

**A1**

# TRACECA: Единая Политика по Транзитным Сборам и Тарифам

## **Приоритетные проблемы, связанные со сборами за автомобильные перевозки**

Ian Jenkins  
Scott Wilson  
October 2002

# Содержание

<b>1. ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>2</b>
<b>2. ЦЕЛИ ТРАНЗИТНЫХ ПОШЛИН</b>	<b>3</b>
2.1 Цели	3
2.1.1 Цели дорожного сектора	3
2.1.2 Политика автодорожных транзитных сборов	4
2.1.3 Критерии оценки транзитных пошлин	5
2.2 Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств	5
<b>3. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ В СФЕРЕ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ</b>	<b>7</b>
3.1 Структура пошлин	7
3.2 Расценки взимаемых пошлин	7
<b>4. ПРОБЛЕМЫ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЕТСЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ</b>	<b>10</b>
4.1 Уровень тарифов с грузовиков	10
4.2 Транзитные сборы	11
4.3 Транзитные сборы	11
<b>6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b>	<b>22</b>
6.1 Основные проблемы и неоправданные сборы	22
6.2 Оценка текущего ущерба.	25
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ А</b>	<b>28</b>
<b>ТАБЛИЦА А.1.</b>	<b>28</b>
Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств	28
<b>ТАБЛИЦА А.2.</b>	<b>29</b>
Оценка типов пошлин, налагаемых на проезд транзитных транспортных средств	29
<b>ТАБЛИЦА А.3</b>	<b>30</b>
Сопоставление типов транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA	30
<b>ТАБЛИЦА А.4</b>	<b>31</b>
Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- загруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы ( в \$ за проезд в один конец)	31
<b>ТАБЛИЦА А.5</b>	<b>32</b>
Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- незагруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы ( в \$ за проезд в один конец)	32
<b>ТАБЛИЦА Б.1</b>	<b>33</b>
Сообщения операторов по поводу нехватки дорожно-транспортных разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями	33
<b>ТАБЛИЦА Б.2.</b>	<b>34</b>
Сообщения дорожных пользователей и операторов по поводу взимания неоправданных сборов в регионе TRACECA	34

## 1. Введение

Одной из важнейших целей проекта Единой Политики по Транзитным Сборам и Тарифам (ЕПТСТ) является проведение единой политики и справедливого уровня взимания юридически обоснованных транзитных дорожных пошлин. Кроме того, при активном участии национальных комиссий TRACECA, ассоциаций экспедиторов и перевозчиков в проекте предпринимается попытка выявить и разобраться в причинах взимания неоправданных пошлин.

Первоначально, основное внимание в проекте уделялось вопросам создания проекта перечня автодорожных сборов и разрешений при содействии экспертов правительств стран-членов TRACECA. Целью составления подобного перечня явилось бы усиление прозрачности решаемых проблем и тем самым возможности определения приоритетов при решении, в первую очередь, более важных проблем. Перечень был составлен на основе данных вопросника по транзитным пошлинам и сборам, распространенным среди всех стран-членов TRACECA, были проведены интервью с представителями заинтересованных сторон, уточнена база данных.

Кроме того, была проведена работа с операторами дорожных перевозок на предмет определения прозрачности процедур по установлению расценок, выявлению различий между объявленными и фактически взимаемыми пошлинами, для изучения мнений пользователей дорог. По результатам проведенной работы был составлен вопросник для операторов международных транспортных перевозок в каждой из стран, проведены интервью. Следует отметить, что интервью проводились среди широкого круга заинтересованных участников, включая операторов и экспедиторов.

В настоящее время проект перечня завершен, включает в себя специальные разделы по каждой из стран-членов TRACECA, однако, он подлежит ратификации прежде чем быть включенным в руководство для пользователя и получить выход в интернет. В отчете представлены результаты предварительного анализа содержания перечня, интервью с операторами. Проблемы, которые необходимо решать в первую очередь, устанавливались с учетом целей и задач транзитных пошлин, а также затрат пользователей дорог стран-членов TRACECA, включая основные типы неоправданных транзитных сборов. Проведена оценка издержек текущей политики и практики.

## **2. Цели транзитных пошлин**

### **2.1 Цели**

#### **2.1.1 Цели дорожного сектора**

Взимание пошлин с тяжелых грузовиков, иных транспортных средств за использование дорог и мостов преследует различные цели. Так, в ЕС (согласно Директиве 99/62/СЕ от 17 июня 1999 года) ставятся следующие цели:

- 1) активизация деятельности транспортного рынка путем устранения различий в условиях конкуренции в сфере грузоперевозок, обусловленных, в свою очередь, различиями в расценках дорожных налогов, взимаемых различными странами,
- 2) более эффективное использование транспортной системы путем применения принципа "платит пользователь",
- 3) обеспечение соответствующих условий, позволяющих правительствам заинтересованных стран возмещать затраты, использованные на создание дорожной инфраструктуры, вводить пошлины для покрытия расходов по охране окружающей среды, защите о шума, предотвращению заторов в тех случаях, когда это необходимо
- 4) обеспечение стабильной работы транспортной системы путем использования более безопасных с точки зрения охраны окружающей среды дорог, других транспортных средств.

Страны-члены TRASECA серьезно озабочены расхождениями в объемах налогов, взимаемых с дорожных перевозок (Цель1). Неслучайно, между правительствами заинтересованных стран развернулись длительные дебаты относительно условий двусторонних соглашений, в соответствии с которыми оказываются международные транспортные услуги. Другая проблема связана с (Целью2): для удовлетворения потребностей в международных транспортных перевозках все страны опираются главным образом на железнодорожный транспорт и поэтому требуют от автодорожных перевозчиков производить платежи в порядке, аналогичном платежам на железной дороге.

Финансирование дорог (Цель3) представляет важную проблему для большинства стран, особенно стран-членов TRASECA, в которых проведение экономических реформ привело к росту интенсивности дорожного движения. С другой стороны, финансовые проблемы в вопросах управления дорожной сетью стали причиной серьезного ухудшения дорожного обслуживания<sup>1</sup>. Средства, выделяемые на содержание дорог, часто ниже минимального уровня, требуемого для поддержания дорожной сети в должном состоянии. Это большей частью обусловлено низкими пошлинами за пользование дорогами

---

<sup>1</sup> Об этом сообщается во вводной части к перечню дорожных сборов и разрешений по каждой из стран

(особенно низки тарифы на топливо и транспортные услуги), а также недостаточными сборами с пользователей дорог.

Проблемы охраны окружающей среды (Цель 4) в ограниченной степени влияют на политику взимания пошлин в странах-членах TRACECA. Особенно велико влияние транспортных средств на состояние окружающей среды в городской черте, поэтому представляет определенную трудность взимание пошлин за охрану окружающей среды с пользователей магистральных линий, в частности, международных перевозчиков. Поэтому неудивительно в этой связи, что в некоторых странах налоги за охрану окружающей среды все еще взимаются, в некоторых – отменены.

Общие цели политики взимания дорожных пошлин соответствуют общим целям Основного Многостороннего Соглашения TRACECA (ОМС), регулирующего международные перевозки среди стран TRACECA, а также транзитные перевозки по территории стран TRACECA, как указано ниже.

**Table 2.1 Связь между целями Основного Многостороннего Соглашения TRACECA и общими целями взимания пошлин с пользователей дорог**

Обзор целей ОМС (Статья 3)	Цель взимания пошлин с пользователей дорог	Комментарии
(а) развитие экономических связей, торговли и транспортных коммуникаций		Общие цели ОМС
(б) облегчение выхода на международные рынки дорог, другие виды перевозок	Цель (3)	Необходимость финансирования инфраструктуры
(в) облегчение международных перевозок товаров и пассажиров	Цель (3)	Необходимость финансирования инфраструктуры
(г) обеспечение безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды	Цель (4)	Возможная роль пошлин, взимаемых с дорожных пользователей, в интернационализации затрат на охрану окружающей среды
(д) гармонизация транспортной политики и правмостовых рамок	Цель (1)	Необходимость устранения неравенства в политике взимания пошлин за использование национальных дорог
(е) создание равных условий для конкуренции между различными типами перевозок	Цели (1) и (2)	Необходимость создания равных условий для всех перевозчиков, включая авто- и железнодорожных

### 2.1.2 Политика автодорожных транзитных сборов

В ОМС следующим образом формулируются условия взимания пошлин за транзитные перевозки:

Статья 5. С транзитных перевозок, независимо от их вида и назначения, налоги, пошлины, иные платежи не взимаются, за исключением оплаты

транспортных и таможенных услуг, а также услуг, связанных с перевозками и оплатой за использование транспортной инфраструктуры.

По этой причине процедура взимания транзитных пошлин должна в определенной степени строиться по принципу возмещения затрат и «платит пользователь».

Статья 6. Льготные условия и тарифы: (1) тарифы за транзитные транспортные услуги должны устанавливаться на льготных условиях. (2) Стороны договорились о том, что следует установить льготные тарифы по типу транспортного средства между двумя Сторонами в соответствии со Статьей 1 ОМС, кроме того, не менее льготные условия и тарифы должны быть установлены между указанными и другими Сторонами.

Для достижения этой цели проводимая транзитная политика не должна ущемлять интересы перевозчиков стран TRACECA путем взимания пошлин иных расценок за одни и те же услуги.

В Техническом Приложении по Международным Автомобильным Перевозкам, прилагаемом к ОМС, содержится ряд положений о транзитных пошлинах. Эти же положения отражены в Статье 8. Финансовые вопросы, предусматривающей освобождение от таможенных пошлин, налогов на топливо и смазочные материалы (в зависимости от технических стандартов), а также на запчасти и инструменты, импортируемые в страну для проведения ремонтных работ.

### **2.1.3 КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНЫХ ПОШЛИН**

Принимая во внимание цели ОМС, были установлены следующие критерии анализа текущей системы транзитных пошлин:

- 1) в идеале, пошлины должны меняться вместе с изменением соответствующих затрат<sup>2</sup>,
- 2) в идеале, пошлины с пользователей должны взиматься по месту использования, уважая при этом в большей степени принцип территориальности, чем принцип национальности<sup>3</sup>
- 3) справедливая ценовая политика – все пользователи должны платить на равном для всех основании и тем самым обеспечивать равные условия для операторов TRACECA.

## **2.2 Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств**

В Таблице 1, Приложение А показаны типы пошлин, взимаемых в той или иной стране с иностранных транспортных средств. В их число не входят пошлины, например, годовые транспортные пошлины, которые иностранные транспортные средства могут погашать в своей стране.

---

<sup>2</sup> В основном, это касается затрат на инфраструктуру. Внешние затраты, например, аварии, загрязнение воздуха, шум, заторы играют незначительную роль в системе негородских перевозок

<sup>3</sup> Так, с грузовика из страны А за использование дорог в стране Б взимается пошлина в стране Б, которая заменяет налог в стране А

В Таблице А.2, оценка каждого типа пошлины производится на основе трех критериев, показанных выше. Пошлины, предусмотренные для иностранных транспортных средств (пункты 1 и 2), оценены по низшей шкале, поскольку они предусматривают различия в зависимости от местных и иностранных транспортных средств. В Европе наблюдается тенденция к упразднению этих пошлин.

Объем пошлин, взимаемых за использование дорог и мостов, носит ограниченный характер, за исключением тех случаев, когда речь идет о сети магистральных дорог (включая дороги с ограниченным доступом, которые дают возможность альтернативного выбора для перевозчиков). Объем пошлин, взимаемых за использование дорог (с учетом топливных пошлин, а также пошлин за получение доступа и т.д.), зависит от уровня топливных и транспортных налогов (которые достаточно низкие в большинстве стран TRACECA).



### 3. Текущая ситуация в сфере транзитных сборов

#### 3.1 Структура пошлин

В Таблице А.3, Приложение А обобщены типы пошлин, применяемых странами-членами TRACECA. Применяется шесть различных видов пошлин за транзит транспортных средств в стандартных условиях (т.е. без перегрузки или превышения габаритов). Пошлины взимаются за выдачу разрешений на пограничных постах, топливо, специальные пошлины за перегрузку или превышение габаритов.

Кроме общих особенностей, присущих процедуре взимания пошлин с иностранных транзитных средств, существуют и большие различия:

- Транзитные сборы, применяемые в Болгарии, Молдове, Румынии и Турции, различаются в зависимости от расстояния, веса или типа транспортного средства.
- В ряде стран применяются пошлины за использование оов (однако, лишь в Турции взимаются налоги за использование автомагистралей).
- В Румынии и Украине недавно ввели пошлины за использование дорог (а также единую пошлину за обработку международных грузов), которые не проводят различий между местными и иностранными транспортными средствами.
- В большинстве стран применяется единая пошлина (например, за страховку, иные услуги, по охране окружающей среды и т.д.).

Приведенные выше факты частично отражают различия, присущие этим странам. Страны, не являющиеся членами СНГ, имеют длительную историю транзитных перевозок, применяют разработанную систему взимания пошлин, учитывающую такие факторы, как расстояние, размеры/габариты транспортного средства, вес). Некоторые из них перенимают опыт стран ЕС в сфере взимания пошлин, делая при этом упор на гармонизации соответствующих процедур, замене прежних пошлин новыми, не проводя различий между местными и иностранными перевозчиками.

#### 3.2 Расценки взимаемых пошлин

В Таблице А 4 показаны расценки пошлин, взимаемых каждой из стран при стандартном транзите в коридоре TRACECA с полногрузного грузовика брутто массой в 38 тонн<sup>4</sup>. Отдельные данные представлены по грузовикам с/без разрешений, выданных в соответствии с двусторонними соглашениями, освобождающими перевозчика от выплаты определенных сборов<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Большинство стран СНГ согласилось принять в качестве максимального лимита брутто массы сочлененных транспортных средств 38 тонн – согласно договоренности о габаритах и весе транспортных средств в странах СНГ, Минск, Июнь 4, 1999.

<sup>5</sup> Не все разрешения предусматривают освобождение от транзитных сборов: это зависит от условий каждого, отдельно взятого двустороннего соглашения

В Таблице отсутствуют данные по административным затратам на выдачу разрешений в соответствии с двусторонними соглашениями либо на пограничных пунктах. Обычно они не выше USD 30 за проезд в оба конца. Однако, если количество разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями, ограничено, стоимость разрешения может возрасти до USD 100 и выше.

В Таблице.5 показана эквивалентная оценка по аналогичному типу грузовика, не перевозящего груза (предположим, что вес порожняком составляет 16 тонн). В большинстве случаев, с порожних грузовиков взимается та же пошлина, что и с загруженных. Однако, в ряде случаев порожние транзитные грузовики могут пересекать территории стран TRACECA, загруженные временно-импортируемыми и ре-экспортируемыми товарами и тем самым избежать выплаты транзитных сборов.

Полученные результаты подтверждают мысль о том, что уровни транзитных сборов не определяются в соответствии с целями общего политического курса. Как и предполагалось, владельцы разрешений выплачивают гораздо меньшую сумму, чем лица, не имеющие разрешений (обычно 5% и меньше с загруженных грузовиков). Можно выделить следующие конкретные аспекты проблемы.

*Применительно к лицам, не имеющим разрешения:*

- общий уровень пошлин колеблется в пределах от USD 0.09 до 1.88 за км. (хотя обычно указанная цифра составляет от USD 0.40 до 0.90),
- пошлины, взимаемые с иностранных транспортных средств, а также транзитные пошлины являются основными видами пошлин, взимаемых при транзитном проезде,
- значительный уровень вноса в общие пошлины достигается за счет применения иных видов пошлин, взимаемых только с иностранных транспортных средств, например, пошлины за использование мостов в Туркменистане, поправки к налоговым пошлинам,
- уровень топливной пошлины достаточно высок в Турции (составляет достаточно высокий налоговый уровень в размере USD 0.30 за литр, что составляет 20% общих пошлин, достаточно сопоставить всего лишь с USD 0.03 за литр в большинстве стран СНГ),
- объем дополнительных сборов и пошлин относительно незначителен,
- с порожних грузовиков взимается пошлина, не намного ниже пошлины, взимаемой с загруженных грузовиков, обычно между USD 0.30 и 0.70.

*Применительно к владельцам разрешений:*

- общий уровень пошлин намного ниже, однако, также колеблется в широких пределах – от USD 0.01 до 0.30 (исключая Туркменистан, который не имеет международных соглашений по освобождению владельцев разрешений от выплаты транзитных сборов),
- в восьми странах топливная пошлина является основным видом пошлины, погашаемой владельцами разрешений, однако, лишь в Турции объем пошлин весьма значителен (около USD 0.12 за км.),

- лишь в Болгарии размер дорожных и мостовых пошлин составляет значительную сумму в общем объеме взимаемых пошлин,
- с порожних грузовиков взимается та же пошлина, что и с загруженных.

Указанные факты необходимо интерпретировать с крайней осторожностью. Дело в том, что на практике возможности получения разрешения крайне неодинаковы, что в конечном итоге ведет к различиям в ставках пошлин взимаемых в разных странах. В частности, основные провайдеры транзитных услуг в регионе TRACECA – операторы из Ирана, Турции, других стран часто не имеют доступа к разрешениям на осуществление перевозок в соответствии с двусторонними соглашениями либо по той причине, что отсутствует соответствующее соглашение по обмену подобными разрешениями, либо из-за недостаточного количества выдаваемых разрешений<sup>6</sup>.

Как следствие, в Турции, Болгарии и Румынии, а также в большинстве стран TRACECA проезд осуществляется на основе разрешений, освобождающих их владельцев от выплаты большинства транзитных пошлин. В результате общий объем пошлин колеблется в пределах от USD 0.12 и 0.18 за грузовик/км, как это показано в Таблице А.4. по загруженным грузовикам. Однако, операторы из стран с развитой тяжелой промышленностью, осуществляющие большую часть транзитных услуг в коридоре TRACECA, часто, если не всегда, выплачивают пошлины, которые обычно применяются к лицам, не имеющим разрешения (обычно в пределах USD 0.30 и 0.90 за грузовик/км с загруженных машин).

---

<sup>6</sup> Это обычно происходит вследствие значительного дисбаланса между странами в количестве операторов, занятых перевозкой грузов; в ряде случаев соответствующий коэффициент достигает 1:9. В том случае, если квота на выдачу разрешений в соответствии с положениями двустороннего соглашения ниже квоты, требуемой страной пребывания, следует признать неизбежной их нехватку.

## 4. Проблемы, с которыми сталкивается пользователь

### 4.1 Уровень тарифов с грузовиков

В 2002 году был проведен опрос, который позволил выявить основные проблемы, с которыми сталкиваются международные автодорожные операторы (см. Приложение Б). Были взяты интервью у большого числа грузовых мостовых экспедиторов, других пользователей дорог.

В результате было установлено, что размеры текущих тарифов, взимаемых за перевозку грузов на большие расстояния в коридоре TRACECA, сильно разнятся. Это обусловлено различиями в условиях эксплуатации, ситуации на рынке. Грузопоток осуществляется в основном в указанном регионе, поэтому возможности встречных перевозок ограничены (менее 50% обратного пробега с грузом). Применительно к полнозагруженным грузовикам, осуществляющим перевозку груза в 20 тонн в основном направлении грузопотока, размеры тарифов колеблются между USD 0.70 и 1.70 за грузовик/км (US центов 3.5 – 8.5 за тонну/км). Расценки выше на 20%, если речь идет о проезде рефрижераторов. Расценки по обратному пробегу часто бывают ниже, например, при транспортировке хлопка из Центральной Азии в порт Мерсин взимается USD 0.60 за грузовик/км (US центов 3.0 за тонну/км).

Указанные расценки аналогичны тарифам, взимаемым в других странах за преодоление больших расстояний, особенно в тех случаях, когда наблюдается дисбаланс в объеме грузопотока. Однако, с учетом того обстоятельства, что цены на топливо и заработная плата в регионе TRACECA относительно низкие (обычно USD 0.20 за литр дизельного топлива по сравнению с USD 0.40 и более в других странах), ожидаются более низкие расценки. Разница в эксплуатационных издержках<sup>7</sup> составляет около USD 0.08 за км (около 10% текущих средних эксплуатационных издержек в коридоре TRACECA). Эксплуатационные издержки на грузовик должны составлять, по меньшей мере, 10% ниже цифры, характерной для других стран. Среди основных причин, сдерживающих дальнейшее падения уровня издержек, могут явиться задержки на пограничных постах и чрезмерный объем транзитных сборов.

Многие пользователи понимают, что грузовые издержки чрезмерно высоки вследствие факторов, типичных для коридора TRACECA. Это подтверждается текущим уровнем перевозок: практически отсутствуют сквозные перевозки дорожно-транспортных средств по указанному коридору (так, менее одного грузовика в день в рамках паромных услуг Баку - Туркменбаши). Однако, коридор TRACECA играет важную роль в перевозках на короткие расстояния, либо между Кавказским регионом и Европой, либо между Европой и странами Центральной Азии, а также Ираном и Турцией.

