ставки за простой

Приложение Т 1.5. КАЛЬКУЛЯЦИЯ СТАНДАРТНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ TRASECA (Euro)

ПРИМЕР 1.

Маршрут: Поти-Душанбе, Тип вагона: 4. Осевой Тариф: Полная Ставка

Часть 1. Перемещение

Маршрут	Страна	Расстояние (км)	Ставка за вагон	Национал. коэффициент	Пошлины, всего
Поти- Гардабани	Грузия	362	0.73	1.43	377.89
Бейук Касик-Баку	Азербайджан	503	0.73	1.10	403.91
Баку- Туркменбаши	(Паром)	300			911.00
Туркменбаши- Фарап	Туркменистан	1,362	0.73	1.00	994.26
Фарап-Душанбе	Узбекистан	548	0.73	1.15	460.05
	Туркменистан	194	0.73	1.00	141.62
	<u>Таджикистан</u>	<u>71</u>	0.73	1.00	<u>51.83</u>
	Всего	3,340			3,340,56

Часть 2. Терминал

Местонахождение	Тип операций	Всего <u>Пошлины</u>
Поти	Пересечение границы	3.00
	Сбор вагонов в порт	5.60
Баку	Сбор вагонов в порт	5.60
Туркменбаши	Сбор вагонов в порт	5.60
<u>Душанбе</u>	Поставки вагонов в пакгауз	<u>6.20</u>
Всего		26.00

Часть 3. Инфраструктура

Расстояние (ж/д км)	Вагон Ставка	<u>Всего</u> Пошлины
<u>3.040</u>	<u>0.1533</u>	<u>466.03</u>

Часть 4. Обработка, комиссионные

Вагон	Пошлины
-------	---------



Техническое Примечание №. 1 – Руководство по Ценообразованию

	<u>Ставка</u>	<u>Всего</u>
	20.00	20.00
ВАГОННЫЕ ТАРИФЫ, ВСЕГО		Euro 3,852,59
<u>ВАГОННЫЕ ТАРИФЫ ЗА КМ</u>		Euro <u>1,15</u>

ПРИМЕР 2.

Маршрут: Унгены-Дружба, Тип вагона: 6. Безбортовый (Контейнерный).

Тариф: Концессиональный

1. Перемещение

Маршрут	Страна	Расстояние (км)	Ставка за Вагон	Национал. Коэффициент	Всего Пошлины
Узгены- Кучурган	Молдова	213	0.19	1.10	44.52

Кучурган-Ильичевск	Украина	217	0,19	1,16	27.99
Ильичевск-Поти	(Паром)	1,000			744.00
Поти-Гардабани	Грузия	362	0,19	1,43	98.36
Бейук-Касик-Баку	Азербайджан	503	0,19	1,10	105.13
Баку-Актау	(Грузовик)	400			1,116.00
Актау-Бейнеу	Казахстан	422	0,19	1,13	90.60
Бейнеу-Ченгелды	Узбекистан	1,847	0,19	1,15	403.57
Ченгелды-Дружба	<u>Казахстан</u>	<u>1,771</u>	0,19	1,13	<u>380.23</u>
	Всего	6,845			3,010.40

2. Терминал

Местонахождение	Тип операций	Пошлины, всего
Узгены	Пересечение границы	3.00
	Сборка вагонов на сортировочной станции	6.80
Ильичевск	Сборка вагонов в порту	5.60
Поти	Сборка вагонов в порту	5.60
Баку	Сборка вагонов в порту	5.60
Актау	Сборка вагонов в порту	5.60
<u>Дружба</u>	Поставка вагонов на сортировочную станцию	<u>6.80</u>
Всего		39.00

3. Инфраструктура

Расстояние (ж/д км)	Вагон Ставка	Всего Пошлины
5.245	0.1533	804.06



4. Обработка, комиссионные

	Вагон	Всего
	<u>Ставка</u>	<u>Пошлины</u>
	20.00	20.00
ВАГОННЫЕ ТАРИФЫ, ВСЕГО		3,873,46
<u>ВАГОННЫЕ ТАРИФЫ ЗА км</u>		<u>0.57</u>

ПРИМЕР 2.

Маршрут: Термез-Баку, Тип вагона: 6. Полувагон Тариф: Третья сторона

1. Перемещение

Маршрут	Страна	Расстояние (км)	Ставка за вагон	Национал. Коэффициент	Пошлины, всего
Термез- Фарап	Узбекистан	406	0.24	1.15	112.06
	Туркменистан	194	0.24	1.00	46.56



Техническое Примечание №. 1 – Руководство по Ценообразованию

Фарап-Туркменистан	1,362	0,24	1.00	326.88
Туркменбаши				
Туркменбаши-Баку	<u>(Паром)</u>	<u>300</u>		<u>911.00</u>
	Всего	2,262		1,396.50

2. Терминал

Местонахождение	Тип операций	Всего Ставка
Термез	Пересечение границы	3.00
	Сборка вагонов на сортировочной станции	6.80
Туркменбаши	Сборка вагонов в порту	5.60
Баку	Сборка вагонов в порту	5.60
	Разгрузка товаров в пакгаузе (20 тонн)	126.80
	Всего	147.80

3. Инфраструктура

Расстояние <u>(ж/д км)</u>	Вагон <u>Ставка</u>	Всего <u>Пошлины</u>
1,962	0.1533	300.77

4. Handling and Commission

Вагон <u>Ставка</u>	Всего <u>Пошлины</u>
20.00	20.00



ВАГОННЫЕ ТАРИФЫ, ВСЕГО	1,865,07
<u>ВАГОННЫЕ ТАРИФЫ ЗА км</u>	<u>0,82</u>

Приложение Т 1.6. КАЛЬКУЛЯЦИЯ ТРАНЗИТНЫХ ТАРИФОВ: ОБРАЗЦЫ

1. ЗАКАЗЧИК

Имя грузоотправителя	<i>Western Enterprises</i>
Адрес грузоотправителя	<i>Thames Valley Park</i> <i>Reading, Berkshire, UK</i>
Название экспедитора/агента, размещающего заказ	<i>Черноморские Экспедиторы</i>
Адрес экспедитора/агента, размещающего заказ	<i>Руставелис Гамзири</i> Тбилиси, Грузия



2. ПАРТИЯ ГРУЗА

Товар	(См Код 1)	<i>Металлические части.....</i>
Единица доставки	(См Код 2)	<i>Ящики.....</i>
Габариты и/или масса ящика		<i>1,000 x 650 x 500 см.....</i>
Тоннаж (груз внавалку)		<i>.....</i>
Кол-во ящиков или тоннаж внавалку		<i>3,240.....</i>
Тип вагона размещенного (запрашиваемого)	(См Код 3)	<i>Крытый вагон.....</i>
Вагон, принадлежащий TRACECA или клиенту		<i>TRACECA.....</i>
Ящики/тонны на вагон		<i>360.....</i>
Кол-во вагонов		<i>9.....</i>

3. МАРШРУТ

Станция или порт въезда в TRACECA	(См Код 4)	<i>Поти.....</i>
Станция или подъездной путь в TRACECA		<i>.....</i>
Станция или порт выезда из TRACECA	(См Код 4)	<i>.....</i>
Станция или подъездной путь в TRACECA		<i>Душанбе (станция).....</i>
Расстояние в Азербайджане (км)		<i>503.....</i>
Расстояние в Армении (км)		<i>.....</i>
Расстояние в Болгарии (км)		<i>.....</i>
Расстояние в Грузии (км)		<i>362.....</i>
Расстояние в Казахстане (км)		<i>.....</i>
Расстояние в Молдове (км)		<i>.....</i>
Расстояние в Румынии (км)		<i>.....</i>



Расстояние в Таджикистане (км)	71.....
Расстояние в Турции (км)	.....
Расстояние в Туркменистане (км)	1,362 + 194 = 1,556.....
Расстояние в Украине (км)	.....
Расстояние в Узбекистане (км)	548.....
Протяженность железных дорог TRACECA, всего	3,040.....
Черноморские паромы (пункт происхождения/назначения)	.....
Каспийские паромы (пункт происхождения/назначения)	Баку-Туркменбаши.....

4. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗОК

Установленная/запрашиваемая дата/время отправления	..... 11.02.04.....
Установленная/запрашиваемая дата/время прибытия	.... 18.02.04.....
Особенности партии товара (См Код 5)	....Хрупкий.....
Дополнительные услуги (См Код 6)	....буферные приспособления....
Другие запросы или инструкции клиента	.....

5. КАЛЬКУЛЯЦИЯ СТАНДАРТНЫХ ТАРИФОВ

Перемещение по Азербайджану (вагонная ставка x коэф. x расст.)	....210.....
Перемещение по Армении (вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Болгарии (вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Грузии (вагонная ставка x коэф. x расст.)	.... 197.....
Перемещение по Казахстану (вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Киргизстану (вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Молдове (вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Румынии (вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Таджикистану (вагонная ставка x коэф. x расст.)	....27.....



Техническое Примечание №. 1 – Руководство по Ценообразованию

Перемещение по Турции	(вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Туркменистану	(вагонная ставка x коэф. x расст.)	....591.....
Перемещение по Украине	(вагонная ставка x коэф. x расст.)	.....
Перемещение по Узбекистану	(вагонная ставка x коэф. x расст.)	....239.....
Черноморские паромы		.....
Каспийские паромы		....911.....
Общие затраты на перемещение		....2,175.....
Терминальные затраты		....44.....
Инфраструктурные затраты		....466.....
Административные затраты		....20.....
Общая стоимость вагона		....2,705.....
Общая стандартная стоимость (стоимость вагона x кол-во вагонов)		....24,345.....
Стоимость дополнительных услуг (См Код 7)		....5.....
Общая стоимость партии груза		....24,390.....

6. ОЦЕНКА КОЛЕБАНИЙ ТАРИФОВ

Эластичность товара по ценам	(См Код 8)	....1,19.....
Долгосрочные переменные затраты по типу вагона	(См Код 9)	....0,38.....
Краткосрочные переменные затраты по типу вагона	(См Код 9)	....0,18.....
Критическое/некритическое направление перевозок		.. <i>критическое</i>
Имеющиеся излишки вагонов		....отсутствуют.....
Характеристика загрузки/обработки, исключительная		<i>непосредственно клиенту</i>
Другие нестандартные эксплуатационные характеристики		<i>автотранспортные средства</i>
Внешняя конкурентная ситуация коридор		....<i>Северный</i>
Кол-во аналогичных партий товаров в будущем		....4 в год.....



Техническое Примечание №. 1 – Руководство по Ценообразованию

Максимальная скидка или надбавка		....30 %.....
Рекомендуемые тарифные колебания		.....20 %.....
Пересмотренная стоимость вагона (чистые паромные пошлины)		..... 1,435.....
Пересмотренные краткосрочные переменные затраты по типу вагона		.....486.....
Чистый вклад в долгосрочные переменные затраты		..... 949.....
Применение скидок/надбавок	(См Код 10)	<i>только для клиента.....</i>
Длительность применения скидок/надбавок	(См Код 11)	<i>до специального уведомления.....</i>

ТРАНЗИТНОЕ ТАРИФНОЕ АГЕНСТВО TRACESA



ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИМЕЧАНИЕ 2

**Транзитные тарифы Трасеса
Практический код повышения
стандартов клиентских услуг на
железной дороге Трасеса**

Издание 1



Прилагаемый материал представляет собой итог размышления консультанта и не может быть полностью либо частично принят партнерами и бенефициарами ЕС. Для получения более подробных сведений о содержании доклада просьба связаться с Европейским Союзом, Постоянным Секретариатом TRACECA либо консультантами Scott Wilson, Великобритания



Технические Примечания ТТТА

Список Технических Примечаний, изданных ТТТА¹

Подготовка Проекта ЕПТПТ

Техническое Примечание 1.	Руководство по ценообразованию. Издание 1.
Техническое Примечание 2.	Как обеспечить доступ перевозчика в железнодорожную систему. Издание 1.
Техническое Примечание 3.	Усиление железнодорожного маркетинга в сфере железнодорожных перевозок. Издание 1.
Техническое Примечание 4.	Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1.
Техническое Примечание 5.	Анализ подходов экспедиционного агентства.
Техническое Примечание 6.	Проект регулирующего документа ТТТ

¹ ТТТА представляет собой аббревиатуру Транзитного Тарифного Агентства TRACECA. Ключевая роль ТТТА состоит в проведении исследований и выработке рекомендаций партнерам ТТТА. Для наиболее эффективного использования положений ЕПТПТ, полученные результаты нашли отражение в Технических Примечаниях, изданных ТТТА.



СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	5
1. Философия клиента.....	5
2. Наши услуги	5
3. Комментарии от пользователей, справочная информация	5
4. Личная безопасность, безопасность.....	6
5. Транзитные тарифы TRACECA.....	6
6. Калькуляция тарифов.....	7
7. Уступки	8
8. Время, затрачиваемое на процедуры.....	8
9. Время на поставки грузов.....	9
10. Условия перевозок.....	9
11. Документация.....	9
12. Процедура жалоб.....	10
13. Ответственность.....	10
14. Конфиденциальность.....	11



Предисловие

В Практическом Коде содержатся руководящие принципы, которых должны придерживаться все железные дороги - участники TRACECA при осуществлении деловых операций. Ставит целью создание общей, дружественной деловой среды в системе железных дорог TRACECA.

1. Философия клиента

Основными целями железных дорог TRACECA в их отношениях с клиентами являются следующие:

- Оказание безопасных, эффективных и надежных услуг клиентам.
- Создание долгосрочных взаимоотношений с текущими и потенциальными клиентами.
- Демонстрация профессионализма в отношениях с клиентами на всех уровнях корпоративных структур.
- Обеспечение сервисных стандартов в системе TRACECA.

2. Наши услуги

TRACECA обеспечивает безопасные и надежные железнодорожные транспортные услуги, погрузку и разгрузку грузов, информационную поддержку клиентов, другие виды услуг по требованию клиентов.

3. Комментарии от пользователей, справочная информация

Мы стремимся вести регулярный диалог с нашими клиентами, приветствуем любые предложения с вашей стороны, направленные на улучшение отношений.

Транзитное тарифное агентство TRACECA (ТТТА) либо отдел маркетинга/клиентских услуг соответствующей железнодорожной структурой TRACECA предоставляет сведения по тарифам, условиям перевозок и т.д.

Получение справочной информации требует определенного времени, но не более 3-х рабочих дней.

Комментарии, либо запросы необходимо отсылать в ТТТА по следующему адресу: , e-mail..... Либо по телефону..... (номер указать позже).

4. Личная безопасность, безопасность

Железные дороги TRACECA обязуются гарантировать безопасность перевозок в качестве приоритетной цели своей деятельности в отношениях с клиентами.

По полученному запросу, железной дороги TRACECA предоставляют нужную информацию по услугам, проектам модернизации инфраструктуры, усовершенствованию подвижного состава и т.д.

Требования, предъявляемые к перевозкам грузов, легко доступны клиенту посредством электронных источников связи (адрес веб-страницы будет указан позже).

Груз должен быть необходимым образом упакован для безопасности перевозок, представитель железной дороги обязан проверить состояние грузов в присутствии представителя грузоотправителя.

За дополнительную плату железная дорога в случае необходимости производит дополнительную обработку или обеспечивает безопасность груза.

5. Транзитные тарифы TRACECA

Клиенты пользуются справедливым, недискриминационным к себе отношением при перевозках грузов в коридоре TRACECA. Цель транзитных тарифов TRACECA состоит в том, чтобы обеспечить применение единой сквозной расценки, удобной для текущего и потенциального клиента, других заинтересованных сторон, при перевозке международных транзитных грузов через и в коридоре TRACECA.

Основными принципами ТТТ являются следующие:

1. ТТТ применяется к международным грузоперевозкам, осуществляемым железной дорогой и паромными судами по территории стран-членов TRACECA, но с пунктами происхождения или назначения, находящимися за пределами границ одной или всех этих стран.
2. Основными расценками ТТТ выражаются в единицах вагона применительно к международно признанным вагон/операциям в коридоре TRACECA.
3. ТТТ различается в зависимости от типа вагона.



4. ТТТ делится на 4 части в целях калькуляции расценок.
5. Валютной единицей ТТТ являются Евро.
6. Многие положения ТТТ были заимствованы из тарифной политики железнодорожных управлений СНГ и поэтому знакомы клиенту. Необходимость их использования обусловлена тем, что их применение понятно всем заинтересованным клиентам.
7. Секретариат - Транзитное Тарифное Агентство TRACECA (ТТТА), куда должны направляться любые запросы.

ТТТ делится на 4 части:

1. Линейное грузоперемещение.
2. Терминальные и перевалочные операции.
3. Использование инфраструктуры.
4. Администрация и комиссионные.

Взимание пошлин по каждому компоненту тарифов обеспечивает корректировку общих затрат и их прозрачность в сопоставлении с фактическими совокупными затратами на партию грузов каждого клиента. Для получения более подробных сведений см. Руководство по ценообразованию.

6. Калькуляция тарифов

ТТТ применяется на всех железнодорожных маршрутах - партнеров TRACECA. Его применение позволяет обеспечить единый сквозной тариф, включая портовые и судовые перевозки.

ТТТ исчисляется для клиентов на основе сведений, предоставленных клиентом и подлежащих подтверждению всеми другими сторонами. После того, как сделан запрос, на следующий день производится исчисление тарифов. Если не все стороны соглашения TRACECA согласны с тарифом, их ответ может быть представлен в течение 3-х дней с предварительным извещением со стороны клиента.

Тарифы исчисляются на основе стандартной формы калькуляции тарифов ТТТ в целях облегчения процедуры калькуляции.

7. Уступки

Применение ТТТ характеризуется гибкостью и предоставлением скидок на стандартные тарифы. Гибкая ценовая политика позволяет клиентам значительно экономить на транспортных затратах.

В ряде случаев в условиях перевозок грузов или эксплуатации с учетом скидок необходимо учитывать:

- Обратную загрузку
- Грузы, обработка которых высокоэффективно
- Долгосрочные контракты на перевозку грузов внавалку
- Товары сезонного спроса

Могут возникнуть и другие ситуации, когда требуются скидки. Рекомендуется, чтобы клиенты сделали запрос относительно контактной железнодорожной организации, предоставили соответствующие сведения.

8. Время, затрачиваемое на процедуры

Железные дороги затрачивают время на процедуры, связанные с приемом запросов по обработке грузов, их транспортировке, времени поставок, жалобами и т.д.

Грузоотправитель обязан послать извещение за 10 дней до отправки груза (если речь не идет о поставках на основе контракта), с указанием объема перевозок в вагонах, тоннажа, типа перевозок, станций отбытия/прибытия, маршрута.

Железнодорожная администрация должна принять либо отвергнуть заказ в течение 10 дней. Заказ отменяется с указанием его причины. Если железная дорога принимает заказ или не отвечает в течение конкретного количества дней, она обязуется выполнить все свои обязательства перед грузоотправителем.

Железные дороги обязуются выделить необходимое число вагонов минимум за 3 дня до даты отправки.

В случае задержки необходимо послать письменное уведомление с указанием причин задержки и новой даты.

9. Время на поставки грузов

Железные дороги должны поставлять грузы в согласованное время, то же самое относится к клиентам. Время доставки по коридору TRACECA следующее:

Доставка - 1 день.

Перевозка - 200 км в день.

Время начинается с 00.00 следующего дня, когда груз принят для транспортировки.

Время доставки продлевается на 1 день при перезагрузке, дополнительной обработке груза, пересечении границы и таможни. Время доставки также продлевается с учетом таможенных формальностей.

В случае отклонения от даты поставки необходимо отослать извещение грузоотправителю. Согласовать размеры штрафов за простой.

При условии приема заказов на поставку, железная дорога устанавливает примерную дату и время прибытия груза. По прибытии груза местная железнодорожная станция обязана известить об этом получателя.

10. Условия перевозок

Условия перевозок подлежат унификации в рамках TRACECA. Эти условия должны быть приемлемыми для всех клиентов с учетом максимального использования электронных средств, включая веб-сайт и он-лайн Пользователя.] ✓

11. Документация

В рамках TRACECA на последующем этапе применяется единая транспортная накладная, признаваемая всеми заинтересованными железными дорогами, портовыми и судоходными управлениями.] ✓

12. Процедура рассмотрения жалоб

Ключевой целью железных дорог TRACECA является поддержание конструктивных отношений с клиентами, устранений ситуаций, вызывающих их недовольство.

Любой клиент TRACECA, полагающий, что с ним несправедливо обошлись, либо условия Кода были нарушены, должен в первую очередь связаться с соответствующей

заинтересованной структурой и попытаться решить проблему. При невозможности, в дело может вмешаться ТТТА. Ниже приводятся детали этой процедуры:

ТТТА подтверждает факт получения жалобы, обязуются разрешить ее своевременно и справедливо. Жалобы должны тщательным образом анализироваться, при необходимости необходимо провести расследование.

Жалобы необходимо рассматривать вовремя, четко разъясняя клиентам обязательное их решение.

ТТТА обязуется производить мониторинг и оценку результатов расследования, назначать координатора, ответственного за урегулирование ситуации.

По завершении расследования координатор обязан составить письменный отчет по результатам расследования и представить его заинтересованным сторонам.

13. Ответственность

Железная дорога несет ответственность за:

- Утерю
- Повреждение
- Превышение транзитного времени между приемом груза и доставкой.

Основание для смягчения ответственности:

- По вине уполномоченного лица
- Внутренний дефект груза
- Обстоятельства, которых железная дорога не могла избежать и последствия которых была не в состоянии предотвратить.

В случае нарушения условий перевозок клиенту надлежит получить компенсацию. В Условиях Перевозок содержатся принципы калькуляции компенсации клиенту.

TRASECA стремится унифицировать процедуру компенсаций; минимальный уровень и оперативность платежей должны отражаться в документах.

14. Конфиденциальность

Железные дороги обязуются не разглашать конфиденциальных сведений третьей стороне, за исключением случая, когда:

- Информация уже известна широкой публике.
- Это обусловлено юридическими обязательствами.
- Получен запрос со стороны компетентной структуры, например, Министерства Транспорта, Секретариата TRACECA и т.д.
- По требованию клиента

Железные дороги надеются на то, что их клиенты также будут придерживаться принципов конфиденциальности.

ТРАНЗИТНОЕ ТАРИФНОЕ АГЕНСТВО TRACESA



ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИМЕЧАНИЕ 3

**Транзитные тарифы Tracesa
Маркетинг**

Издание 1

Прилагаемый материал представляет собой итог размышления консультанта и не может быть полностью либо частично принят партнерами и бенефициарами ЕС. Для получения более подробных сведений о содержании доклада просьба связаться с Европейским Союзом, Постоянным Секретариатом TRACECA либо консультантами Scott Wilson, Великобритания

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИМЕЧАНИЯ ТТТА

Список Технических Примечаний, изданных ТТТА¹

Подготовка Проекта ЕПТПТ

Техническое Примечание 1.	Руководство по ценообразованию. Издание 1.
Техническое Примечание 2.	Как обеспечить доступ перевозчика в железнодорожную систему. Издание 1.
Техническое Примечание 3.	Усиление железнодорожного маркетинга в сфере железнодорожных перевозок. Издание 1.
Техническое Примечание 4.	Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1.
Техническое Примечание 5.	Анализ подходов экспедиционного агентства.
Техническое Примечание 6.	Проект регулирующего документа ТТТ

¹ ТТТА представляет собой аббревиатуру Транзитного Тарифного Агентства TRACECA. Ключевая роль ТТТА состоит в проведении исследований и выработке рекомендаций партнерам ТТТА. Для наиболее эффективного использования положений ЕПТПТ, полученные результаты нашли отражение в Технических Примечаниях, изданных ТТТА.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение.....	5
2. Структура и рамки маркетинговых услуг ТТТА.....	5
3. Ознакомление с евроазиатским транзитным рынком.....	5
4. Анализ состояния транзитных перевозок TRACECA.....	6
5. Ознакомление с деятельностью промышленного и коммерческого секторов стран TRACECA.....	6
6. Изучение конкурирующих видов перевозок.....	7
7. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок.....	8
Приложение Т.3.1. Сбор данных и мониторинг.....	8
3.1.1. Сбор данных.....	8
3.1.2. Мониторинг мониторинга.....	10
Приложение Т.3.2. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ.....	12
Приложение Т.3.3. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	14
Приложение Т.3.4. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК TRACECA.....	16

1. Введение

Следует подчеркнуть, что в новых тарифах нашли отражение изменившиеся геополитические условия, факт возникновения конкурирующего транспортного рынка в коридоре TRACECA. Предусмотренная рамками ТТТ гибкость позволяет железным дорогам TRACECA быстро и оперативно реагировать на изменения спроса на международные фрахтовые услуги в евроазиатском транспортном коридоре, на экономические и технические преобразования в новом транзитном секторе, ориентированном на рыночные отношения.