---

<sup>7</sup> Это обычно происходит вследствие значительного дисбаланса между странами в количестве операторов, занятых перевозкой грузов; в ряде случаев соответствующий коэффициент достигает 1:9. В том случае, если квота на выдачу разрешений в соответствии с положениями двустороннего соглашения ниже квоты, требуемой страной пребывания, следует признать неизбежной их нехватку.

## 4.2 Транзитные сборы

По результатам опроса выяснилось, что многие операторы жаловались на нехватку разрешений, вызванных высокими расценками транзитных сборов (см. Таблица Б.1 Приложение Б). Отсутствие разрешений вызвано двумя причинами:

- отсутствием двусторонних соглашений по обмену разрешениями
- низкими квотами на количество выдаваемых разрешений.

Обычно владельцы разрешений освобождаются от выплаты транзитных сборов (хотя и существуют отдельные двусторонние соглашения по двум типам разрешений – первое освобождает перевозчиков от транзитных сборов, второе – не освобождает). Ограниченное количество квот часто является результатом проведения политики на ограничения числа иностранных перевозчиков, въезжающих в страну без выплаты пошлин. Данная проблема вызывает особую озабоченность у руководства небольших стран, например, Молдовы, которая пользуется ограниченными международными перевозками, хотя операторы этой страны стремятся перевозить грузы между двумя странами, (перевозка в третью страну). В некоторых странах, например, в Турции выражается озабоченность тем обстоятельством, что операторы этой страны осуществляют дорожно-транспортные услуги в регионе TRACECA и потому в наибольшей степени страдают от неудобств, вызванных отсутствием разрешений. В зависимости от обстоятельств, дорожные пользователи жалуются на нехватку любых типов разрешений, например, стандартных разрешений на въезд или транзит, получение разрешения для въезда порожнего грузовика в страну, загрузки грузом

Даже владельцы разрешений обязаны выплачивать значительные транзитные сборы в некоторых странах (см. Таблица А.4 и А.5). Особую озабоченность вызывают сборы с иностранных транспортных средств, которые зачастую не соответствуют условиям двусторонних соглашений.

## 4.3 Транзитные сборы

Транспортные операторы полагают, что сборы за получение разрешения иностранным транспортным средствам, а также транзитные сборы в коридоре TRACECA чрезмерно высоки. Операторы больше всего страдают от пошлин, взимаемых с изменением расстояния. Многие из них жалуются на крайне высокий уровень пошлин, взимаемых за проезд в третьей стране, который иногда превышает USD 1,000.

В странах, в которых ощущается нехватка разрешений, выдача которых предусматривается положениями двусторонних соглашений, основные жалобы связаны с высокой стоимостью разрешений на черном рынке. Так разрешение номинальной стоимостью в USD 20-30 можно приобрести на черном рынке за USD 100.

Многие операторы озабочены влиянием высоких транзитных сборов на транспортные тарифы. Применительно к операторам TRACECA, совершающим транзитные рейсы по Турции, Болгарии и Румынии, в которых получение разрешений не является проблемой, транзитные сборы составляют

относительно небольшую пропорцию в общем объеме транспортных тарифов – около 20% , однако, в тех странах, в которых большинство операторов вынуждены платить транзитные сборы, указанная цифра намного выше – 80%, примеры приведены в Таблице 4.1.

**Таблица 4.1. Сопоставление транзитных сборов и транспортных пошлин**

Местоположение	Стандартные транзитные сборы (\$ / грузовик / км.)			
	За загрузку	За разгрузку	В среднем	По отношению к транспортным тарифам
Страны, в которых большинству операторов разрешения выдаются	0,15	0,13	0,14	20%
Страны, в которых большинству операторов разрешения не выдаются	0,60	0,50	0,56	80%

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

- а) Если допустить, что средний размер транспортного тарифа составляет \$ 0,70 за грузовик/км (50% загрузочных операций по \$ 1,2 за км., 15% загрузочных операций по \$ 0,6 за км. и 35% порожних операций)
- б) Стандартные транзитные сборы, указанные в Таблицах А4 и А5.

На практике оценка воздействия высоких транзитных сборов находится в зависимости от конкретного пробега, а также участка маршрута, преодоленного при условии оплаты транзитных сборов. В целом, полученные результаты оказались ниже, чем показано в Таблице 4.1. Дело в том, что часть маршрута проходит по родной стране перевозчика, в которой транзитные сборы не взимаются. Так, если рассмотреть расстояние между Казахстаном и портом Мерсин, выясняется, что 1200 км. участок, проходящий по территориям Узбекистана и Туркменистана, считается транзитным ( около 50% общего расстояния). В таком случае, воздействие транзитных сборов на общий уровень транспортных тарифов составляет скорее 40%, чем 80%.

В плане сказанного не должно вызывать удивление то обстоятельство, что перевозчики выражают свою озабоченность по поводу отсутствия транзитных перевозок вследствие высоких транспортных сборов. Объем перевозок между Турцией и многими странами – членами TRACECA в Кавказском и Центрально-Азиатском регионах снизился на 50% за период с 1998 по 2000 гг. Перевозчики не связывают это обстоятельство с увеличением продолжительности пребывания на пограничных постах. Однако, за указанный период объем

транзитных сборов возрос и тем самым явился, по-видимому, основной причиной сложившегося положения<sup>8</sup>.

Операторы, действующие в странах TRACECA, объем перевозок, которых незначителен (речь идет о большинстве операторов Кавказском и Центрально-Азиатском регионах), испытывают особое неудобство от снижения спроса. По их мнению, стало трудно найти работу, часто им приходится заниматься непроизводительным трудом по обработке порожних транспортных средств и т.д. Снижение общего объема перевозок в регионе TRACECA ведет к повышению риска неоправданных задержек по транспортировке грузов.

Перевозчики полагают, что отдельные виды сборов не оправданы, так, некоторые из них слишком завышены, другие – занижены. Кроме того, применяются официальные сборы, например, пошлины взимаемые в целях компенсации низких цен на топливо в транзитной стране, обязательные пошлины, взимаемые за оказание транзитных услуг с уполномоченных агентов, страховые платежи, производимые вследствие отсутствия взаимной договоренности по страховому покрытию между различными странами<sup>9</sup>.

С другой стороны, распространены так называемые неофициальные сборы включая платежи сотрудникам полиции за эпизодическую инспекцию маршрутных линий, областным чиновникам и официальным представителям на контрольных пунктах, а также пунктах, в которых производится взвешивание транспортного средства. Перевозчики также сообщают о том, что неофициальные сборы могут составлять 50% и более и официальных платежей. Очевидно, что подобная практика взимания сборов характеризуется множеством разновидностей, по этой причине трудно дать им точную оценку.

В Таблице Б2 приведены результаты анализа сведений о неоправданных сборах, представленных перевозчиками. Эти сведения включают данные по сборам в отдельно взятой стране, прослеживают причины высокого размера этих сборов, например, в зависимости от длительности пребывания в стране, размеры штрафов и дополнительных пошлин. Кроме того, поступает сообщение о неофициальных сборах, которых быть не должно на практике, тем не менее, проблема существует и ее надо решать. По-видимому, существует связь между нехваткой разрешений и сообщениями о неоправданных пошлинах (наиболее ярко это проявилось в случае с Казахстаном, хотя слишком частое упоминание объясняется тем обстоятельством, что она выступает основным транзитным маршрутом между большинством Центрально-Азиатских стран и Европой).

---

<sup>8</sup> Так, эластичность спроса по отношению к цене составляет 1,00 (т.е. 1% прирост по тарифу обуславливает 1% снижения по спросу), в этом случае 20% прирост по общим транспортным тарифам с поправкой на повышенные транспортные сборы в Центральной Азии в размере 40% обуславливает снижение транзитных перевозок на 20%.

<sup>9</sup> В ряде стран TRACECA применяется распространенная в Европе страховая схема типа «Green Card». В каждой из стран TRACECA за обязательное страхование иностранных транспортных средств взимаются пошлины по различным расценкам.

#### 4.4. Прозрачность установления транзитных сборов

Многие транспортники не до конца разбираются в правилах и структуре получения разрешений и уплаты пошлин в коридоре TRACECA. Как сообщают пользователи дорог причин тому несколько:

- невразумительный характер правил выдачи транзитных разрешений и уплаты сборов;
- внесение частых поправок в эти правила, в размеры расценок со сборов (частые поправки в зависимости от конкретных обстоятельств и по конкретным странам);
- внесение серьезных поправок в соглашения по выдаче разрешений;
- применения усложненной системы взимания сборов. Речь идет о таких явлениях, как взимание пошлин, расценки которых колеблются в зависимости от веса транспортного средства при отсутствии точной методики определения веса; а также наличие других факторов<sup>10</sup>;
- Трудности, связанные с получением доступа к соответствующему перечню основных пошлин, отсутствие даты, источников, юридических ссылок на имеющихся по данному вопросу документах, их не заверченный характер (дается список и второстепенных пошлин). Международные организации, как в рамках СНГ, так и за ее пределами, не предпринимают попыток, сопоставив всю имеющуюся информацию по данному вопросу, выпустить брошюру с единым перечнем пошлин для использования странами TRACECA. Местные представители в рамках TRACECA предпринимают какие-то попытки решить эту проблему, однако трудность состоит в том, что очень сложно проследить за постоянно вносимыми изменениями в систему взимания пошлин по конкретным странам. Не дает практических результатов использование Интернета для обнародования изменений в транзитных пошлинах по регионам. К тому же, сайты, созданные за последнее время по ряду стран TRACECA содержит ошибки вследствие не своевременного внесения в них произведенных поправок.

Ввиду того, что многие операторы (особенно за пределами стран TRACECA) не понимают структуру транзитных сборов, они вынуждены опираться на дополнительные расходы для покрытия неопределенности и тем самым увеличивать размеры тарифов<sup>11</sup>. Лишь немногие из них являются членами международных ассоциаций операторов и могут получать нужные им сведения. В конечном счете, бремя дополнительных расходов ложится на пользователя.

Европейские операторы полагают, что осуществление транспортных услуг в регионе TRACECA не только отсутствием надежной информации, но и наличием языкового барьера. Водители транспортных средств из Европы

<sup>10</sup> Так трудно разобраться в пошлинах, взимаемых с нестандартного транспортного средства (избыток веса или нарушение габаритов). Это связано с тем, что невозможно понять, что считать максимальным габаритом, а что лимитом веса. Дело в том, что указанные лимиты меняются в зависимости от сезона (например, в весенний сезон, когда происходит таяние снегов). Однако, большинству стран СНГ удалось достичь договоренности по единым габаритам и весу, а также принципам калькуляции этих пошлин.

<sup>11</sup> К сожалению, тарифные расценки чрезмерно возрастают, когда операторы обеспечивают покрытие неопределенности на значительную величину.



вынуждены платить повышенные пошлины в коридоре TRACECA для покрытия риска, что, в свою очередь, ведет к увеличению стоимости транспортных услуг. Хотя операторы за пределами TRACECA испытывают потребность в большей прозрачности при калькуляции и обнародовании транспортных расценок, указанная проблема в не меньшей степени актуальна и для операторов в рамках TRACECA. Нет сомнений в том, что существует острая необходимость в достижении общей договоренности по более эффективному информированию пользователей относительно транзитных пошлин.

#### 4.5 Другие проблемы

Ответы на вопросы, содержащиеся в вопроснике, позволили операторам сообщить о других проблемах, с которыми они сталкиваются в своей работе. Среди основных проблем можно выделить следующие:

- Неравномерная конкуренция по международным перевозкам остро ощущается многими операторами стран TRACECA. Им сложно конкурировать с иностранными перевозчиками, которые располагают (а) более современным парком транспортным средств; (б) имеют постоянную возможность пользоваться кредитами; (в) имеют более удобный выход на рынок (который располагается главным образом в других странах) и (г) имеют значительный опыт работы в сфере международных перевозок.
- Среди проблем, наиболее часто поднимаемых в вопросниках, стоит проблема получения виз водителями. Наличие проблемы обусловлено усложненной процедурой получения виз (так, в ряде стран требуется 1-2 недели для получения визы всего лишь на четыре дня, поэтому при поломке машины необходимо получить новую визу).
- Некоторые операторы информировали о проблемах связанных с плохим состоянием дорог, в особенности, в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Кыргызстане. В плохом состоянии находятся также стратегические дороги коридора TRACECA, например, между Актау и Алматы.
- Отсутствие эффективного государственного контроля над ситуацией в ряде автономных областей и регионов составляет другую проблему. Дело в том что, отсутствие контроля порождает неопределенность в вопросе взимания транзитных сборов, создает благоприятные условия для осуществления не легальных платежей. Так, в случае с Молдовой можно отметить значительный отток потенциального транзитного грузооборота, обусловленный именно отсутствием указанного контроля.
- Пользователи часто игнорируют соблюдение транспортных инструкций и директив, особенно, это касается габаритов и веса транспортного средства, что, в свою очередь связано с неэффективной процедурой взвешивания. Страны СНГ договорились об издании нового сертификата веса, признанного всеми членами этой организации, хотя, как думается, вряд ли его применение окажется действенным при замере брутто массы (с другой стороны, это позволит установить вес порожняком).
- Некоторые операторы подчеркнули необходимость создания единой схемы страховки транспортного средства в качестве выхода из ситуации, связанной с взиманием страховкой мостовых пошлин.
- Некоторые операторы жаловались на высокие расценки, иные проблемы, связанные с эскортом машины таможенными службами в ряде стран (особенно, это касается операторов неохваченных схемой TIR, в частности,

операторов, действующих в Таджикистане, в котором отсутствует представитель организации, уполномоченный выдавать TIR) .

- Наконец, отдельные операторы жалуются на бюрократические препоны при выдаче разрешений на транзитное перемещение по ряду стран, на необоснованные задержки, иные проблемы, мешающие нормальному проезду по стране.

## **5. ОЦЕНКА ПРИЕМЛЕМОГО УРОВНЯ РАСЦЕНОК**

### **5.1. Цели**

В разделе 2.1.3. указаны три критерия оценки текущих транзитных сборов:

- 1) Пошлины варьируются в зависимости от затрат.
- 2) Пошлины, взимаемые с пользователей, на пункте использования.
- 3) Справедливая ценовая политика: все пользователи обязаны производить погашение на одной и той же, четко сформулированной основе

В указанном Разделе проведен анализ затрат на использование дорог в коридоре TRACECA, ставящий целью определения стандартного уровня затрат и сборов, в строгом соответствии с первым, приведенном выше критерием.

Даже в том случае, когда сборы связаны с затратами, они не всегда бывают приемлемыми, если не соответствуют третьему критерию. В этом случае возникает различный подход к взиманию сборов с операторов. Указанная проблема подробно раскрывается в Разделе 6.

### **5.2. Подход к взиманию сборов**

При установлении приемлемого уровня транзитных сборов необходимо принимать во внимание цели, сформулированные в политике и подходах к взиманию пошлин. В целом, размеры пошлин должны устанавливаться на уровне, по меньшей мере, соответствующем затратам ресурсов за счет использования дорожной сети. Подобного рода краткосрочные предельные издержки представляют собой по сути дела, указанные выше переменные затраты.

При установлении пошлин с пользователей дорог, предназначенных для покрытия краткосрочных предельных издержек, необходимо иметь в виду их влияние на доходы, которые, в этом случае, не смогут покрыть объемы постоянных издержек. Тем самым может возникнуть дефицит средств при отсутствии альтернативных фондов.

Аргументы в пользу взимания пошлин с пользователей дорог достаточно обоснованы. Их применение позволит добиться полного возмещения издержек производства, включая как постоянные, так и переменные затраты. Правительства всех стран – членов TRACECA ввели лимиты на пользование фондами для обслуживания инфраструктуры. В этой связи недоконсолидирование затрат не служит интересам пользователей дорог, так как при этом качество дорог остается не в неудовлетворительном состоянии,

усугубленном к тому же высокими эксплуатационными затратами. Более того, требования о полном возмещении издержек, предъявляемые к пользователям дорог, ставят их на один уровень с пользователями железных дорог, которые также несут издержки по возмещению затрат (если только железная дорога не пользуется дополнительными субсидиями).

Возмещение издержек производства обычно осуществляется путем взимания двух основных видов пошлин:

- пошлина, размеры которой варьируются в зависимости от последующего применения; обычно речь идет о топливной пошлине
- фиксированная пошлина, которая взимается независимо от применения; обычно речь идет о годовой пошлине с транспортного средства, которая варьируется в зависимости от типа машины в целях обеспечения полного возмещения издержек.

Исходя из опыта предыдущей работы в коридоре TRACECA<sup>12</sup>, полного возмещения издержек можно достичь, если речь идет о странах СНГ, путем сочетания топливного налога в размере \$ 5 центов за литр и годового налога с грузовиков с тремя мостами в размере около \$ 250. Аналогичная работа проводится и в других странах – членах TRACECA. Она связана с оценкой затрат на выход к дорожной сети либо оценкой уровня пошлин, взимаемых для полного покрытия издержек производства. Этому посвящен анализ дорожных затрат в Турции<sup>13</sup> в качестве компонента программы Южно-Европейской Кооперативной Инициативы<sup>14</sup>, а также анализ пошлин с пользователей дорог, взимаемых в Болгарии и Румынии, регион PHARE<sup>15</sup>.

Ниже приводится анализ по оценке приемлемого уровня транзитных сборов в регионе TRACECA.

### **5.3 Виды затрат на пользование дорогами**

Использование дорог транспортными средствами влечет за собой определенные затраты:

- затраты на обслуживание, ремонт, восстановление и регулирование дорожной сети.
- Затраты на разработку дорожной сети (включая повышение дорожных стандартов, прокладку новых мостовых дорог)
- Затраты на перегруженность трассы, взимаемые с дорожных пользователей

---

<sup>12</sup> Анализ затрат и финансирования эксплуатации дорог, проект TRACECA, отчет TELREG9305, Kocks Consult, июнь 1997.

<sup>13</sup> Влияние тяжелых грузовиков на автомагистрали и дополнительные издержки. Управление по Турецким автомагистралям, Октябрь 2001.

<sup>14</sup> По результатам работы Регионального Дорожно-Транспортного Комитета по исполнению Меморандума о Взаимопонимании в вопросе Облегчения Процедуры Международных Грузоперевозок в регионе SECI, Афины, 28 апреля 1999.

<sup>15</sup> Дорожно-транспортные пошлины, Проект заключительного отчета, программа PHARE ZZ-9610 (Контракт 98-0472), NEI, ноябрь 1999.

- Случайные затраты (взимаемые с пользователей дорог и других заинтересованных лиц)
- Затраты на охрану окружающей среды, включая борьбу с загрязнением воздуха и шумом.

Приводимый ниже анализ акцентирует внимание на затратах, приведенных на первой строчке. Проблема состоит в том, что применительно к транзитным перевозкам указанные затраты составляют основную статью использования дорог странами TRACECA и играют жизненно важную роль при финансировании дорожной сети. В большинстве стран TRACECA загрузка основных магистралей незначительна, что делает неактуальной прокладку новых мостовых дорог. Сказанное выше, разумеется, не относится ко всем странам, расположенным близ Европейского континента. Следует отметить, что случайные затраты, а также затраты на охрану окружающей среды не значительны.

Затраты на обслуживание, ремонт, восстановление и управление дорожной сетью можно условно разделить на следующие постоянные и переменные затраты.

- 1) Постоянные затраты не меняются в зависимости от объема перевозок или загрузки; они могут, в частности, включать дорожные работы, которые производятся независимо от объема перевозок плюс затраты на управление, проценты и накладные.
- 2) Переменные затраты меняются в зависимости от грузопотока, а также количества и веса от у транспортного средства, включая:
  - а) пункты, связанные с транспортным потоком: очистка и маркировка дорог, которые варьируются в зависимости от транспортных средств, использующих ту или иную трассу.
  - б) пункты, связанные с подготовкой ям, ремонтом поломок, обновлением тротуара, которые варьируются в зависимости от количества и веса транспортного средства.

Приведенные выше затраты зависят от плана дороги, условий ее эксплуатации и т.д. В настоящее время осуществляются исследования по изучению факторов, влияющих на эти затраты, включая различные типы дорог, условия эксплуатации. Результаты исследований успешно применяются Всемирным Банком при разработке модели компьютера HDM – IV, который можно успешно применять для прогнозирования затрат на эксплуатацию дорог в разных странах.

Пропорциональные соотношения постоянных и переменных затрат может варьироваться в зависимости от условий дороги и перевозок. Результаты предыдущей работы проведенной TRACECA показали, что указанное соотношение составило примерно 35% постоянных, 35% связанных с перевозками и 30% в зависимости от параметров моста.

## 5.4. Затраты на пользование дорогами в странах TRACECA

Модель HDM использована как в предыдущем исследовании TRACECA, так и в текущем анализе SECI при оценке затрат на пользование дорог в странах СНГ, результаты которых были включены в данные по коридору TRACECA. Результаты проведенного анализа приведены ниже.

### *Затраты на использование дорог в странах СНГ.*

В предыдущей работе по странам СНГ были проведены замеры в следующих параметрах:

- грузопоток в зависимости от типа транспортного средства и категории дорог;
- грузовик / км в зависимости от типа транспортного средства и категории дорог;
- нагрузка по типу транспортного средства в соответствии с стандартами ESAL<sup>16</sup> (по оси)
- Характеристика прочности тротуара у дорог TRACECA, измеряемая модифицированным структурным числом по каждой категории дорог.

Оценка стандартов производилась по всем странам СНГ, вовлеченным в коридор TRACECA на основе результатов анализа нагрузки на . Анализ включал как порожние, так и загруженные грузовики, поэтому по полученным результатам можно вывести среднюю нагрузку на по всем типам транспортных средств. Анализ показал, что нагрузка на ось относительно незначительная в странах СНГ, с другой стороны, было установлено, что грузовики из других стран не входящих в СНГ, имеют тенденцию к повышению нагрузок на по сравнению с грузовиками, используемыми в странах СНГ и спроектированными на относительно умеренную нагрузку.

Наибольший ESAL выявлен по 2-осевому грузовику, используемому в странах в не пределах СНГ, которые не являются эквивалентом 5-осевого грузовика. Причиной этого является то, что 2- осевой грузовик часто перегружается. С учетом того факта, что затраты на поврежденные дороги варьируются пропорционально ESAL, очевидно, что 2-осевые грузовики (обычно не используемые для транзитных перевозок) являются основным «виновником» затрат на поврежденные дороги. В ближайшем будущем можно ожидать изменений в технической характеристике большинства грузовиков в целях их приведения в соответствии со стандартами грузовиков вне пространства СНГ.

---

<sup>16</sup> ESAL а определяется согласно  $(AL/8.16)^4$ , где AL является весом а в тоннах, а 8.16 – международно-принятым стандартом веса.

Таблица 5.1. Средние стандарты ESAL по грузовикам в коридоре TRACECA

Тип грузовика	Все грузовики	Грузовики вне СНГ
2-осевой	0,11(0,17)	4,87(7,49)
3-осевой	0,24(0,37)	1,27(1,95)
4-осевой	0,83(1,28)	1,92(2,96)
5-осевой	0,45(0,69)	1,31(2,02)

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

- (1) приведенные цифры представляют собой среднюю величину по порожним и загруженным грузовикам. Цифры в скобках представляют собой величины по загруженным грузовикам с тем допущением, что стандартами ESAL можно пренебречь, если речь идет о порожних грузовиках (так, по странам СНГ соответствующая величина составляет 0,01 по 4 или 5-осевому грузовику с допущением веса тары в 12 тонн) и в том случае если грузовики функционируют порожними на протяжении 35% эксплуатационного расстояния.

ИСТОЧНИК: Проект TRACECA, отчет TELREG 9305, Kocks Consult, июнь 1997.

Указанные замеры подверглись сопоставлению с результатами калькуляций по модели HDM в целях оценки требуемого уровня пошлин и годовых осевых транспортных сборов по каждой из стран СНГ, для обеспечения уровней возмещения издержек по каждому типу транспортного средства. В Таблице 5.2. показаны полученные результаты

**Таблица 5.2. Пошлины и годовые лицензионные сборы по транспортным средствам в целях обеспечения полного возмещения издержек.**

Страна	Сбор топливного налога (в \$ центрах за литр)	Годовые лицензионные сборы по грузовикам (\$)		
		2-осевой	3-осевой	>3-осевой
Армения	5,6	50	100	200
Азербайджан	3,6	125	205	290
Грузия	5,3	80	140	215
Казахстан	4,9	80	115	220
Киргизстан	5,5	115	200	305
Таджикистан <sup>(а)</sup>	5,0			
Туркменистан <sup>(б)</sup>	8,0	120-150	150-200	460-650
Узбекистан	2,8	100	160	205

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

- (а) Оценка не представляется возможной из-за отсутствия данных по парку машин
- (б) Лицензионные сборы представлены по осевым параметрам. Дело в том, что также применяются альтернативные официальные оценки по количеству лицензированных транспортных средств.

ИСТОЧНИК: Проект TRACECA, отчет TELREG 9305, Kocks Consult, июнь 1997.

Согласно Таблице 5.2, в большинстве стран СНГ можно добиться полного возмещения издержек путем комбинирования топливных налогов в размере \$ 5 центов за литр и ежегодного налога с грузовиков 3 и более осями в размере \$ 250. Если допустить ежегодную эксплуатацию грузовика на дистанции 50.000 км (около \$ 0,04 за ESAL или \$ 0,03 за грузовик / км). Разумеется, приведенные оценки представляются достаточно спорными по той причине, что предстоит еще принять решение о том, как размещать постоянные затраты.

Фактически, цифры, приведенные в Таблице 5.2. представляют собой минимальные оценки пошлин, необходимых для обеспечения полного возмещения издержек. Причин тому несколько:

- Затраты на обслуживание областных и местных дорог не учитываются
- Затраты на погашение задолженностей по обслуживанию не учитываются (задолженности возросли 1997 года, когда указанные исследования еще проводилось).

С учетом указанных выше факторов, общие годовые затраты по грузовикам с 3 осями может возрасти примерно на 50-100%, т.е. до \$ 2300 (\$ 0,046 за грузовик / км).

Грузовики используемые для транзитных перевозок относятся к типу транспортных средств, используемых вне СНГ и характеризуются повышенной нагрузкой на мост, а следовательно повышенными затратами. Коэффициент ESAL по грузовикам вне СНГ в сопоставлении с грузовиками по СНГ составляет 1: 2,5. Если допустить, что затраты, связанные с осями составляют половину общей суммы затрат по тяжелым грузовикам, очевидно, что транзитные грузовики требуют ежегодных затрат в размере \$ 2900 (\$ 0,06 за грузовик / км).

Необходимо отметить, что в данном вопросе не проводится каких-либо различий между загруженными и порожними грузовиками. Загруженный грузовик имеет ESAL, который примерно на 50% выше средней величины по всем грузовикам, тогда как ESAL по порожним грузовикам не учитывается.

#### *Затраты за использование дорог в странах вне СНГ.*

Анализ экономического воздействия тяжелых грузовиков на дорожную сеть Турции, осуществленный в рамках программы SECI, позволил произвести оценку размеров дополнительных затрат на дорожную сеть по тяжелым грузовикам, причем эта оценка включала не только дополнительные затраты на обслуживание, но и затраты на укрепление тротуаров в целях обеспечения безопасности растущего объема перевозок. Путем использования модели HDM, прошедшей калибровку с учетом турецких условий была произведена оценка дополнительных затрат по каждому стандарту ESAL, которая составила \$ 0,043 за км. (цифра, практически идентичная оценке по СНГ). Средний стандарт ESAL по тяжелым грузовикам в Турции составил 4,21 (т.е. на много выше, чем в странах СНГ из-за повышенных нагрузок на ось по анализируемой нами стране). По этой причине средние затраты по тяжелым грузовикам составили \$ 0,18 за грузовик / км, что в свою очередь, составляет \$ 9 тысяч в год при эксплуатации до 50 тыс. км.

## **6. Заключение**

### **6.1 Основные проблемы и неоправданные сборы**

Анализ проекта перечня транзитных сборов и разрешений позволил выявить ряд важных проблем и типов неоправданных сборов. Ниже приводится перечень этих проблем, изучение которых позволит внести ясность в обсуждаемые вопросы.

*Первый критерий: Связь с затратами*

Говоря о затратах и вытекающих из них проблем, необходимо отметить, что текущий режим транзитных сборов в большинстве стран TRACECA не соответствуют первому критерию, сформулированному в Разделе 2.1.3.

Следует отметить, что текущие пошлины с иностранных грузовиков, обычно колеблющиеся в пределах от \$ 0,09 – 1,87 за грузовик / км, гораздо выше затрат за использование дорог. Соответствующий уровень указанных затрат за использование дорог варьируется в соответствии с условиями, характерными для отдельно взятой страны, однако, в среднем он составляет \$ 0,06 за грузовик /км применительно к стандартным транзитным грузовикам с тремя осями.

Пошлины с транзитных грузовиков, снабженных соответствующими разрешениями, освобождающими их от выплаты сборов за выдачу разрешения и транзитных сборов, близки по размеру к стандартам за использование дорог: размеры пошлин варьируются в пределах \$ 0,01 и 0,18 за грузовик/км, а если речь идет о Грузии, Румынии и Украине размеры пошлин весьма близки величине затрат за использование дорог. В соответствии с цифрами, приведенными в перечне, пошлины, взимаемые с владельцев разрешений в Азербайджане, Болгарии и Турции (включая Туркменистан, в котором обмен разрешений не производится), значительно превышают величину затрат за использование дорог, тогда как размеры этих же пошлин ниже в Армении, Казахстане, Киргизстане, Молдове, Таджикистане и Узбекистане.

Полученные результаты основаны на проекте перечня и были получены до проведения окончательной сверки данных. По этой причине отдельные цифры, возможно, нуждаются в корректировке, хотя общий вывод вряд ли претерпит какие либо изменения .

*Второй критерий: взимание пошлин по месту использования*

Все транзитные сборы, проанализированные в настоящем документе, построены на принципе территориальности путем увязывания пошлин с эксплуатацией конкретных участков инфраструктуры, даже невзирая на то, что эта связь не связана напрямую с затратами.



Однако, освобождение от пошлин в соответствии с двусторонними соглашениями подрывает основу этого принципа, порождает проблемы, связанные с решением вопроса о том, каким образом пользователи дорог могут внести свой вклад в погашение затрат за использование дорог.

Сказанное в особой мере касается тех стран, которые в настоящее время применяют низкий уровень топливных налогов, либо отказались от взимания пошлин за использование дорог, например, взимание виньеты как с внутренних, так и иностранных перевозчиков, включая владельцев разрешений. Поскольку освобождение от выплаты пошлин в последнее время получило широкое распространение при одновременном снижении уровня доходов от транзитных сборов, правительства заинтересованных стран все чаще опираются на идею разработки системы взимания пошлин за использование дорог, которую можно было бы в равной степени применять к местным и иностранным транспортным средствам, включая владельцев разрешений. Однако, решение этой проблемы представляется в долгосрочной перспективе, особенно, если речь идет о тех странах СНГ, в которых применяются низкие уровни топливных и транспортных налогов.

### *Третий критерий: справедливое и четкое ценообразование*

Совершенно очевидно, что ныне применяемая система транзитных сборов не удовлетворяет третьему критерию в плане устранения дискриминации между операторами. Даже с учетом того обстоятельства, что проект перечня транзитных разрешений и сборов требует дальнейшего подтверждения, ясно, что в регионе TRACECA продолжают иметь место следующие виды дискриминации операторов:

- 1) Между различными иностранными операторами: с перевозчиков из различных стран взимаются различные сборы, что объясняется тенденцией к установлению этих пошлин скорее на двусторонней, чем на многосторонней основе. Ниже можно привести ряд наглядных примеров:
  - Страны типа Киргизстан, в которых транзитные сборы взимаются на двусторонней основе по принципу страна – стране, что ведет к чрезмерному усложнению системы взимания пошлин в зависимости от гражданства оператора.
  - В том случае, когда страны устанавливают общие транзитные сборы, подлежащие взиманию со всех иностранных грузовиков, иногда предоставляются особые льготы по грузовикам из конкретно взятой страны.
  - С другой стороны, иногда взимаются специально повышенные пошлины как ответная реакция на увеличение транзитных пошлин в другой стране ( а иногда и без указанной причины).
  - Взимание разрешительных сборов в третьей стране ограничивает возможности операторов из двух стран достойно выдержать конкуренцию с третьей страной.

2) Между владельцами разрешений и лицами, не имеющими их : положение на транспортном рынке двух стран TRACECA подвержено колебаниям вследствие применения ограничений на выдачу разрешений для защиты интересов операторов, которым трудно конкурировать с иностранными перевозчиками. Опасность состоит в том, что это рано или поздно приводит к увеличению транспортных затрат по той причине, что квалифицированные операторы, не имеющие разрешений на оказание услуг страдают в большей степени, чем неквалифицированные операторы, имеющие соответствующие разрешения. Нехватка разрешений в регионе TRACECA приводит к тому, что цены на них на черном рынке могут возрасти от номинальных \$ 30 до \$ 100.

3) Между местными и иностранными перевозчиками: взаимоотношения между указанными лицами составляют очень серьезную проблему в ряде стран мира.

По этой причине не вызывает удивления то обстоятельство, что время от времени принимаются предложения, направленные на отмену взимания транспортных сборов с иностранных транспортных средств в зоне ЕСМТ<sup>17</sup>, а также аналогичных сборов на всем пространстве ЕС. Проблема не менее серьезная и для коридора TRACECA. Дело в том, что иностранным перевозчикам приходится платить гораздо более высокие налоги за осуществление международных перевозок в ряде стран, чем их конкурентам в одной и той же стране. Повышения налогов вызвано многообразием видов налоговых пошлин на перевозки. Ниже приводятся конкретные факторы подобного рода дискриминации в регионе TRACECA:

- Годовые транспортные налоги, взимаемые с грузовиков в странах СНГ, достаточно низкие (менее \$ 100 с тяжелого грузовика), что с точки зрения среднего объема пошлин за грузовик /км составляет цифру менее \$ 0,002 за грузовик /км). И напротив, с иностранных грузовиков в ряде стран часто взимаются транзитные сборы в размере \$ 0,200 за грузовик /км, что составляет 28% дополнительных эксплуатационных затрат по стране (с учетом стандартных эксплуатационных затрат в размере \$ 0,7 за грузовик /км).
- С местных и иностранных перевозчиков в ряде стран TRACECA взимаются различные виды пошлин за использование мостов и туннелей.
- В ряде стран с иностранных транспортных средств (даже имеющих соответствующие разрешения) взимаются специальные дорожные пошлины, которые с местных перевозчиков не взимаются.
- В различных странах взимаются пошлины за оказание конкретных услуг, предлагаемых иностранным перевозчикам. Эти пошлины необязательно взимаются с местных перевозчиков, например, за страховку машины, парковку, использование автомагистралей.

<sup>17</sup> В соответствии с Резолюцией по Пошлинам и Налогам в Транспортной Системе, особенно если речь идет о международных перевозках, ЕСМТ, Прага, 30-31 мая 2000.

- В ряде стран применяются различные стандарты по габаритам и весу иностранных и местных транспортных средств, поэтому размеры пошлин с нестандартных (излишек веса или нестандартные габариты) транспортных средств неодинаковы.
- В некоторых странах применяются дополнительные виды пошлин за охрану окружающей среды (например, за перевозку опасных товаров), которые не взимаются с местных перевозчиков.
- В некоторых регионах TRACECA местными властями или автономными образованиями взимаются собственные пошлины с иностранных транспортных средств обычно без поддержки со стороны центрального правительства

В дополнение к сказанному относительно проявления дискриминации по отношению к перевозчикам, следует подчеркнуть, что ныне применяемая система транзитных сборов не отвечает критериям справедливого и четкого ценообразования ввиду отсутствия строго обоснованной правовой базы.

Как отмечалось выше, пользователям дорог сложно разобраться во всех тонкостях системы транзитных сборов в регионе TRACECA. Положение усугубляется тем обстоятельством, что часто имеют место необоснованные изменения в правилах и расценках взимаемых пошлин, переделка правовых документов и т.д. В стремлении решить проблемы, связанные с габаритами и весом транспортных средств, а также размерами пошлин, страны СНГ предпринимают меры по унификации системы взимания пошлин с нестандартных транспортных средств.

## 6.2 Оценка текущего ущерба.

Оценка ущерба, вызываемого применением текущей системы транзитных сборов, производится по трем основным компонентам. Каждый компонент представляет собой соответствующий тип экономического ущерба, обусловленного применением транзитных сборов, которые неоправданны с экономической точки зрения, иными словами, сборы выше уровня, необходимого для полного возмещения издержек по обслуживанию инфраструктуры и управлению затратами. Эти компоненты следующие:

1) Чрезмерные транспортные затраты по текущей торговле, подразумевающие использование транзитных перевозок в регионе TRACECA:

Производится оценка различий между текущими официальными транзитными сборами (согласно таблицам А 4. и А5.) и сборами, оправданными с точки зрения полного возмещения издержек (\$0,06 за грузовик /км).

2) Убытки по излишкам вызванные чрезмерными транспортными затратами по текущей торговле, подразумевающие использование транзитных перевозок в регионе TRACECA:

производится оценка с учетом того обстоятельства, что,

при снижении уровня официальных сборов до \$ 0,6 за грузовик /км стоимость перевозок по коридору TRACECA возрастет в соответствии с эластичностью спроса по цене за 1 единицу, т.е. 1% снижения транзитных сборов обуславливает 1% повышения объема перевозок. Изменения в размерах излишек оцениваются по стандартной формуле «правило половины», т.е.  $0,5 * (\Delta p) * (\Delta t)$ , где  $\Delta p$  представляет собой изменение стоимости, а  $\Delta t$  представляет собой потенциальную дополнительную перевозку.

- 3) Ущерб от неофициальных платежей: приблизительная оценка, основанная на применении аналогичного подхода по пунктам (1) и (2), но с учетом того фактора, неофициальные платежи составляют в среднем 20% официальных платежей и выплачиваются в дополнение к последним.

При составлении оценок во внимание принимались данные по стандартному грузопотоку и протяженности транзитных перевозок по каждой из стран TRACECA (указаны во введениях к проекту Перечня Транспортных Сборов и Разрешений). Также учитывались колебания в пропорциональном соотношении транзитных транспортных средств, выплачивающих транзитные сборы (от 5% в Европе, а также 60 % по странам Центральной Азии и Кавказа, до 100% в Туркменистане). Предполагаемая эластичность спроса представляет собой приемлемую величину при условии, что колебания в затратах по торговле обуславливают соответствующие изменения по эквивалентному объему торговли. Интенсивность перевозок по иным маршрутам достаточно высокая, что позволяет конкурировать с грузоперевозками по коридору TRACECA. По этой причине разумно предположить при снижении транзитных сборов объем перевозок возрастет.

С учетом того обстоятельства, что предстоит провести большую работу по изучению различных аспектов транспортного потока и решению проблемы неофициальных выплат (размеры которых невозможно достоверно оценить), полученные результаты можно использовать для разработки стандартной оценки понесенного ущерба.

**Таблица 5.1. Примерный объем ущерба, вызванного применением чрезмерно высоких транзитных сборов в регионе TRACECA**

<b>Вид ущерба</b>	<b>Годовые затраты ( млн. долларах)</b>
(1) Избыточные затраты в текущей торговле	59
(2) Ущерб от перевозок в обход	8
(3) Неофициальные платежи	17
Общий ущерб по транзиту	84

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

- (а) За исключением ущерба от нетранзитных международных перевозок, сопоставимого с ущербом от транзитных перевозок
- (б) За исключением затрат во времени и задержках при получении разрешений и доступа к сведениям по транзитным расценкам. Операторы склонны добавлять транспортные коэффициенты для покрытия фактора неопределенности при взимании транзитных сборов

**ИСТОЧНИК:** оценка, произведенная консультантом

В соответствии с произведенной оценкой, общий годовой ущерб по транзитным перевозкам составляет \$ 84 млн. Основной причиной являются чрезмерно высокие официальные транзитные пошлины, применяемые, в частности, в Грузии, Туркменистане, Узбекистане и Казахстане. И напротив, если даже неофициальные платежи составляют 20% объема текущих официальных платежей, их влияние на общую картину относительно не велико. Также незначителен ущерб от перевозок по обходным маршрутам.