Предпосылкой осуществления эффективной ценовой стратегии в рамках ТТТ является глубокое понимание и всесторонняя осведомленность о состоянии рынка транзитных услуг в евроазиатском регионе, в целом и коридоре TRACECA, в частности. В настоящем техническом примечании дается характеристика тех областей, в которых маркетинговой группе ТТТА следует проводить экспертизу, выявлять текущие источники сведений по данному вопросу.

2. Структура и рамки маркетинговых услуг ТТТА

В долгосрочной перспективе ТТТА планирует разработать собственную базу данных, расширить имеющиеся сведения. В Приложении Т3.1 показаны рамки и содержание различных типов данных, подлежащих сбору, мониторингу и анализу при изучении состояния рынка и ценообразования. Указанной группе надлежит, в первую очередь, должным образом классифицировать статистические данные, создать систему мониторинга. Многие из этих данных будут непосредственно связаны со странами TRACECA, поступать из соответствующих структур и организаций этих стран. Однако, сбор данных, таких, например, как оценка объемов перевозок в конкурирующих транзитных коридорах, потребует неформального подхода к информации, поступающей, возможно, из разнородных источников и структур. Как ожидается, накопленные данные будут постоянно обновляться ТТТА по мере изменения ситуации и приобретения необходимого опыта.

В разделах 3.3.-3.6 дана характеристика требованиям предъявляемым к сбору данных; в разделе 3.7. предлагаются варианты прогнозирования транзитных перевозок, основанные на анализе предыдущих данных.

3. Ознакомление с Евро-Азиатским транзитным рынком

Информационные требования. Сотрудникам ТТТА следует тщательно ознакомиться со структурой и принципом деятельности рынка железнодорожных услуг между Европой и Дальним Востоком. Речь идет об объемах и составе транзитного груза, структуре взимаемых тарифов, эксплуатационных расходах в конкурирующих транзитных коридорах. В Приложении Т3.2 содержится таблица конкурирующих железнодорожных транзитных евро-азиатских маршрутов с указанием расстояний и среднего транзитного времени, общей характеристикой конкурирующих отношений с коридором TRACECA. ТТТА следует вести учет данных основных европейских и международных грузоотправителей. При этом ставится цель создать базу данных по потенциальным перевозкам в системе железных дорог TRACECA.

Текущие источники информации. В ряде случаев необходимую информацию можно получить из государственных источников, например, публикаций тарифов конкурирующих железнодорожных компаний. Другие данные, например, о финансовой стороне деятельности железнодорожных компаний и объемах перевозок, можно также получить без особых проблем. С другой стороны, некоторые данные, например, о железнодорожных затратах могут носить конфиденциальный характер и оказаться вовсе недоступными. В этих случаях необходимо применять гибкие подходы, внимательно проследить сведения, содержащиеся во внешних источниках, например, в профессиональных журналах, в частности, из «Railway Gazette International», выводов, содержащихся в исследованиях международных финансовых агентств. Кроме того, можно проводить консультации с международными экспедиционными организациями, функционирующими в странах TRACECA. В Приложении Т3.1 содержится расширенные данные по евро-азиатскому рынку.

4. Анализ транзитных перевозок TRACECA

Информационные требования. Текущие данные по транзитным перевозкам TRACECA носят ограниченный характер и не претендуют на обстоятельный анализ. В частности, редко проводятся различия между транзитными и другими видами перевозок. В этом смысле, ТТТА следует создать современную базу данных по транзитным перевозкам, включая сведения о характере груза, объемах, происхождении, место назначения, типах вагонов и т.д. в Приложении Т3.3 дан краткий обзор транзитных перевозок на основе ограниченных сведений. Цель создания базы данных состоит в том, чтобы дать возможность специалистам ТТТА в сфере маркетинга проанализировать случаи перевозок отдельных партий груза, определить величину отклонения от текущего уровня перевозок и тем самым указать пути максимизации чистых доходов от текущих транзитных перевозок, привлечь новые объемы.

Текущие источники информации. Источники формирования базы данных в коридоре TRACECA носят внутренний характер, что намного облегчает получение соответствующих сведений из официальных источников при наличии сотрудничества между национальными железнодорожными управлениями TRACECA и местными экспедиторами. В Приложении Т3.1 содержатся требования, предъявляемые к долгосрочным перевозкам в коридоре TRACECA.

5. Ознакомление с промышленным и коммерческим секторами стран TRACECA

Информационные требования. Спрос на фрахтовые услуги TRACECA зависит главным образом от размаха экономической и коммерческой деятельности в регионе. Необходим учет долгосрочного экономического планирования и развития, насущных требований производителей, импортеров и экспортеров. Планируются значительные инвестиции в нефтяную промышленность в ближайшее 10-летие с учетом возрастающего спроса на перевозки строительных и промышленных материалов и оборудования. Следует отметить, что структура региональных транзитных перевозок постоянно меняется, появляются новые виды товаров, имеющих большую или меньшую стратегическую важность. Важно в этой связи, чтобы ТТТА оперативно реагировала на возможные изменения спроса, адекватно меняла проводимую линию.

Текущие источники информации. Источники формирования базы данных в коридоре TRACECA носят внутренний характер. Получение сведений по долгосрочным проектам возможно из министерств стран TRACECA, деятельность которых связана с экономическим планированием, из нефтяных компаний, задействованных в регионе. В этой связи сотрудниками маркетинговых служб необходимо идти в ногу с меняющейся международной обстановкой, учитывать любые возможные падения спроса, например, на хлопок в Южной Европе, внимательно следить за международной прессой и коммерческой литературой. Кроме того, необходимо поддерживать тесные связи с местными экспедиционными организациями, экспортно-импортными агентствами, основными производителями. В Приложении F3.1 содержатся экономические и коммерческие данные по долгосрочным перевозкам.

6. Изучение конкурирующих видов перевозок

Информационные требования. Сотрудники ТТА должны уделить первостепенное внимание анализу ситуации с конкурирующими перевозками по другим евроазиатским железнодорожным маршрутам. Вместе с тем, нельзя игнорировать растущую конкурентоспособность автомобильных транзитных перевозок в коридоре TRACECA. Речь идет о не ценовых факторах, например, о проявлении большой гибкости для устранения задержек на пограничных переходах, поставках грузов непосредственно заказчику и т.д., которые можно успешно решать скорее за счет повышения качества железнодорожных услуг, чем применения тарифной политики. Сотрудникам ТТА следует всесторонне изучить структуру автомобильных перевозок, характер операций в регионе и тем самым выявить источник потенциальной конкуренции и применить соответствующие ценовые меры для задействования железнодорожных перевозок. В Приложении F3.1 представлены сведения о структуре парка автотранспортных средств, объемах и составе грузоперевозок, их происхождении и месте назначения, расценках и пошлинах, эксплуатационных затратах. Нельзя игнорировать грузоперевозки по Волго-Донскому каналу, который, невзирая на серьезные неудобства, особенно в связи с его закрытием в зимний период, является важным коридором транзитных перевозок, включая транспортировку трубопроводов, нефтематериалов, хлопка и т.д.

Текущие источники информации. Накопление данных по автомобильным перевозкам представляется достаточно сложной задачей, учитывая то обстоятельство, что структура отрасли характеризуется наличием многочисленных мелких, обычно частных, единиц. В большинстве случаев операторы не ведут каких-либо записей, лишь немногие из них имеют представление об эксплуатационных расходах. Даже в тех случаях, когда операторы ведут соответствующие записи, они не всегда готовы представить их на рассмотрение из-за конкурентных соображений. Однако, данные о расценках можно получить из биржевых котировок. Таможенные сведения хранятся на пограничных постах, однако, пользы от них мало: фиксируется количество контейнеров, пересекающих границу, но не их содержание (в Приложении F3.1. содержатся новые требования к ведению записей по грузоперевозкам на пограничных постах). В информационном плане более ценными представляются данные о региональных экспедиционных агентствах, которые часто используют транспортные средства не для транзитных перевозок. Из специальных исследований или отчетов международных агентств можно получить сравнительные данные об эксплуатационных затратах.

7. Прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок

На основе анализа данных и сведений, указанных выше, маркетинговый персонал ТТТА занимается прогнозированием железнодорожных транзитных перевозок по коридору TRACECA. Подробное прогнозирование грузоперевозок и тоннажа готовится за 3 года вперед с указанием перспективных планов за 5 лет вперед. В прогнозе должны содержаться сведения о направлении движения по каждому виду товаров, поскольку данный фактор является важным с точки зрения формирования гибкого ценообразования. Прогнозирование является важным инструментом формирования и реализации гибкой ценовой стратегии, выявление возможностей возмещения издержек производства. В Приложении F3.4. приводится образец прогнозирования (настоящая таблица имеется на CD-spreadsheet form с указанием всех формул для облегчения работы).

Другим важным фактором, которое необходимо принимать во внимание при прогнозировании транзитных перевозок, является ценовая эластичность спроса по международным железнодорожным транзитным услугам. Данный вопрос является отдельной темой, разработанной в специальном Техническом Примечании.²

Приложение ТЗ.1. СБОР ДАННЫХ И МОНИТОРИНГ

3.1.1. Сбор данных

Эффективность гибкой ценовой стратегии железнодорожных перевозок TRACECA во многом зависит от степени и качества данных, которыми располагает маркетинговое управление ТТТА. Имеющиеся в настоящее время данные носят ограниченный характер, не всегда отличаются точностью, часто противоречат тем сведениям о конкурентной транспортной среде, которыми располагает TRACECA.

Цель настоящего Приложения состоит в выработке новых данных и методов сбора и мониторинга сведений, обрабатываемых маркетинговым управлением ТТТА в рамках поддержки гибкой ценовой стратегии. Приведенные ниже данные делятся на 3 основных типа. Внутренние данные поступают из имеющих источников - стран-членов TRACECA, по этой причине не составляет особого труда их накопление. При наличии сотрудничества между заинтересованными организациями и структурами. Внешние данные поступают из различных источников других стран - не членов TRACECA. По этой причине их сложно надлежащим образом размещать, к тому же заинтересованные структуры весьма неохотно предоставляют TRACECA требуемые сведения, скорее всего по конкурентным соображениям. В свете сказанного представляется нереальной разработка точной, строго выверенной базы данных, в этом случае возможно приблизительные оценки, неточное прогнозирование, с которыми вынужден сталкиваться маркетинговый персонал ТТТА. Наконец, имеются также данные, которые носят своего рода маркетингово-разведывательный характер, получить которые и естественно использовать в разработках не представляется возможным. Единственным возможным источником подобных сведений могут явиться данные, почерпнутые, по инициативе специалистов в области маркетинга, из косвенных источников. Статистика по железнодорожным транзитным перевозкам TRACECA является примером первого типа; статистика по железнодорожным

² Техническое Примечание №4. Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1 (01.09.03)

перевозкам в конкурирующих евроазиатских коридорах является примером второго типа; наконец, выявление перспектив предпринимательской деятельности в странах TRACECA, других европейских и азиатских странах - примером третьего типа. Требования, предъявляемые ко всем 3 типам, подробно представлены ниже. В Разделах 3.3.-3.6. указаны текущие источники данных, которые могут служить основой сбора расширенных и уточненных данных, представленных ниже. В Приложении Т3.4. приводятся принципы разработки прогнозов по железнодорожным транзитным перевозкам в коридоре TRACECA на основе накопленных данных.

Данные и требования, предъявляемые к сбору сведений, можно разделить на 5 категорий.

1. Сведения по Евро-Азиатскому маркетингу

Включают следующие данные:

- о транзитных перевозках в конкурирующих евро-азиатских железнодорожных коридорах по грузам, тоннажу, направлениям перевозок и среднему транзитному времени;
- об официальных тарифах и дисконтированных расценках, применяемых в конкурирующих железнодорожных системах по ключевым транзитным перевозкам;
- об инвестициях в инфраструктуру и подвижной состав, а также повышение качества услуг в конкурирующих железнодорожных системах;
- общая модель транзитной торговли на евро-азиатском рынке с указанием главных грузоотправителей и импортеров.

2. Данные о транзитных перевозках TRACECA

Включают следующие данные:

- железнодорожные транзитные перевозки в коридоре TRACECA по грузам, тоннажу, направлениям, сезонному характеру и среднему транзитному времени, а также коэффициенты порожнего пробега;
- перечень типов вагонов, используемых для перевозки транзитных грузов; размещение этих вагонов в коридоре TRACECA и соседних странах по конкретным датам;
- транзитные перевозки автотранспортными средствами, водным путем товаров, с указанием тоннажа, мест происхождения и назначения, сезонного характера. Оценка ценовой эластичности спроса по перевозкам ключевых товаров.

3. Экономические и коммерческие данные TRACECA

Включают следующие данные:

- планируемое и перспективное экономическое, промышленное и коммерческое развитие коридора TRACECA;

- размещение основных грузоотправителей, импортеров, экспедиционных агентств, потенциальных клиентов в коридоре;
 - детали перспектив краткосрочного бизнеса.
4. Данные по тарифам и транспортным расходам

Включают следующие данные:

- официальные расценки ТТТ по ключевым транзитным товарам;
- долгосрочные и краткосрочные переменные затраты по использованию различных типов вагонов как в стандартных, так и нестандартных условиях;
- детали нестандартных (дисконтированных или льготных) расценок, фактически применяемых к отдельным видам грузов;
- расценки и тарифы на автомобильные и каналные перевозки;
- определение эксплуатационных затрат на использование автотранспортных средств и водных путей;
- анализ связи между нормативными и фактическими данными по железнодорожным затратам.

Мониторинг

Задачей маркетингового управления ТТТ является сбор, хранение и обработка новейших данных. Сбор большей части сведений, особенно в том, что касается маркетинговых данных, производится по инициативе управления; другие данные, особенно в том, что касается технических данных, например, краткосрочные и долгосрочные переменные железнодорожные затраты, предоставляются маркетинговому управлению ТТТ соответствующими отделами в системе национальных железных дорог.

Необходимо иметь отдельные файлы по каждой из 5 категорий. Не все данные могут быть отражены в виде таблиц, по этой причине файлы должны, наряду со стандартным балансом прибылей и убытков, содержать сведения о ежегодных отчетах, примечаниях, фрагментах из прессы и т.д.

Каждый год необходимо в обязательном порядке обновлять и корректировать имеющиеся данные. Задачей маркетингового управления является ежегодная сверка имеющихся технических и финансовых данных с соответствующими данными железнодорожных структур. По всей вероятности, в течение года могут иметь место серьезные изменения, которые необходимо отразить в имеющейся базе данных по рекомендациям указанных железнодорожных структур. Исключением могут явиться статистические данные по размещению вагонов, которые могут предоставляться не

ежегодно, а, скажем, раз в месяц вместе с краткосрочным прогнозом о размещении вагонного парка к очередной дате отчета.

Маркетинговому персоналу следует поддерживать тесные связи с экспедиционными агентствами, потенциальными клиентами, государственными структурами, от которых зависит предоставление коммерческих и экономических сведений.

В Приложении ТЗ.4. приводится прогнозирование перевозок, основанных на анализе вышеприведенных данных.

Приложение Т3.2. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ УСЛУГИ

Коридор TRACECA является одним из тех транзитных коридоров, в которых ведется конкурентная борьба за международные перевозки в коридоре, охватывающем Западную Европу и Тихоокеанское побережье. Ниже приводятся основные маршруты.

ЕВРО-АЗИАТСКИЕ ТРАНЗИТНЫЕ КОРИДОРЫ

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

* TRACECA из Ташкента до Кандагача (российская граница)

** Альтернативный маршрут через Актау, протяженностью 2,309 км

*** TRACECA из Ташкента до Дружбы (китайская граница)

Основными конкурентами TRACECA являются северный и северо-западный коридоры, обслуживающие северную часть Европы и обеспечивающие выход к балтийским и северным портам. Расстояние в Западную Европу короче по маршруту TRACECA - Черное море. Однако, в историческом плане российское направление всегда служило и сейчас является основным транзитным маршрутом, связывающим Западную Европу и Дальний Восток. В этом смысле, российское направление весьма болезненно реагирует на факт появления транспортного коридора TRACECA, как основного конкурента.

Следует отметить, что российское направление имеет ряд преимуществ, таких как небольшое число пограничных переходов, отсутствие необходимости железнодорожных/морских пересадок, другие, большей частью временные преимущества, такие как наличие хлопкообрабатывающих предприятий в Риге, представляющих интерес для узбекских хлопкоробов. Тот факт, что отдельные направления этих линий внутри самой России составляют лишь незначительную часть российской железнодорожной системы, дают возможность снижать расценки,

реагируя, таким образом, на тарифные изменения в коридоре TRACECA. Коридор TRACECA получает свои дивиденды от использования этих коридоров благодаря тому, что они пересекают территорию Казахстана.

С другой стороны, новым конкурентом TRACECA, а также северного коридора, является южный коридор до Бендер Аббаса в Персидском заливе. Благодаря использованию этого коридора обеспечивается выход к морю и морским перевозкам (в частности, контейнерным) по низким расценкам. Необходимо отметить, что большая часть экспорта узбекского хлопка транспортируется именно по данному коридору. Восточный и юго-восточный коридоры не составляют сильную конкуренцию TRACECA, так как они обслуживают в большей степени тихоокеанские порты, юго-восточное побережье Азии, западное побережье США и Австралию, чем Западную Европу и Восток США. В последнее время в юго-восточном железнодорожном коридоре наблюдается значительный рост перевозок в рамках концепции «Китайских Ворот», ставящей целью вести конкуренцию с транссибирской железнодорожной магистралью в борьбе за тихоокеанскую транзитную торговлю. Реализация этой концепции может иметь ограниченное влияние на сдвиг перевозок, например, импорт продовольственных продуктов, из Южной Америки в сторону от коридора TRACECA.

Приложение Т3.3. ЕВРОАЗИАТСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Статистика по железнодорожным перевозкам ТРАСЕКА основывается на данных, относящихся к деятельности предыдущей централизованной железнодорожной администрации. Эти данные отражают в себе различные финансовые и эксплуатационные аспекты, не относятся непосредственно к текущим транзитным перевозкам. Более того, в последнее время были внесены серьезные поправки и изменения в статистические данные по отдельным железнодорожным перевозкам. По этой причине, весьма трудно проводить различие между транзитными и обычными железнодорожными перевозками.

Вместе с тем, благодаря использованию различных источников, в основном, статистических данных по бакинскому порту, можно получить представление о содержании и объемах транзитных перевозок ТРАСЕКА. Ниже приводится Таблица с указанием этих данных.

Железнодорожные транзитные перевозки ТРАСЕКА (в тыс. тонн)*

	2000	2001	2002**
Нефть	3,571	3,246	
Сухогруз			
Соевые	107	86	
Хлопок	122	36	
Глинозем	34	128	
Разное	222	545	
Всего транзитных перевозок	4,056	4,041	

* провоз через бакинский порт, ** оценка

(К категории «Разное» можно причислить многое. По всей видимости, речь может идти о трубах, материалах нефтяной промышленности, продовольственных товарах, тоннаж которых не указан)

Из Таблицы видно, что железнодорожные транзитные перевозки по коридору ТРАСЕКА составляют примерно 4 млн. тонн в год. Данные о тоннаже транзитных перевозок по конкурирующим евроазиатским коридорам отсутствуют, однако, можно с уверенностью утверждать, что текущая доля ТРАСЕКА в них крайне незначительна.

В 2001 году общий объем перевозок через бакинский порт составил 4.560.000 тонн (ср. с 16.000.000 тонн на конец 1980-х гг. Однако, в последнее время наблюдается рост объема перевозок с 1.300.000 тонн в 1995 году. Из общего объема в 4.040.000 тонн в 2001 году, или 89% приходились на долю транзитных перевозок. Из них 3.240.000 тонн, или 80% приходились на долю нефтеперевозок. Оставшиеся 800.000 тонн сухогруза состояли из 130.000 тонн глинозема, 90.000 тонн соевых, 40.000 тонн хлопка и 550.000 тонн других товаров, в основном труб, материалов нефтяной промышленности и продовольственных товаров (в 2002 году объем перевозок хлопка был низким, по этой причине цифра в 120.000 тонн в 2000 году, вероятно, лучше отражает относительную важность перевозок этого вида сырья).

Перевозки в западном направлении преобладают, включая, главным образом, перевозки нефти из Казахстана в Батуми и хлопка из Узбекистана в Потти. Около 2/3 грузов, перевозимых через бакинский порт, следует в западном направлении. Что касается восточного направления, здесь речь может главным образом идти о перевозках глинозема из Южной Европы в Таджикистан и соевых из Южной Америки в Узбекистан. Большая часть нефтяного оборудования, других строительных материалов также перемещается в восточном направлении, главным образом, из западноевропейских портов. За исключением нефтеперевозок (50% порожнего пробега) основное направление перевозок сухогруза - восточное. При относительно низких объемах транзитных и экспортных/импортных перевозок, коридор ТРАСЕКА характеризуется избыточными мощностями, однако, с учетом преобладания перевозок сухогруза в восточном направлении, порожний пробег железнодорожных составов в западном направлении весьма значителен. Маркетинговый персонал ТРАСЕКА должен уделить особое внимание этому обстоятельству при реализации гибкой ценовой стратегии. Контейнерные перевозки по обоим направлениям весьма незначительны, особенно в свете всемерного усиления контейнеризации международной транзитной торговли. Достаточно сказать о том, что лишь 1000 TEU прошли через контейнерные приемники бакинского порта с начала их эксплуатации в 2000 году. В этом плане, маркетинговому персоналу необходимо провести обстоятельный анализ причин того, почему ТРАСЕКА не удается привлечь дополнительный объем контейнерных перевозок.

Что касается тенденций перевозок в коридоре ТРАСЕКА в будущем, можно с уверенностью утверждать о сохраняющейся значимости нефтеперевозок даже невзирая на возрастающий объем строительства нефтепроводов. В ближайшие 5 лет ожидается реализация ряда крупнейших нефтяных проектов, в этом смысле железнодорожные перевозки могут оказаться весьма эффективными, учитывая необходимость транспортировки возрастающих объемов нефтепродуктов. По той же причине, в ближайшие несколько лет будет сохраняться устойчивая тенденция к увеличению объемов перевозок строительных материалов и нефтяного оборудования. Учитывая то обстоятельство, что перевозки грузов в восточном направлении характеризуются постоянно меняющимися видами грузов, другими сдерживающими факторами, маркетинговый персонал ТРАСЕКА должен уделять особое внимание вопросам тарифных скидок, переговорному процессу с партнерами. Следует отметить, что перевозки глинозема, других химикатов тесно связаны с мощностями импортирующих предприятий, возникновением новых структур и тем самым могут способствовать росту отдельных секторов промышленности при условии стимулирования нефтепроизводства. С другой стороны, перспективы транзитных перевозок хлопка представляются более туманными. В частности, это связано с возрастанием конкурирующей роли Бендер Аббаса, обеспечивающего прямой выход к морю. Кроме того, в настоящее время спрос на хлопок в Восточной Европе низкий. Ситуацию можно было бы изменить к лучшему при условии улучшения хранения и

обработки хлопка в черноморских и каспийских портах и тем самым отвлечь часть перевозок из северного коридора. Перевозка продовольственных товаров, сырья и оборудования, используемых в обрабатывающей промышленности, может, вероятно, возрасти с общим ростом экономического потенциала и промышленной диверсификации.

Приложение Т3.4. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТРАСЕКА

В свете анализа данных, содержащихся в Приложении Т3.1, маркетинговому управлению вполне по силам осуществлять ежегодное прогнозирование железнодорожных транзитных перевозок в коридоре ТРАСЕКА. Прогнозирование должно отражать данные о транзитных перевозках грузов с указанием их тоннажа и направления за 3 года вперед. Кроме того, можно реализовать более широкое прогнозирование за 5 лет вперед. Ниже приводится образец прогнозирования на 2004 год.

ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ТРАСЕКА (в тыс. тонн)						
	2004			2005		
	Направление			Направление		
	W-E	W-E	Итого	E-W	W-E	Итого
Сырая нефть	3845		3845	3590		3590
Нефтепродукты	622	198	820	638	198	836
Хлопок	210		210	210		210
Глинозем		183	183		200	200
Соевые		149	149		156	156
Зерновые	25	133	158	15	118	133
Другие продовольственные продукты	44	128	172	49	135	184
Трубы		101	101		116	116
Машиностроение		98	98		104	104
Стройматериалы	15	84	99	18	95	113
Лес		76	76		70	70

Бумажная продукция		50	50		52	52
Разное	9	32	41	10	45	55
Нефть, всего	4107	198	4305	4228	198	4426
Сухогруз, всего	303	1034	1337	302	1091	1393
Итого	4410	1232	5642	4530	1289	5819

	2006			2008		
	Направление			Направление		
	E-W	W-E	Итого	E-W	W-E	Итого
Сырая нефть	3755		3755	4000		4000
Нефтепродукты	666	205	871	750	220	970
Хлопок	215		215	220		220
Глинозем		200	200		200	200
Соевые		168	168		180	180
Зерновые	15	120	135	20	130	150
Другие продовольственные продукты	52	144	196	50	170	220
Трубы		123	123		150	150
Машиностроение	10	115	125	20	140	160
Стройматериалы	25	127	152	30	160	190
Лес		72	72		80	80

Бумажная продукция		55	55		60	60
Разное	12	60	72	20	90	110
Нефть, всего	4421	205	4626	4750	220	4970
Сухогруз, всего	329	1184	1513	360	1360	1720
Итого	4750	1389	6139	5110	1580	6690

ТРАНЗИТНОЕ ТАРИФНОЕ АГЕНСТВО TRACESA



ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИМЕЧАНИЕ 4

**Транзитные тарифы Трасеса
Оценка/Применение Эластичности
Спроса по Ценам**

Издание 1

Прилагаемый материал представляет собой итог размышления консультанта и не может быть полностью либо частично принят партнерами и бенефициарами ЕС. Для получения более подробных сведений о содержании доклада просьба связаться с Европейским Союзом, Постоянным Секретариатом TRACECA либо консультантами Scott Wilson, Великобритания

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИМЕЧАНИЯ ТТТА

Список Технических Примечаний, изданных ТТТА¹

Подготовка Проекта ЕПТРТ

Техническое Примечание 1.	Руководство по ценообразованию. Издание 1.
Техническое Примечание 2.	Как обеспечить доступ перевозчика в железнодорожную систему. Издание 1.
Техническое Примечание 3.	Усиление железнодорожного маркетинга. Издание 1.
Техническое Примечание 4.	Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1.
Техническое Примечание 5.	Анализ подходов экспедиционного агентства.
Техническое Примечание 6.	Проект регулирующего документа ТТТ

¹ ТТТА представляет собой аббревиатуру Транзитного Тарифного Агентства TRACECA. Ключевая роль ТТТА состоит в проведении исследований и выработке рекомендаций партнерам ТТТА. Для наиболее эффективного использования положений ЕПТРТ, полученные результаты нашли отражение в Технических Примечаниях, изданных ТТТА.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение.....	5
2 Концепция эластичности спроса по ценам.....	5
3 Оценка эластичности спроса по ценам.....	6
4 Эластичность спроса по ценам на практике.....	6

1. Введение

Важным фактором установления расценок в рамках ценовой политики ТТТ является применение эластичности спроса по ценам при международных железнодорожных транзитных перевозках.

Успешная и гибкая ценовая стратегия во многом зависит от способности предугадывать реакцию спроса на железнодорожные транзитные перевозки, на возможные

Изменения в тарифных расценках на определенные виды товаров. Для решения возникающих в этой связи задач необходимо углубленное понимание концепции эластичности спроса по ценам, осведомленность об уровне эластичности по различным видам товаров.

2. Концепция эластичности спроса по ценам

В целом эластичность спроса призвана оценивать изменения в уровнях спроса на отдельную продукцию или услуги как реакция на изменение цены на них. Так если цена на какой-то товар снижается на 10%, а объем продаж возрастает на 25%, эластичность по ценам составляет $25/10=2,5$. В Приложении Т4.1 дана более развернутая характеристика эластичности по ценам, ее применение в ценообразовании при железнодорожных услугах.

Эластичность по ценам различается в зависимости от вида товара, отражая тем самым значимость транспортных затрат в общих издержках производства, наличие транспортных субститутов. Речь идет о том, что навалочный груз нельзя, в отличие, скажем, от деталей машин, быстро перекинуть с железной дороги на автомобильную, по этой причине реакция на тарифные изменения, а следовательно, и на эластичность спроса может оказаться низкой.

Таким образом, одной из основных задач ТТТА является надлежащее определение эластичности спроса по ценам в рамках услуг, оказываемых в коридоре TRACECA. На практике эту концепцию можно реализовать для установления уровней дисконтированных и договорных тарифов на различные виды товаров или типы вагонов. По каждому виду важнейших транзитных товаров необходимо установить соответствующую эластичность. Однако, данная процедура сопряжена с рядом трудностей, причины которых разъясняются в Приложении Т 4.1. В указанном Приложении предлагается методология измерения эластичности по ценам в коридоре TRACECA.

Вместе с тем, необходимо признать некоторые ограничения, связанные с применением эластичности спроса по ценам в сфере ценообразования. Маркетинговому персоналу ТТТА следует избегать принятия решений исключительно на основе эластичности спроса. Местные факторы часто делают невозможным получение результатов, предусмотренных применением эластичности спроса на практике. Так речь может идти о грузе, даже при низкой эластичности спроса по ценам, перевозимом по конкурирующему маршруту либо автомобильной дорогой целиком или частично в том случае если железнодорожные тарифы упали ниже конкурирующей расценки. Кроме того, существует вероятность ответных тарифных снижений на конкурирующих маршрутах, которые не обусловлены эластичностью спроса. В процессе ценообразования оценка эластичности является первым шагом для установления дисконтированных, договорных или повышенных тарифов. Очевидно, что прежде чем предлагать специальные тарифы, необходимо всесторонне проанализировать местные условия и факторы, сопутствующие перевозкам тех или иных грузов или товаров, приблизительно оценить размеры чистых доходов.

3. Оценка эластичности спроса по ценам

Формулируя ТТТ, необходимо отметить необходимость учета определенной эластичности на перевозке грузов железной дорогой. Речь идет главным образом о необходимости проведения исследований по эластичности спроса¹ на других железнодорожных системах, при этом следует проявлять осторожность при ее применении в коридоре TRASECA, отличающимся местными условиями эксплуатации, и использованием местных моделей. Предполагается, что сказанное найдет свое отражение при накоплении ресурсных данных и запросов в рамках ТТА.

4. Оценка эластичности спроса по ценам на практике

Понимание концепции эластичности спроса по ценам и доступа к данным по различным видам грузов позволяет ТТА предлагать скидки по конкретным перевозкам. Так, часто возникает необходимость предложения скидок в размере до 30% отдельным отправителям машиностроительных грузов с ценовой эластичностью в 1.5. Вопрос заключается в том, что повышенный спрос на транзитные услуги, как это видно из Раздела 3, обеспечивает прибыль, намного превышающую дополнительные краткосрочные переменные затраты на дополнительные вагоны.

Но даже в том случае, когда ТТА не позволяет четко определить эластичность спроса на конкретный товар и соответственно отрегулировать тарифы, воздействие эластичности проявляется в последующем изменении тарифов общего характера. Если, в частности, предлагается общая скидка по конкретному типу вагона, воздействие на общий спрос по этим вагонам, а следовательно прибыли, зависят от соответствующей эластичности по всем видам грузов, перевозимых вагонами данного типа. Поэтому важно, чтобы маркетинговый персонал ТТА был в достаточной степени знаком с ценовой эластичностью по различным видам грузов и оказался в состоянии оценить общее влияние предлагаемых тарифных изменений на общие прибыли.

Общее влияние эластичности цен на тарифное дисконтирование

Тарифное изменение общего характера, также как уменьшение расценок на конкретный тип вагона, усиливают влияние эластичности спроса даже если это обстоятельство не принималось во внимание при установлении новых расценок. Хотя пошлинный компонент ТТТ строится на вагоне/загрузке независимо от характера перевозимого груза, реакция спроса на конкретный тип вагона в зависимости от изменения расценок будет зависеть от эластичности цен на грузы, перевозимые данным типом вагона. В ряде случаев конкретные типы вагонов используются исключительно для перевозок единичных товаров, например, нефти или, в определенной мере, изотермические вагоны, используемые главным образом для перевозок скоропортящихся грузов. В таких случаях эластичность спроса по ценам по каждому типу вагона отражает спрос на товар или группу товаров. В других случаях, когда речь идет о крытых или открытых вагонах, можно говорить о большем разнообразии видов товаров. Но и в этом случае наблюдается явная связь между типами вагонов и группой товаров, перевозимых ими. Например, крытые вагоны большей частью используются для перевозки хлопка, сои и химикатов. Даже в этом случае можно получить приближенную величину эластичности перевозимых грузов. В Таблице 1 приводится наглядный пример. Предполагается, что парк из 1000 крытых вагонов при стандартном тарифе Euro100 за вагон занимается перевозкой между пунктами А и Б трех видов грузов в пропорциях, указанных в колонке 2 Таблицы. Данные о прибылях приводятся в колонке 3.

Таблица 1 Реагирование на спрос при 20% тарифной скидке Пример 1

Товар	Эластичность	Еуро100 стандартный тариф		Еуро80 дисконтный тариф		Изменения прибылей
		вагон	прибыли	вагон	прибыли	
	1	2	3	4	5	6
Текстильное изделие	1.8	550	55,000	748	59,840	+ 4,840
Пищевые продукты	2.4	350	35,000	518	41,440	+ 6,440
Части к автомобилям	0.3	100	10,000	106	8,480	- 1,520
Итого		1,000	100,000	1,372	109,760	+ 9,760

Допустим, что рассматривается вопрос о 20% тарифной скидке. В этом случае соответствующая эластичность спроса по ценам по трем указанным видам товаров составит 1.8, 2.4 и 0.3, как это видно из колонки 1 Таблицы. Иными словами, $20\% \times 1.8 = 36\%$ увеличение спроса на крытые вагоны для перевозки текстильных изделий, и всего лишь $20\% \times 0.3 = 6\%$ увеличение спроса на автомобильные части. Текстильные изделия обладают низкой стоимостью по отношению к издержкам сбыта продукции и, соответственно, высокой способностью реагирования на тарифные изменения. Из приведенного примера очевидно, что пищевые продукты можно привлекать (или терять) из других маршрутов или типов транспортных перевозок при условии незначительных железнодорожных изменений в стандартных железнодорожных тарифах. По этой причине, можно предположить, что они обладают высокой степенью эластичности. Что касается автомобильных частей, последние обладают относительно высокой стоимостью и соответствующим спросом, связанным с производством автомобилей и, по всей вероятности, относительно низкой эластичностью и меньшей чувствительностью к тарифным изменениям.

В колонках 4 и 5 Таблицы показаны число вагонов, необходимых для отгрузки каждого вида товара в ответ на 20% скидку и вытекающие из этого прибыли. Из колонки 6 видно, что взаимодействие дополнительных прибылей, могущих быть полученными из новых перевозок, со снижением прибылей от уже осуществленных перевозок по стандартным расценкам, может отразиться на общем увеличении прибылей примерно на 10%. Спрос на вагоны для перевозки трех видов товаров может возрасти, однако, дополнительные прибыли от перевозок автомобильных частей окажутся недостаточными для возмещения прибылей, утраченных вследствие перевозок по стандартным тарифам. Однако, этот дефицит можно возместить дополнительными прибылями от текстильных изделий и пищевых продуктов. При условии, что излишек превышает краткосрочные переменные затраты на дополнительные вагоны, очевидно, что в интересах TRACECA предложить 20% скидку для обеспечения дополнительного избытка.

Увеличение прибылей вследствие тарифных изменений, как это видно из Таблицы 1, можно подсчитать с помощью следующей формулы:

$((1+((t1 - t^2)/t^1)e)wt^2) - wt^1$, где t^1 и t^2 - тарифные расценки до и после изменения, e - эластичность спроса по ценам, w - число вагонов, затребованных до тарифных изменений.

Таким образом, увеличение прибылей по перевозкам текстильных изделий, приведенных в Таблице, выглядит следующим образом:

$$((1+((100-80)/100) \times 1.8) \times 550 \times 80) - (550 \times 100) = \text{Euro}4,840$$

В Таблице 2 дается характеристика чувствительности к относительной доле различных товаров в общем объеме перевозок, осуществляемых конкретным типом вагонов. В данном случае вопрос заключается в том, что пропорции меняются в тех случаях, когда речь идет об автомобильных частях, составляющих основную долю перевозок, тогда как, текстильные изделия составляют наименьшую долю.

Таблица 2 Реагирование на спрос при 20% тарифной скидки (Euro).

Пример 2

Euro100 стандартный. тариф Euro80 стандартный. тариф

Товар	Эластичность	Вагоны	Прибыли	Вагоны	Прибыли	Изменения в прибылях
	1	2	3	4	5	6
авточасти	0.3	550	55,000	583	46,640	- 8,360
пищевые продукты	2.4	350	35,000	518	41,440	+ 6,440
текст. Изделия	1.8	100	10,000	136	10,880	+ 880
Итого		1,000	100,000	1,237	98,960	- 1,040

Из колонки 6 видно, что общая прибыль фактически падает в следствие применения 20% тарифной скидки. Следует отметить, что приведенные выше выводы применимы в случае 20%-ной скидки, если ценовая эластичность спроса на каждый товар варьируется по мере изменения цен в зависимости от типа товара и местных условий. В частности, 10%-ная скидка может оказаться столь же эффективной, что и 20%-ная в вопросе привлечения перевозок текстильных изделий из других маршрутов или типов перевозок. Ценовая эластичность на пищевые продукты может немного снизиться, тогда как на автомобильные части она может оставаться неизменной. В Таблице 3 прослеживается, каким образом 10% скидка влияет положительным образом, хотя и незначительно, на увеличение доходов.

Таблица 3 Реагирование на спрос при 10% тарифной скидки (Еuro).
Пример 3

Euro100 стандартный. тариф Euro90 стандартный. тариф

Товар	Эластичность	Вагоны	Прибыли	Вагоны	Прибыли	Изменения в прибылях
	1	2	3	4	5	6
авточасти	0.3	550	55,000	567	51,030	- 3,970
пищевые продукты	2.0	350	35,000	420	37,800	+ 2,800
Текст. изделия	1.8	100	10,000	136	12,240	+ 2,240
Итого		1,000	100,000	1,123	101,070	+ 1,070

Из приведенных выше примеров видно, что связь между размером тарифных скидок, ценовой эластичностью на различные виды товаров и уровнем изменения прибылей далеко не прямая. Пример наглядно демонстрирует важность постоянного анализа указанных факторов, в частности расценок, предлагаемых конкурирующими типами перевозок или железнодорожными маршрутами, определяющими эластичность спроса по ценам на основные виды товаров, перевозимых либо в перспективе могущих быть перевозимыми в коридоре TRACECA.

Эластичность спроса по времени и услугам

Наиболее распространенным критерием эластичности спроса в транспортном секторе является ценовая эластичность. Однако, есть ряд факторов, которые могут быть эффективными при доведении до максимума финансовых излишек, в частности, эластичность спроса по услугам и времени. Указанный критерий позволяет реагировать не на изменения цен, а на уменьшение времени пути или улучшение качества обслуживания. Иными словами речь идет о снижении случаев мелких краж либо нанесении ущерба товару во время его транзитной перевозки. Применение эластичности спроса позволяет замерить уровень спроса на конкретный вид товара или услуг как реакция на инвестирование за единицу товара либо услуг. В этом случае, $e = (\text{процентное изменение количества}) / (\text{инвестиция за единицу как процентное соотношение цены})$, что значительно отличается от ценовой эластичности с учетом относительной стоимости затрат клиента и услуг.

В настоящее время для оценки эластичности спроса по услугам и времени в коридоре TRACECA соответствующих данных недостаточно. Кроме того, крайне мало исследований по другим железнодорожным системам. Подобная эластичность используется нечасто, она с трудом поддается изменению. Во всяком случае, подобная эластичность выходит за рамки ценообразования, хотя и представляет интерес с точки зрения перспектив инвестирования, определения объема снижения тарифов или улучшения услуг.

4. Оценки эластичности спроса по ценам при транзитных перевозках отдельных видов товаров

Таблица 4

Товары	Примерная эластичность
Совокупные товары	1.5
Текстильные изделия	2.7
Электротехническое оборудование	2.1
Первичные металлы	2.0
Пищевые товары	2.0
Изделия из металла	1.9
Неэлектрическое машиностроение	1.6
Очищенные нефтепродукты	1.5
Хлопок	1.5*
Шерстяные изделия	1.5
Изделия из камня, глины, стекла	1.5
Изделия из бумаги, пластика, резины	1.3
Автомобильный комплект	1.3
Зерновые	1.2
Древесина	1.2
Сырая нефть	0.9
Химикаты	0.8
Удобрения	.08
Минералы	.08
Уголь	0.4

* Оценка отсутствует, предполагается равной совокупной оценке

Из приведенных выше данных видно, что относительно высокая ценовая эластичность, проявляется в изделиях из металла, машиностроении и пищевых продуктах, т.е. речь идет о ситуации, характерной практически для всех подобного рода исследований. Следует отметить, что нефтяные продукты, хлопок и строительные материалы (включая изделия из дерева, камня, глины, стекла и пластика) также обладают сравнительно высокой эластичностью, полностью отвечающей транзитным перевозкам TRACECA. Совокупная эластичность по всем видам товаров составляет 1.5.

С учетом ограниченных данных для проведения полноценного анализа, приведенные выше оценки необходимо рассматривать как достаточно приближенные. Специалистам по маркетингу, занятым в коридоре TRACECA, необходимо доработать имеющиеся данные в свете новых наблюдений.

Appendix A**STUDIES CONSULTED IN THE RAIL FREIGHT PRICE ELASTICITY ANALYSIS.**

1. A. F. Friedlander & R. H. Spady. "A Derived Demand Function for Freight Transportation". Review of Economics and Statistics. 1980.
2. A. F. Friedlander & R. H. Spady. "Freight Transport Regulation: Equity, Efficiency and Competition in the Rail and Trucking industries". MIT Press, Cambridge, Mass. 1981.
3. M. O. Haque. "Estimation of Transport Demand in Australia Using Household Expenditure Survey Data". International Journal of Transport Economics. 1991.
4. Y. Hsing. "Estimating the Impact of Deregulation on the Demand for Railroad Services". International Journal of Transport Economics. 1994.
5. T. H. Oum. "Alternative Demand Models and their Elasticity Estimates". Journal of Transport Economics and Policy. 1989.
6. T. H. Oum. "A Cross-Sectional Study of Freight Transport Demand and Rail-Truck Competition in Canada". Bell Journal of Economics. 1979.
7. T. H. Oum. "Derived Demand for Freight Transport and Inter-modal Competition in Canada". Journal of Transport Economics and Policy. 1971.
8. T. H. Oum, W. G. Waters & J. Yong. "Concept of Price Elasticities of Transport Demand and Recent Empirical Estimates". Journal of Transport Economics and Policy. 1992.
9. T. H. Oum, W. G. Waters & J. Yong. "A Survey of Recent Estimates of Price Elasticities of Demand for Transport". World Bank Working Paper WPS359. 1990.
10. N. Limao & A. J. Venables. "Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs". World Bank Economic Review. 1999.
11. M. D. Westbrook & P. A. Buckley. "Elasticities Of Substitution and Demand for Rail and Truck Transportation Between Chicago and New York". Review of Economics and Statistics. 1990.
12. C. Winston. "Conceptual Developments in the Economics of Transportation: An Interpretative Survey". Journal of Economic Literature. 1985.
13. C. Winston. "A Disaggregate Model of the Demand for Inter-City Freight Transportation". Econometrica. 1991.
14. H. W. Babcock & W. Germon. "1985 Forecast: Rail Share of Inter-City Manufacturers' Freight Markets". Transportation Research Forum Proceedings. 1983.
15. K. A. Lewis & D. P. Widup. "Deregulation and Rail-Truck Competition". Journal of Transport Economics and Policy. 1982.
16. Australian Bureau of Transport and Communications Economics. "Freight Flows in Australian Transport Corridors". Occasional Paper No. 98. 1990.