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**

**ТРАНЗИТНЫЕ СБОРЫ В СТРАНАХ ТРАСЕСА**

**Таблица А.1.**  
**Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств**

<b>Типы пошлин</b>	<b>Характеристика</b>	<b>Комментарии</b>
<b>(А) Пошлины за стандартное использование дорог</b>		
(1) Пошлины за получение разрешения на проезд иностранных транспортных средств	Пошлины для получения разрешения на проезд иностранного транспортного средства, его въезд, выезд или транзит через страну.	(а) разрешения, выданного в соответствии с двусторонними дорожно-транспортными соглашениями (обычно на паритетной основе, когда каждая страна получает и распределяет разрешения среди своих перевозчиков по номинальной стоимости административных сборов) или (б) разрешение, выданного на пограничном посту иностранному транспортному средству без выдачи разрешений в соответствии с двусторонними соглашениями (с выплатой солидных сборов до \$ 1000 в зависимости от типа перевозок, например, транзитной, импортной/экспортной из / в третью страну) <sup>18</sup>
(2) Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами	Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами (с превышением размера пошлины за въезд/выезд / транзит)	Пошлина с иностранных, а не местных, транспортных средств, которая различается в зависимости от груза и расстояния. Грузовики с разрешением на проезд обычно освобождаются от выплаты этой пошлины.
(3) Пошлины за использование дорог и мостов	Специальные пошлины, взимаемые как с местных, так и иностранных пользователей	Иногда с иностранных транспортных средств взимаются пошлины по иной (более высокой) расценке, чем с местных средств (в ряде случаев местные транспортные средства полностью освобождаются от этих пошлин).
(4) Топливные налоги	Акцизные и другие типы налогов, взимаемых с моторного топлива	Обычно иностранные и местные транспортные средства выплачивают эти пошлины на одинаковой основе. Часто иностранным средствам дается разрешение на перевозку стандартной цистерны с меньшей расценкой налога. В странах с низкими ценами на топливо с иностранных транспортных средств иногда взимаются специальные пошлины для компенсации.
(5) Пошлины с пользователей дорог	Специальные пошлины взимаемые с пользователей всех дорог.	Может взиматься в форме специального топливного налога, единая пошлина, взимаемая всеми перевозчиками (иностранцами и местными) за проезд либо выход на транспортную сеть
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	Любые иные виды пошлин, не приведенные выше, однако, налагаемые за транзитный проезд при стандартных условиях	Включают в себя пошлину налагаемые местными властями за проезд иностранных транспортных средств, а также пошлины за охрану окружающей среды (за единицу трансп. средства), пошлины за страхование третьей стороны, пошлины за использование зон отдыха
<b>(Б) пошлины за не стандартное использование дорог</b>		
(1) Сборы с не стандартных транспортных средств и грузов	Выдача разрешений транспортным средствам и грузам, превышающим максимальные габариты и лимиты веса	Взимание этих сборов ставит целью покрыть дополнительный ущерб наносимый инфраструктуре, а также иные специальные меры (планирование проезда, укрепление инфраструктуры, полицейское сопровождение и т.д.)
(2) Сборы за перевозку опасного груза, а также грузов иного назначения	Выдача разрешений на перевозку опасного груза	Взимание этих сборов ставит целью покрыть затраты на осуществление специальных мер по охране общественной безопасности

<sup>18</sup> Перевозка из Страны А в Страну Б грузовиком, зарегистрированным в Стране В

Таблица А.2.

Оценка типов пошлин, налагаемых на проезд транзитных транспортных средств

Тип пошлины	Критерий			Комментарии
	Различается в зависимости от затрат	По территориальному признаку	Различия отсутствуют	
<b>(А) За стандартное использование дорог</b>				
(1) Пошлина за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	x	√ или x	x	(а) Номинальная автоматическая пошлина, однако, может быть включена в разряд пошлин за использование дорожной сети, при этом ее размер может существенно возрасти. Без учета затраты на использование дорог. (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны.
(2) Пошлины за использование дорог иностранными транспортными средствами	√ или x	√ или x	x	(а) Необязательно на основе затрат за использование дорог (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны. (д) Перевозчики освобожденные от платежей, не вносят пошлины подорожным затратам по территориальному признаку
(3) Пошлины взимаемые за использование дорог и мостов	√	√	√ или x	Ограничиваются мостами и автомобильной магистралью.
(4) Топливные налоги	√ или x	√	√ или x	(а) Размер топливного налога обычно слишком низкий для покрытия всех затрат по грузовикам тяжелого типа (б) Проводится различие между специальными топливными пошлинами с иностранных транспортных средств
(5) Пошлины за использование дороги	√ или x	√	√	(а) Не проводится различий между иностранными и местными перевозчиками. (б) Могут взиматься суточные пошлины, которые не меняются в зависимости от расстояния, но меняются в зависимости от типа транспортного средства
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	x	√	x	(а) Пошлины, установленные местными властями, иногда не имеют отношения к затратам, а в ряде случаев даже являются незаконными. (б) Природоохранные пошлины представляют собой обычные пошлины, не связанные с пошлинами, взимаемыми за возможное воздействие на окружающую среду. (в) Могут налагаться страховые пошлины при отсутствии взаимной договоренности по иностранному страховому покрытию. (г) Могут взиматься пошлины за оказание различных услуг, например, в зоне отдыха
<b>(Б) За нестандартное использование дорог</b>				
(1) Сборы с нестандартных транспортных средств и грузов	√	√	√	(а) Относится к немногим транспортным средствам с грузом, который нельзя дробить на части по максимальным лимитам (б) Проводится различие в расценках пошлин с местных и иностранных транспортных средств.
(2) Сборы за провоз опасных грузов	√ или x	√	√	(2) Относится к немногим транспортным средствам, которые нельзя приспособить для надежной перевозки опасных грузов



Таблица А.3

Сопоставление типов транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
<b>(А) Пошлины за стандартное использование дорог</b>													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству <sup>(а)</sup>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(2) Пошлина с иностранного транспортного средства за использование дорог		X	X	X			X	X		X			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			X	X		X		X		X	X		
(4) Топливные налоги	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(5) Пошлины с пользователя дорог								X				X	
(6) Пошлины на охрану окружающей среды	X					X							
(7) Пошлины взимаемые местными властями		X			X					X		X	
(8) Страховые пошлины				X		X					X		X
(9) Пошлины, взимаемые за различные виды услуг			X				X	X					
<b>(Б) Пошлины за не стандартное использование дорог</b>													
(1) Сборы с нестандартных средств и грузов	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
(2) Сборы за перевозку опасного груза		X					X					X	
<b>Комментарии</b>	Пошлины за охрану окружающей среды на грузовик ( согласно		Транзитные пошлины за использование автомагистрали плюс пошлины за использование	Топливная пошлина для компенсирования низких цен на топливо в Грузии	Правительство стремится отменить налоги местных властей с иностранных транспортных средств	С иностранных транспортных средств взимаются более высокие тоннельные пошлины, чем с местных.	С иностранных грузовиков взимаются транзитные сборы за единицу груза/км/сутки	С иностранных и местных грузовиков взимается пошлина равняется за единицу грузовик/км/сутки		С иностранных транспортных средств на границе взимается пошлина в пользу местных властей	С иностранных транспортных средств взимается топливная пошлина для компенсации низких цен на топливо.	С иностранных и местных транспортных средств взимается пошлина за международные перевозки на аналогичной основе	

ПРИМЕЧАНИЕ:

(а) может взиматься административная пошлина либо подразумевать пошлину за использование дорог

Таблица А.4

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- загруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы ( в \$ за проезд в один коней

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
<b>Характеристика транзитного проезда</b>													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
<b>Пошлины за стандартное использование дорог</b>													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8)Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
<b>ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН</b>	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)
Комментарии Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешение на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих эти разрешения	Баграташен - Мегри	Баку - Гырызы Корпу	Бургас - Калотина, Каликуле Руссе	Садахло - Потли, Красный Мост/Потли, Красный Мост- Сарпи	Чимкент- Мерке, Чимкент-Оргос	Мерке/Георгиевка-Торугарт	Леушени - Дубасари	Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7-дневный ровниёт, выданный для грузовика не Еаро	Куркак - Канибадам. Для грузовиков не СНГ	Сарпи - Эдирне	Фарап - Серах	Одесса - Краковец/Чернигов	Алат - Гилт Куприк/ Узун/Бекбад, Тернез - Узун, Бекбад - Гилт Куприк

Таблица А.5

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- незагруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы ( в \$ за проезд в один конец

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
<b>Характеристика транзитного проезда</b>													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
<b>Пошлины за стандартное использование дорог</b>													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8) Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
<b>ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН</b>	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)
<b>Комментарии</b> Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешение на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих эти разрешения	Баграташен – Мегри	Баку – Гырмазы Коргу	Бургас – Калотина, Капикуле Руссе	Садахло – Поты, Красный Мост/Поты, Красный Мост- Сарли	Чимкент- Мерке, Чимкент-Оргос	Мерке/Георгиевка-Торугарт	Леушени - Дубасари	Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7-дневный ровиньет, выданный для Куржак – Канибадам. Для грузовиков не СНГ	Сарли - Эдирне	Фарап - Серах	Одесса – Краковец/Чернигов	Алат – Гишт Куприк/ Узун/Бекобад, Термез – Узун, Бекобад –	

Таблица Б.1

Сообщения операторов по поводу нехватки дорожно-транспортных разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями

	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Нехватка разрешений по странам													
Армения													
Азербайджан										X		X	
Болгария							X	X					
Грузия		X						X		X		X	
Казахстан		X				X	X		X	X		X	
Киргизстан						X							
Молдова													
Румыния							X			X			
Таджикистан													
Турция							X						
Туркменистан						X							
Украина							X	X					
Узбекистан							X			X			
Комментарии					Нехватка разрешений для проезда в Киргизстан (стоимость разрешения для проезда в третью страну составляет \$ 1000) не хватка разрешений въездных разрешений в другие страны		Нехватка разрешений всех типов, включая разрешения на осуществление перевозок в третьей стране и въезд порожнего грузовика для загрузки	Нехватка разрешений чаще наблюдается в четвертом квартале года				Нехватка разрешений на проезде в третьей стране для осуществления перевозок между странами TRACECA и Европой	

Таблица Б2.

Сообщения дорожных пользователей и операторов по поводу взимания неоправданных сборов в регионе TRACECA

	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Страны, в которых взимаются не оправданные сборы													
Армения													
Азербайджан												X	
Болгария													
Грузия	X	X										X	
Казахстан		X				X			X	X	X	X	X
Киргизстан					X					X			
Молдова													
Румыния													
Таджикистан													
Турция													
Туркменистан										X			X
Украина							X						
Узбекистан									X	X	X	X	
Комментарии	Сборы за получения разрешения всегда взимаются в Грузии, так как условия двустороннего соглашения не выполняются	По Грузии : расценки за получения разрешений для иностранного транспортного средства высокие ( \$ 300), тоже самое касается пошлин за страховку. По Казахстану: Пошлины взимаемые местными властями			Высокие расценки за получение пошлины для проезда в третью страну	Неофициальные платежи полиции. Неофициальные платежи областным чиновниками в пунктах взвешивания	Сборы по области		По Узбекистану: Размеры транзитных и страховых сборов крайне высокие, особенно по местным перевозкам, кроме того, взимается экологическая пошлина. По Казахстану: взимаются страховые сборы без выдачи квитанции	По Туркменистану: взимаются сборы по страховке, с поправкой на топливные цены, сборы за дорожные разрешения По Казахстану: взимание штрафов за избыточные вес По Узбекистану: взимаются штрафы в случае превышения срока пребывания в стране более 3 дней (\$110)	Неофициальные платежи	Высокие сборы за разрешение для проезда в третью страну (снизились по Казахстану). Высокие транзитные сборы по Узбекистану	Областные сборы с операторов по маршруту Алматы - Актюбинск - Россия. Другие неофициальные платежи по Азербайджану. Высокий уровень сборов в Туркменистане.

**A2**

TRACECA: Единая Политика  
по Транзитным Расценкам и Тарифам

Выбор Политики  
Автомобильных Транзитных Расценок

Ян Дженкинс  
Скотт Уилсон  
Октябрь 2002

Скотт Уилсон

27 октября 2002

## СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение .....
2. Европейский союз .....
3. Другие европейские страны (не входящие в Европейский Союз) .....
4. Юго-восточная европейская совместная инициатива (ЮЕСИ) .....
5. Возможные варианты .....



## ВВЕДЕНИЕ

В настоящем документе предпринимается попытка проанализировать международный опыт в сфере взимания автомобильных сборов, разработки единой политики по транзитным перевозкам, соответствующих инициатив, выдвигаемых в Европе. Следует отметить, что последние инициативы в этом направлении нашли своё отражение в следующих документах:

- По Европейскому Союзу (ЕС): различные перспективы и инструкции в обобщенном виде представлены в Белом Документе ЕС, озаглавленном «Справедливые платежи за использование инфраструктуры» (1998);
- По Европейским странам, не входящим в ЕС, включая:
- Страны – члены Phare, см. «Дорожно-транспортные пошлины», проект заключительного отчета, программа Phare ZZ – 9610 (контракт 98-0472), NEI, ноябрь 1999 года;
- Страны – члены Европейской конференции Министров Транспорта (ЕКМТ), см. резолюцию 00/3 «О пошлинах и налогах на транспорте, в частности, на Международных Автомобильных Перевозках», СЕМТ/см. (2000) 13/FINAL, а также «Гармонизация автомобильных перевозок. Действующие Транспортные Налоги и Пошлины: выводы и рекомендации», СЕМТ/см. (2000) 14/ FINAL.
- По странам в рамках ЮЕСИ: документы, представленные на заседании группы экспертов по политике взимания пошлин Регионального Автотранспортного Комитета (9 – 10 октября 2001 года).

На основе проведенного анализа в настоящем документе проводится сравнение различных разработок единой политики по транзитным расценкам в регионе TRACECA.

## **2. Европейский Союз**

Автомобильные перевозчики свободно конкурируют на Международных и Внутренних Маршрутах. Следует иметь в виду, что для поездок в пределах ЕС разрешений не требуется; кроме того, каботаж разрешается без каких-либо ограничений при условии соблюдения минимальных требований. Сказанное относится как к «услугам за собственный счет», так и «услугам по найму».

Ныне применяемая ЕС политика по автомобильным пошлинам основывается на следующих принципах:

- Справедливая и эффективная ценовая политика: дорожные пошлины должны соотноситься с затратами дорожных пользователей в условиях конкуренции;
- Платежи, осуществляемые пользователями: затраты по инфраструктуре должны покрываться за счет доходов от пошлин, взимаемых с пользователей (в основном, топливные и транспортные пошлины, также автомобильные сборы) на постоянной, полностью покрываемой основе;
- Принципы территориальности: затраты дорожных пользователей по месту их реализации (предпочтение отдается сборам и топливным налогам, если речь идет о ежегодных транспортных налогах, взимаемых в стране регистрации);
- Льготы для транспортных средств, не наносящих ущерба окружающей среде (и напротив, взимание повышенных налогов с транспортных средств, загрязняющих окружающую среду).

Необходимо подчеркнуть, что страны ЕС независимы в проведении собственной политики по автомобильным пошлинам при условии соблюдения соответствующих принципов. Подобный подход предусматривает применение разных видов пошлин, основанных главным образом на взимании топливных и ежегодных транспортных

налогов (которые в большинстве случаев составляют весь объем доходов, полученных от дорожных пользователей), правда, политика в отношении взимания дополнительных пошлин носит несколько нестабильный характер. Так, в одних странах взимается пошлина за использование автомагистрали, в других – политика за получение доступа, в третьих – дополнительных пошлин не взимается.

Поскольку в странах ЕС допускается свободная конкуренция между перевозчиками, очевидно, что могут возникнуть проблемы, связанные с правилами ведения конкурентной борьбы при автомобильных перевозках, на железной дороге и т.д. Из сказанного становится очевидной необходимость гармонизации автомобильных налогов посредством выработки единого подхода к различным налогам и пошлинам:

- Минимальные уровни акцизных пошлин на моторное топливо: обеспечение минимальных уровней покрытия затрат (ЕСИ 0,245 за литр дизельного топлива);
- Минимальные уровни ежегодного транспортного налога (применительно к грузовикам различного веса, конфигурации осей и подвесок, уровню эмиссии (около EURO 700 за грузовик с брутто-массой 40 тонн);
- Дорожные сборы должны формироваться на затратах, включающих стоимость строительства, разработки, обслуживания и эксплуатации (применительно к дорогам ограниченного доступа с альтернативным выходом на беспошлинные дороги);
- Пошлины за доступ к сети должны формироваться на затратах, меняющихся в зависимости от длительности времени, затрачиваемого на получение доступа (стоимость виньеты в EURO колеблется в зависимости от количества дней);
- Страны, взимающие пошлины за использование автомагистралей, не могут применять виньету или иные типы пошлин за получение доступа к автомагистрали;
- Недоступные дискриминации среди транспортников ЕС по признаку национальности: в каждой стране ЕС с грузовиков из любой другой страны ЕС взимается идентичная автомобильная пошлина (взимание транзитных сборов с грузовиков из других стран ЕС признается незаконным).

В странах ЕС выражается озабоченность ситуацией вокруг пользователей дорог, покрывающих полную стоимость затрат автомобильных перевозок. Подобная практика усиливает риск взимания в будущем новых или модифицированных пошлин, что отражает влияние эксплуатации дороги на возникновение заторов, аварий неблагоприятных воздействий на окружающую среду. Подобный подход трудно реализовать на практике, поскольку при этом возникают проблемы, связанные с применением цен, а именно:

- как изменять пошлин за пользование дорогами в зависимости от времени и места; иными словами, затраты на эксплуатацию городских дорог в момент наибольшей загрузки гораздо выше затрат на эксплуатацию не городских дорог;
- как разрабатывать новые эффективные технологии для реализации новых систем взимания пошлин (в идеале должны применяться ко всем транспортным средствам любого года износа из всех стран)
  - как получить общественную поддержку для внедрения новой системы взимания пошлин (применение новых пошлин в городах и на частном уровне)
  - как достичь необходимого уровня внедрения.

Большая часть споров ведется вокруг взимания пошлин за использование машин, эксплуатация которых приводит к образованию заторов, аварий, отрицательно воздействует на окружающую среду. Особое внимание уделяется взиманию пошлин с тяжелых грузовиков, размеры которых меняются в зависимости от веса, строения осей и пройденному расстоянию по дорогам различных типов.

Долгосрочной целью в странах ЕС является единая система взимания пошлин, когда (а) пользователи платят пошлины в соответствии с понесенными затратами; (б) с учетом места, на котором эти затраты осуществляются; (в) без проведения различий между грузовиками из разных стран. Однако, применение подобной системы требует длительного времени.

### 3. Другие Европейские страны (не входящие в ЕС)

Прогресс в деле разработки единого подхода к взиманию пошлин за эксплуатацию дорог в других Европейских странах весьма незначителен. Вместе с тем, положение быстро меняется в связи с:

- Ростом заинтересованности многих стран в присоединении к ЕС, что требует принятия краткосрочной или среднесрочной гармонизированной транспортной политики ЕС;
- Активизацией усилий международных агентств, например, PHARE (в восточной Европе) и ЕСМТ (в большей части Европы, включая ЕС) в направлении выработки гармонизированной политики.

Большинство международных перевозок между странами – не членами ЕС имеет место в соответствии с двусторонними соглашениями. Вместе с тем, было достигнуто нововведение – многосторонняя разрешительная система ЕСМТ, которая допускает передвижение грузовиков из любой страны ЕСМТ между любыми двумя другими странами ЕСМТ (речь идет о двусторонних передвижениях, а также через третью сторону, включая транзитные передвижения).

Хотя диапазон политики взимания пошлин охватывает различные страны – не члены ЕС, эта политика затрагивает в основном топливные и транспортные налоги при эксплуатации дорог. В Таблице 3.1. обобщены различные аспекты политики, проводимой странами PHARE. Необходимо отметить, что ситуация вокруг взимания пошлин в этих странах быстро меняется. Невзирая на то, что расценки топливных и транспортных налогов сильно различались в прошлом (см. Рис. 3.1.) и строились не на едином критерии, налоговые уровни стабильно продвигаются к минимальным уровням, характерным для ЕС.

В указанных условиях можно сделать следующие наблюдения:

- Погашение затрат пользователями дорог составляет 100% в отношении к доходам от пользования дорог до уровня требуемых расходов за обслуживание и эксплуатацию дорог. Иными словами, пользователи выплачивают большие суммы, чем это требуется для покрытия затрат за обслуживание дорог
- Фактические расходы за эксплуатацию дорог составляют меньшую сумму, чем это требуется за их обслуживание и ремонт. Иными словами, часть доходов от эксплуатации дорог используется на вне – дорожные цели, что приводит к возникновению финансового дефицита дорожных организаций, ответственных за надлежащее обеспечение дорог.

Сказанное выше находится в определенном противоречии с опытом многих стран TRACECA<sup>1</sup>, в которых погашение затрат на пользование дорог обычно составляет цифру ниже 100% из-за невысокого уровня дорожных расценок, при этом фактические затраты по дорогам оказываются даже ниже этой цифры. Финансовый дефицит в большинстве стран TRACECA по указанной выше причине оказывается незначительным опять-таки из-за низкого уровня дорожных пошлин.