ТРАНЗИТНОЕ ТАРИФНОЕ АГЕНСТВО TRACESA



ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИМЕЧАНИЕ 5

**Транзитные тарифы Трасеса
Анализ подходов экспедиционного агентства**

Издание 1



Прилагаемый материал представляет собой итог размышления консультанта и не может быть полностью либо частично принят партнерами и бенефициарами ЕС. Для получения более подробных сведений о содержании доклада просьба связаться с Европейским Союзом, Постоянным Секретариатом TRACECA либо консультантами Scott Wilson, Великобритания

ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИМЕЧАНИЯ ТТТА

Список Технических Примечаний, изданных ТТТА¹

Подготовка Проекта ЕПТПТ

Техническое Примечание 1.	Руководство по ценообразованию. Издание 1.
Техническое Примечание 2.	Как обеспечить доступ перевозчика в железнодорожную систему. Издание 1.
Техническое Примечание 3.	Усиление железнодорожного маркетинга в сфере железнодорожных перевозок. Издание 1.
Техническое Примечание 4.	Оценка/применение эластичности спроса по ценам. Издание 1.
Техническое Примечание 5.	Анализ подходов экспедиционного агентства.
Техническое Примечание 6.	Проект регулирующего документа ТТТ

¹ ТТТА представляет собой аббревиатуру Транзитного Тарифного Агентства TRACECA. Ключевая роль ТТТА состоит в проведении исследований и выработке рекомендаций партнерам ТТТА. Для наиболее эффективного использования положений ЕПТПТ, полученные результаты нашли отражение в Технических Примечаниях, изданных ТТТА.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Обоснование и цель обзора экспедиционного агентства.....	5
2. Организация, методология и выборка.....	6
3. Выводы, вытекающие из обзора, предлагаемые действия.....	7
ПРИЛОЖЕНИЕ А - ИНФОРМАЦИОННАЯ ФУНКЦИЯ В РАМКАХ ТТА.....	12
ПРИЛОЖЕНИЕ Б - ОБЗОР ВЫХОДА ОПЕРАТОРА ЭКСПЕДИЦИОННОГО АГЕНТСТВА, ИСПОЛЬЗУЮЩЕГО МАРШРУТЫ TRACESA.....	17



1. Обоснование и цель обзора экспедиционного агентства

Обзор подходов экспедиционного агентства был осуществлен в 2002 году. Цель обзора состоит в следующем:

- Выявление взглядов пользователей маршрутов TRACECA на тарифную политику.
- Проблемы, требующие, по мнению пользователей TRACECA, своего решения в вопросах, касающихся установления тарифов.
- Выявление скрытых пошлин, с которыми сталкиваются экспедиторы при отправлении грузов по коридору TRACECA.
- Проблемы, которые необходимо отделить от вопросов ценообразования в целях улучшения выхода операторов либо грузоотправителей на услуги TRACECA.
- Факторы, являющиеся, по мнению пользователей, наиболее важными при выборе маршрута для отправки товаров.
- Грузы, перевозимые экспедиторами, выбор режима перевозок, причины предпочтения того или иного режима перевозок.
- Взгляды экспедиторов на проблемы национальных железнодорожных структур.
- Основные препятствия в коридоре TRACECA.
- Доступность информации по перевозкам в коридоре TRACECA.
- Сбор информации о деятельности экспедиционных агентств для последующего использования в Руководстве Пользователя TRACECA.

2. Организация, методология и выборка

В апреле-мае 2002 года были представлены отдельные версии опросника, и, наконец, выбран один из них. В июне окончательная версия опросника была представлена TPWG и отражена в соответствующем протоколе.

В мае стартовал процесс выбора экспедиционных транспортных агентств. Среди основных требований можно выделить следующее: экспедиционное агентство должно быть независимым, не иметь акций, принадлежащих национальной железнодорожной организации; перевозки грузов должны осуществляться по железной дороге. Агентство должно располагать достаточным опытом работы в коридоре TRACECA, иметь государственную аккредитацию.

В июле, после того как окончательная версия опросника была одобрена TPWG, началась ее рассылка среди специально отобранных экспедиционных агентств. При составлении обзора использовался метод проведения интервью. Местные представители брали интервью у отдельных сотрудников экспедиционных агентств. Подобная практика оказалась успешной, так как позволяла уточнить любые вопросы на местах. В мае Ян Смитт и Джон Кроуфорд провели опрос в ходе своего посещения объекта.

Первоначально планировалось провести интервью среди 51 экспедиционных агентств. К сожалению, осуществить интервью удалось лишь среди 40 из них. Ниже приводится разбивка по странам:

Страна	Планируемые	Полученные	Полученные/ планируемые
Азербайджан	3	2	67%
Болгария	5	6	120%
Грузия	8	8	100%
Казахстан	5	3	60%
Молдова	4	4	100%
Румыния	5	6	120%
Таджикистан	5	1	20%
Туркменистан	5	2	40%
Украина	7	8	114%
Узбекистан	5	0	0%
Итого	51	40	78%

Все участники являлись аккредитованными представителями экспедиционных агентств своих стран, 35% были аккредитованы за рубежом. Участники выразили пожелание быть включенными в Руководство Пользователя TRACECA.

В августе-сентябре были составлены опросники и проведен опрос. Результаты опроса были представлены заинтересованным представителям железнодорожных организаций TRACECA в октябре 2002 года в Баку.

3. Выводы, вытекающие из обзора, предлагаемые действия

Результаты опроса свидетельствуют о том, что потребители недовольны наличием нижеследующих проблем:

- Отсутствие единой тарифной политики в коридоре TRACECA
- Отсутствие сквозных единообразных расценок в коридоре TRACECA
- Склонность к взиманию скрытых пошлин
- Чрезмерная бюрократизация процедур и формальностей
- Отсутствие единых требований к условиям перевозок в коридоре TRACECA
- Усложненная валютная процедура и обменные курсы
- Задержки в результате бюрократизации таможенных и пограничных процедур
- Отсутствие сведений о TRACECA
- Отсутствие концепции удовлетворения интересов потребителя.

Опрос показал неспособность железнодорожных компаний осознать потребности потребителей. Кроме того, железнодорожные компании весьма вяло реагируют на потребности рынка, на котором они функционируют.

Для улучшения ситуации необходимо усилить акцент на требованиях рынка, изучать его особенности, дать большую свободу коммерческим департаментам в процессе принятия решений. Для этого потребуются осуществить радикальные изменения в культуре железнодорожных компаний. Руководство железнодорожных компаний должно более активно реагировать на потребности железнодорожных пользователей, удовлетворять их спрос, выявлять затраты на различные виды перевозок, разрабатывать организационную структуру железных дорог, ставить перед собой новые цели.

Однако, формальный подход к решению поставленных задач не может автоматически привести к успеху. Необходимо большее понимание запросов потребителя на всех уровнях функционирования коридора TRACECA, начиная от задач, возложенных на Секретариат TRACECA и глав железных дорог и кончая низовыми структурами. Задача, конечно, не простая, в особенности учитывая огромное число железнодорожных компаний, разнообразие выполняемых ими задач.

В этом направлении успешным представляется принятие единой интермодальной коммерческой стратегии, контуры которой очерчены в проекте протокола Совета глав железных дорог.

В результате проведенного анализа еще раз была выявлена важность решения тарифных проблем, включая единую тарифную политику, тарифные расценки и пошлины, скрытые пошлины, валютные и обменные курсы. В результате больших усилий был разработан Справочник по ценообразованию, обязательный для всех железных дорог, занятых транзитными перевозками в коридоре TRACECA.

В проекте подчеркивается важность решения проблем, связанных с задержками на таможенных и пограничных пунктах вследствие применения бюрократизированных процедур, отмечена необходимость проведения юридических реформ в данной сфере.

Необходимы решительные меры по улучшению доступа потребителей на железные дороги TRACECA, получению необходимых сведений. Ниже приводятся рекомендации по данному вопросу:

- Отсутствие сведений о TRACECA
- Отсутствие концепции удовлетворения интересов потребителя
- Чрезмерная бюрократизация процедур и формальностей
- Необходимость строгого нормирования времени на маршрутах
- Комплексные переговорные процедуры
- Отсутствие мониторинга
- Отсутствие общих стандартов, обеспечивающих выход оператора на рынок

Заключение: *Отсутствуют сведения о TRACECA.*

Рекомендации:

В результате анализа было установлено, что большую часть сведений экспедиционные агентства черпают за счет личных связей, контактов, обмена мнениями с агентами и партнерами. Отсутствует единая база данных по пользователям TRACECA.

Руководство Пользователя

В рамках настоящего проекта предусматривается разработка Руководство Пользователя для транспортников, грузоотправителей и получателей, стремящихся пользоваться транспортной сетью TRACECA. Руководство пользователя предполагается издать в виде буклета и разместить на Web-сайте.

В руководстве пользователя будут отражены следующие важные аспекты:

- Список стран-членов TRACECA
- Обзор основных тарифов и транзитных расценок
- Железнодорожные, автомобильные, портовые и судоходные карты маршрутов
- Основные операторы с указанием контактных данных
- Структуры TRACECA с указанием контактных данных
- Соответствующие проекты
- Маршруты региона
- Изменения в правилах и предписаниях

- Обзор условий и перевозок
- Рекламные сведения об операторах и перевозчиках

Пользуясь Web-сайтом, пользователи смогут скачать эти данные.

Пользователи TRACECA получают возможность зарегистрироваться на сайте Руководства Пользователя и тем самым получить доступ к базе данных потребителя TRACECA. // ?

Благодаря сайту Руководству Пользователя, можно разместить рекламу услуг и тем самым обеспечить дополнительный приток наличности в ТТТА. // ?

Разработку и обслуживание сайта может производить оператор ИТ, либо группа ИТ, а также иное лицо на основе контракта с третьей стороной.

Технические требования включают обеспечение сервера, самостоятельную линию Интернета и т.д.

Бюллетень TRACECA // !

Бюллетень представляет собой прекрасное средство информирования пользователей TRACECA о ходе выполнения различных проектов, внесении изменений в проводимую политику и т.д. Бюллетень может издаваться ежемесячно в электронном формате либо отсылаться по электронной почте пользователем сайта.

Ответственным за составление бюллетеней является отдел маркетинга, а за их публикацию - группа ИТ.

Создание сервисной линии Help Line // !

Телефонная линия Help Line или Information является весьма эффективным средством получения сведений об услугах TRACECA, ответа на интересующие вопросы, контактов с лицами, ответственными за принятие тех или иных решений.

Данный вид услуг включает надежную телефонную линию и оператора, занятого обработкой поступающих вызовов. Для выхода на линию Help Line имеется самостоятельный телефонный номер, функционирующий в рамках ТТТА и отдела маркетинга.

Ключевой вывод: наличие чрезмерных бюрократических процедур и формальностей

В проектах Гармонизации процедур пересечения границ и создание общей юридической основы транзитных перевозок предусматривается решение проблем, связанных с единой транзитной документацией и упрощением таможенных и пограничных процедур. В Кодексе Наилучшей Практики (Техническое Примечание 2) содержатся конкретные указания, ориентированные на улучшение процедур обработок перевозимых грузов.

Рекомендации

Ускоренная обработка транспортной документации достигается за счет деятельности так называемых центров по обслуживанию и учета интересов потребителей в системе железнодорожных перевозок. Указанные центры занимаются, в основном, решением следующих вопросов:

- Установление тесных контактов с основными потребителями, связей с потенциальными клиентами, планирующими пользование тем или иным маршрутом;
- Учет потребностей клиентов;
- Предоставление данных о продажах/перевозках по линии TRACECA;
- Сбор сведений о конкурентах;
- Обработка запросов по перевозкам.

В соответствии с приведенными выше положениями устанавливаются крайние сроки выполнения запросов, удовлетворение интересов потребителей. Было бы полезно, если бы отделы, отвечающие за удовлетворение запросов потребителей по обработке транзитных грузоперевозок TRACECA, руководствовались в своей деятельности едиными стандартами, исходили из общих посылок. Следует отметить, что указанные отделы могут заниматься обработкой и других видов перевозок, однако, на этот раз по усмотрению той или иной железнодорожной компании.

Ключевой вывод: отсутствие концепции удовлетворения интересов потребителей

Рекомендации

Как отмечалось выше, существует необходимость создания отдела по обслуживанию и удовлетворению интересов потребителя. В этом смысле линия Help Line может явиться эффективным средством информационного обмена с потребителями, ответа на задаваемые вопросы, получение интересующих сведений с помощью электронной почты. Отмеченная выше концепция является неотъемлемой частью не только всей структуры ТТА, но и элементом железнодорожных структур, вовлеченных в проект. Необходимо вырабатывать правильные, объективные подходы потребителя к решению проблем TRACECA, начиная с Секретариата TRACECA и глав железных дорог, и кончая низовыми структурами.

Ключевой вывод: обеспечение сроков

Рекомендации

Для улучшения ситуации в данной сфере необходим учет ряда факторов:

- Проект гармонизации процедур пересечения границ, призванный улучшить ситуацию в таможенной и пограничной сферах;

- Многие железные дороги функционируют в настоящее время в более эффективном режиме.

Следует разработать процедуры по определению стандартных сроков по различным пунктам назначения, официально утвердить их. В упомянутом Кодексе Наилучшей Практики содержатся указания, ориентированные на соблюдение сроков на железных дорогах TRACECA. Железнодорожные структуры должны быть уверены в том, что крайние сроки соблюдаются. Потребитель должен быть информирован о том, что сроки нарушаются, при этом ему должны быть представлены разумные объяснения этого.

Проблема: отсутствие мониторинга

Рекомендации

Не все железные дороги могут похвастаться наличием эффективно действующей системы мониторинга. Часто у железных дорог отсутствуют надежные линии и системы, благодаря которым возможно проследить за отправкой грузов.

В будущем настоятельно рекомендуется внедрение эффективных систем мониторинга. Потребители должны располагать сведениями о том, где находится их груз.

Отсутствие общих стандартов по выходу оператора на рынок

Рекомендации

Отсутствие общих стандартов по выходу оператора на рынок нашло свое отражение в Кодексе Наилучшей Практики (Техническое Примечание 2). Необходимо самым тщательным образом проанализировать документ, внести в него необходимые поправки, обязательные для всех железных дорог - участников Соглашения.

В Приложении А представлена наша точка зрения на функцию маркетинга в коридоре TRACECA. Возможные дополнения и поправки могут быть внесены по вашему усмотрению.

В Приложении В содержатся результаты анализа, проведенного в октябре 2002 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ А. ИНФОРМАЦИОННАЯ ФУНКЦИЯ В РАМКАХ ТТТА

Потребность в получении информации о рынке

Большинство железных дорог стран TRACECA приступили к созданию рыночно ориентированных структур, которые пока функционируют не на должном уровне. Очевидно, что железные дороги испытывают в этой связи серьезные трудности, связанные с эффективным функционированием грузоотправителей и перевозчиков. Для реализации поставленных целей железнодорожным перевозчикам приходится проходить через многочисленные усложненные процедуры, сталкиваться с процедурными проволочками на различных этапах перевозок. В этой связи перевозчикам приходится обращаться к услугам экспедиционных компаний, которые призваны облегчить их работу.

Исходя из сказанного, было бы целесообразно создать в рамках ТТТА рыночно ориентированную информационную структуру, предназначенную для разработки маркетинговой стратегии для всех заинтересованных железнодорожных компаний. В этом случае станет возможным создание основной базы данных по тарифным расценкам соседних стран, сведений по перевозчикам, компьютеризованной модели.

Предлагаемая маркетинговая организационная структура

В странах TRACECA наблюдается недооценка маркетинговой функции транспортных операций. Нам представляется, что странам TRACECA необходимо взять на вооружение **общую маркетинговую структуру**, осуществлять транзитные услуги в централизованном порядке. Настало время отдельно функционирующим железнодорожным структурам отойти от своих индивидуалистических позиций и подумать о создании рентабельного, успешно функционирующего транспортного коридора на основе общих договоренностей.

В настоящее время в рамках коридора TRACECA отсутствует структура, занимающаяся вопросами стратегического маркетинга. Новая структура, которую предстоит создать, должна учитывать следующие обстоятельства:

- Активная связь между Секретариатом TRACECA, руководителем отдела маркетинга и главами отделов маркетинга в системе железных дорог.
- Успешная координация действий в коммерческой и эксплуатационной сферах деятельности железных дорог.
- Маркетинговая стратегия TRACECA при участии заинтересованных железнодорожных структур, с проведением консультаций и получением соответствующих сведений.
- Было бы целесообразно, если бы железнодорожные структуры руководствовались в своей деятельности маркетинговыми принципами, то есть принимались во внимание различные аспекты ценообразования, изучение рынка, планирования, продаж, рекламы, проведение консультаций по техническим условиям перевозок и материального обеспечения.

Назначение руководителя структуры, ответственной за сбор информации о рынке

В идеале, таким лицом может быть человек, непосредственно связанный с деятельностью железных дорог, осуществлением перевозок. Руководитель подобной службы должен обладать соответствующим опытом руководства маркетинговой деятельностью, располагать всесторонними сведениями о текущей ситуации, знать о потребностях рынка и т.д. Этим руководителем должен быть человек, ранее работавший в системе международных экспедиторских услуг, обладающий сведениями об иностранных экспедиционных агентствах.

Управление рынком и сфера деятельности

Маркетинговый или коммерческий отдел занимается обслуживанием клиентов, оказанием им провайдерских услуг, удовлетворением их интересов.

В достижении поставленных задач большую роль играет связь между маркетинговым органом и маркетинговыми отделами. Так, если маркетинговый орган решает вопросы, связанные с передвижением железнодорожного состава по тому или иному маршруту, совместные решения принимаются на основе учета мнения маркетингового отдела за и против.

Основной функцией сбора информации о рынке является накопление данных о ценовой политике, материально технических условиях перевозок, принципах составления Руководства Пользователя. Важно помнить, что деятельность отдела по сбору информации TRACECA и действия маркетингового отдела должны осуществляться гармонично, дополнять друг друга и тем самым добиться максимально эффективного результата.

Функция прогнозирования включает

- Получение, анализ и обработку информации о потенциальных перевозках в коридоре TRACECA.
- Консультационные услуги, оказываемые подписантам ТТТ.
- Анализ соответствующих тарифов и других услуг, необходимых для выявления новых рыночных возможностей, сохранения либо расширения текущего объема перевозок.

Материально техническое обеспечение и условия перевозок

Данная функция заключается в том, чтобы сообщать клиентам сведения об условиях перевозок, вопросах, связанных с обработкой грузов. Кроме того, имеются возможности выхода на линию Line Help, о чем говорилось в предыдущих разделах.

Рекламная функция

Включает все виды реклам, участие на выставках и ярмарках, пользование сайтом User Guide, рассылку печатного материала, подготовку бюллетеней.

Маркетинговая деятельность

План маркетинга TRACECA

Одной из важнейших целей централизованного отдела маркетинга TRACECA является составление стратегического плана маркетинга. Реализация этой идеи должна производиться в тесном сотрудничестве с заинтересованными железными дорогами. Прогнозирование перевозок является эффективным средством достижения коммерческих целей, важным условием реализации разработанной стратегии.

План маркетинга включает следующие пункты:

- Изложение задач
- Изложение целей
- Анализ SWOT
- Стратегия TRACECA
- Предполагаемое действие
- Прогнозирование финансовых и транспортных показателей, доходов и прибылей
- Ресурсы
- Анализ/аудит полученных результатов

План маркетинга включает в себя стратегию отдельно взятого рыночного сегмента.

Проведение анализа

Немногие маркетинговые отдела занимаются осуществлением исследований в сфере изучения рынка. Поэтому необходимо осуществлять регулярные аналитические работы.

Сбор сведений по рыночным сегментам

Необходимо реализовывать маркетинговую стратегию в различных сегментах перевозок/рынка. Важно знать о том, какой фактор является решающим в вопросе принятия решений клиентами относительно выбора вида перевозок.

Следует отметить, что различные рыночные сегменты пользуются своими приоритетами в вопросах ценообразования и сервиса. Если возникает необходимость выявления потребностей клиентов, железные дороги оказываются в более выгодном положении в вопросе применения конкретных цен и выборе маркетинговой стратегии.

База данных клиента

Для того, чтобы разобраться в вопросе, связанном с выходом клиента в железнодорожную сеть, необходимо располагать сведениями о текущих и потенциальных клиентах. Первым шагом в этом направлении является создание соответствующей базы данных по каждой из стран TRACECA. В этой базе данных должны быть отражены сведения о специализации, объемах производства и перевозок и т.д.

Маркетинговые отделы железных дорог должны уделять пристальное внимание созданию базы данных.

Необходимо регулярно обновлять базу данных, отражать в ней сведения о всех клиентах TRACECA, включая:

- Название компании и место ее расположения
- Личные контакты
- Характер предпринимательской деятельности
- Основные контуры структуры
- Рыночная доля
- Перевозка товаров и использование маршрутов
- Объемы перевозимого груза, включая оказание соответствующих услуг, приспособление для загрузки/разгрузки.
- Текущие тарифы и скидки
- Иные сведения, представляющие интерес

Сбор сведений о конкурентах

Основной рыночной функцией является сбор, анализ и действия в отношении конкурентов. Если соответствующая структура TRACECA получает сведения о стратегии, которой придерживаются конкуренты, указанная структура должна соответственно реагировать на это, даже осуществлять лоббирование своих заинтересованных в правительственных кругах. Сбор сведений о конкурентах помогает железным дорогам вырабатывать успешную контр-стратегию, направленную на достижение поставленных целей.

Тарифы, применяемые соседними странами

Для постоянного мониторинга конкурентоспособности маршрутов TRACECA, включая маршруты за пределами TRACECA, необходимо создать базу данных по тарифным расценкам других стран. В этой связи необходимо назначить лицо, ответственное за мониторинг тарифных расценок и постоянное обновление базы данных. Кроме того, необходимо разработать и применять компьютеризованную модель, пользуясь которой можно производить калькуляцию:

- затрат на отправку грузов по маршрутам TRACECA.
- приблизительной общей стоимости груза, отправленного из пункта А в пункт В (например, из Туркменистана в Италию) клиенту с учетом транспортных затрат, например, цены за тонну хлопка.



ПРИЛОЖЕНИЕ Б. ОБЗОР ВЫХОДА ОПЕРАТОРА ЭКСПЕДИЦИОННОГО АГЕНТСТВА, ИСПОЛЬЗУЮЩЕГО МАРШРУТЫ TRACECA

Повестка дня

1. Цели обзора
2. Организация обзора
3. Методология и выборка
4. Промежуточные результаты обзора
 - 4.1. Железнодорожные тарифы и расценки
 - 4.2. Факторы, влияющие на вид перевозок и выбор маршрута
 - 4.3. Железнодорожные перевозки
 - 4.4. Источники информации
5. Заключение
6. Последующие шаги

1. Цели обзора

Цель обзора заключается в демонстрации промежуточных результатов обзора выхода оператора. В конкретном плане это выражается в следующем:

- Взгляды пользователей маршрутами TRACECA на тарифную политику.
- Изменения, которые пользователи маршрутами TRACECA хотели бы внести в процедуру установления тарифов.
- Скрытые тарифы, с которыми сталкиваются экспедиторы при отсылке грузов.
- Проблемы, которые необходимо решать для улучшения доступа перевозчиков или грузоотправителей к услугам TRACECA.
- Факторы, которые пользователи считают наиболее важными при выборе маршрута при отправке грузов.
- Грузы, перевозимые экспедиционными компаниями, выбор вида перевозок, причины предпочтения того или иного вида перевозок.

- Взгляды экспедиционных компаний на организацию работы государственной железной дороги.
- Основные препятствия, с которыми сталкиваются перевозчики в коридоре TRACECA.
- Доступность информации о TRACECA.

Сбор сведений об экспедиционных компаниях для включения в Руководство Пользователя TRACECA/

2. Проведение анализа выхода перевозчика

Апрель-май: разработано несколько версий опросника.

Май: процесс выбора экспедиционных компаний стартовал.

Июнь: окончательная версия утверждена TPWG и отражена в соответствующем протоколе.

Июль: опросник был разослан среди экспедиционных компаний.

Август-сентябрь: опросник был тщательно проанализирован в целях выработки рекомендаций.

3. Методология и выборка

- Планируемое число экспедиционных компаний, отобранных для интервью - 51
- Число опросников, проанализированных на данный момент - 40
- Разбивка ответов по странам
- Метод, заложенный в проведении анализа - интервью. Местные представители провели интервью с экспедиторами в персональном порядке
- Указанный метод доказал свою эффективность, так как большинство вопросов было прояснено на местах
- Ян Смитт и Джон Кроуфорд вели опрос в ходе своего посещения в мае.

Страна	Планируемые	Полученные	Полученные/ планируемые
Азербайджан	3	2	67%
Болгария	5	6	120%
Грузия	8	8	100%
Казахстан	5	3	60%
Молдова	4	4	100%
Румыния	5	6	120%
Таджикистан	5	1	20%
Туркменистан	5	2	40%
Украина	7	8	114%
Узбекистан	5	0	0%
Итого	51	40	78%

В обзоре использованы результаты опросов 40 экспедиционных компаний из следующих стран-участников TRACECA - Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан и Украина.

Все участники являются официально аккредитованными экспедиционными компаниями своих стран, 35% из них аккредитованы за рубежом.

Экспедиционные компании выразили желание быть включенными в Руководство Пользователя TRACECA.

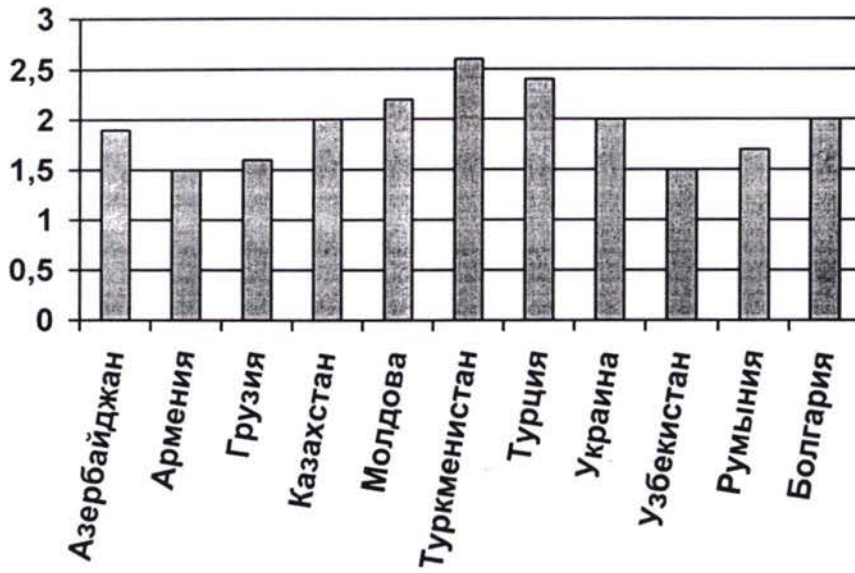
4. Промежуточные результаты обзора

4.1 Железнодорожные тарифы и расценки

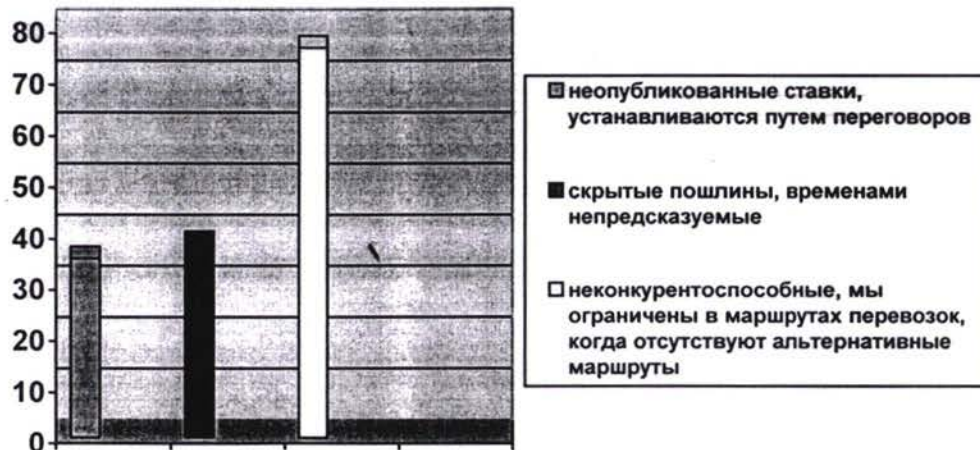
Респондентов попросили назвать 3 наиболее дорогостоящих железнодорожных структур в последовательном порядке. Первому месту отводилось 3 балла, второму - 2, третьему, самому дорогостоящему - 1.

Первое место заняли туркменские железные дороги (в среднем - 2.67 балла), второе - турецкие (2.33) и, наконец, третье - было поделено между Казахстаном, Украиной и Болгарией (2.00).

Было опрошено 29 респондентов.



78% респондентов ответили, что железнодорожные тарифные ставки в коридоре TRACECA “неконкурентоспособные, мы ограничены в маршрутах перевозок, когда отсутствуют альтернативные маршруты”. На этот вопрос дали ответ 37 респондентов.



Среди скрытых пошлин, которые наиболее распространены и предсказать их невозможно, хотя они влияют на общие транспортные затраты, экспедиторы назвали простой. Ответ дали 35 респондентов.



Среди других скрытых затрат, упомянутых респондентами, можно назвать следующие:

- Корруптированный таможенный контроль, другие виды контроля
- Изменения валютного курса, происходящие в период между платежами и взиманием тарифов железнодорожными структурами
- Слабая юридическая база, отсутствие единой политики в коридоре TRACECA
- Задержки в портах
- Технические условия перевозок

Экспедиторам задали вопрос, будут ли они чаще пользоваться железнодорожными услугами, если тарифы будут снижены на 10%, 25% и 50%.

Ниже приводятся таблицы ответов на заданные вопросы. Всего ответило на вопрос 35 экспедиторов.

Снижение тарифов на 10%

Товар	Число ответов
5%-ное увеличение на нефтепродукты, прод. товары, другое	1
Стеклянная тара	1
Груз общего назначения	1
Итого	3

Снижение тарифов на 25%

Товар	Число ответов
10%-ное увеличение на нефтепродукты, прод. товары, другое	1
Контейнеры	2
Хлопок	1
Стеклянная тара	1
Консервы	1
Нефтепродукты	1
Вино	1
Металлы	3
Сельхозпродукты	2
Машиностроение, оборудование	2
Жидкий, насыпной груз	3
Все типы	3
Итого	21

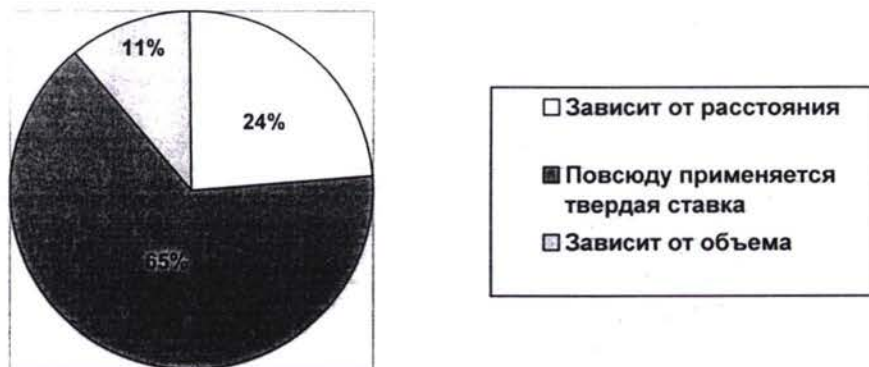
Снижение тарифов на 50%

Товар	Число ответов
20%-ное увеличение на нефтепродукты, прод. товары, другое	1
Сигареты и табак	1
Жидкий груз	1
Груз общего назначения	1
Продтовары (вкл. консервы)	2
Металлы	1
Древесина	1
Вино	1
Гуманитарные грузы	1
Строительные материалы	1
Все типы грузов	8
Итого	19

Респондентов спросили, будут ли они дополнительно платить за обеспечение безопасности, услуги на одном месте, отправку товаров. Из 40 экспедиторов, 8 дали отрицательный ответ, утверждая, что дополнительная плата должна входить в расценку услуг. Ниже приводится разбивка мнений по данному вопросу.



Экспедиторов спросили, стремятся ли они к изменениям в тарифных процедурах.



Большинство экспедиторов предпочло бы применять твердые ставки на маршрутах TRACECA - 65% (25 ответов). В то же самое время 24% респондентов (9 ответов) выступили в пользу установления тарифных ставок в зависимости от расстояния, на которое перевозится груз. 11% (4 ответа) склонны полагать, что процедуры установления тарифов должны зависеть от объема грузоперевозок.

Респондентам был задан вопрос, удовлетворены ли они условиями текущих платежей. Одна треть экспедиторов ответила «да» (14 ответов), две трети - «нет» (24 ответа).

Причины неудовлетворенности респондентов:

- Условия предварительной оплаты
- Обеспечение условий кредитования крупными экспедиционными компаниями, имеющими большой грузооборот
- Различная методика платежей (например, аккредитив)
- Более стабильные тарифные ставки, независимые от изменений курса валют.

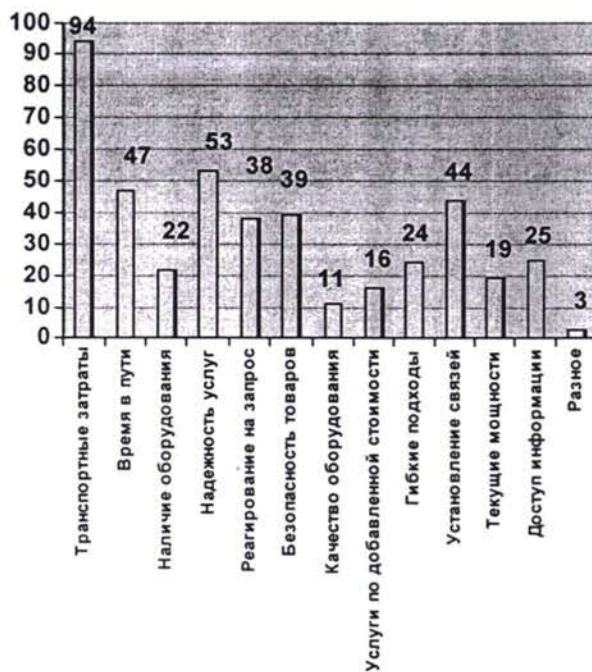
4.2. Промежуточные результаты обзора: факторы, влияющие на вид перевозок и выбор маршрута

68% респондентов ответили, что они пользуются железнодорожными и автомобильными перевозками, заявив при этом о следующих причинах отдаваемых ими предпочтений:

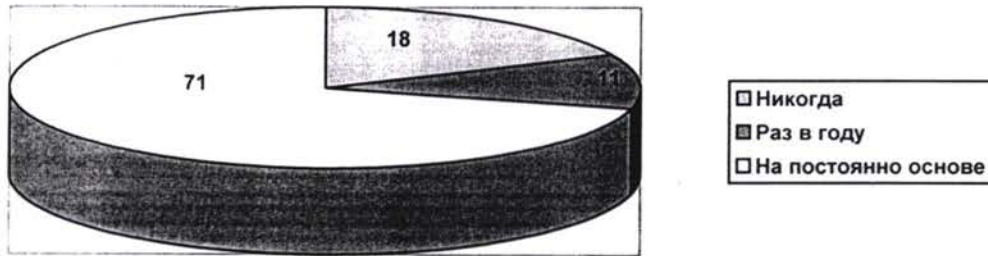
Ниже приводятся ответы всех 40 респондентов.



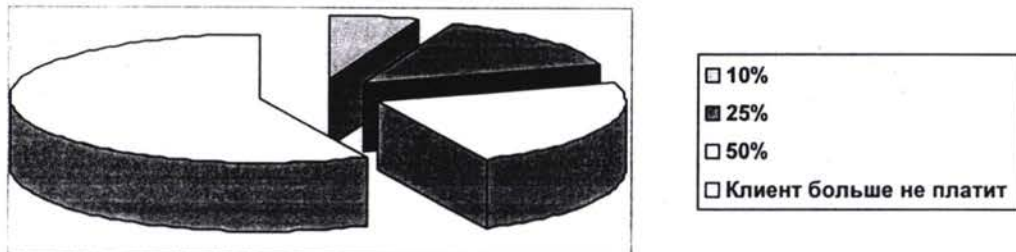
37 респондентов назвали следующие факторы, оказывающие наибольшее влияние на выбор маршрута.



Большая часть 40 респондентов - экспедиторов придерживаются стабильной транспортной стратегии. Из 7 респондентов, отказавшихся следовать стабильному режиму перевозок, 4 не пользуются автомобильными перевозками.



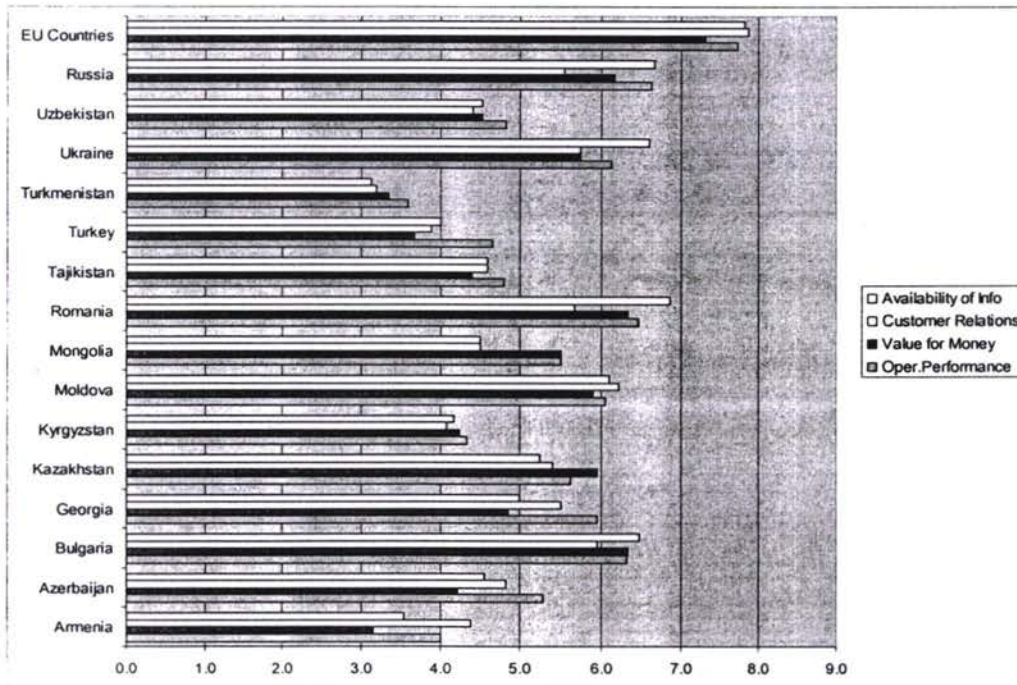
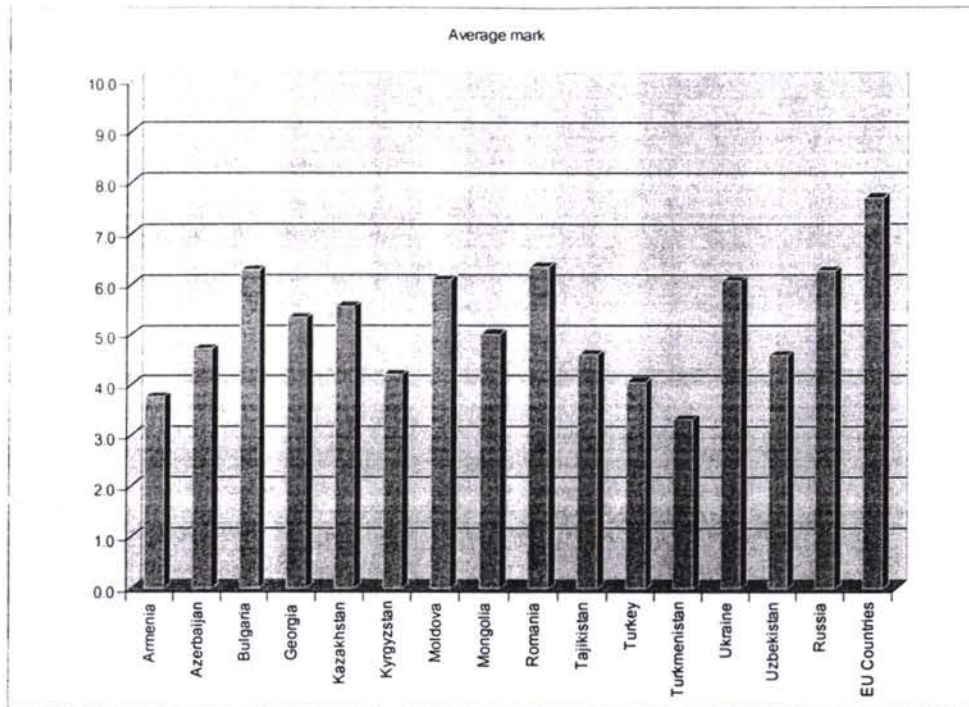
68% респондентов отметили, что они не платят за оказания железнодорожных услуг в случае улучшения времени транзита. Ответ дали 37 респондентов.



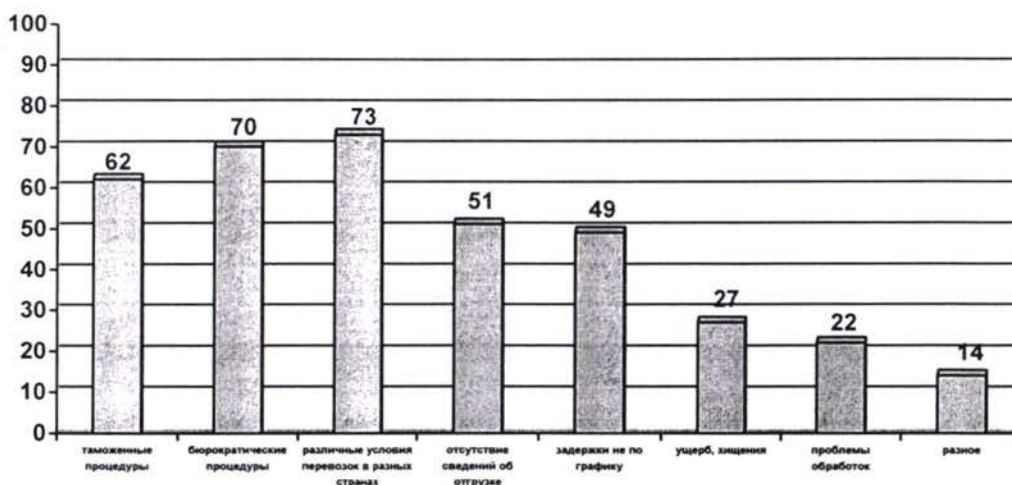
4.3. Железнодорожные перевозки

Экспедиторов попросили дать оценку государственным железнодорожным перевозкам по 10-бальной системе (1 - самая низкая оценка, 10 - самая высокая). Ниже приводятся результаты опроса по странам.

Название	Перевозки	Денежная величина	Клиентские отношения	Доступность информации	Средняя величина
Азербайджан	5.3	4.2	4.8	4.6	4.7
Армения	4.0	3.2	4.4	3.5	3.8
Болгария	6.3	6.3	5.9	6.5	6.3
Грузия	6.0	4.9	5.5	5.0	5.3
Казахстан	5.6	6.0	5.4	5.2	5.6
Кыргызстан	4.3	4.3	4.1	4.2	4.2
Молдова	6.1	5.9	6.2	6.1	6.1
Монголия	5.5	5.5	4.5	4.5	5.0
Румыния	6.5	6.3	5.7	6.9	6.3
Таджикистан	4.8	4.4	4.6	4.6	4.6
Турция	4.7	3.7	3.9	4.0	4.1
Туркменистан	3.6	3.4	3.2	3.1	3.3
Украина	6.1	5.7	5.7	6.6	6.1
Узбекистан	4.8	4.5	4.4	4.5	4.6
Россия	6.6	6.2	5.5	6.7	6.3
Страны ЕС	7.7	7.3	7.9	7.8	7.7



Экспедиторы (37 респондентов) выделили самые большие сложности, с которыми они сталкиваются при отправке грузов по маршрутам TRACECA:



Среди других проблем можно выделить следующие:

- Неконкурентные тарифы
- Коррупция и взяточничество
- Внесение соответствующих изменений в маршрутах
- Нецелесообразные изменения тарифов
- Отсутствие информации по Азербайджану, Армении, Грузии и Туркменистану.
- Коррупция контролирующих служб (радиологическая, экологическая и т.д.).
- Процедура, связанная с пересечением границ
- Таможенные процедуры при пересечении территории Узбекистана и Казахстана.

Экспедиторов попросили выразить приоритетные факторы в деле улучшения железнодорожных перевозок - по 10-бальной системе: (1 - самая низкая, 10 - самая высокая).

Уровень тарифов	- 8.1
Стандартные условия перевозок	- 7.1
Упрощенная документация	- 6.6
Ставки по договоренности	- 6.4
Клиентские отношения	- 5.9

Среди факторов, способствующих улучшению ситуации, респонденты выделили следующее:

- Проведение единой тарифной политики - 10
- Прозрачность, работа на открытой основе - 10



Снижение транзитного времени	- 8
Устранение бюрократических процедур	- 5
Замена выходящих из строя вагонов	- 5

4.4 Источники информации

Экспедиторы выделили следующие источники информации

	Число респондентов	Официальные источники	Личные контакты	Компьютерные программы / Интернет
Сведения о ценах	34	50%	44%	12%
Тарифы и ставки на конкурирующих видах перевозок	26	31%	77%	8%
Правила импорта за рубежом	26	38%	62%	31%
Методы отправки грузов	24	54%	46%	17%
Экспортные правила	26	65%	35%	12%
Портовые пошлины	27	63%	48%	7%
Документы, связанные с внешней торговлей	22	55%	32%	32%
Изменения в тарифах	28	61%	46%	21%

Большую часть сведений экспедиторы черпают благодаря личным контактам, от своих агентов и партнеров. Единая база данных по пользователям TRACECA отсутствует.

5. Заключение

Экспедиторы выделили следующие проблемы, требующие своего решения:

- Принятие единой политики в коридоре TRACECA
- Конкурирующие транзитные тарифные ставки - для привлечения дополнительного грузооборота
- Внедрение твердых ставок в коридоре TRACECA
- Обменные курсы и валюты в тарифной политике
- Сведение к минимуму скрытых пошлин
- Сведение к минимуму чрезмерных бюрократических процедур и формальностей
- Единые требования к перевозкам в коридоре TRACECA
- Создание Руководства Пользователя как источника информации о пользователях маршрутов TRACECA



TRACECA TRANSIT TARIFF AGENCY



TECHNICAL NOTE 6

**Traceca Transit Tariff
Draft Regulatory Document and
Explanatory Notes**

Edition 1

TTTA TECHNICAL NOTES.**Technical Notes Issued by the TTTA.¹****Prepared UPTFT project**

Technical Note 1.	Price Setting Handbook. Edition 1.
Technical Note 2.	Best Practice for Trader Access to Railways. Edition 1.
Technical Note 3.	Strengthening Railway Marketing. Edition 1.
Technical Note 4.	Estimation & Use of Price Elasticities of Demand. Edition 1.
Technical Note 5.	Freight Forwarder Attitude Survey.
Technical Note 6.	TTT Draft Regulatory Document

¹ The TTTA is the designated name of the Traceca Transit Tariff Agency. One of the key roles of the TTTA is to carry out research and to issue advice to TTTA partners. To best utilise the work of the UPTFT project, its outputs have been configured as Technical Notes that could be issued by the TTTA.