Необходимо отметить, что дорожные пошлины различаются в зависимости от той или иной Европейской страны вследствие различного уровня затрат в каждой из этих стран, а также из-за различий по погашению затрат (особенно это касается уровня ежегодного транспортного налога). Было установлено, что перевозчикам из одних стран приходится платить в три раза больше дорожных пошлин, чем из

<sup>1</sup> Изучение затрат и финансирование пользования дорог, Проект TRACECA, Отчет TELREG9305, Kocks Consult, июнь 1997

других стран. Сказанное подтверждает важность замены пошлин, основанных на гражданстве транспортного средства (например, ежегодные транспортные налоги), другими типами пошлин (например, налоговые сборы, виньеты), которые взимаются без проведения различий в зависимости от гражданства транспортного средства.

Таблица 3.1. Налоги и пошлины в странах Phare

**Топливные налоги**

- В странах Phare взимаются топливные акцизные пошлины и/или специальные топливные налоги
- Только одна из стран Phare соответствует требованиям ЕС по минимальным уровням бензина и дизеля
- Топливные налоги резко возросли в большинстве стран Phare за последние несколько лет
- Соответственно, цены на топливо в странах Phare также возросли, однако средний уровень все еще составляет 2/3 уровня ЕС
- Благодаря понижению налогов на бензин (несвинцовый), стало поощряться использование топлива, не наносящего вред окружающей среде, однако, в ряде стран Phare указанная цена все еще остается высокой.
- Топливные налоги обеспечивают высокий объем доходов от эксплуатации дорог как в странах ЕС, так и СЕЕС. Они характеризуются следующими преимуществами: (1) простота сбора (таможенной очистки); (2) связаны с общим объемом эксплуатации; (3) территориальный принцип в теории соблюдается, однако, на практике страна, закупающая топливо, отличается от страны, использующей это топливо (соответственно это касается и дорожной инфраструктуры). Топливные налоги характеризуются и негативными моментами, в частности, они не учитывают фактор повреждения дорог от применения грузовиков различного типа. Это связано с тем, что повреждение дороги обусловлено такими характеристиками транспортных средств, как нагрузка на ось, тип подвески и соответственно потребление топлива.

**Налоги с транспортных средств**

- В настоящем исследовании данный термин используется для обозначения ежегодного налога от эксплуатации транспортного средства.
- Преимущества: возможность проводить различия по налоговой основе: вес машины, количество осей, тип подвески, не оказывает негативного воздействия на окружающую среду (EURO I, II).
- Недостатки: не связаны с объемом перевозок согласно принципу гражданства машины
- В странах Phare налоговая база и ее уровень характеризуются широкими отличиями:
  - налоговая база обычно отличается от директив ЕС
  - во всех странах применяется меньшая прогрессия по весу машины
  - в большинстве стран уровень значительно ниже
- Обычно весьма затруднительно производить приблизительные подсчеты из-за достаточно сложной гармонизированной системы транспортных налогов ЕС (по минимальным величинам)
- В ряде стран Phare транспортные налоги взимаются на местном уровне, а доходы (полностью или частично) переходят в распоряжение муниципалитета. От такой практики очень сложно отказаться.

**Импортные пошлины**

- Только с учетом RTC в степени, которая превышает уровень нормальных/общих пошлин.
- Расценки уменьшаются, в то время как доходы RTC достаточно скромные.

**Транзитные сборы**

- Сохраняются в силе во всех странах Phare.
- В принципе, представляют собой дискриминационную меру.
- На практике оказывают слабое влияние на уровень доходов вследствие соблюдения двусторонних соглашений.

**Вес и габариты**

- В большинстве стран Phare взимаются особые пошлины за превышение габаритов транспортных средств.
- Обязательные пошлины - обычно низкие, доходы незначительные

**Виньеты**

- В некоторых странах Phare взимаются пошлины посредством виньеты.
- Указанные системы не зависят от временных затрат.
- В настоящее время уровни доходов низкие.

**Сборы**

- Сборы на сетевом уровне взимаются в двух странах Phare
- В некоторых странах Phare взимаются за проезд через мост
- Доходы от сборов идут на погашение затрат, связанных со строительством/обслуживанием дорожного сектора (некоторые как часть концессий)

**Прочее**

- Применяются специальные налоги/пошлины пользователя, иногда для очень специфических целей с низкими доходами по очень высоким переменным затратам.

Источник: «Дорожно-транспортные пошлины», Проект заключительного отчета, программа Phare ZZ - 9610 (Контракт 98 - 0472), NEI, ноябрь 1999 г.

Признавая необходимость продолжения усилий по гармонизации автомобильных пошлин в Европе, члены ЕСМТ недавно договорились<sup>2</sup> о том, чтобы продвигаться по пути разработки пошлин за эксплуатации дорог с учетом того, что:

- Двусторонняя система соглашений по дорожному транспорту носит очевидный дискриминационный характер (одни перевозчики обязаны выплачивать сборы, другие освобождены от них) и должна быть заменена многосторонняя система соглашений (например, многосторонняя разрешительная система ЕСМТ, которая уже применяется перевозчиками)
- Заменить пошлины, взимаемые по признаку гражданства, например, ежегодные транспортные налоги, на пошлины, взимаемые по территориальному признаку, например, сборы, суточные пошлины за доступ или виньеты, некоторые виды пошлин, которые варьируются в зависимости от расстояния и веса осей и взимаются на аналогичной основе как с иностранных, так и местных перевозчиков.
- Упростить систему пошлин, взимаемых при международных перевозках за счет снижения числа и типов этих пошлин как первый практический шаг на пути устранения дискриминации между перевозчиками.
- Обеспечить возможный контроль над монопольной позицией стран, дороги которых интенсивно эксплуатируются для транзитных перевозок и которые желали бы значительно увеличить уровень транзитных пошлин по сравнению с уровнем затрат на эксплуатацию дорог.
- Способствовать усилению эффективности сбора налогов (например, в России).

#### **4. Юго-восточная Европейская Совместная Инициатива (ЮЕСИ)**

В недавнем исследовании, выполненном группой экспертов по политике взимания пошлин при Региональном Автотранспортном Комитете, было установлено, что в странах юго-восточной Европы (Балканские страны, а также страны – члены TRASECA Молдова, Румыния, Болгария и Турция)<sup>3</sup>. Однако, наблюдается заметная тенденция к гармонизации с политикой ЕС, которая, как ожидается, будет продолжаться.

В странах ЮЕСИ взимается множество автомобильных пошлин, включая:

- Топливные акцизные пошлины;
- Транспортные налоги;
- Транзитные сборы;
- Пошлины с нестандартного транспорта (с избыточным весом и габаритами);
- Применение полу – виньеты;
- Сборы;
- Другие специальные налоги.

Коэффициенты погашения затрат высокие. Иными словами, пользователи дорог вкладывают больше доходов по сравнению с затратами на обслуживание. Однако, не все доходы от пользователей дорог затрачиваются на обеспечение нормального функционирования дорог.

В большинстве стран ЮЕСИ существует элемент дискриминации при взимании дорожных пошлин. Это связано с тем, что в этих странах применяются высокие транзитные сборы с иностранных грузовиков за эксплуатацию дорог. Уровень транзитных сборов значительно колеблется в зависимости от страны: самая высокая

<sup>2</sup> Резолюция № 00/3 по Пошлинам и Налогам при Перевозках, в частности, на международных транспортных перевозках СЕМТ/СМ (2000)13/FINAL

<sup>3</sup> Финансовая гармонизация в автомобильных перевозках стран ЮЕСИ, Проект отчета, 26 марта 2000 года, UND, Турция.

расценка в 58 раз превышает самую низкую, как это видно на Рис. 4.1. при отсутствии гармонизации. Пошлины не основаны на затратах.

**Таблица 4.1. Сопоставление транзитных пошлин по странам ЮЕСИ**

Страна	Обычные пошлины (EURO за км.)
Албания	0,79
Босния и Герцеговина	0,16
Болгария	0,00
Хорватия	0,16
Венгрия	0,45
Македония	0,00
Молдова	0,20
Румыния	0,92
Словения	1,96
Греция	0,03
Турция	0,41

*Примечания:* (1) Если речь идет о перевозках через наиболее часто используемые границы стран ЮЕСИ, применительно к машине брутто-массой 40 тонн, имеющей разрешение на проезд.

*Источник:* Финансовая гармонизация дорожных перевозок стран ЮЕСИ. Проект отчета, 26 марта 2000 года, UND, Турция.

Страны – члены ЮЕСИ в настоящее время анализируют альтернативную политику взимания пошлин, соответствующую требованиям Меморандума о Взаимопонимании от 28 апреля 1999 года, в котором говорится, что стороны согласны предпринять шаги по рационализации и постепенной унификации пошлинной политики, основанной на следующих принципах:

- Прозрачность;
- Учет затрат;
- Отсутствие дискриминации;
- Четкость;
- Эффективность.

Система взимания пошлин, принятая в каждой из стран ЮЕСИ, в настоящее время оценивается с точки зрения использования указанных выше принципов. Подобный подход позволяет выявить необходимые действия, подтверждающие условия Меморандума взаимопонимания. Экспертная группа по политике взимания пошлин ЮЕСИ изучает возможности разработки метода, оценки затрат на эксплуатацию дорог в каждой из этих стран на основе применения единого подхода. В настоящее время применяется подход, основанный на разработанной Всемирным Банком модели HDM.

## 5. Возможные варианты

При рассмотрении возможных вариантов взимания транзитных сборов необходимо принимать во внимание политику выдачи разрешений на осуществление международных транспортных перевозок.

Политика транзитных сборов	Разрешительная политика на международных транспортных перевозках	
	Разрешения или квоты	Наложение



	<b>отсутствуют</b>	<b>разрешительных квот</b>
Сборы, не основанные на затратах (предусматривается освобождение от сборов для владельцев разрешений)	Вариант А.1. На двусторонней основе между некоторыми странами TRACECA (например, между Молдовой и Румынией, Киргизстаном и Таджикистаном/Узбекистаном)	Вариант А.2. На двусторонней основе между большинством стран TRACECA
Сборы, основанные на затратах (предусматривается освобождение от сборов для владельцев разрешений)	Вариант Б.1. Не принят в странах TRACECA	Вариант Б.2. Не принят в странах TRACECA
	Вариант В.1. Не принят в странах TRACECA	Вариант В.2. Принимается в Румынии и Украине

Исходя из выше приведенной таблицы, можно отметить, что возможные альтернативные подходы к разработке единой политики по транзитным сборам для осуществления перевозок между странами TRACECA<sup>4</sup> включают следующие подходы:

#### ПОДХОД I.

Следует отказаться от внесения изменений в политику взимания транзитных сборов, вместе с тем следует убрать разрешительные квоты или требования с тем, чтобы перевозчики стран TRACECA не выплачивали более транзитных сборов (в более общем смысле относится к Варианту А.1.). Подобный подход вполне осуществим на практике и дает возможность строить транзитную политику на не применении какой-либо дискриминации (по меньшей мере в странах TRACECA) в условиях большей прозрачности. Однако, существует опасность того, что в текущих условиях грузовики, осуществляющие международные перевозки, окажутся не в состоянии погашать затраты на эксплуатацию дорог посредством выплаты налоговых и транспортных пошлин. Затраты на обслуживание дорог могут снизиться, если не будут найдены альтернативные источники.

#### ПОДХОД II.

Следует пересмотреть транзитные сборы таким образом, чтобы они основывались на учете затрат на эксплуатацию дорог (Варианты Б.1. и Б.2.). Даже без проведения реформ в разрешительной политике, было бы целесообразно в качестве практического шага избежать отказа от эффективных дорожно-транспортных услуг в коридоре TRACECA. Даже если перевозчики не в состоянии получить разрешение, их нельзя подвергать чрезмерно высоким штрафам. Тем самым можно привлечь большее внимание пользователей к коридору TRACECA. При этом дискриминация между перевозчиками уменьшится, хотя и не полностью не исчезнет (разница в объеме пошлин, выплачиваемых лицами с разрешениями и без них значительно сократится, как того предусматривает Многостороннее Соглашение TRACECA). Опасность при проведении подобной политики заключается в том, что она не учитывает необходимость соблюдения принципа прозрачности. В этом случае структура транзитных пошлин усложнится. Затраты на обслуживание дорог

<sup>4</sup> Отдельные направления политики могут применяться между странами – членами и не членами TRACECA в соответствии с двусторонними и многосторонними соглашениями.

сократятся при условии пересмотра транзитных сборов с затрат на эксплуатацию дорог. Очевидно, что необходимо искать альтернативные источники финансирования. Однако, применение транзитных сборов обуславливает относительно низкие уровни государственных доходов, что, возможно, не является основным препятствием на этом пути.

### ПОДХОД III.

В центре политики ЕС находится вопрос отмены всех транзитных сборов, которые предусмотрено использовать только применительно к иностранным транспортным средствам. Подобный подход активно применяется соседними странами, включая страны – члены TRASECA, что позволяет им устранить дискриминацию между местными и иностранными перевозчиками и тем самым упростить систему пошлин, взимаемых с иностранных машин (на основе единицы км или суток). Однако, в условиях текущей политики взимания пошлин за эксплуатацию дорог в большинстве стран TRASECA с иностранных транспортных средств не взимаются соответствующие пошлины, поскольку стоимость затрат на эксплуатацию и обслуживание дорог может существенно снизиться. Необходимо коренным образом реформировать системы взимания пошлин за эксплуатацию дорог посредством, возможно, внедрения системы виньеты, которая заключается в выплате пошлин в одинаковой мере местными и иностранными транспортными средствами.

Хотя Подход III можно считать в некотором роде идеальным для решения всех существующих проблем, в краткосрочной перспективе его очень сложно реализовать из-за того, что странам TRASECA, возможно, потребуется пересмотреть свои национальные системы пошлин за эксплуатацию дорог, включая введение новых типов пошлин. Применение подобного подхода можно исключить из большинства стран TRASECA в ближайшем будущем.

Подход I характеризуется большими преимуществами, особенно в том, что касается соседних стран, стремящихся усилить объем торговых и транспортных перевозок через государственные границы. Однако, в целом, это не приведет к уменьшению дискриминации, не устраним взимание неоправданных транзитных сборов, не приведет к повышению прозрачности. Дело в том, что наблюдается тенденция к ужесточению требований по выдаче разрешений и повышению пошлин со всех перевозчиков стран TRASECA, играющих основную роль в международных перевозках и воспринимаемых как основная угроза местным перевозчикам.

В Подходе II показана возможность применения подлинно многостороннего и практического подхода к реформированию системы транзитных сборов. Подход основан на применении более рациональных, экономически обоснованных принципов взимания пошлин. Благодаря устранению пошлин, не учитывающих затраты на эксплуатацию дорог, можно достичь эффекта за счет малых усилий. В настоящее время страны ЮЕСИ рассматривают возможность практической реализации этого подхода.

Ни один из приведенных выше альтернативных подходов не препятствует странам TRASECA предпринять практические шаги в направлении разработки единой политики по транзитным сборам посредством упрощения ныне используемой системы пошлин.

**A3**

**ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И  
ТАРИФАМ TRACESA**

**Предложения по автомобильным транзитным  
расценкам**

**Иен Дженкинс**

**Скотт Уилсон**

**Октябрь 2003 года**

**27 октября 2003 года**

## СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ.....	3
1.1 Обоснование .....	3
1.2 Контуры согласованной политики .....	4
1.3 Разработка согласованного подхода.....	6
1.4 Рамки рабочего документа .....	9
2. ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ ТРАНЗИТНЫХ РАСЦЕНОК .....	10
2.1 Введение .....	10
2.2 Затраты .....	10
2.2.1. Характеристика затрат .....	10
2.2.2. Возможные формы транзитных расценок и пошлин .....	17
2.2.3. Транзитные сборы .....	21
2.3 Определение разумного уровня транзитных сборов .....	23
2.3.1. Стандартные затраты на обслуживание дорог .....	23
2.3.2. Дополнительные затраты на восстановление дорог .....	28
2.4 Обзор предложений .....	31
3. РЕАЛИЗАЦИЯ ВАРИАНТОВ.....	34
3.1 Введение .....	34
3.2 Действия по реализации единой политики по транзитным расценкам....	38
3.2.1. Азербайджан .....	38
3.2.2. Армения .....	41
3.2.3. Болгария .....	42
3.2.4. Грузия .....	44
3.2.5. Казахстан .....	46
3.2.6. Кыргызстан.....	48
3.2.7. Молдова .....	50
3.2.8. Румыния .....	51
3.2.9. Таджикистан .....	53
3.2.10. Турция.....	55
3.2.11. Туркменистан .....	57
3.2.12. Украина .....	58
3.2.13. Узбекистан.....	59
Приложение А. Определение транзитных пошлин в странах TRACECA – 38- тонное транспортное средство (в USD за проезд в один конец) .....	62

## **1. ВВЕДЕНИЕ**

### **1.1 Обоснование**

Первая встреча рабочей группы по транзитным сборам и тарифам за автомобильные перевозки состоялась 27-28 ноября 2000 года в Баку. Во встрече принимали участие представители всех стран-членов TRACECA, за исключением Армении и Туркменистана. Стороны проявили единодушие в том, что проблемы международных автомобильных перевозок в коридоре TRACECA должны решаться на основе регионального сотрудничества в соответствии с положениями Основного Многостороннего Соглашения (ОМС), других международных договоренностей.

Участники встречи договорились о проведении очередной встречи для обсуждения проекта политики по автомобильным транзитным сборам, подготовленного Контрактором (консультантами Скотт Уилсон). Члены рабочей группы приняли решение сотрудничать с Контрактором в вопросе снабжения информацией, проведения обсуждений с организациями, занимающимися решением проблем транзитных сборов в рамках рабочих групп при Национальных Секретарях TRACECA.

В настоящий документ представляет собой окончательный вариант рабочего документа, озаглавленного Предложения по Автомобильным Транзитным Расценкам (май 2003). В документе содержатся предложения членов рабочей группы, обращенные Контрактору, прошедшие обсуждение в рамках дальнейшего совершенствования единой политики по транзитным расценкам в ходе 2-ой встречи РГТРТ, состоявшейся в июле 2003 года. Речь идет о реализации на практике в каждой из стран-членов TRACECA положений единой политики по автомобильным транзитным расценкам<sup>1</sup> по согласованию с членами РГТРТ в ходе 3-ей встречи РГТРТ в октябре 2003 года, включая незначительные поправки по комментариям к проекту предложений рабочего документа, полученных от членов РГТРТ.

---

<sup>1</sup> Единая Политика по Автомобильным Транзитным Расценкам, октябрь 2003

## 1.2 Контурь согласованной политики

Как отмечалось в Протоколе первой встречи рабочей группы по транзитным расценкам и тарифам (пункты 3 и 4), члены рабочей группы единодушно одобрили основу единой политики в данном вопросе, в частности, было решено, что пошлины должны быть:

- (i) увязаны с затратами на сервисное обеспечение (например, затраты на эксплуатацию дорог, обслуживание дорожной сети);
- (ii) взиматься по месту использования;
- (iii) справедливыми (без дискриминации между операторами) и прозрачными.

Стороны согласились с тем, что в текущей системе пошлин указанные выше моменты отсутствуют, как об этом отмечалось в материалах дискуссий.<sup>2</sup> В частности, применяемые пошлины в большей степени а) увязываются с выходом на рынок, чем с эксплуатацией дорог; б) во многих странах TRACECA пошлины не различаются в зависимости от расстояния и характеристике грузового средства; в) проводится различие между различными операторами; г) часто носят неясный характер из-за несвоевременного извещения о предлагаемых изменениях.

Рабочей группой были приняты важные решения по содержанию проекта политики. По транзитным сборам были рассмотрены три альтернативных варианта,<sup>3</sup> связанные с зарубежными перевозчиками:

Альтернатива I: политика в области транзитных сборов остается неизменной, однако, квоты на разрешения отменяются, в связи с чем иностранные перевозчики не должны более выплачивать транзитные сборы.

Альтернатива II: транзитные сборы пересматриваются, отныне они основываются на затратах за эксплуатацию дорог (реформировать разрешительную систему необязательно).

<sup>2</sup> Приоритетные вопросы автомобильных транзитных расценок. ЕПТРТ TRACECA и проект рабочего документа по тарифам, 4 октября 2002 года

<sup>3</sup> Выбор политики автомобильных транзитных расценок. ЕПТРТ TRACECA и проект рабочего документа по тарифам, 27 октября 2002 года

Альтернатива III: отменить транзитные сборы, взимаемые исключительно с иностранных перевозчиков заменить их на пошлины с пользователей дорог, выплачиваемых как иностранными, так и внутренними перевозчиками.