List of Contents**TTT Draft Regulation**

1	PREAMBLE	9
1.2	Parties to the agreement.....	9
1.3	The subject of this agreement.....	9
1.4	Policy of the TTT	10
1.5	Objectives of the TTT.....	10
1.5.1	Outcomes from the TTT	10
1.6	Relationship with other Tariff Policies.....	10
1.7	Coordination	10
1.8	Changes to this Agreement.....	10
1.8.1	Notification of Changes.....	10
1.8.2	Conferences	10
2	GENERAL PROVISIONS	11
2.2	Definitions	11
2.2.1	International Freight transportation	11
2.2.2	Railways ports and shipping.....	11
2.3	Application and jurisdiction	11
2.3.1	Minimum Units of Load	11
2.3.2	Limits of application.....	11
2.3.3	Other charges	11
2.3.4	Outside Traceca	11
2.3.5	Extension of limits.....	12
2.4	Tariffs	12
2.4.1	Rates	12

2.4.2	Validity	12
2.4.3	Unit	12
2.4.4	Currency	12
2.4.5	Taxation.....	12
2.5	Notice of Change of Tariff	12
2.5.1	Increases	12
2.5.2	Notifications of changes in Tariffs	12
2.5.3	Implementation of changes.....	12
2.5.4	Decreases	13
2.5.5	Calculation of Freight charges.....	13
2.5.6	Through tariffs.....	13
2.5.7	Transit Distance.....	13
2.5.8	Freight Charges Calculation (Ports and Shipping).....	13
2.5.9	Multimodal rates.....	13
2.5.10	Discounted Rates	13
2.5.11	Pricing Policy	14
2.6	Payments.....	14
2.6.1	Policy	14
2.6.2	Period of Inter-railway settlements.....	14
2.6.3	Interest on Non-payment	14
2.6.4	Currency of Payment.....	14
2.6.5	Payments to freight forwarders.....	14
2.7	Calculation of tariffs.....	14
2.7.1	Railway Tariff Structure	14
2.7.2	Part 1 Movement	15
2.7.3	Part 2 Terminal	15
2.7.4	Part 3 Infrastructure User Charge IUC	15

2.7.5	Part 4 Handling and Commission Charge	16
2.7.6	Itemisation and notification of TTT charges and conditions.....	16
2.8	Basis of tariffs and for changing tariffs.....	16
2.8.1	Normative Cost Base.....	16
2.8.2	Changes to norms	16
2.8.3	Costs	17
2.9	Demurrage	17
2.10	Tariff Authority	17
2.10.1	Preamble.....	17
2.10.2	Functions, Organisations, Personnel	17
2.10.3	Language	17
2.10.4	Finance	17
	Appendix A CONTEXT.....	18
	A1 Basic Multilateral Agreement.....	18
	A2 Protocols	19
	Appendix A 3 Traceca Network and Distances.....	20
	APPENDIX B TTT Rail Tariff Structure and Rates	21
	B1 Preamble	21
	B2 Part 1 Movement.....	21
	B 3 Terminal rates and charges	22
	B4 Infrastructure User Charges (IUC) Preamble	24
	B5 Handling Charges and Commission Preamble	25
	APPENDIX C - NORMATIVE BASE	28
	C1 LOCOMOTIVE PROCUREMENT AND MAINTENANCE	29
	C2 WAGON PROCUREMENT AND MAINTENANCE	30
	C3 INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION AND MAINTENANCE	31
	2003 Prices and Performance	31

C4 ENERGY, FUEL CONSUMPTION AND COST NORMS	32
C5 OPERATING NORMS.....	33
C6 LABOUR COSTS (€/month).....	34
C 6.1 Wage Norms	35
C7 FINANCIAL NORMS.....	37
APPENDIX D COST BASE	38
D1 Cost Definitions.....	38
D4 Wagon Costs.....	40
D4 Wagon Costs.....	40
D5 Infrastructure Costs.....	42
Infrastructure User Charges - Note on Unit Of Charge.....	42
D6 Shunting and Terminals Costs.....	44
APPENDIX E National Coefficients.....	45
E1 Derivation of TTT National Coefficients.....	45
E2 Note on Speed Cost Relationship.....	45
E3 Application for New or Revised TTT National Coefficients.....	47
Gradient	47
E4 National Submissions.....	48
E5 Calculations of the TTT Coefficient	49
E5.1 Azerbaijan	50
E5.2 Bulgaria	52
E5.3 Georgia	53
E5.4 Kazakhstan	54
E5.5 Moldova	55
E5.6 Turkey	58
E5.7 Ukraine.....	59
E5.8 Uzbekistan.....	60

E5.9 TTT National Coefficients Summary..... 61

APPENDIX F Tariff Authority 62

F1. List of Functions..... 62

F2. Organisation 62

F3: Personnel 63

F4. Financing..... 63

Draft

Published January 2004

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

Draft

TRACECA TRANSIT TARIFF POLICY FOR INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORTATION BY RAIL PORTS AND SHIPPING

1 PREAMBLE

1.2 Parties to the agreement

The said Traceca Transit Tariff Policy (TTT) is a product of the Basic Multilateral Agreement (MLA) on International Transport for the Development of the Europe-Caucasus Asia Corridor signed on 8th September 1998 in Baku for and on behalf of:

The Republic of Armenia - ARM

The Republic of Azerbaijan - AR

The Republic of Bulgaria – BR

The Republic of Georgia - GR

The Republic of Kazakhstan - KR

The Kyrgyz Republic - KRG

The Republic of Moldova - RM

Romania - R

The Republic of Tajikistan - TR

The Republic of Turkey - TUR

The Republic of Turkmenistan - TKR

Ukraine - U

The Republic of Uzbekistan - UZR

and by their hand are hereinafter known as the Parties to this agreement.

1.3 The subject of this agreement

The subject of this agreement concerns a common tariff policy and *inter alia* a common basis for its derivation and application by the Parties to this agreement.

1.4 Railways Ports and Shipping Lines

The railway, ports and shipping lines implementing this agreement are the national railways of the Parties to the agreement, the Ports of Varna, Burgas, Samsun, Illichevsk, Odessa, Batumi, Poti, Baku, Turkmenbashi, Aktau, the Caspian Shipping Company and UKRAFERRY.

1.5 Policy of the TTT

The TTT particularly responds to Articles 3,5 and 6 in the main part and articles 4 and 6 in the technical annex of the Basic Multilateral Agreement. In particular it aims to ensure that

Traceca provides alternative transport routes to secure international trade for the parties to this agreement and that services provided on Traceca are economically sustainable.

1.6 Objectives of the TTT

In accordance with the agreed policy goals the objectives of the TTT are *to simplify and unify rail tariff policy and integrate it with ports and shipping to reflect the intermodal nature of international transportation in Traceca.*

1.6.1 Outcomes from the TTT

In pursuance of the stated objective, the parties to this agreement through their harmonious actions and through the unification of tariff policy expect to consolidate the position of TRACECA as an alternative trade route and enhance the interest in the services provided.

1.7 Relationship with other Tariff Policies

In its formulation the TTT takes many of its general and specific conditions from the Tariff Policy of Railways Administrations of the Commonwealth of Independent States dated 17th February 1993 and as subsequently amended and will continue to utilise new or revised conditions in the CIS Railway Tariff Policy as is considered appropriate for Traceca.

1.8 Coordination

The coordinating authority for this agreement shall be the Traceca Secretariat.

1.9 Changes to this Agreement

1.9.1 Notification of Changes

Changes to this agreement shall be made in writing by any Party to this agreement to the coordinating authority who shall in writing notify all other Parties to the agreement of the said changes.

1.9.2 Conferences

Changes shall be made at meetings of the parties convened by the Coordinating Authority not less than annually.

2 GENERAL PROVISIONS

2.2 Definitions

2.2.1 International Freight transportation

The provisions of the TTT shall apply to 'international freight transportation' by rail, by rail ferry or other maritime vessels regardless of document types passing through the territories of the Parties whose origin or destination are beyond the boundaries of one or all of the Parties and which traverses over those parts of the transport system defined in Annex A 1 known as 'Traceca'.

2.2.2 Railways ports and shipping

The term 'Railways' encompasses all or part of those railways defined in Annex A.1 to this agreement.

The term 'Ports' encompasses those ports listed in Article 1.4

The term 'Shipping' encompasses those shipping lines listed in Article 1.4

The term Intermodal transport refers to transport units that can be conveyed without change on different modes (rail wagon on rail ferries; trucks on railway wagons and in ferries)

2.3 Application and jurisdiction

2.3.1 Minimum Units of Load

The TTT shall apply to loads in units of not less than one railway wagon of types and containers of dimensions listed in Annex A 3

2.3.2 Limits of application

The TTT rates apply to the main transport activities between points defined in Traceca.

2.3.3 Other charges

The Tariff Policy rates that are defined in Appendix B3 for Railways and C3 for Ports and shipping are exclusive of any additional charges incurred that fall outside the remit of the TTT policy.

2.3.4 Outside Traceca

The rates do not necessarily apply to transport activities beyond the boundaries of the parties to this agreement.

2.3.5 Extension of limits

The TTT can be extended to beyond the boundaries of the parties to this agreement by unanimous consent of the parties to this agreement and that of the additional participating party.

2.4 Tariffs

2.4.1 Rates

The TTT rates are those quoted for the current year stated in Appendices B for rail and - for Ports and Shipping (*to be added later*)

2.4.2 Validity

The said rates are valid from the period stated as follows

2.4.3 Unit

The basic unit for railway tariffs is the wagon.

2.4.4 Currency

The currency of the TTT shall be the Euro.

For the recalculation of TTT Policy rates into other currencies the exchange rate established by the European Central Bank published monthly shall apply.

2.4.5 Taxation

Freight and additional charges do not include VAT

2.5 Notice of Change of Tariff

2.5.1 Increases

Railways Ports and Shipping Administrations Implementing the Tariff Agreement have the right to increase the freight and additional charges of this Tariff Policy not more often than annually by informing the Tariff Authority not later than three months before the convening of the annual tariff conference and requiring the approval of the 60% of the parties to the agreement.

2.5.2 Notifications of changes in Tariffs

The Tariff Authority shall notify changes in tariffs and other changes related to this agreement not later than one month following the decision to make the said changes.

2.5.3 Implementation of changes

Parties to the agreement shall implement the changes in tariffs or other changes related to this agreement with 2 months following the notification of the change.

2.5.4 Decreases

Parties to the Tariff Agreement have the right to reduce the freight tariffs and additional charges of this Tariff Policy for transportation on respective Railways, Ports and Shipping during the freight year.

2.5.5 Calculation of Freight charges

Freight charges are established by Railways Ports and Shipping on the basis of this Tariff Policy separately for each Railway Port and Shipping Organisation involved in international freight transportation in accordance with the transportation distance wagon type and other services provided.

2.5.6 Through tariffs

The Parties to this agreement desirous of encouraging intermodal transport Agreements will apply special through rates with the participation of Railways Ports and Shipping wherever possible.

Parties to this agreement are entitled to enter into a contract with any shipper that entails transport on the territory of any other party to this agreement through application of 'special through rates' that are quoted in Appendix -

2.5.7 Transit Distance

For freight charge calculation, the distance is determined by the Parties to the Tariff Agreement in accordance with the distances in Appendix A or the Tariff Guidance No 4 officially announced by the Railways if a lesser distance.

Railways not party to the aforesaid agreements to declare their Tables of Tariff Distances at the TTT Annual Conference or to submit to the Tariff Authority.

2.5.8 Freight Charges Calculation (Ports and Shipping)

Ports and shipping: Rates will be charged on the basis of ---

2.5.9 Multimodal rates

Special rates for the conveyance of international maritime containers as part of multimodal or combined transport operations are listed in Appendix D 3.

2.5.10 Discounted Rates

Railways Ports and Shipping Administrations - Parties to the Tariff Agreement, entering into contracts with organisations, independently establish the size of discounts and the mechanism of financial responsibility for non-fulfilment of accepted liabilities on the basis of their economic interests.

2.5.11 Pricing Policy

Railways Ports and Shipping Administrations in determining the discounts shall apply any general policy on pricing agreed by parties to this agreement.

2.6 Payments

2.6.1 Policy

The stated policy of the TTT is for one payment to be made by the shipper to the initiating party to the conveyance through Traceca and for that party to transfer payment other parties to the agreement in accordance with guidance for tariff calculation.

2.6.2 Period of Inter-railway settlements

Confirmation of payments by the initiating party to the other parties must be made within 7 days of the date of the waybill or other appropriate document of conveyance.

2.6.3 Interest on Non-payment

In the event that payment has not been received then the underpayment shall be bear interest at a rate to be agreed by the parties to the agreement.

2.6.4 Currency of Payment

Where one party to the agreement has received a tariff on behalf of another party to the agreement then payments can be made between parties to this agreement in Euro or other currency declared by the Tariff Policy or regulating documents of each Railway, Port or Shipping Administration.

2.6.5 Payments to freight forwarders

Payments for international freight transportation through forwarding organisations are made if there is an agreement with a Railway, Ports or Shipping -Party to the Tariff Agreement and the full official name and legal address of the forwarding organisation has been announced to the Parties to the Tariff Agreement and on the market of international transportation.

2.7 Calculation of tariffs

2.7.1 Railway Tariff Structure

In keeping with the common policy shared by the parties to this agreement to promote harmonisation and transparency railway tariffs are to be calculated as directed in Appendix B in four separate parts the main features of which are that tariffs are cost-based and the minimum unit of conveyance is the wagon.

2.7.2 Part 1 Movement

The movement rate for transit comprises a basic rate for each wagon type by parties to the agreement as defined in Appendix B3 adjusted by the National TTT Coefficient the derivation of which is contained in Appendix C multiplied by the distance between pairs of border stations.

Where the movement rate is to be applied for import or export should parties to this agreement determine so to do the TTT will be calculated using the adjusted rate as previously defined multiplied by the distance from the originating or receiving station to the border station on the Traceca Network.

Parties to the agreement in their combined effort to secure more traffic may determine to charge a tariff based on a lower than full rate using the lowest rates indicated in Appendix B3 and should be aware that whilst useful in the short term the rate will not enable assets to be replaced.

TTT part 1 movement rate for wagons include for the costs of their empty return thus parties to the agreement anxious to utilise available capacity may apply the special rates listed in Appendix B3 for the use of wagons that might otherwise be unloaded in the return direction.

2.7.3 Part 2 Terminal

Rates for the provision of terminal services including collection and delivery to the premises of the shipper may be included by those parties wishing to apply the TTT to import and export traffic.

Rates applied for terminal services shall be subject of direct negotiation between the shipper and the railways but should not be higher than those indicated in Appendix B4.

Rates for the provision of services at border crossings shall be applied to all traffic and subject to rates no greater than those stated in Appendix B4

Rates for transferring wagons from the Railways Network to that of the Port shall apply rates no greater than those stated in Appendix B 4

Rates used for the hire of locomotives to shippers shall be at rates no higher than those stated in Appendix B4.

2.7.4 Part 3 Infrastructure User Charge IUC

Parties to the agreement either paying internally for the use of the national railways infrastructure or externally to another agency shall recover the costs through a charge for the use of the infrastructure that shall be separated from all other charges.

To encourage maximum utilisation the prime unit for charging for the infrastructure is the train km thus the tariff per wagon shall be derived by dividing the IUC per train km by the number of wagons that make up the train for each separately for each national segment.

In accordance with the general objective of harmonisation the IUC shall be the same for all parties to the agreement.

In support of higher operating standards and in recognition of the increased costs thereof the IUC may be varied according to speed using the factors and conditions in Appendix B5

2.7.5 Part 4 Handling and Commission Charge

Desirous of promoting increasing standards and range of services a separate charge for handling and commission will be included in the tariff structure at a level which shall be no greater than that included in Appendix B5.

The charge shall be applied as a rate per wagon irrespective of the size of the wagon, the commodity or the distance.

Additional charges for services specifically listed in Appendix B5 shall be applied if such a service or services are requested.

The list of services and corresponding charges shall be built up over time and the TTT agreement accordingly amended by the Tariff Authority periodically at Tariff Conferences

2.7.6 Itemisation and notification of TTT charges and conditions

Parties to the agreement shall include an itemisation of each of the four above - mentioned parts of the TTT in quotations invoicing and other documentation prepared for the consignee or the agent representing the consignee ensuring that copies of the said documentation are transferred to partner railways the same day of their issue.

2.8 Basis of tariffs and for changing tariffs

2.8.1 Normative Cost Base

The costs upon which the TTT is based are derived from norms contained in Appendix C, which represent optimal standards of performance required by all railways of Traceca to supply services in the long term.

Adjustment to Normative Values

Where norms proposed are not be achievable in the nearest term adjustment factors that which can be periodically revised are used to modify the standard to that which is acceptable to the parties to the agreement.

2.8.2 Changes to norms

Any changes to the normative base whether refinement of values presented in Appendix C or the addition of new norms may be made at the discretion of each party to the agreement or by the TTT Authority who will, in every case analyse the effect of the proposed changes on the tariffs and notified all parties to the agreement annually at each Tariff Conference.

2.8.3 Costs

Most of the costs that are used in the derivation of Tariffs are included in Appendix D, additional cost information maybe supplied by the Tariff Authority upon written request by any party to the agreement.

The Tariff Authority may utilise a traffic costing model to advise parties to the agreement of the effects of any proposal made to alter norms, adjustment factors and costs on tariffs the development and maintenance of shall be funded from the parties to this agreement. Refer to article 6 of the rail technical appendix to the Traceca Basic Multilateral Agreement.

2.9 Demurrage

To reduce the propensity for demurrage of railway wagons on Traceca Railways and the potential impact that unpaid demurrage may have on the TTT rates proposed based on same principles of normative costs in Appendix B6 shall be applied.

2.10 Tariff Authority

2.10.1 Preamble

The TTT Authority shall have powers and responsibilities vested in it by the parties to the agreement and as may be altered from time to time in accordance with regulations prescribed in this agreement described in Appendix F.

The TTT Authority may be any organisation designated and qualifying for such a designation. Railway or other organisation proposing to take on the role of the TTT Authority the should initially make a request to the Traceca Secretariat where upon further information will be requested.

2.10.2 Functions, Organisations, Personnel

The functions of the TTT Authority will include administration economics, information and promotion and optionally include market research and legal functions. The Organisation will be headed by a General Secretary and staffed by between 4 to 6 specialists who shall be recruited from any party to the agreement.

2.10.3 Language

Appropriate international language of the TTT authority shall be Russian and English.

2.10.4 Finance

The financing currency of the TTT Authority shall be Euro. Resources provided by the Traceca Secretariat or other agency appointed to be the TTT Authority shall be remunerated for the resources provided at rates agreed by signatories to the TTT regulation annually in advance.

Appendix A CONTEXT

A1 Basic Multilateral Agreement

Important Extracts

Basic Agreement

Article 3 Objectives a) to develop economic relations

b) to create equal conditions for competition ..

Article 5 Payments etc. ... other payments shall not be imposed ...

Article 6 Preferential Terms Tariffs for transport services shall be established on the basis of preferential terms and equally for all parties.

Article 8.7 Inter-Governmental Commission (IGC)

The IGC may establish working groups

Technical Annex (Rail)

Article 4 Preferential Terms and Tariffs

Article 6 Cooperation Objectives

2c) to work out methods of cost calculations as a basis of preferential tariffs and common operational rates.

A2 Protocols

First Meeting of the TFTWG Baku, June 20, 2002 superceded by 2nd Meeting

Second Meeting of the TFTWG Baku 17 October 2002

- 1) The new rail tariff structure for Traceca transit traffic will be based on normative costs i.e. costs reflecting acceptable technical and financial indicators, acceptable to all TRACECA countries.
- 2) The tariff structure will be based on long run variable costs.
- 3) An allowance will be built in to provide a return on assets of not less than 12% on productive assets to be valued at current replacement costs.
- 4) By December, 30, 2002 the Consultants will make allowances for variations of coefficients from the agreed indicators, i.e. higher tariffs will be applicable to sections of the Traceca network where ruling gradients, train lengths, service standards and other technical and financial indicators exceed those specified.
- 5) The tariff structure will be based on the costs of moving a full wagon (not weight based), i.e. it will vary by type and weight capacity of wagon. The tariff structure will take into accounts the costs of return of empty wagons. The new tariff structure will not apply to less than wagonloads.
- 6) The new tariff structure will consist of four components:
 - (a) Movement tariff (flat rate per kilometre for each wagon type);
 - (b) Terminal tariff (in two sub-parts – per wagon and per wagon-kilometre; and for collection/delivery)
 - (c) Infrastructure user charge per train-kilometre (for access to main track, signalling, communications, power supply)
 - (d) Handling fees and commission per assignment
- 7) In the short run, to build up Traceca transit traffic, discounts should be offered from the new tariff scales down to the levels reflecting normative short run variable costs. These costs will be defined in the working paper. These discounted tariffs will be defined after calculating of tariff rates.
- 8) The tariff currency will be Euro.

Appendix A 3 Traceca Network and Distances

<i>No</i>	<i>Country</i>	<i>Border Stations</i>	<i>Distances (km)</i>
	Ukraine	Yagodin – Ilyichevsk	940 km
2	Ukraine	Kuchurgan – Ilyichevsk	127 km
3	Moldova	Ungheny – Klimentovo	270 km
4	Moldova	Ungheny – Kuchurgan	213 km
5	Georgia	Poti – Gardabani	362 km
6	Georgia	Poti – Ayrum	387 km
7	Georgia	Batumi – Gardabani	387 km
8	Georgia	Batumi – Ayrum	423 km
9	Azerbaijan	Beyuk-Kasik – Baku	503 km
	Turkmenistan	Turkmenbashi – Serkhetabad	1225 km
	Turkmenistan	Turkmenbashi – Farap	1362 km
	Turkmenistan	Turkmenbashi – Serakhs	995 km
	Kazakhstan	Aktau – Beyney	422 km
	Uzbekistan	Beyneu – Chengeldy	1847 km
	Uzbekistan	Farap – Chengeldy	787 km
	Uzbekistan + Turkmenistan	Farap – Termez	406+194=600 km
	Uzbekistan + Turkmenistan + Tajikistan	Farap – Dushanbe	548+194+71=813 km
	Uzbekistan + Tajikistan + Kyrgyzstan	Farap – Osh	817+231+23=949 km
	Kazakhstan	Chengeldy – Druzhba	1771 km
1	Kazakhstan	Druzhba – Aktau	4141 km
2	Kazakhstan	Aktau – Chengeldy	2524 km
3	Kazakhstan + Kyrgyzstan	Aktau – Balygchy	2846+324=3170 km

Note Modifications to the network may be made by the TTT Authority to correspond to the information provided in applications for a TTT National Coefficient made by Parties to the agreement in Appendix

APPENDIX B TTT Rail Tariff Structure and Rates

B1 Preamble

The TTT is to be calculated in four parts

Part 1 Movement of wagons

Part 2 Terminal services

Part 3 Infrastructure user charge

Part 4 Handling and commission fee

B2 Part 1 Movement**B2.1 Definition**

Comprises a basic single rate for each wagon type whether fully, partly loaded or empty returning applied between stations and in the time specified.

B2.2 Standard Wagon Types

The number of different wagon types for which rates are provided in the TTT is indicated with the proportion of empty running that is built into the rate.

Traceca Type Reference	Wagon Name	Empty Return %
1	Covered Wagon	40
2	Platform Wagon	50
3	Open-wagon	80
4	Tanker Wagon	100
5	Isothermal Wagon	80
6	Platform Container Wagon	40

Additional wagon types may be added to the TTT schedule of wagons as determined by the tariff authority. Rates required for wagons not included in the current list of wagons shall be at the rate of the nearest wagon type.

B2.3 Empty Returning Wagons

The costs of empty returning wagons are built into the basic rates and shall be reviewed annually by the TTT Authority²

B2.4 Types of Rates

Rates for wagons are provided for

- Wagons owned by Traceca Railways
- Wagons owned by third parties³.
-

B2.5 Costs included in the TTT (General Statement)

Note that TTT wagon rates include all long run variable costs as detailed in and will provide a 12% return on assets valued at current replacement costs and that Non-KTZ (i.e. customer or third party owned wagons) rates do not include wagon ownership costs⁴.

B2.6 Note on application

TTT wagon rates are flat⁵ and when applied to provide the movement part of the tariff for the respective type of wagon, the rate is multiplied by distance.