Хотя, на первый взгляд, Альтернатива III представляется идеальной, следует иметь в виду, что ее применение предусматривает проведение фундаментальной реформы в сфере взимания пользовательских пошлин в большинстве стран-членов TRACECA, поэтому ее нельзя рассматривать как практически возможное решение в краткосрочной перспективе. Альтернативу I также нельзя считать реалистичной из-за различий в экономической ситуации в странах TRACECA, из-за стремления правительств защитить интересы своей национальной транспортной индустрии. Для решения предусмотренных политикой транзитных сборов целей заинтересованные стороны договорились о том, что Альтернативу II следует принять в качестве общего подхода к определению единой политики по транзитным сборам. Вместе с тем, стороны вынуждены были признать, что данное обстоятельство не должно помешать: а) проведению реформ в разрешительной политике по автомобильным перевозкам и б) использованию некоторыми странами – членами TRACECA Альтернативы III как составного элемента их стратегии, направленной на гармонизацию экономической и транспортной политики.

Исходя из сказанного, была достигнута договоренность о том, что проект единой политики должен основываться на:

- пересмотре в краткосрочном аспекте существующей системы транзитных сборов; в этом смысле проведение фундаментальных реформ в политике взимания пошлин с пользователей дорог, возможно, лишь в долгосрочной перспективе;
- принципах прозрачности, отсутствия дискриминации и учета затрат, необходимых для разработки справедливой транзитной системы без взимания чрезмерно высоких пошлин, способной привлечь дополнительные перевозки по коридору TRACECA;



- подходе, который увязывает транзитные расценки с сервисными затратами (например, обслуживание дорог), устраняет неоправданные сборы (например, сборы, взимаемые местными властями), упрощает систему пошлин, делает ее более прозрачной.

### **1.3 Разработка согласованного подхода**

При оценке транзитных расценок, необходимо учитывать все пошлины, уплачиваемые иностранными транспортными средствами. Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,<sup>4</sup> следует принимать во внимание:

- Пошлины, взимаемые с иностранных транспортных средств (сборы за получение разрешения, различные виды транзитных и иных пошлин);
- Пошлины, выплачиваемые иностранными и внутренними транспортными средствами (сборы, налоги на топливо, пошлины с пользователей дорог).

Указанные транзитные сборы выплачиваются не только транспортными средствами, пересекающими страну, но и теми, которые осуществляют импортно/экспортные рейсы. К ним не относятся пошлины за нестандартное использование дорог (из-за чрезмерного веса или избыточных габаритов груза), которые обычно выплачиваются иностранными и внутренними транспортными средствами. Поскольку нестандартные пошлины обычно взимаются в исключительных случаях, их доля в затратах на транзитные перевозки незначительна.<sup>5</sup>

В настоящей работе речь идет о пошлинах, взимаемых с иностранных транспортных средств. Упор при этом делается на разработке рамок проблемы с учетом структуры и уровня транзитных пошлин:

- Ставится задача увязать транзитные пошлины с затратами на эксплуатацию дорог.
- Преследуется цель уменьшить различия между пошлинами, взимаемыми с перевозчиков из разных стран.

---

<sup>4</sup> Раздел 3. «Приоритетные вопросы автомобильных транзитных расценок», Проект рабочего документа ЕПТРТ TRACECA, 4 октября 2002 года

Как отмечалось в предыдущем рабочем документе, в большинстве стран TRACECA основной транзитной пошлиной выступает скорее пошлина за выход на рынок, чем пошлина за эксплуатацию дорог, при этом обе пошлины не как не увязаны с затратами за эксплуатацию дорог, с пошлинами, выплачиваемыми внутренними перевозчиками.

Как видно из Рис.1, при достижении указанных выше двух целей возникают сложности, связанные со следующими обстоятельствами:

- Усиление связи между пошлинами и затратами требует уменьшения транзитных пошлин таким образом, что общий размер пошлин, взимаемых с иностранных транспортных средств за использование дорог той или иной страны (колонка А), возрастает в размере, эквивалентном затратам за использование дорог (колонка С). Согласно расчетам, приведенным в предыдущем рабочем документе, общая транзитная пошлина, выплачиваемая с груженого 38-тонного грузовика, колеблется между \$40-90 центов за транспорт/км, что намного выше затрат за использование дорог с аналогичных транспортных средств (\$6 центов за транспорт/км).<sup>6</sup> В свете сказанного увязка с затратами может потребовать снижения транзитных расценок с \$40-90 центов за км до \$6 центов за км.
- Сокращение дискриминации между перевозчиками потребует уменьшения размеров транзитных расценок таким образом, что сумма сборов и пошлин, выплачиваемых иностранными перевозчиками в стране (колонка А) будет равна сумме сборов и пошлин, выплачиваемых внутренними перевозчиками, использующими транспортные средства аналогичных габаритов- и типа на аналогичное расстояние (колонка В). Пошлины за пользование дорог, выплачиваемые крупногабаритными местными грузовыми средствами в странах СНГ обычно составляет \$1 цент за км из-за низких налогов на топливо. Основной причиной низкого уровня пошлин, выплачиваемых местными грузовыми средствами, является низкий уровень ежегодного

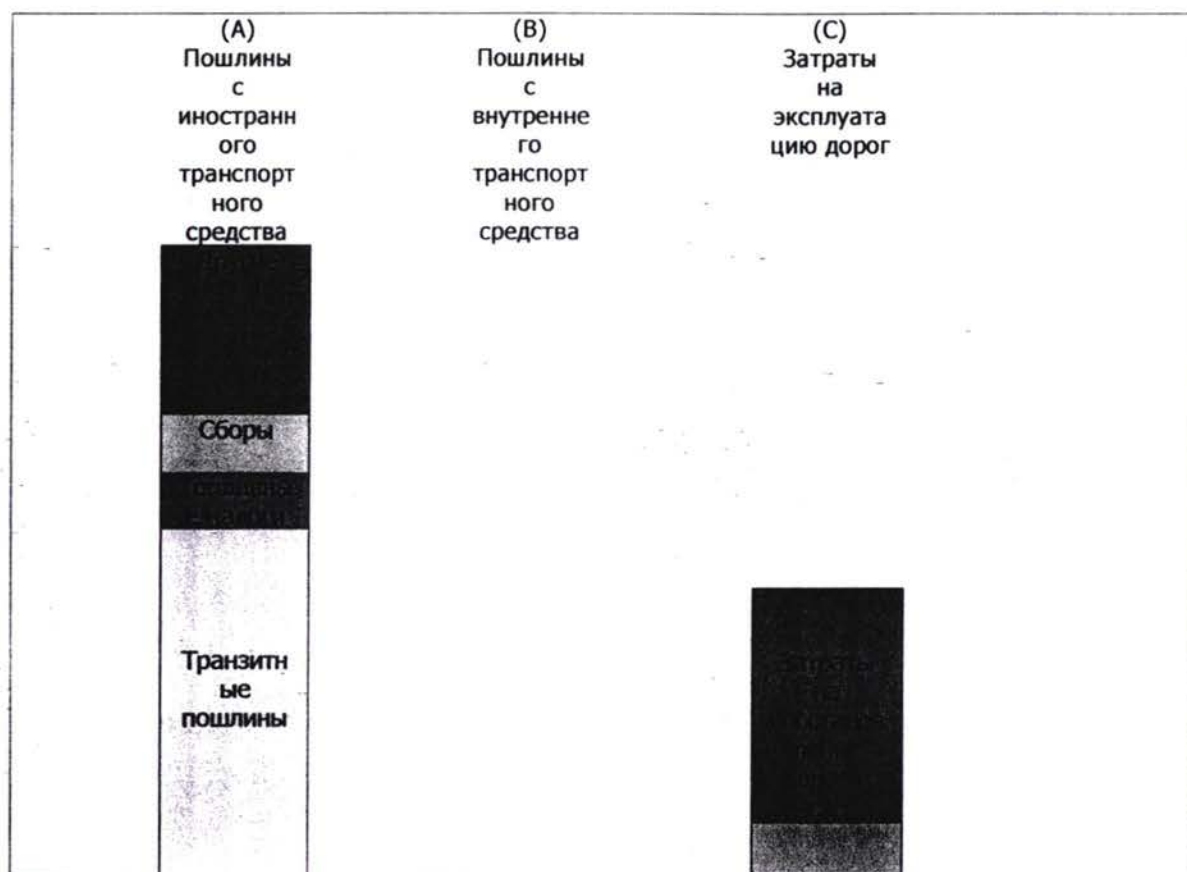
<sup>5</sup> В ряде стран, например, Казахстане, подобный вид нестандартных пошлин взимается в установленном порядке, хотя согласно международной практике такие случаи

<sup>6</sup> См. Таблица А.4. и Раздел 6 «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПТРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

транспортного налога в сравнении с транзитными сборами. Так, в странах СНГ годовая транспортная пошлина редко превышает \$100, что составляет всего лишь \$0.2 цента за км с грузового транспортного средства с пробегом до 50.000 км. По этой причине снижение дискриминации между перевозчиками потребует уменьшения транзитных расценок с \$40-90 центов за км до \$1 центов за км.

Поскольку пошлины, взимаемые с местных перевозчиков (колонка В), значительно ниже затрат за использование дорог (колонка С), снижение транзитных расценок в целях установления баланса затрат за использование дорог вряд ли устраним дискриминацию. Примерный уровень транзитных сборов (колонка А) зависит от баланса двух целей – увязки с затратами и дискриминации. В настоящем рабочем документе этому вопросу в последующем уделяется достаточно внимания.

Рис.1. Пошлины за эксплуатацию дорог и затраты на грузовое транспортное средство (транспорт/км)





Примечание: (1) В целях наглядности указаны приблизительные относительные величины.

Источник: Оценка консультантов, основанная на результатах разработок, содержащихся в «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками, рабочий документ ЕПТРТ TRASECA, 4 октября 2002 года.

#### 1.4 Рамки рабочего документа

В Разделе 2 рабочего документа анализируются ключевые вопросы, обычно возникающие при разработке единых рамок подсчета транзитных расценок, выдвигаются предложения, призванные решить эти проблемы. Далее речь идет об использовании имеющихся данных для выявления примерного уровня транзитных расценок в странах TRASECA.

Акцент делается на оценке затрат за использование дорог тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Дело в том, что учет использования этих средств играет ключевую роль при установлении транзитных расценок, более тесно связанных с затратами, снижает дискриминацию, упрощает их применение. Особое внимание уделяется затратам за использование дорог в странах СНГ. Причин тому несколько:<sup>7</sup>

- Чрезмерно высокие транзитные расценки в странах СНГ являются основной причиной экономических потерь - в странах TRASECA, обусловленных применением текущей системы транзитных сборов;
- Транзитные расценки в указанных странах особенно завышены по отношению к пошлинам за использование дорог внутренними транспортными средствами, что обуславливает повышенную дискриминацию по сравнению с другими странами.

<sup>7</sup> См. Раздел 6 «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПТРТ TRASECA, 4 октября 2002 года.

Анализ полученных результатов (Раздел 3) позволяет выдвинуть предложения о путях реализации этой политики в каждой стране с учетом уже достигнутых договоренностей по единой политике по автомобильным транзитным расценкам в ходе встреч РГРТ по автомобильным перевозкам<sup>8</sup>. Указанные предложения ставят задачу содействовать реализации единой политики транзитных расценок.

## **2. ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ ТРАНЗИТНЫХ РАСЦЕНОК**

### **2.1 Введение**

В настоящем разделе рабочего документа исследуется характер затрат за использование дорог, дается характеристика проблем, возникающих при оформлении рамок транзитных сборов с иностранных транспортных средств, для повышения связей с затратами и устранения дискриминации. При этом возникает ряд вопросов, на которые в настоящем документе даются ответы по каждой из стран в рамках единой политики.

### **2.2 Затраты**

#### ***2.2.1. Характеристика затрат***

Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,<sup>8</sup> пользователи дорог сталкиваются с необходимостью погашения ряда затрат, включая затраты на обслуживание дороги, разработку инфраструктуры, аварийные, по охране окружающей среды. В настоящем рабочем документе упор делается на первом из видов затрат, так как в большинстве стран TRACECA они играют важнейшую роль при установлении создания направлений политики в сфере транзитных расценок.

Затраты на единицу длины дороги зависят от многих факторов, например, потоки перевозок, нагрузки на ось транспортных средств, прочности покрытия, погодных условий. Затраты на обслуживание и развитие инфраструктуры рассматриваются либо как фиксированные (независимо от объема перевозок),

---

<sup>8</sup> Единая Политика по Автомобильным Транзитным Расценкам, ЕПРТ TRACECA.

либо переменные (различающиеся от потока перевозок либо нагрузки на ось<sup>9</sup>). Подсчет ведется на основе единицы затрат и частоты интервенций, необходимых для обслуживания дороги и условно определяемых как:

- Обычное обслуживание (осуществляемое ежегодно или даже чаще в небольшом масштабе, например, для дренажных работ, очистки дорожных сигналов, в зимнее время).
- Регулярное обслуживание (основные работы осуществляются реже, например укладка асфальта, обновление покрытия).
- Восстановление или реконструкция (основные работы проводятся нерегулярно и требуют значительных финансовых средств).

Затраты на обслуживание дорог в разных странах-членах TRACECA различные, находятся в зависимости от местных условий, стоимости работ, исходя из международного опыта по основным автомобильным магистралям с двусторонним движением (примерно 1000 транспортных средств в сутки), стандартные цифры по ежегодному обслуживанию за км дороги выглядят следующим образом:

- (1) обычные затраты на обслуживание дорог составляют примерно \$2000 за км/год, (включая зимний период);
- (2) периодическое обслуживание дорожного покрытия (рассчитанного на эксплуатацию в течение 15 лет) требует расходов в размере \$15.000 (\$1000 за км/год + обновление дорожного покрытия после 10 лет в размере \$75.000 (\$5.000 за км/год).
- (3) Затраты на мосты, другие пункты составляют дополнительные 10% указанных затрат.

Исходя из приведенных выше цифр, ежегодные затраты на обслуживание дорог составляют \$8.800 за км. Большой объем расходов требуется на обслуживание очень загруженных дорог, особенно если речь идет о 4-полосной дороге, однако, если вопрос касается затрат за использование дорог второстепенного

---

<sup>9</sup> См. Раздел 5.3. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года..

значения, цифры соответственно снижаются. В приведенных выше цифрах не учтены затраты на возможную реабилитацию или реконструкцию дорог:

- Использование резервов, возникших вследствие ненадлежащего обслуживания в прошлом.
- Улучшение качества дорог, доведения их до повышенных технических стандартов.
- Сооружение новых дорог.

Хотя приведенные выше цифры учитывают требование бюджета, предусмотренного для покрытия затрат на обслуживание дорог в странах TRACECA, требуется более подробная информация по структуре затрат, будь то постоянные или переменные. Подобного рода информация нужна для того, чтобы распределить затраты между различными пользователями дорог, а поскольку в анализируемом нами регионе подобного рода информация отсутствует, необходимо в этом случае опираться на опыт других стран, например, опыт Всемирного Банка, при подсчете затрат за использование дорог.

При разработке единого подхода к подсчету транзитных расценок и оценки затрат на использование дорог в странах TRACECA возникает необходимость считаться со следующими проблемами.

Проблема 1: Учитывая то обстоятельство, что затраты за использование дорог в странах TRACECA различаются, возникает вопрос – что может составить основу проведения единой политики по транзитным расценкам?

Поскольку затраты за использование дорог различаются в зависимости от стран, реализация единой политики установления транзитных расценок на затраты может повлиять на различные размеры пошлин в различных странах. Однако, в рамках единой политики предусмотрено использование эффективных рамок подсчета расценок. Учет этого вопроса позволяет обеспечить рациональный и прозрачный характер дебатов на эту тему, руководствуясь, прежде всего экономическими, а не политическими факторами.

Проблема 2: При отсутствии подробных сведений о характеристике затрат на использование дорог в странах TRACECA, как можно создать единую основу оценки постоянных и переменных затрат?

Оценка затрат, связанных с использованием дорог различными типами транспортных средств, требует наличия необходимых сведений об условиях дорожного покрытия, грузопотоке, нагрузке на ось, затратах на дорожные работы и т.д. Из сказанного видно, что накопление и анализ подобных сведений потребует годы, поэтому единственным возможным подходом в данном вопросе является использование:

- Доступной на данный момент информации о затратах на эксплуатацию дорог. Это позволит составить представление об уровнях затрат.
- Международного опыта по затратному механизму, сведения о котором может предоставить модель HDM Всемирного Банка, адаптированная в максимально возможной степени к местным условиям.

Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,<sup>10</sup> подобный подход уже апробирован в ряде стран СНГ, особенно в связи с установлением приблизительных затрат на использование дорог, обусловленных эксплуатацией грузовых транспортных средств различной массы и конфигурации осей (согласно ESAL). В последующей части настоящей работы (Раздел 2.3.) делается попытка подсчитать оправданный уровень транзитных сборов в странах TRACECA.

Проблема 3: Должны ли транзитные сборы основываться на общих затратах или исключительно на переменных?

С точки зрения экономической перспективы, для эффективного использования ресурсов все виды транспортных средств должны погашать, по меньшей мере, краткосрочные маргинальные затраты на использование дорог, по этой причине необходимо проводить различие между постоянными и переменными

<sup>10</sup> Условно, нагрузка измеряется в ESAL, устанавливая нагрузку на ось согласно (AL/8.16), где AL является массой оси в тоннах, а 8.16 – международно принятой массой оси.

<sup>11</sup> См. Раздел 5.4. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.



(маргинальными) затратами. Если транспортное средство погашает переменные затраты на использование дорог, вызванные повреждением дороги по его вине, с чисто экономической точки зрения малооправданной выглядит попытка со стороны пользователей дорог погашать одновременно и постоянные затраты. Однако, на практике необходимость финансирования дорожного обслуживания обуславливает то обстоятельство, что пошлины с пользователей дорог должны покрывать постоянные затраты на их обслуживание.

В большинстве стран TRACECA существует неравноценные финансовые возможности, способные покрыть полные затраты, включая и постоянные, на обслуживание и разработку дорожной сети. Однако, в тех случаях, когда речь идет о странах, стремящихся привлечь дополнительный поток перевозок, имеет смысл устанавливать транзитные сборы таким образом, чтобы они покрывали лишь переменные (маргинальные) затраты. В большинстве стран TRACECA транзитные перевозки составляют лишь небольшую часть общих перевозок, а доходы от них весьма незначительны по сравнению с общими доходами (менее 10%). В этой связи, если проводимая политика направлена на увеличение объема перевозок по коридору TRACECA, имеет смысл устанавливать транзитные расценки в соответствии с переменными затратами. Правда, в конечном счете, дело каждой отдельно взятой страны принимать решение по этому вопросу.

Проблема 4. Должны ли транзитные расценки основываться лишь на затратах на обычные обслуживания (традиционное и периодическое) или они должны также предусматривать дополнительные затраты на улучшение качества дорог, прокладку новых?

В большинстве стран TRACECA существуют резервные мощности, которые можно задействовать в решении данного вопроса. Эти страны располагают большим числом магистралей, которые нуждаются в укреплении дорожного покрытия с тем, чтобы выдержать нагрузку от эксплуатации современными типами грузовых транспортных средств, повышенной нагрузкой на ось. В этой связи возникает ряд вопросов, которые необходимо решить:

- Должны ли пользователи дорог погашать затраты, вызванные несовершенством затратного механизма.
- Следует ли учитывать погашение тяжелыми транспортными средствами затрат на проекты восстановления дорог, призванные укрепить дорожное покрытие и тем самым дать им возможность применять повышенную нагрузку на ось.
- Должны ли пользователи дорог погашать затраты на прокладку новых дорог, учитывая то обстоятельство, что прибыль от эксплуатации новых дорог в будущем будет распределяться между будущими пользователями дорог.

Проводимая большинством стран TRACECA не заключается в том, чтобы взимать с пользователей дорог указанные выше капитальные затраты, в этом плане можно привести немало аргументов в поддержку такой политики. В частности, покрытие высоких капитальных затрат за счет пользователей приведет к значительному повышению размеров этих пошлин, которые будут превышать краткосрочные (маргинальные) затраты на эксплуатацию дорог и тем самым препятствовать эффективному их использованию, что в свою очередь может помешать экономическому прогрессу. Однако, даже в свете указанных обстоятельств некоторые страны берут на вооружение политику взимание пошлин за использование дорог в целях покрытия этих затрат, примером тому могут служить сборы за использование турецких автомагистралей, благодаря чему страна имеет возможность финансировать проекты по улучшению качества дорог.