² The TTT part 1 is sensitive to empty return % and periodic review is essential.

³ Industrial enterprises and neighbouring railways

⁴ Maintenance, credit, amortisation, return on assets

B2. 7 Part I TTT – Wagon Rates

Traceca Reference	Wagon Type	lowest rate	third party rate	full rate	Armenia	Azerbaijan	Bulgaria	Georgia	Kazakhstan	Kyrgistan	Moldova	Romania	Turkey	Tajikistan	Ukraine	Uzbekistan		
		<i>TTT Coefficient</i>																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Covered	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	Platform	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		
3	Open	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		
4	Tanker	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		
5	Isothermal	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		
6	Platform - Container	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		

Notes to columns:

- 1 Traceca wagon type code
- 2 Wagon name
- 3 Basic rate – lowest (distance costs)
- 4 Basic rate – third party wagons
- 5 Basic rate – full rate (time and distance)
- 6 – 17 – Head of column – TTT national coefficient,
Full adjusted wagon rates to be applied

B2.8 Note on rates

The wagon rate for each country is the basic full rate adjusted by the TTT coefficient.

B2.8 Note on rates for return loads

Rates provided for return loads may be discounted up to 75% of the basic rate as the cost of the returning empty wagon is a part of the basic rate.

B 3 Terminal rates and charges

B3.1 Customer defined services

TTT general requirements are that terminal services are a matter for direct negotiation between shipper and railway depending on particular requirements. TTT policy is to promote uniformity and transparency and provide indicative rates only.

B3.2 Private sidings and loading facilities

If the customer privately owns sidings and loading facilities, the terminal costs will be in two parts.

Part A - Collection and Delivery

For collection and delivery along branch lines that are exclusively used by the customer, additional payment for collection and delivery is warranted; the price to be based on collection or delivery distance from the trunk route and the rate using part I tariffs.

Part B - Loading and Unloading

Where TTT signatories own freight terminals and provide loading and unloading operations the tabulated rates may be applied at the discretion of the railway.

⁵ Flat rate does not vary with distance

Tariffs for Terminal Services

Type of Terminal Services	Type of goods	Output Norm	Wagon Type	Rate €	Unit
1	2	3	4	5	6
Loading unloading wagons in good sheds and depots	General goods Packaged items; pallets, bagged goods, building materials, timber out of gauge loads	3000 Tons per year	1,2	6.34	Ton
Loading unloading storage of refers	Perishable Goods - 48 hours cold storage	30,000 Tons per year		11.79	Ton
Collection Delivery of made-up trains Industrial Sidings	Dry and liquid bulk	1 Train per day	3,4,	6.2	Wagon
Collection Delivery of wagon groups from freight yards	All	20,000 Wagons per year	1,2,6	6.8	Wagon
Collection delivery of wagons in Ports	All cargo	100 Wagons per day	All	5.6	Wagon
Loading and unloading containers from rail wagons	All Containerised Cargo	30,000 TEUs per year	5,6	16.73	TEU
Gauge Change	All cargo	100 per day	All	5.00	Wagon
Isothermal Storage	Frozen Food, Perishable Goods	Not Applicable	5	€9, €15	Wagon Day
Border Crossing Operations		10 Trains per day	All	3.0	Wagon

Source: RAILCOST

Notes to table - refer to column numbering:

1 Brief description of terminal services needed in a future KTZ Tariff Handbook.

2 General indication of the type of goods

3 The output norm in tons or wagons handled, based on general indications of performance for each terminal service

4 The wagon types most likely to be involved in the terminal operation

5 Unified Terminal Tariff

6 Unit of Tariff

B3.4 Terminal charges for domestic import, export and transit

When applied to other traffic then the following rule is advised:

- Domestic traffic will have 2 sets of terminal charges.
- Import and export will have 1 set of terminal charges.
- Services transit through a third country have only border crossing charges.

B3.5 International border crossings

Unified charges for waiting at TRACECA border crossings and necessary shunting is included in the table.

B3.6 Locomotive Hire

Where locomotives run light to or from the customer’s premises or are hired by the customer to perform certain duties then the customer may be charged for the service according to the following schedule

	Electric Diesel	
	Locomotive	Locomotive
	€	€
Cost per hour	84.1	70.7
Cost per km	0.57	0.60

B4 Infrastructure User Charges (IUC) Preamble

B4.1 Preamble

The TTT provides for the separation of charges for the use of the Traceca railway network in accordance with contemporary policy. TTT signatories will endeavour to harmonise as far as possible national IUC policy.

B4.2 User Contract

The use of harmonised regulations, particularly the User Contract, is recommended.

B4.3 Schedule of Services

Minimal services to be provided by the designated Infrastructure Operator or equivalent alternative in each country are listed below.

1	SERVICES INCLUDED IN THE INFRASTRUCTURE USER CHARGE
1.1	Handling of requests for infrastructure capacity
1.2	The right to utilise capacity which is granted
1.3	Use of running track points and junctions
1.4	Train control including signalling, regulation, dispatching and the communication and provision of train movement
1.5	All other information required to implement or operate the service for which capacity has been granted
1.6	Tailor-made contracts for control of transport of dangerous goods
1.7	Provision of supplementary information
1.8	Parking of traction while the waiting time which is contracted in the timetable
1.9	Use of electric power supply infrastructure (overhead wires for traction energy)
1.10	Technical inspection of rolling stock for safety reasons in train operations
2	SERVICES FOR WHICH USER HAS A RIGHT OF ACCESS FOR WHICH AN ADDITIONAL CHARGE MAY BE RENDERED
2.1	Access to telecommunication network
2.2	Access to refuelling facilities
2.3	Access to freight terminals (by rail and road)
2.4	Access to marshalling yards
2.5	Access to train formation facilities

2.6	Access to maintenance and other technical facilities in case of danger
2.7	Access to railway owned sidings
2.8	Access to water filling facilities
2.9	Access to shunting facilities

B4.4 Note on charges

Charges covering the first part of the above schedule are specified in TTT part 3. Charges included in the second part of the schedule are at the discretion of individual railways. Harmonisation of the latter charges is desirable.

B4.5 Unit of Charge

The IUC will be applied to each train whether irrespective of length and whether loaded or empty.

B4.6 Traceca Basic Infrastructure User Charges

The possibility of TTT signatories applying a two-tiered IUC representing a full recovery charge and one that recovers only maintenance and traffic control costs shall be supported by the TTT Authority. The two levels of IUC are stated below.

Minimum IUC	Full IUC
€2.79 Per Train Km	€9.22 Per Train Km
4.65 cents Per Wagon Km	15.33 cents Per Wagon Km

Note that the wagon rate assumes a normative 60 wagon train length, for European Gauge Railways a 40 wagon train length can be assumed.

B4.6 Nationally Adjusted Infrastructure User Charges

The Basic TTT IUC can be adjusted nationally to reflect better or worse standards of infrastructure using operating speed as a proxy, provided that the revised standard had been sustained for 2 years consecutively. Adjustment factors are to be applied to the basic intervals of 10 Km per hour.

Average Operating Speed Km Per hour	30	40	50	60	70	80
IUC Adjustment Factor	0.6	1	1.37	1.55	1.90	2.25

B5 Handling Charges and Commission Preamble

B5.1 Preamble

The basic charge is intended to cover documentation and administration associated with the consignment by the originating railway only recognising that such charges are in respect of corresponding costs that are unique to the originating railway and also in providing incentives for any railways to generate railways freight traffic. The basic charge will apply to each wagon forwarded. The charge relates to the number of wagons independent of distance.

B5.2 Basic Charges

A general amount of €20.0 per would be appropriate to recover the costs of administration and handling charges ⁶.

B5.3 Variations in basic charge

A differential charges for export, import, domestic and transit to reflect their trade facilitation and transport documentation requirements is required. Transit transport, not requiring any documentation from the transit country, will have the lowest handling charges. Fees for each of the types of transport service are

- Export €25 per wagon
- Domestic and Import €15 per wagon
- Transit 10 € wagon.

B5.4 Additional Charges

Additional charges should be included in TTT Part 4 covering

- Special handling requirements, packaging etc.
- Additional security
- Insurance of consignment
- Wagon tracking⁷
- On-line information
- A full schedule services shall be available from the TTT Authority

B 5.5 Wagon Demurrage

Wagons of one party that are retained on the territory of another party beyond 7 days from the time of entry of the wagon to the territory of the other party shall pay demurrage to the owner of the wagon according to rates set out in the table below:

Traceca Type Reference	Wagon Name	Demurrage €/hour
1	Covered Wagon	3.07
2	Platform Wagon	1.92
3	Open-top Wagon	2.07
4	Tanker Wagon	2.18
5	Isothermal Wagon	4.60
6	Flat-bed axle	1.94

Appendix ?? TTT Ports and Shipping Tariffs

This appendix is to be added later when the ports and shipping companies join the TTT regime.

APPENDIX C - NORMATIVE BASE

- C1 - LOCOMOTIVE PROCUREMENT AND MAINTENANCE**
- C2 - WAGON PROCUREMENT AND MAINTENANCE**
- C4 - INFRASTRUCTURE, CONSTRUCTION AND MAINTENANCE**
- C5 - ENERGY, FUEL CONSUMPTION AND COST NORMS**
- C6 - OPERATING NORMS**
- C7 - LABOUR COSTS NORMS**
- C8 - FINANCIAL NORMS**

C1 LOCOMOTIVE PROCUREMENT AND MAINTENANCE

DIESEL

Items	Norm	Unit	Factor	Accepted Norm
Diesel Type 2TE10				
Replacement Cost €	1,600,000		1	1,600,000
Economic life	20	Years	0.75	15
Amortisation	15	Years	1	15
Availability	88	%	0.85	77
Annual productive output	220,000	Km	0.68	150,000
Annual productive time	4500	Hrs	0.73	3300
Average daily output	700	Km	0.77	540
Average daily Productive time	14	Hrs	0.86	12
Average Daily Speed	50	kph	0.90	45
Scheduled Maintenance		Km		A-F
Unscheduled		Km		U1,U2
Cost per km	0.39	€/km		0.60
Cost per hour	57.6	€/hr		70.7

ELECTRIC

Item	Norm	Unit	Factor	Accepted Norm
Electric Type VL80 6300Kw				
Replacement Cost €	2,500,000		1	2,500,000
Economic life	30	Years	0.85	25
Amortisation	25	Years	1	25
Availability	95	%	0.9	83
Annual productive output	250,000	Km	0.8	180,000
Annual productive time	5000	Hrs	0.8	4000
Average daily output	750	Km	0.78	585
Average daily Productive time	15.0	hrs/day	0.87	13.0
Average Daily Speed	50	Km/hr	0.90	45
Scheduled Maintenance		Km		A- F
Unscheduled		Km		U1,U2
Cost per km	€0.45	€/km		€0.57
Cost per hour	€67.2	€/hr		€84.1

C2 WAGON PROCUREMENT AND MAINTENANCE

2003 Prices and Performance

Traceca Type Reference	Wagon Name	Replacement Cost €	Economic Life years	Availability		Utilisation		Output		Provision Cost €/hour	Maintenance Cost €/km
				Norm %	Adjusted %	Norm Hours/year	Adjusted Hours/year	Norm Km/year	Adjusted Km/year		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Covered	50,000	20	90%	79%	4,674	2,721	160,000	115,200	3.07	0.03
2	Platforms	35,000	20	91%	86%	4,924	3,055	160,000	122,400	1.92	0.02
3	Open-top	40,000	20	91%	83%	4,875	3,225	170,000	137,275	2.07	0.03
4	Tanker	45,000	20	91%	86%	4,757	3,445	160,000	129,200	2.18	0.03
5	Isothermal	60,000	20	84%	68%	3,915	2,182	120,000	81,600	4.60	0.04
6	Platform Container	35,000	20	93%	88%	4,834	3,016	160,000	122,400	1.94	0.02

Notes to Wagon Norms:

Column

1. Traceca reference for the wagon type is arbitrary and can be re-referenced by the TTT Authority
2. Wagon name to be unambiguous as the tariff will depend on precise denomination
3. Current replacement cost of wagon using international benchmark prices subject to international specifications, procurement regulations and whole-life costing scrutiny
4. Economic Life of wagons taken to be 20 years for each as norm for Traceca as international technical standards are usually higher and may change more often than for domestic traffic.
5. The standard % of days per year that an internationally utilized wagon is available to be operated in accordance with technical standards
6. The adjusted norm for Traceca of days the wagons are available for productive.
7. The standard norm for the hours per year that a wagon actively deployed in productive revenue earning use
8. The adjusted norm for Traceca of the hours per year that a wagon actively deployed in productive revenue earning use
9. The standard norm for the output in km per year that a wagon traverses in productive revenue earning use
10. The adjusted norm for Traceca of the output in km per year that a wagon traverses in productive revenue earning use
11. The normalised unit cost per hour (or rental) of wagon provision based on these wagon and other norms
12. The normalised unit cost per km of wagon maintenance based on these wagon and other norms

C3 INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION AND MAINTENANCE

2003 Prices and Performance

Item	Accepted	Economic	Deprecation	Notes
	Norm/km	Life years	Years	
Track	Cost €			
1.Replacement Total	251,880	30	25	Based on Type P65 this standard accounts for 85% of all trunk line of which:
Rail - plain line	65,000	30/40		Type P65 cwr ⁸ , Life 30 years depending on traffic density 130 tons @ €500/ton
Rail – points	9,750	20/30		Including all accessories and equipment @15% pf plain line
Fastenings etc	18,326	30		Plates, clips, 2940 sets @ €5 /set + track circuit, detectors, retarders etc
Sleepers	54,978	30/40		Concrete 1470 per km @ €30 each
Ballast	20,700	10/20		Granite stone - 2,000 cubic metres/km
Track Bed	25,000	40		Profiled for drainage with geo-textile membrane – 5000 sq. m per km
Labour	33,907			Norm for E Europe and S. Asia @ 17.5% of materials costs
Equipment	24,219			@ 12.5 % of materials costs
2. Maintenance	12,594	Per year		Norm for mechanised maintenance taken as 5% of the costs of replacement of which:
Materials	3,148			Norm @ 25% mostly granite and minor items
Equipment	5,038			Norm @ 40% for mechanised track maintenance
Labour	4,408			Norm @ 35%
CTC& Communications				
Replacement	73,000	30	25	Replacement of line-side equipment, controls, inter-blocking, relays, cabling
Maintenance	3,650			5% of construction costs
Power supply				
Replacement	25,500	30	25	Catenary, insulators, refitting sub-stations, transmission gear etc (not structures or pylons)
Maintenance	1,257			5% of construction costs

⁸ cwr continuous welded rail, price including 'flash-butt' welding, expansion jointing.

C4 ENERGY, FUEL CONSUMPTION AND COST NORMS

Item	Norm	Unit	Factor	Accepted	Notes
				Norm	
FUEL / ENERGY					
Fuel					Specific Gravity 0.92
Trunk Line Loco' Consumption	35	kg/10,000 gross tkm	1.1	38.5	Consumption norm should be lower in the future as locomotives are replaced with new and if track improvements are implemented.
Cost	400	€ / ton	1	400	World price (5year average) net of taxes and delivery
Electric energy					
VL80 Consumption	110	KW/10,000 gross tkm	1.1	120	Consumption norm should be lower in the future as locomotives are replaced with new and if track improvements are implemented
Cost	2.50	€ Cents / KW*hour	1.0	2.5	Norm should be 30% above the average cost of production of electricity

C5 OPERATING NORMS

Operating Norms	Norm	Unit	Factor	Accepted	Notes
				Norm	
IUC Network km	18,000	Km	1	12,000	Traceca Railway Network to be ratified
Trains per day both directions	30	Trains per day	0.78	23.5	Freight traffic
Average Train gross mass	3,300	Tons	1	3,300	5500 loaded; 1800 empty.
Traffic Density over trunk network	100	Gtk/per day/km 10x6	0.6	77,550	per day
Locomotive Power	1.5 average system wide	per train	1	1.5	Driver and assistant of driver
Wagons per train	60 wagons 15 coaches	Units	1	60wagons 15coaches	July 2002 data €200, does it include allowances employer costs and costs of employment???
Train Length	850	M	1	850	
Average section speed	50	km / hour	0.8	40.0	Overall operating speed
Average technical speed	70	km / hour	0.85	60.0	Allows for speed restrictions
Average waiting time at terminals, stations and borders (idle time at intermediate stations)	2	hours	1	2	Number of intermediate stops will be reduced
Average waiting time at terminals, stations and borders (idle time at freight terminals)	8	hours	1.25	10	Needs further consideration
Reliability (time table)	95	%	1	95%	

C6 LABOUR COSTS (€/month)

Item	Norm ⁹	Factor ¹⁰	Accepted	Notes
Normal working day				8 hour day
Average Hours per month	169	1	169	Paid hours
Productive hours	120	0.9	108	Allowances for waiting time etc
Productive days	211	1	211	Productive Days = 211, 365 – weekends (104) – holidays (20) – national holidays (10) – sickness (10) – training (3)
Social Retirement	25%	0.8	20%	

⁹ Adjusted for actual productive time; real wage increases and social costs $365/211 \times 169/120 \times 1.2 \times 1.1 = 3.6$

¹⁰ Downward adjustment of 10% due to real increases in wages not transpiring at this time.

C 6.1 Wage Norms

	WAGE \$			TRAIN	EMPLOY	COSTS
JOB	MONTH	SOCIAL	GROSS	CREW	COSTS	PER
TITLE		COSTS	SALARY	INCENT	/MONTH	HOURL
		20.00%				
ADMINISTRATIVE STAFF	210	42	252	0.000	255	2.70
DRIVER	216	43	259	0.020	259	2.74
DRIVER'S ASSISTANT	210	42	252	0.020	252	2.66
EN ROUTE CLEANING STAFF	163	33	195	0.000	195	2.07
WAGON MANUAL BRAKE OPERATOR	158	32	190	0.020	190	2.01
SENIOR TICKET CONTROLLER	216	43	259	0.000	259	2.74
TICKET CONTROLLER	210	42	252	0.000	252	2.66
TRAIN GUARD	210	42	252	0.010	252	2.66
SUPERINTENDENT	229	46	275	0.000	278	2.94
DEPOT MECHANIC/ELECTRICIAN	210	42	252	0.000	255	2.70
MATERIAL STORAGE MAN	168	34	201	0.000	201	2.13
LARGE STATION MASTER	238	48	285	0.000	288	3.05
LARGE STATION MASTER ASSISTANT	231	46	277	0.000	280	2.96
1ST CLASS STATION MASTER	231	46	277	0.000	280	2.96
2ND CLASS STATION MASTER	229	46	275	0.000	278	2.94
3RD CLASS STATION MASTER	222	44	267	0.000	270	2.86
4TH CLASS STATION MASTER	222	44	267	0.000	270	2.86
5TH CLASS STATION MASTER	216	43	259	0.000	263	2.78
TRAIN DISPATCHER	222	44	267	0.000	270	2.86
PASSENGER TICKET SALESMAN	168	34	201	0.000	201	2.13
TREASURER	229	46	275	0.000	278	2.94
CASHIER	216	43	259	0.000	263	2.78
STATION CLEANING STAFF	158	32	190	0.000	190	2.01
FREIGHT BILLING CLERK	168	34	201	0.000	201	2.13
SHUNTER	163	33	195	0.000	195	2.07
MAINTENANCE CREW	168	34	201	0.000	201	2.13
MACHINE / EQUIPMENT OPERATOR	168	34	201	0.000	201	2.13
CONSTRUCTION WORKER	163	33	195	0.000	195	2.07
BRIDGE WORKER	168	34	201	0.000	201	2.13

STORAGE GUARD	158	32	190	0.000	190	2.01
TRACK INSPECTOR	163	33	195	0.000	195	2.07
MATERIAL STORAGE CLERK	168	34	201	0.000	201	2.13
METAL WORKER	168	34	201	0.000	201	2.13
CLEANING STAFF	158	32	190	0.000	190	2.01
MOVEMENT CONTROLLER	231	46	277	0.000	280	2.96
FREIGHT TERMINAL MANAGER	231	46	277	0.000	280	2.96
WAGON LOADERS/UNLOADERS	158	32	190	0.000	190	2.01
PORTERS	158	32	190	0.000	190	2.01
RESTAURANT STAFF	210	42	252	0.000	252	2.66

Notes:

Range and type of staff for functionaries only;

Hourly costs are for productive time only; including standard allowances for leave, sickness, weekends, training etc.

C7 FINANCIAL NORMS

Item	Norm	Unit	Factor	Adjusted Norm	Notes
Currency	€				
Return on Assets	12	%	1	12	Based on opportunity cost of capital i.e. 6% foreign, 18% local, assuming 50/50 mix of foreign and local financing.
Average interest rate foreign currency	6	% per annum	1	6	Fixed at 3% over LIBOR
Average repayment period	20	years	1	20	Norm to be fixed on currently negotiated loans with EBRD and others
Depreciation					Sown for each asset - to be standardise for each type of asset.

APPENDIX D COST BASE
D1 Cost Definitions

Normative approach- Using cost and performance values that would occur under stable and optimum conditions

Short run variable costs- Distance based costs that would be incurred by an additional unit of output in the short term includes maintenance, fuel, part labour, accidents

Long run variable cost- Time and distance based costs that will be incurred by an additional unit of output in the long term the cost of purchasing the asset,

Current replacement value – The present day cost of the asset

Economic life – The period over which the asset has a positive net value

Return on assets – The proportion of net asset value to cost

D2 Main Cost Headings
Typical cost breakdown €

COST HEADINGS	SHORT	%	THIRD	%	LONG	%
	TERM		PARTY		TERM	
			WAGONS			
LOCO PROVISION	0	0	11,618	25	11,618	21
LOCO MAINTENANCE	2,172	11	2,172	5	2,172	4
WAGON PROVISION	0	0	0	0	6,403	12
WAGON MAINTENANCE	2,621	13	0	0	2,621	5
FREIGHT TERMINAL	296	1	2,280	5	2,280	4
TRACK MAINTENANCE	538	3	538	1	538	1
INFRASTRUCTURE USER CHARGE	2,559	12	16,311	36	16,311	30
TRAIN CREW	120	1	504	1	504	1
FUEL COSTS	8,623	42	8,623	19	8,623	16
ACCIDENT COSTS	3,157	15	3,157	7	3,157	6
SHUNTING COSTS	455	2	631	1	631	1
TOTAL SERVICE COSTS	20,541		45,835		54,859	

Note:

The example in the table above is presented to indicate the main variable cost headings used in the normative costing base for Traceca. The example is based on a 60 x 40 T Container Flat Wagons

D3 Locomotive Costs

DEPRECIATION AND RETURN ON ASSETS €

TYPE	REPLACE	ECON ²	DEPREC	RETURN	DEPREC	FINANCIAL CHARGES		
	MENT		-IATION	ON	-IATION		NORMATIVE	ADJUSTED
	COST	LIFE	PERIOD	ASSETS				
		YEARS	YEARS			ANNUAL	LOCO HR	LOCO HR
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

LOCOMOTIVE SCHEDULED MAINTENANCE

ELECTRIC

SERVICE		ADJUSTED COSTS				SCHEDULED SERVICE		
REF	INTERVAL	LABOUR	MATERIALS	EQUIPMENT	OVERHEAD	TOTAL	TOTAL	TRAIN
	KM	€	€	€	€	€	YEAR	LOCO.Km
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
							TOTAL	0.58

FUEL AND MAINTANCE COST PER KM LIGHT RUNNING LOCOMOTIVE

ELECTRIC

	KWH/ 10,000 GTK	KWH/ GTK	ENERGY COST	LOCO MASS	FUEL COST
STANDARD	110	0.011			
ADJUSTMENT FACTOR	1.1				
ADJUSTED	121	0.0121	0.035	120	0.051
MAINTENANCE COST					0.582
RENTAL COST PER KM					0.633

D4 Wagon Costs

NORMATIVE MAINTENANCE COSTS € - SUMMARY

Notes to columns in table

1 Service code representing a b c scheduled services according to distance and U1 and U2 unscheduled services U1 for mechanical repairs mainly and U2 following an accident

2 Cost of labour per service

3 Cost of materials per service

4 Cost of equipment per service

5 Cost of overheads per service

6 Total costs per service

7 Total cost of service per year obtained from the output in km divided by the service interval of each type of service multiplied by the cost per service and totalised for all services

8 Total cost of each service per wagon km and totalised for all services to provide the maintenance cost per wagon km for the type of wagon.