Вместе с тем, существует необходимость выделения больших финансовых средств, особенно в связи с восстановлением сети автомобильных дорог. Невзирая на то обстоятельство, что существующие пошлины за использование дорог, например, топливные и транспортные налоги, ниже нормальных затрат на обслуживание дорог в странах TRACECA, остается вероятность того, что в будущем подобная политика претерпит определенные изменения. В целях устранения дискриминации, проводимая политика покрытия затрат, связанная с транзитными сборами, должна соответствовать политике полного покрытия затрат, связанных с пошлинами за использование дорог. Это означает:

- В тех странах, в которых доходы от взимания пошлин за использование дорог не покрывают даже обычных затрат на обслуживание (как это имеет место в большинстве стран СНГ), транзитные расценки не должны покрывать дополнительные затраты на восстановление дорог и улучшение их качества. Следует оговориться, что данный вопрос необходимо тщательно проанализировать, поскольку общие пошлины за использование дорог повышаются в целях покрытия обычных затрат за обслуживание, вероятно, за счет повышенных топливных и транспортных налогов плюс специальные сборы за использование дорог.
- В тех странах, в которых доходы от взимания пошлин за использование дорог выше обычных затрат на обслуживание (например, в Болгарии, Румынии и Турции), необходимо принимать во внимание то обстоятельство, что они покрывают дополнительные затраты на восстановление дорог и улучшение их качества (правда, если только это не ведет к дискриминации между иностранными и внутренними перевозчиками).

Проблема 5. Должны ли транзитные пошлины покрывать дополнительные затраты, например, на охрану окружающей среды, аварийные, в случае возникновения заторов?

В большинстве стран TRACECA указанные внешние затраты весьма незначительны по сравнению с затратами на обеспечение инфраструктуры, поэтому транзитные расценки не должны включать указанные дополнительные затраты. В таких странах, как Болгария и Румыния, транспортная политика которых в большей степени ориентирована на будущее членство в ЕС, в политике взимания пошлин за использование дорог должны учитываться подобные факторы (речь идет о применении дифференцирующих налогов и пошлин, связанных с транспортными и топливными налогами, которые соответствуют стандартам эмиссии). В целях предотвращения дискриминации и в тех случаях, подобная дискриминация оправдана с точки зрения затрат и охраны окружающей среды, заинтересованные страны могут взимать пошлины за охрану окружающей среды с иностранных транспортных средств, при

условии, что такие действия применяются и в отношении внутренних транспортных средств.

Проблема 6. Затраты на удовлетворение требований местных дорог могут быть весьма значительными. В какой степени в калькуляциях транзитных расценок должны учитываться отличающиеся затратные характеристики местных и магистральных дорог?

Характеристика затрат на использование основных и местных дорог различается, например, из-за низкого уровня перевозок по большинству местных дорог (за пределами городской зоны) постоянные затраты составляют основную пропорцию общих затрат на использование дорог. Как отмечалось выше (Вопрос 3), с экономической точки зрения транзитные средства должны погашать переменные затраты за использование местных дорог (но необязательно покрывать постоянные затраты), поэтому важно не применять неоправданные затраты при транзитных перевозках, когда местная дорожная автомобильная сеть используется в редких случаях. На практике мы располагаем скудными сведениями об использовании местных дорог транзитными транспортными средствами, поэтому представляется весьма сложным оценка уровней постоянных и переменных затрат. Практический подход к проблеме состоит в том, чтобы увязывать транзитные пошлины с затратами за использование магистральных дорог, применять вытекающие из этого правила пошлины за использование всех видов дорог, включая магистральные и местные.

### ***2.2.2. Возможные формы транзитных расценок и пошлин***

В настоящее время формы транзитных сборов варьируются в зависимости от страны, в них отражаются основные моменты и практика проводимой политики. Во многих странах применяется более одного типа транзитных расценок, например, одна расценка за въезд в страну, другая расценка за оказание услуг на пограничных пунктах.

Вносить изменение в формы транзитных сборов гораздо сложнее, чем менять уровни транзитных расценок, так как при этом необходимо учитывать возникающие юридические проблемы. Хотя, в краткосрочной перспективе и

сложно вносить изменения в формы транзитных пошлин, ниже мы попытались поднять ряд вопросов долгосрочного характера, связанных с проведением фундаментальных реформ.

Проблема 7. Должны ли разрешительные или транзитные расценки различаться в зависимости от расстояния или времени или проведенного в стране, или эти расценки должны составлять фиксированную сумму?

В идеальном плане можно поспорить относительно того, что транзитные пошлины должны меняться с использованием дорог, особенно, в связи с пройденным расстоянием, дело в том, что переменные затраты, составляют большую часть затрат на использование дорог.

Однако, на практике решение этой задачи весьма затруднено из-за проблем, связанных с проведением необходимых калькуляций, определения пройденного расстояния (особенно сложным представляется решение этого вопроса при импортно/экспортных перевозках, когда маршруты нелегко установить; следует отметить, что подобного рода трудности возникают и при транзитных перевозках). Неоправданные проблемы, возникающие при выборе маршрутов, также снижают эксплуатационную гибкость, повышают транспортные затраты.

В таких странах как Казахстан и Турция, транзитное расстояние которых отличаются огромными дистанциями, остро стоит вопрос о транзитных расценках с учетом расстояния или, по крайней мере, вопрос создания так называемой зональной системы, упрощающей процесс калькуляции, особенно при перевозках на сравнительно небольшое расстояние. Однако, применение транзитных сборов с учетом расстояния представляется особенно сложным в тех ситуациях, когда налицо большое количество перевозок на большие расстояния, когда возникает необходимость пересечения контрольно-пропускных пограничных пунктов, как это имеет место в ряде стран TRACECA, включая например, Узбекистан, Киргизистан и Таджикистан, границы которых часто располагаются на основных региональных маршрутах. В подобной ситуации более уместной представляется применение сборов с учетом затраченного времени, когда гарантируется въезд без неоправданных задержек на пограничных пунктах.

Преимуществом транзитных сборов на основе затраченного времени является то, что их применение в долгосрочной перспективе позволяет успешно внедрять на практике сеть типа виньетта в системе взимания пошлин, когда пошлины за проезд иностранных транспортных средств унифицированы с пошлинами, налагаемыми на внутренние транспортные средства (как это было недавно применено на практике в Румынии).

Наличие различных факторов в странах TRACECA делает маловероятным применение единой формы транзитных расценок с учетом расстояния или времени на всем коридоре TRACECA. Однако, какой бы ни была основа взимания пошлин, существует возможность их увязки с едиными прозрачными принципами взимания пошлин (речь идет о применении затрат за транспорт/км с учетом расстояния, пройденного за единицу транзитной поездки, или суток). Приоритетным вопросом краткосрочной перспективе является задача облегчения бремени, падающего на высокие постоянные транзитные пошлины с перевозчиков, совершающих транзитные перевозки на короткое расстояние:

- Снижения уровня пошлин за кратковременное пребывание в стране, либо за транзитную перевозку с конкретным указанием предполагаемой перевозки на короткое расстояние.
- Освобождение от транзитных сборов между заинтересованными странами, что может повлиять на увеличение взаимного обмена автомобильными перевозками.

**Проблема 8. В какой степени транзитные расценки должны различаться в зависимости от типа и габаритов транспортного средства?**

При учете затрат за использование дорог нельзя забывать о различиях в размерах пошлин в зависимости от массы транспортного средства и нагрузки на ось. На практике, задача выглядит весьма сложной ввиду того, что трудно определить массу транспортного средства и ее распределение по осям.

Оценка пошлин на основе массы транспортного средства и нагрузки не очень удачный метод решения проблемы. Дело в том, что в этом случае игнорируется решающее воздействие конфигурации осей на затраты по эксплуатации дорог.

Кроме того, это затрудняет использование многоосевых грузовых транспортных средств в целях сведения к минимуму возможного повреждения дорожного покрытия. Так, с трехосевого грузовика, перевозящего груз весом в 8 тонн, взимается пошлина такого же размера, как и двухосевого грузовика, перевозящего такой же груз, даже, невзирая на то, что в этом случае вероятность повреждения дорожного покрытия значительно уменьшается.

Наилучшим выбором действий в указанном направлении является увязка пошлин с типом транспортного средства и конфигурацией его осей. В этом случае, во внимание принимается возможность повреждения дорожного покрытия от эксплуатации различных типов грузовых транспортных средств. В этом смысле эффективным представляется использование транспортных средств небольшого габарита – легких грузовиков, небольших автобусов, двухосевых тяжелых грузовиков (предназначенных для использования с задними колесами со сдвоенными шинами), трехосевых тяжелых грузовиков, комбинаций многоосевых грузовиков/прицепов.

Проблема 9. В какой степени транзитные расценки различаются в зависимости от груженого и порожнего грузовиков?

При ответе на этот вопрос мы сталкиваемся с аналогичными трудностями, описанными в Вопросе 8, затраты на пользование автомобильных дорог значительно различаются в зависимости от груженого и порожнего грузовиков. Легко выявить различие между загруженным и порожним грузовиком, поэтому разумным представляется определение уровня пошлин, которые различаются в зависимости от загруженности транспортного средства.

Сказанное находится в полном соответствии с текущей практикой ряда стран, в которых порожние грузовики либо полностью освобождаются от выплаты транзитных сборов (например, Азербайджан), либо взимаются сниженные расценки (например, Турция).

### **2.2.3. Транзитные сборы**

Независимо от структуры транзитных сборов необходимо тщательно разобраться в двух важных проблемах, связанных с уровнем взимания транзитных сборов.

Проблема 10. В какой степени транзитные сборы должны соответствовать размеру пошлин за использование дорог, взимаемых с внутренних перевозчиков?

На Рис. 1 приведен соответствующий пример когда пошлины, выплачиваемые внутренними перевозчиками оказываются ниже затрат на использование дорог. В этом случае снижение транзитных сборов для приведения их в соответствие с пошлинами, взимаемыми с внутренних перевозчиков, может устранить дискриминацию, но в то же время снизить уровень погашения затрат. С другой стороны, снижение транзитных сборов для приведения их в соответствие с затратами на использование дорог, позволит достичь полного погашения затрат с иностранных транспортных средств, но при этом дискриминация по отношению к ним сохранится.

Текущая политика взимания пошлин за использование дорог, не способная полностью погашать затраты, носит неустойчивый характер из-за растущего спроса на обеспечение дорог, отсутствие финансовых средств на эти цели. Очевидно, что правительство стран TRACECA рано или поздно будут применять на практике политику, направленную на большое погашение затрат с пользователей дорог.

Реализация единой транзитной политики является долгосрочным процессом ввиду необходимости реформирования национального законодательства по торговле и транспорту. В этой связи резонно предположить, что текущие противоречия между увязкой с затратами и наличием дискриминации можно решить в странах TRACECA посредством повышения внутренних пошлин за использование дорог, дифференцирующих затраты в зависимости от различных типов транспортных средств. Соответственно, единая политика TRACECA должна быть направлена на установление транзитных сборов в большей



степени в соответствии с затратами за использование дорог, чем с текущими пошлинами, взимаемыми с внутренних транспортных средств.

Особого интереса заслуживает пример таких стран, как Болгария и Румыния, вступивших на путь реформ и проводящих на практике политику взимания пошлин за использование дорог соответствующую принятой в ЕС практике. В этом случае, транспортные пошлины, как предполагается, должны значительно превысить затраты на обеспечение автомобильных перевозок для покрытия расходов на охрану окружающей среды, другие факторы. Следовательно, нет причин устанавливать транзитные сборы ниже указанного выше уровня, в противном случае будет иметь место дискриминация против внутренних перевозчиков. Иными словами, транзитные сборы будут превышать затраты на использование дорог, как и в остальных странах ЕС.

Проблема 11. В какой степени транзитные сборы должны соответствовать расходам на автомобильные перевозки?

Решение этого вопроса представляется актуальным, особенно если учесть то обстоятельство, что текущие расходы на автомобильные перевозки в большинстве стран TRACECA значительно ниже фактических требований. Часто даже минимальные суммы, требуемые для основных типов обслуживания, не затрачиваются.

Неудовлетворительное обслуживание дорог приводит к ухудшению их качества, в этой связи было бы неверно взимать с перевозчиков полную стоимость затрат на обслуживание, так как это означает завышение размеров пошлин за некачественное обслуживание со стороны дорожной администрации. Однако, недостаточное финансирование работ, связанных с обслуживанием дорог, не является предметом устойчивой политики, ибо недостаток средств приводит к ухудшению состояния автомобильной сети, повышению затрат на обслуживание и восстановление дорог. В этой связи, представляется возможным значительное повышение расходов на обслуживание в долгосрочной перспективе, рекомендуется, чтобы транзитные сборы основывались в большей степени на расходах на обслуживание дорог, чем на фактических расходах.

По иному ставится вопрос применительно к расходам на восстановление дорог, улучшение их качества, прокладку новых дорог. Если транзитные сборы покрывают дополнительные затраты, следует сделать выбор между установлением расценок на планируемые работы либо осуществлением фактических расходов. В большинстве стран TRACECA реализуются программы улучшения качества дорог, однако, при этом объема фактических вложений оказывается недостаточно для реализации всех поставленных целей. Следует отметить, что даже в долгосрочной перспективе подобное положение скорее всего сохранится. Это связано с тем, что с каждым годом разрабатываются все более амбициозные планы разработки дорожных систем для удовлетворения растущего спроса на них. Поэтому рекомендуется, чтобы расценки строились на реалистических планируемых затратах в том случае, если транзитные расценки в состоянии покрыть дополнительные затраты на использование дорог. Это подтверждается данными о результатах инвестирования строительства дорог с учетом финансовых и экономических преград.

## **2.3 Определение разумного уровня транзитных сборов**

### ***2.3.1. Стандартные затраты на обслуживание дорог***

Затраты на обслуживание дорог в связи с использованием трех типов тяжелых грузовых транспортных средств подсчитаны на примере 8-ми стран TRACECA с учетом результатов, представленных в предыдущих<sup>11</sup> и иных отчетах<sup>12</sup> TRACECA. Эти оценки включают в себя полную стоимость затрат на обычное обслуживание в течение всего срока эксплуатации дорог, включая периодическое обслуживание, но исключая дополнительные затраты на улучшение дорог. Кроме того, исключаются затраты на обслуживание мостов. Указанные затраты основываются на политике, направленной на минимизацию

<sup>11</sup> См. Раздел 5.4. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

<sup>12</sup> Изучение затрат и финансирование эксплуатации дорог, отчет по проекту TRACECA TELREG9305, Кокс Консалт, июнь 1997.

<sup>13</sup> Изучение реформы финансирования дорожного сектора Украины, проект ЕБРР по восстановлению М17, Карл Бро, октябрь 1997.

<sup>14</sup> Согласовано в Приложении А единой политики по автомобильным транзитным расценкам, октябрь 2003

общих транспортных затрат (затраты пользователя плюс затраты на обслуживание дорог).

Оценки были получены на основе модели HDM Всемирного Банка с учетом дорожных условий каждой из стран-членов TRACECA (речь идет о прочности дорожного покрытия, о грузопотоке, нагрузке на ось). Из-за отсутствия достоверных сведений о дорожных условиях, полученные результаты носят приближенный характер. Вместе с тем, они достаточно точны применительно к уровню затрат на использование дорог тяжелыми грузовыми средствами, с учетом различий между странами и типами транспортного средства.

В Таблице 2.1. приведены результаты подсчетов, которые можно с небольшими поправками использовать при калькуляциях аналогичных показателей в других странах при наличии текущих данных.

**Таблица 2.1. Определение стандартных затрат на использование дорог в ряде стран TRACESA**

	Армения	Азербайджан	Грузия	Казахстан	Кыргызстан	Таджикистан	Украина	Узбекистан
<b>(А) Определение затрат на обслуживание дорог</b>	3,148	4,689	5,005	17,496	3,110	1,785	31,078	21,825
(А1) Протяженность международных, иных магистральных дорог (км)	1,569	1,409	946	6,132	748	1,089	11,547	1,393
Включая: Международные	1,579	3,280	4,059	11,364	2,362	696	19,531	20,432
По другим республикам								
(А2) Среднегодовые затраты (\$/км)	13,763	22,219	18,887	11,189	13,876	5,662	15,706	28,066
Международные	5,695	8,561	3,726	8,182	6,865	5,963	15,706	6,110
Иные магистральные дороги	30,6	59,4	33,0	161,6	26,6	10,3	488,1	163,9
(А3) Общегоодовые затраты (в млн. долларов)	11,7	25,6	10,1	60,5	9,4	3,5	140,7	52,8
Включая: Переменные затраты (по числу транспортных средств)	8,2	16,3	7,6	43,9	7,1	2,7	95,8	42,5
Постоянные затраты (по числу ESAL)	10,6	17,4	15,2	57,3	10,1	4,0	251,7	68,6
<b>(В) Определение затратных единиц на использование дорог</b>								
(В1) Годовые перевозки по магистральным дорогам								
Транспорт/км (в млн.)	1,970	4,497	2,088	10,089	1,506	621	27,833	10,629
ESAL/км (млн.)	165,0	634,0	395,9	367,0	84,5	32,2	4,958,0	1,925,3
(В2) Затратная единица								
Переменные (\$/транспорт/км)	0,0059	0,0057	0,0048	0,0060	0,0062	0,0056	0,0051	0,0050
Переменные (\$/ESAL/км)	0,0497	0,0257	0,0192	0,1196	0,0840	0,0839	0,0193	0,0221
(С) Определение переменных затрат на транспорт/км								
(С1) 2-осевые грузовики								
ESAL/транспорт	0,16	0,13	0,10	0,05	0,07	0,07	0,18	0,19
Затраты (\$/км)	0,0139	0,0090	0,0067	0,0120	0,0121	0,0115	0,0086	0,0092
(С2) 3-осевые грузовики								
ESAL/транспорт	0,41	0,18	0,50	0,18	0,17	0,17	0,49	0,19
Затраты (\$/км)	0,0262	0,0103	0,0144	0,0275	0,0205	0,0199	0,0146	0,0092
(С3) Грузовики более чем с 3-осями								
ESAL/транспорт	0,36	0,34	1,13	0,21	0,63	0,63	1,34	1,01
Затраты (\$/км)	0,0238	0,0144	0,0265	0,0311	0,0591	0,0585	0,0310	0,0273

Источник: Оценки консультантов на основе предыдущих исследований

В развернутом виде схема выглядит следующим образом:

(А) Оценка затрат на обслуживание дорог: основана на модели НДМ, учитывающей длину дороги, прочность покрытия основных магистралей страны (за исключением местных дорог). Полученные результаты позволяют распределить ежегодные затраты по трем компонентам – (i) затраты, которые меняются с числом транспортных средств; (ii) затраты, которые меняются с числом ESAL; (i) постоянные затраты, которые не меняются с объемом перевозок или в зависимости от нагрузки.

(В) Оценка затрат на использование дорог: применительно лишь к переменным затратам (на транспорт/км по затратам, которые меняются с числом транспортных средств, за ESAL/км по затратам, которые меняются в зависимости от изменения нагрузки) путем отделения годовых затрат, подсчитанных согласно пункту (i) на транспорт/км и пункту (ii) за ESAL/км. Величину транспорт/км можно подсчитать на основе статистики перевозок и данных анализа перевозок по дорогам различных классов. ESAL/км подсчитывается на основе данных о транспорт/км и средней нагрузки на ось и ESAL по каждому типу транспортного средства.

(С) оценка переменных затрат за транспорт/км: применительно к 2-осевым, 3-осевым и многоосевым грузовым средствам в сумме (i) единицы затрат на транспорт/км по затратам, которые меняются с числом транспортных средств и (ii) результат ESAL за грузовик и единицу затрат на ESAL/км.

Приведенные выше результаты показывают, что в странах TRACECA стандартные переменные затраты на использование дорог колеблются в пределах \$0,007 до 0,014 за км/тяжелые 2-осевые грузовики; \$0,009 до 0,027 за км/3-осевые грузовики и \$0.014 до 0,059 за км/многоосевые грузовики.

С учетом приведенных ниже факторов необходимо внести следующие поправки.

(1) Поправка на возможное увеличение в будущем нагрузки на ось: в предыдущем анализе TRACECA отмечалось, что в настоящее время нагрузка на ось достаточно низкая согласно международным стандартам из-за низкой грузоподъемности бывших советских моделей (ESAL на грузовики из стран

вне пределов СНГ колеблется между 1-2 для всех типов грузовиков в сопоставлении со средними величинами, указанными в Таблице 2.1. - 0,12 на 2-осевые грузовики, 0,29 на 3-осевые грузовики и 0,71 на многоосевые грузовики). Допустим, что ESAL на грузовик возрастет на 50% в будущем из-за применения более современных транспортных средств, затраты на использование дорог за грузовик/км могут возрасти до \$0,008-0,018 на 2-осевые грузовики; \$0,011-0,038 на 3-осевые грузовики и 0,019-0,086 на многоосевые грузовики.