The costs of return on assets and depreciation are calculated as with locomotives

For a summary of normative wagon performance and unit costs refer to C2

TYPE 1: COVERED

	LABOUR	MATER	EQUIP	OVER	TOTAL/	TOTAL	/TRAIN
		IALS	MENT	HEAD	SERVICE	YEAR	WAGON Km
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

TYPE 2: PLATFORM

	LABOUR	MATER	EQUIP	OVER	TOTAL/	TOTAL	/TRAIN
		IALS	MENT	HEAD	SERVICE	YEAR	WAGON Km
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

TYPE 3: OPEN-WAGON

	LABOUR	MATER	EQUIP	OVER	TOTAL/	TOTAL	/TRAIN
		IALS	MENT	HEAD	SERVICE	YEAR	WAGON Km
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

TYPE 4: TANKER WAGON

	LABOUR	MATER	EQUIP	OVER	TOTAL/	TOTAL	/TRAIN
		IALS	MENT	HEAD	SERVICE	YEAR	WAGON Km
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

TYPE 5: ISOTHERMAL WAGON

	LABOUR	MATER	EQUIP	OVER	TOTAL/	TOTAL	/TRAIN
		IALS	MENT	HEAD	SERVICE	YEAR	WAGON Km
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

TYPE 6: PLATFORM WAGON

	LABOUR	MATER	EQUIP	OVER	TOTAL/	TOTAL	/TRAIN
		IALS	MENT	HEAD	SERVICE	YEAR	WAGON Km
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

D5 Infrastructure Costs

NOMATIVE INFRASTRUCTURE REPLACEMENT COSTS €

Track Type	Track Cost	Signaling Type CTC	Power Supply	Communications	Total
T65C	251,880	54,500	25,500	18,500	350,380

Refer: Appendix C3

NORMATIVE DEPRECIATION INTEREST LOAN REPAYMENT COSTS €

Economic Life	Depreciation	Interest & Repayment	Total Financial Costs per km	Train Density per km per year	Cost per train km
30	11,679.34	43,497.48	55,176.82	8,577	6.43

Infrastructure User Charges

Notes on Unit Of Charge

Preamble: Open access to a national railway system requires a common basis for charging for the use of the infrastructure and related services. Open access to railways is expected to encourage competition in a natural monopoly that will reduce prices and increase demand.

IUC Objective To create an equitable basis for charging for the common use of railway infrastructure.

Background: Monopolistic railways have used gross ton km for the past 100 years with concomitant inefficiency and poor utilisation of resources. Modernising railways are recognising that the capacity and economics of train networks relate more closely to train density, as exemplified by the timetable, than tons. Thus restructuring railways are moving to wagon km as a basis for pricing and Train Km as a basis for the IUC.

IUC - Pricing Basis World Wide

Train km in operation: Switzerland, Austria, Germany, Sweden, France, Italy, Netherlands, Argentina, Brazil, Mexico, Japan,

Train km planned: Moldova, Turkey, Romania, Bulgaria, Georgia, Azerbaijan, and Uzbekistan.

Gross Ton Km in operation: United Kingdom, Australia

Hybrid (dual) system in operation: Austria, Sweden.

Only 2 out of 25 countries with IUC have chosen GtK Great Britain and Australia neither of whom has adjoining foreign railways.

No country has chosen Wagon Km and the decision for Kazakhstan to be the first should be reviewed.

Reasons for train km.

- Improves utilisation, longer trains, lower empty running, resulting in savings of 10% to 15% in variable cost. For KTZ that will be 1,200 million Tenga (€8 million)¹¹.
- Train Km is simple and inexpensive to administer for KTZ and its customers.

¹¹ KTZ 2005 traffic forecast is 95 billion net ton km; short term variable cost = 1 Tenga/ntk; savings stimulated by IUC pricing in train km is 12.5% or 1,200 m Tenga. Savings exclude passenger services and lower administration costs.

- Train km has proven to be effective in increasing competition and reducing prices.

Reasons against gross ton km

- Encourages lower utilisation, shorter trains more empty running and will increase unit costs.
- IUCs in GtK is complex and expensive to administer, (every wagon must be separately itemised on an invoice)
- Not sustainable requiring legal and accounting expertise to sort out the many anomalies.
- Difficult to integrate into a wagon based tariff structure.

Composition of IUC

€

Financing Costs	Direct Track Maintenance	General Maintenance	Traffic Control	Maintenance & Traffic Control	Total Cost (Full IUC)
6.43	0.27	1.80	0.72	2.79	9.22

D6 Shunting and Terminals Costs

D6.1 Shunting Costs

Shunting for transit traffic is minimal, confined to border and some major cities. Normalised costs are built up similarly to locomotives. The output for shunting locomotives is hours, the norm for which is built up in the table below.

Utilisation

TYPE	STANDARD	ADJUST	ACCEPTED	STANDARD	ADJUST	ACCEPTED	STANDARD	ACCEPTED	ACCEPTED
	WAIT TIME	FACTOR	WAIT TIME	LIGHT	FACTOR	LIGHT	SHUNTING	SHUNTING	UTILISE
	HRS/DAY		HRS/DAY	HRS/DAY		HRS/DAY	HRS DAY	HRS DAY	HRS/YEAR
1	8	1.2	9.6	1	1	1	15	13.4	3940

Normalised Maintenance Costs €

SERVICE INTERVAL HRS	LABOUR	MATERIALS	EQUIPMENT	OVERHEAD	TOTAL/ SERVICE	TOTAL/ YEAR	PER HOUR
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

Financial Costs

TYPE	REPLACEMENT	ECONOMIC	DEPRECIATION	COSTS
	COST	LIFE	RETURN ON	PER HOUR
			ASSETS	
1	800000	30	144077	37

APPENDIX E National Coefficients

E1 Derivation of TTT National Coefficients

1. To compile TTT Coefficients that adjust the TTT Basic Flat wagon rate for each country according to agreed parameters.
2. TTT applying as it does to Traceca defined routes only requires a specific set of national coefficients that will apply only to TTT.

Coefficients are intended to reflect the actual operating conditions of Traceca railway routes.

3. Railways participating in the TTT are required to provide information that will be used to estimate TTT coefficients.

4. The TTT Coefficient (C) will be derived from the following formula

$$C = \Sigma (f_n \times d / D)$$

where f_n is an adjustment factor

d is the section distance over which it applies

D is the total length of Traceca in the country

5. The TTT national coefficient will be derived from 4 factors f : Train Length, Route Speed; Gradient; Alignment.

TTT Normative Adjustment Factors

train length		operating speed			gradient	alignment		
m	wagons	factor	kph	factor	%	factor	m radius	factor
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

6. Analysis carried out by Traceca in the project Unification of Transit Fees and Tariffs calibrated each factor shown in the table.

Notes to the adjustment factors¹²:

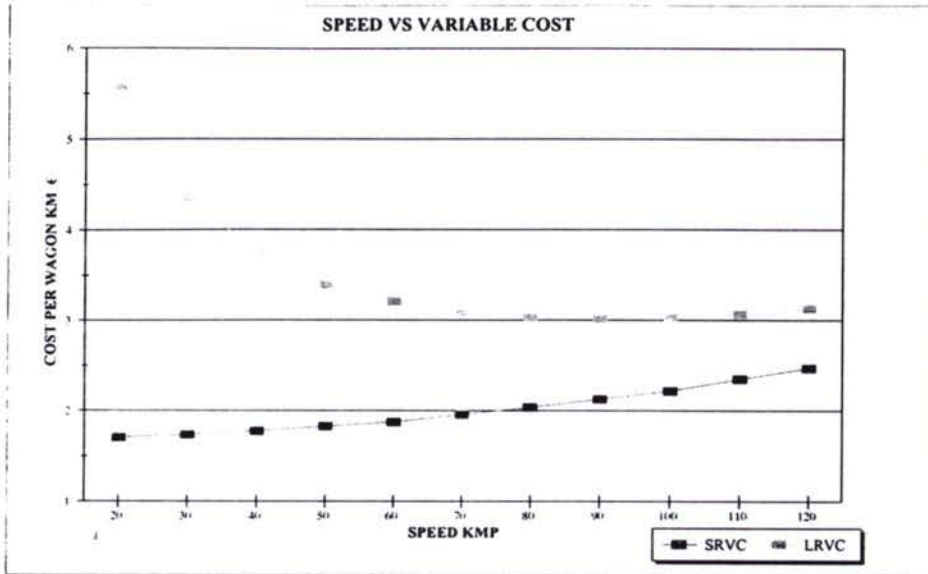
Train length –the normal train length comprises 60 14 m wagons and 2 locomotives totalling 890 m and has an adjustment factor of 1.0. Variations to train length, alignment and gradient are considered directly proportional to changes in operating cost.

Speed - average operating norm of 40 kph reflects average timetable performance on Traceca Routes. Variations in speed are exponentially related to changes in cost.

E2 Note on Speed Cost Relationship

The relationship between speed and cost is indicated for information purposes in the figure below. The example uses 2 electric locomotives hauling 60 X 40 T Flat Wagons.

¹² Normative wagon size has been changed from 20 to 14 m; the speed has been modified from technical norm of 70 kph to an operating speed norm of 40 kph;



Source Railcost

Short run variable costs are seen to rise increasingly with speed. Within this range of speed the variation for electric locomotives is not as significant as diesel significant. For speeds of 160 kph the rate of increase in SRVC is much greater.

Long run variable costs are seen to decline steeply with speed due to the potentially higher utilisation that faster speeds produce and the corresponding lower unit costs of depreciation and return on assets. As speeds increase further, additional fuel costs increases faster than the reduction in asset provision costs.

An optimum speed for freight trains would appear to be between 70 kph and 120 kph.

However, the cost of infrastructure provision also increases with speed – refer to IUC speed adjustment factors F3.3. Note also that to achieve an average operating speed of 80 requires a technical speed of 120 kph

E3 Application for New or Revised TTT National Coefficients

Presentation of Information

National railways intending to apply for a new or revised TTT National coefficient should provide the information in the table below. The application also provides important data on the extent and length of the Traceca Network to be included in the TTT.

Traceca Section			Train Length	Technical Speed	Gradient	Alignment
Km start	Km end	Length	M	Kph	0/00	M radius
1	2	3	4	5	6	7

Notes

- 1 Start km of section (use national route distance classification).
- 2 End km of section.
- 3 Length of section - the TTT adjustment factor will apply only to sections that are greater than 20 km in length.
- 4 Limiting train length
- 5 Technical speed through section
- 6 Ruling gradient through section
- 7 Minimum radius through section

Alterations to national coefficients to be used in the TTT are expected to occur annually.

The information should be registered with the Traceca Secretariat no later than 30th November 2002 for application in the TTT policy.

Return this document to the TTT Authority

Name of railway

Signed Date (Seal)

Contact person

E4 National Submissions

Submissions for TTT National Coefficients to the Traceca Secretariat have been received from Countries shown in the table below.

Country	Date Received	Comment on Application
Azerbaijan	12-12-02	All sections complete
Armenia	3-03	All sections complete
Bulgaria	12-12-02	Average provided for network
Georgia	12-03	All sections complete
Kazakhstan	28-11-02	All sections complete
Kyrgistan	5-03	All sections complete
Moldova	14-01-03	All sections complete
Romania	14- 12- 02	All sections complete
Tajikistan	To be received	
Turkey	15-03-03	Average provided for routes
Turkmenistan	To be received	
Ukraine	27 -11-02	All sections complete
Uzbekistan	6-01-03	Average provided for network

E5 Calculations of the TTT Coefficient

Calculation presented on the following pages is for information and record only for the TTT participating railways that have submitted information. For railways that have not submitted information a TTT Coefficient of unity will be applied until such information is received.

Where changes have been made to the submitted data as described E1, a note has been attached to the calculation.

The entry is for the record; changes to which may be submitted to the Tariff Authority and may be subject to independent verification.

E5.1 Armenia

Armenia 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
Ayrum	Gyrumri			141.00	476	1.73	24	0.76	28.0	1.028	300	1.0420	1.5600	219.96
Gyrumri	Yerevan			154.00	476	1.73	24	0.76	20.0	1.015	300	1.0420	1.5470	238.238

sum A 295

sum B 458.198

TTT National Coefficient sum B / A 1.553214

Note: No changes to data submitted

E5.3 Bulgaria

Bulgarian 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	
all sections		0		500	550	1.54	50	1.10	10.0	1.000	1000	1.0000	1.6400	820	
				sum A	500									sum B	820
TTT National Coefficient				sum B / A	1.64										

note distance estimated - the same factors apply to all sections, so distance has no effect
 speeds submitted converted to assumed operating speed

E5.4 Georgia

Georgian 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
Batumi	Samtredia	2	109	107	490	1.7	40	1	8	1.000	300	1.0420	1.7420	186.394
Poti	Samtredia	41	109	68	550	1.54	30	0.85	7	1.000	260	1.0444	1.4344	97.5392
Samtredia	Zestaponi	109	170	61	660	1.28	40	1	7.5	1.000	400	1.0360	1.3160	80.276
Zestaponi	Khashuri	170	233	63	660	1.28	25	0.77	28	1.042	170	1.0498	1.1418	71.9334
Khashuri	Tbilisi	233	359	126	660	1.28	50	1.15	7.6	1.000	285	1.0429	1.4729	185.5854
Tbilisi	Gardobani	359	401	42	800	1.1	40	1	10.1	1.000	540	1.0276	1.1276	47.3592
				sum A	467								sum B	669.0872

TTT National Coefficient sum B / A 1.432735

Notes: Speeds submitted converted to assumed operating speed

E5.5 Kazakhstan

Kazakhstan Railways TTT National Coefficient Calculations

from	to	start	end	distance	train length		technical speed		gradient		alignment		All	X
		km	km	km	m	factor	kph	factor	%	factor	m radius	factor	Factors	distance
Druzhba	Aktogay	0	318	318	850	1.03	47.8	1.12	4.3	1.000	634	1.0220	1.1690	371.7293
Aktogay	Almaty	1125	1679	554	850	1.03	43.8	1.06	10.8	1.000	275	1.0435	1.1305	626.297
Almaty	Shu	4052	3741	311	850	1.03	49.3	1.14	16.0	1.007	283	1.0430	1.2195	379.2707
Illy	Arys	3742	3213	529	850	1.03	50.3	1.15	11.0	1.002	238	1.0457	1.2322	651.8444
Arys	Chengeldy	3213	3290	77	850	1.03	54.2	1.21	11.1	1.002	480	1.0312	1.2762	98.2674
Arys	Kandyagas	3213	1881	1332	850	1.03	40.7	1.01	11.6	1.003	280	1.0432	1.0867	1447.484
Kandyagas	Makat	0	392	392	1050	0.92	45.2	1.08	9.4	1.000	470	1.0318	1.0298	403.6816
Makat	Beyneu	1337	1036	301	1050	0.92	48.6	1.13	7.8	1.000	474	1.0316	1.0806	325.2486
Beyneu	Mangistau	0	403	403	850	1.03	44.6	1.07	15.5	1.007	402	1.0359	1.1419	460.1776

sum A 4217

sum B 4764.001

TTT National Coefficient

sum B / A 1.129713

Notes: No changes to data submitted

from	to	start	end	distance	train length		speed		gradient		alignment		All	X
		km	km		km	factor	kph	factor	%	factor	m radius	factor			Factors	distance
Constansa (Ferry-boat)	Palas			13.6	750	1.15	35	0.93	10.0	1.000	240	1.0456	1.1256	15.30816
Constansa Port (Zones A, B)	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 Nord	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	Coslariu			181	600	1.34	40	1.00	18.0	1.014	260	1.0444	1.3984	253.1104
Coslariu	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	187.280816
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 triaj	Ploiesti West			57.7	700	1.07	45	1.05	5.0	1.000	450	1.0330	1.1530	66.5281
Coslariu	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 1.29254006

Notes:

speeds submitted converted to assumed operating speed

E5.9 Ukraine

Ukraine 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
		0	66	66	850	1.03	50	1.10	9.2	1.000	500	1.0300	1.1600	76.56
		66	137	71	850	1.03	50	1.10	8.4	1.000	500	1.0300	1.1600	82.36
		137	202	65	850	1.03	50	1.10	9.0	1.000	500	1.0300	1.1600	75.4
		202	214	12	850	1.03	50	1.10	9.2	1.000	500	1.0300	1.1600	13.92
		214	287	73	850	1.03	50	1.10	10.4	1.000	500	1.0300	1.1600	84.68
		287	408	121	850	1.03	50	1.10	8.4	1.000	500	1.0300	1.1600	140.36
		408	434	26	850	1.03	50	1.10	9.8	1.000	500	1.0300	1.1600	30.16
		434	543	109	850	1.03	50	1.10	8.2	1.000	500	1.0300	1.1600	126.44
		543	624	81	850	1.03	50	1.10	8.3	1.000	500	1.0300	1.1600	93.96
		624	716	92	850	1.03	50	1.10	8.4	1.000	500	1.0300	1.1600	106.72
		716	735	19	850	1.03	45	1.05	8.4	1.000	500	1.0300	1.1100	21.09
		735	861	126	850	1.03	50	1.10	7.9	1.000	500	1.0300	1.1600	146.16
		861	924	63	850	1.03	50	1.10	3.5	1.000	500	1.0300	1.1600	73.08
		924	945	21	850	1.03	50	1.10	4.6	1.000	400	1.0360	1.1660	24.486
		945	950	5	850	1.03	25	0.76	12.9	1.004	170	1.0498	0.8438	4.219

sum A 950

sum B 1099.595

TTT National Coefficient

sum B / A 1.157468

E5.11TTT National Coefficients Summary

TTT National Coefficients

Version 02/27/04

Traceca partner	Network Included	TTT Coefficient	Notes
	km		
Azerbaijan	500	1.11	No changes to data submitted
Armenia	295	1.55	No changes to data submitted
Bulgaria	500	1.64	Speed converted from technical to actual operating
Georgia	467	1.43	Speed converted from technical to actual operating
Kazakhstan	4217	1.13	No changes to data submitted
Kyrgistan	324	1.40	Speed converted from technical to actual operating
Moldova	208	1.10	No changes to data submitted
Romania	2062	1.29	Speed converted from technical to actual operating
Tajikistan	-	1	Information awaited, TTT Coefficient of 1 assumed
Turkey	6987	1.61	Speed converted from technical to actual operating
Ukraine	950	1.16	Speed converted from technical to actual operating
Uzbekistan	2634	1.15	Speed converted from technical to actual operating
Turkmenistan	-	1	To be requested for information, TTT Coefficient of 1 assumed

APPENDIX F Tariff Authority

F1. List of Functions

Administration

- Organisation and coordination of TTT conferences and meetings
- Changing TTT regulations as instructed by TTT conferences
- Receipt and processing of requests from TTT signatories for changes to TTT National Coefficients or other National requests for changes and advising all other TTT signatories of the said changes
- Processing complaints or suggestions for improvement regarding the execution of the TTT Authority
- Maintenance of the TTT Authority's Accounts and periodic reporting
- General Administration of the TTT Authority

Economics and research

- Receipt and processing data on the numbers and types of wagons using Traceca that have been priced using the TTT
- Maintenance of the TTT normative cost base
- Maintenance and application of the TTT normative costing methodology
- Research into norms and other elements of the cost base
- Analysis of requests to change TTT coefficients or other elements of the TTT
- Calculation and proposal of annual or periodic revision of tariffs to TTT signatories based on changes to the normative costs
- Preparation of economic briefing reports to TTT signatories

Information and Promotion

- TTT information and advisory services to the agencies that apply or intend to apply the TTT
- Advising Users of TTT rates and tariffs
- Liaison with related tariff authorities
- Promotion of TTT changes when agreed by TTT signatories
- Updating and issuing TTT regulation and other information
- Organisation and provision of guidance or if necessary training in various aspects and application of the TTT

Market research (optional)

- Receipt, analysis and maintenance of information on potential Traceca traffic
- Advisory services to TTT signatories of potential market opportunities
- Research and advise on appropriate tariffs and other service attributes required for new market opportunities or for enhancing, or retaining existing traffic
- Carrying out market research on existing or potential users
- Preparation of briefing reports to TTT signatories

Tariff and Revenue Legal Services (optional)

- Advising Traceca Users of Conditions of Carriage
- Resolution of revenue allocation issues between TTT signatories

F2. Organisation

- The TTT Authority organisation shall be headed by the TTT General Secretary that shall be responsible for the administrative functions and have overall responsibility for the performance of the TTT Authority
- The following additional positions shall be included in the TTT authority:
 - Railway Economist to carry out the Economics and Research functions:
 - Information Officer to carry out the functions of Information and Promotion:
 - an administrative secretary.
- Additional position of Market Researcher and Legal Officer shall be included in the organisation of the personnel of the TTT Authority at the discretion of the signatories to the TTT regulation.
- The functions of the TTT Authority shall be carried out by the Traceca Secretariat or by one or more of the organisations that are signatories of the TTT regulation.

- The Agency appointed TTT Authority shall make available all necessary resources for the proper functioning of the TTT Authority.
- When establishing or changing the agency appointed TTT Authority organisations intending to become the designated agency shall advise TTT signatories in advance of the resources, costs and conditions of their provision
- The official working languages of the TTT Authority shall be Russian and English.
- Translation and interpretation into the languages of the signatories shall be carried out at the discretion of and resourced by the TTT signatories

F3. Personnel

- Any qualified citizen of any TTT signatory shall be eligible for any of the positions in the TTT Authority.
- The positions shall be occupied under 3 yearly contracts that can be renewed twice upon satisfactory performance thus making it possible for the positions to be filled for a maximum of 9 years by the same individual.
- Personnel shall be appropriately qualified technically and linguistically and shall not have any criminal record
- All personnel appointments have to be approved by a majority of the signatories to the TTT regulation
- In the event that any position fall vacant unexpectedly the General Secretary has the discretion to fill the position temporarily without approval from TTT signatories for a maximum period of 12 months until a permanent appointee is approved.

F4. Financing

- The financing currency of the TTT Authority shall be Euro
- Resources provided by the Traceca Secretariat or other agency appointed to be the TTT Authority shall be remunerated for the resources provided at rates agreed by signatories to the TTT regulation annually in advance.
- The Personnel Contracts shall be remunerated at the rates agreed in the contracts and altered annually to rates agreed by signatories to the TTT regulation.
- Other expenses shall be advised to signatories to the TTT Regulation annually in advanced.
- The annual budget including the aforementioned items shall be prepared by the General Secretary to the TTT Authority for approved by signatories in advance.
- The budget shall be financed by signatories to the TTT agreement in proportion to the annual throughput of wagons priced using the TTT regulation.
- The General Secretary shall advise each signatory to the TTT of the contribution expected 3 months in advance of the approval of the annual budget.
- The TTT Authority shall obtain income from other sources including international development and financing institutions and from revenue from sales of information and services provided.