- (2) Включение постоянных затрат: согласно таблице 2.1, постоянные затраты колеблются в пределах 30-50 общих затрат на использование дорог (около 67% переменных затрат в среднем), поэтому при их распределении пропорционально переменным затратам размер затрат превысит 67%.
- (3) Возможные различия между затратными единицами на дорожные работы по модели HDM и согласно данным по региону TRACECA: факты свидетельствуют о том, что затраты по модели HDM слегка отличаются от затрат, распространенных в странах TRACECA (например, затраты по модели в размере \$22.400 за км заделки дороги и \$56.000 за км/40 мм покрытие, в то время как обычные показатели по регионам TRACECA составляют \$13.000 за км и \$97.000 за км соответственно). Это означает, что в модели HDM допускается незначительная недооценка текущих затрат на обслуживание дорог (примерно 15% в среднем).
- (4) Поправка на затраты за обслуживание мостом: обычно составляет до 10% обычных затрат на обслуживание дорог.

С учетом указанных выше возможных поправок, затраты на использование дорог в будущем (включая постоянные затраты) в связи с использованием грузовых транспортных средств составят \$0,01-0,04 за км/2-осевые грузовики; \$0,02-0,08 за км/3-осевые грузовики и \$0,04-0,18 за км/многоосевые грузовики.

В ряде стран TRACECA, в которых лимиты нагрузки на ось превышают стандарт (свыше 10 тонн на единичную ось), затраты на использование дорог за грузовик/км оказываются выше. В частности, данные по Турции подтверждают

сказанное - см. исследование,<sup>15</sup> недавно проведенное экспертами по оценке маргинальных затрат на обеспечение перевозок тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Маргинальные затраты за обслуживание дорог по ESAL составили 0,043 за ESAL/км (сравни \$0.053 в среднем в Таблице 2.1., но с колебаниями в пределах \$0.019 и 0.084). Однако, поскольку тяжелые транспортные средства, применяемые в Турции, имеют в среднем показатель ESAL 4,21 из-за лимита в 11,5 тонна нагрузки на ось, затраты за использование дорог оказываются повышенными - \$0,18 за км. Аналогичные показатели характерны для Румынии и Болгарии, в которых применяются сходные лимиты нагрузки на ось.

### ***2.3.2. Дополнительные затраты на восстановление дорог***

Ниже произведена примерная оценка возможного распределения затрат на восстановление дорог применительно к тяжелым грузовым транспортным средствам. Указанная оценка основана на имеющихся данных по соответствующим расходам в 4-странах TRACECA. Распределение затрат носит произвольный характер, во всяком случае о размерах будущих расходов остается лишь догадываться. Тем не менее, приведенные цифры дают представление о возможном размещении затрат на восстановление в связи с применением тяжелых транспортных средств в регионе TRACECA.

Приводимые в Таблице 2.2. результаты можно прокомментировать следующим образом:

(А) Оценка дополнительных годовых затрат по магистральным дорогам: расходы подсчитываются на основе плана вложений в строительство дорог, с учетом фактических инвестиций, сделанных за последние годы, и возможных финансовых преград в будущем. Часть этих расходов причисляется к переменным затратам на основе транспорт/км, тогда как баланс подсчитывается согласно ESAL в целях упрощения процедуры оценок, при этом за основу принимается 50:50. Отсюда можно сделать вывод, что около половины затрат на восстановление дороги в регионе TRACECA приходится на

---

<sup>15</sup> Воздействие тяжелых транспортных средств на магистральные дороги и дополнительные затраты. Генеральное Управление Турецких Автомагистралей, октябрь 2001.

строительство или реконструкцию дорожного покрытия (отсюда зависимость от ESAL), другая половина – на земляные работы. Однако, и такое деление носит весьма произвольный характер.

(В) Оценка затратных единиц на использование дорог: применительно к каждому из двух затратных компонентов единица исчисляется путем деления годовых затрат по пункту (А) на годовой транспорт/км и годовой ESAL/км применительно к магистральной дороге на основе имеющихся статистических данных о перевозках.

(С) Оценка затрат на транспорт/км: применительно к 2-, 3- и многоосевым грузовикам в размере (i) затратной единицы за транспорт/км по затратам, которые меняются с числом транспортных средств и (ii) показатель ESAL/грузовик и затратная единица за ESAL/км.

**Таблица 2.2. Оценка дополнительных годовых инвестиционных затрат на автомобильные дороги**

	Казахста н	Киргизста н	Таджикиста н	Украин а
<b>(А) Оценка дополнительных годовых затрат на магистральные автомобильные дороги (в млн. \$)</b>				
(А1) Планируемые будущие инвестиции	249	20-25	30-35	200-300
(А2) Фактические инвестиции за последние годы	30-130	33-36	9	90-130
(А3) Размещение затрат	125	20	10	130
Включая: переменные (число транспортных средств)	62.5	10	5	65
Переменные (число ESAL)	62.5	10	5	65
<b>(В) Оценка затратной единицы</b>				
(В1) Годовые перевозки по основным магистралям				
Транспорт/км (млн.)	10,089	1,506	621	27,833
ESAL/км (млн.)	367.0	84.5	32.2	4,958.0
(В2) Затратная единица				
Переменные (\$/транспорт/км)	0.0062	0.0066	0.0081	0.0023
Переменные (\$/ESAL/км)	0.1703	0.1183	0.1553	0.0131
<b>(С) Распределение затрат за транспорт/км</b>				
(С1) 2-осевые грузовики				
ESAL/транспорт	0.05	0.07	0.07	0.18
Затраты (\$/км)	0.0147	0.0149	0.0190	0.0047
(С2) 3-осевые грузовики				
ESAL/транспорт	0.18	0.17	0.17	0.49
Затраты (\$/км)	0.0369	0.0267	0.0345	0.0087
(С3) Грузовики с более чем 3 осями				
ESAL/транспорт	0.21	0.63	0.63	1.34
Затраты (\$/км)	0.0420	0.0811	0.1059	0.0199
ПРИМЕЧАНИЕ: (1) за исключением инвестиций в местные сельские и городские дороги				
ИСТОЧНИК: Текущие планы Правительства и оценки консультанта перспективных финансовых проектов				



При оценке инвестиционных планов во внимание принимались следующие обстоятельства:

Казахстан имеет 5-летний план развития автомобильных магистралей,<sup>16</sup> предусматривающий расходы в размере \$1.649 млн., включая \$405 млн. на обслуживание дорог. Однако, фактические затраты на обслуживание дорог составляет по меньшей мере 900 млн., по этой причине, фактический уровень инвестиций ниже планируемого. Однако, план предусматривает реализацию ряда проектов, финансируемых за счет иностранного капитала. По этой причине расходы в размере (\$100-150 млн.) представляются разумными, главным образом, в целях восстановления дорог международного значения.

Киргизия также имеет 5-летний план развития автомобильных магистралей,<sup>17</sup> в котором главный упор делается на завершении проектов восстановления дорог, затраты на которые составляют \$200 млн., или \$40 млн. , что составляет 2,5% ВВП и является нереалистичным показателем, особенно с учетом необходимости в финансировании обслуживания дорог в размере \$22 млн. в год (сравни всего лишь \$4 млн. в настоящее время). В прошлом, инвестиции превышали \$30 млн., однако вследствие финансовых препон текущий план инвестиций составляет 20-25 млн., что вполне осуществимо.

Таджикистан также располагает планом восстановления и строительства новых дорог, на реализацию которого потребуется примерно \$30 млн. в год. Текущие инвестиции в дорожный сектор составляют \$9 млн. и, по всей вероятности, будут поддерживаться на этом уровне в том случае, если оказание помощи из-за рубежа будет продолжено.

В соответствии с новейшими исследованиями,<sup>18</sup> Украина располагает значительными возможностями в сфере обслуживания дорог, в стране разработана инвестиционная программа, предназначенная для прокладки

<sup>16</sup> Государственная Программа Республики Казахстан по Развитию Дорожного Сектора на 2001-2005 гг. (28 ноября, 2001).

<sup>17</sup> Концепция и Программа Развития Автомобильных Магистралей Киргизской Республики в 2002-2012 гг. согласно Постановлению Правительства Республики от 9 февраля 2002 года, №59.

<sup>18</sup> Изучение реформы финансирования дорожного сектора Украины, проект ЕБРР по восстановлению М17, Карл Бро, октябрь 1997.

новых дорог. Как предполагается, объемы инвестиций и в будущем сохранятся на прежнем уровне.

Согласно расчетам, возможное распределение затрат на восстановление дорог применительно к грузовым транспортным средствам составляет \$0,005-0,019 за км/2-осевой грузовик; \$0,009-0,037 за км/3-осевой грузовик и \$0,020-0,106 за км/многоосевой грузовик, что составляет примерно половину обычных затрат, предназначенных для погашения затрат на грузовики тяжелого типа.

Однако, весьма сомнительно, чтобы транзитные расценки были в состоянии покрыть подобные затраты в настоящее время в странах TRACECA. Правительства многих стран склонны рассматривать затраты на восстановление дорог скорее с точки зрения их погашения за счет повышения налогов, нежели за счет пользователей дорог. В свете сказанного очевидно, что установление транзитных расценок для покрытия дополнительных затрат приведет к дискриминации в отношении иностранных перевозчиков. Пошлины с пользователей дорог, взимаемые с внутренних перевозчиков, даже не покрывают обычных затрат, не говоря уже о дополнительных затратах на восстановление дорог. Рекомендуется, чтобы транзитные расценки основывались главным образом на затратах на обычное обслуживание дорог, о чем шла речь в предыдущем разделе.

## **2.4 Обзор предложений**

Предлагаемая процедура калькуляции транзитных расценок характеризуется следующими особенностями.

### **Оценка затрат:**

- Учет различных затрат на использование дорог в различных странах.
- Использование данных по местным затратам плюс затратная характеристика в соответствии с моделями, применяемыми в других странах мира.
- В целом, учитываются транзитные расценки по затратам на обслуживание дорог (постоянные и переменные затраты на обслуживание), хотя некоторые

страны, возможно имеют намерение стимулировать транзитные перевозки за счет калькуляции транзитных расценок на основе лишь переменных затрат.

- Покрытие затрат иностранными перевозчиками. Речь идет о затратах на восстановление дорог и охрану окружающей среды. В них учитываются различия в национальной политике взимания пошлин с внутренних пользователей (между странами с высоким уровнем погашения затрат за счет внутренних пользователей и странами с низким уровнем погашения затрат).
- Транзитные расценки увязываются с расценками за использование лишь основной дорожной сети (поправки к различиям между расценками на использование основных и местных дорог не вносятся).

#### **Формы пошлин**

- В них учитываются различные обстоятельства, в частности, необходимость соблюдения баланса между расценками с учетом пройденного расстояния и учетом пройденного расстояния на транзитных маршрутах (i); расценками с учетом затраченного времени на менее определенных местных маршрутах (ii) и ситуациями, связанными с въездом (iii).
- Учитывает различия в затратах за использование, связанных с использованием транспортных средств различного типа и осей различных конфигураций.
- Учитывает дифференцирующие пошлины по груженным и порожним грузовикам.

## **Уровень пошлин**

- В первом, приведенном нами примере, приоритет отдается установлению транзитных расценок скорее для покрытия затрат на использование дорог, чем на снижение дискриминации между внутренними и иностранными перевозчиками (если уровень погашения затрат внутренними перевозчиками низкий). Вместе с тем, делается упор на снижение дискриминации при условии достижения разумного уровня погашения затрат.
- Учитываются транзитные расценки по (i) расходам скорее на обслуживание дорог, чем по фактическим расходам; скорее (ii) фактические расходы на восстановление дорог, чем планируемые расходы.

## **Проблемы реализации**

Отражение предлагаемых проектов в единой политике по транзитным расценкам и тарифам даст возможность достичь договоренностей относительно процедуры калькуляции транзитных расценок, обсудить транзитные расценки с учетом экономических и технических факторов.

С другой стороны, обеспечивается гибкость учета местных факторов. Так, повышенные уровни погашения затрат за пользование дорогами, достигнутые в Турции, Румынии и Болгарии, означают, что транзитные расценки этих стран можно устанавливать таким образом, чтобы покрыть затраты, превышающие обычные затраты на обслуживание дорог, включая затраты на улучшение дорожной сети, поправки по охране окружающей среды по согласованию со странами ЕС. Повышенные лимиты нагрузки на ось, предпринятые в этих странах, также оказывают влияние на затраты за использование дорог тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Внедрение этих предложений также позволит применять альтернативные подходы к взиманию пошлин, например, сборов и виньетты.

В большинстве стран СНГ применение указанных предложений позволит решить основные проблемы транзитных расценок с упором на установление расценок в соответствии с уровнем обычных затрат на обслуживание дорог с одновременным погашением затрат за счет внутренних пользователей,

например, посредством взимания повышенных топливных и транспортных налогов, внедрения виньеты. Исходя из опыта применения указанных предложений в ряде стран TRACECA с учетом затрат на использование дорог, стало возможным определить примерный уровень транзитных расценок в будущем при условии, если расценки устанавливаются для покрытия всех обычных затрат на обслуживание дорог, а именно \$0,01-0,04 за грузовик/км/2-осевой; \$0,02-0,08 за грузовик/км/3-осевой и \$0,04-0,18 за грузовик/км/многоосевой. В приведенных оценках не учитываются затраты на восстановление дорог, речь идет о повышении нагрузки на ось и покрытии постоянных затрат на обслуживание. Исходя из сказанного, представляется возможной идентификация транзитных расценок, которые в настоящее время чрезмерно завышены, например, намного превышают \$0,05 за грузовик/км/2-осевой, \$0,10 за грузовик/км/3-осевой и \$0,20 за грузовик/км/многоосевой. Указанные повышенные лимиты необходимо применять не только в странах СНГ, но и в других регионах мира, в которых нагрузка на ось выше.

### **3. РЕАЛИЗАЦИЯ ВАРИАНТОВ**

#### **3.1 Введение**

Реализация политики транзитных расценок по согласованию с членами РГТРТ по автомобильным перевозкам требует разработки соответствующего плана по каждой стране с учетом своеобразия ее условий, особенно в том, что касается текущей и перспективной политики в сфере взимания пошлин и налогов. Для содействия в вопросе разработки этих планов, консультанты выдвинули свои предложения по реализации единой политики по транзитным расценкам.

Указанные предложения тесно связаны с предложениями, содержащимися в первоначальном проекте настоящего рабочего документа с незначительными поправками, учитывающими комментарии членов РГТРТ по результатам второй встречи РГТРТ в июле 2003 года

Общая стратегия по предполагаемым действиям представлена в Таблице 3.1. В ней речь идет о действиях по решению основных задач, содержащихся в проекте рабочего документа: приоритетные проблемы автомобильных транзитных расценок (октябрь 2002), нашедшем подтверждение на первой

встрече рабочей группы. Эта стратегия нашла свое отражение в Приложении 3 единой политики по автомобильным транзитным расценкам.

Предлагаемая стратегия соответствует подходам, согласованным в ходе проведения первой встречи рабочей группы, когда транзитные расценки были увязаны с затратами на сервисное обеспечение, приняты решения устранить неоправданные сборы и упростить систему взимания пошлин. Предлагаемые действия сгруппированы по трем основным группам в соответствии с тремя основными задачами, отраженными в Протоколе первой встречи рабочей группы.

- Связь с затратами (установление транзитных расценок, не очень высоких по сравнению с затратами и меняющимися с затратами с пользователей дорог).
- Отсутствие дискриминации (взимание транзитных расценок с перевозчиков на равноправной основе независимо от гражданства).
- Прозрачность (обязательства по транзитным расценкам должны быть твердо усвоены пользователем дорог).

Для реализации четвертой цели единой политики – взимания по пункту пользования, каких-либо конкретных действий не предусматривается. Дело в том, что по своему характеру транзитные расценки обычно взимаются на пункте использования странами, оказывающими автомобильные услуги.

**Таблица 3.1. Стратегия единой политики транзитных сборов**

<b>ПРОБЛЕМА</b>	<b>ВОЗМОЖНОЕ ДЕЙСТВИЕ</b>
<b>(А) СВЯЗЬ С ЗАТРАТАМИ</b>	
A1. общий уровень транзитных расценок выше затрат за использование дорог (либо пошлин с внутренних транспортных средств)	Снижение пошлин ниже максимально оправданного уровня
A2. Транзитные расценки не различаются в зависимости от типа транспортного средства и конфигурации оси	Установление различных пошлин на различные типы транспортных средств
A3. Транзитные расценки не различаются в зависимости от расстояния	Определение пошлин на основе км (возможно и суток)
A4. Транзитные расценки не различаются в зависимости от груженых и порожних грузовиков	Установление различных пошлин с загруженных и порожних грузовиков
A5. Пошлины с нестандартных транспортных	Определение пошлин по каждому уровню

средств не основываются на трех стандартных компонентах – избыточной массе, избыточной нагрузке на ось и избыточных габаритах	избыточных габаритов/массы по каждому из трех аспектов
А6. Пошлины за пользование дорогами дублируют пошлины взимаемые с той же целью	Отмена дублирующих друг друга пошлин
<b>(В) ОТСУТСТВИЕ ДИСКРИМИНАЦИИ</b>	
В1. Неразрешенные расценки взимаются местными властями	Отмена неразрешенных пошлин.
В2. Транзитные расценки взимаются в зависимости от гражданства грузовика	Унификация/снижение иностранных транспортных расценок
В3. Пошлины за пользование дорогами различаются в зависимости от иностранного или внутреннего транспортного средства	Унификация расценок таким образом, что одни и те же расценки применяются независимо от гражданства транспортного средства
В4. Пошлины с нестандартных транспортных средств различаются в зависимости от иностранных и внутренних транспортных средств	Унификация расценок таким образом, чтобы можно было взимать одни и те же пошлины за избыточные габариты и массу независимо от гражданства транспортного средства
<b>(С) ПРОЗРАЧНОСТЬ</b>	
С1. Усложненная система взимания пошлин	Отмена необязательных пошлин
С2. Усложненная основа взимания пошлин	Упрощение процедуры калькуляции пошлин
С3. Отсутствие четкой информации о пошлинах	Публикация новейших расценок в Руководстве Пользователя, реклама предполагаемых изменений

**Анализ упомянутых выше вопросов и предлагаемых действий основан на перечне автомобильных сборов и разрешений по каждой из 13 стран TRACECA, подготовленном в рамках настоящего проекта в 2002 году. проект перечня был ранее представлен на первой встрече рабочей группы, а в настоящее время получил свое окончательное оформление с учетом комментариев, полученных от членов рабочей группы. достигнутые результаты нашли свое отражение в руководстве пользователя.**

В анализе использованы сведения, содержащиеся в проекте рабочего документа: приоритетные проблемы автомобильных транзитных сборов (октябрь, 2002) по обычным транзитным сборам, погашаемым крупногабаритными многоосевыми грузовиками в странах TRACECA. В Приложении А (включая незначительные поправки и комментарии от членов рабочей группы) речь идет, в первую очередь, о груженых грузовиках, во вторую очередь, о порожних грузовиках.

Следует добавить, что анализ также основывается на результатах сравнения текущего уровня общих транзитных сборов, погашаемых иностранными перевозчиками, как показано в Приложении (А), с максимальным уровнем оправданных сборов, отмеченных в предыдущем разделе. В единой политике по автомобильным транзитным расценкам, согласованной членами РГПРТ, подтверждаются максимально оправданные уровни транзитных расценок.

В заключительной части Раздела 2.4. речь идет о многоосевых грузовиках, с которых максимально оправданный уровень пошлин \$0.20 за км. В тех случаях, когда текущие транзитные расценки превышают приведенные выше, даются указания о том, как можно уменьшить расценки. В этом случае общие платежи включают также сборы с иностранных перевозчиков (разрешения на транзит и сборы), а также сборы, которые могут быть погашены и иностранными и внутренними перевозчиками (топливный налог, сборы и т.д.). Топливный налог включает все виды налогов и в настоящее время в большинстве стран TRACECA уровень его достаточно низок, хотя в перспективе ожидается рост топливных налогов, обусловленных стремлением увеличить погашаемость затрат с пользователей дорог.

Также осуществлен анализ степени дискриминации, наблюдаемой между различными типами операторов в каждой стране, предложены меры по уменьшению различий в пошлинах, выплачиваемых перевозчиками из разных стран.

Также предлагаются возможные действия по усилению прозрачности установления транзитных расценок. В предложениях в этом направлении учтены меры, по которым уже достигнута договоренность в ходе встреч рабочих групп:

- Договоренность, достигнутая членами рабочей группы в вопросе обеспечения Контрактор сведениями о текущих автомобильных разрешениях и сборах с тем, чтобы последний имел возможность внести соответствующее изменение в проект Перечня Автомобильных Расценок и Разрешений;



- Использование этих сведений Контрактором для последующего их отражения в Руководстве Пользователя и Размещения его на Интернет-сайте TRACECA;
- Договоренность, достигнутая членами рабочей группы в вопросе обеспечения МПК TRACECA сведениями о любых изменениях в уровнях транзитных расценок с тем, чтобы в будущем внести необходимые поправки в Руководство Пользователя.

В последующем разделе дается характеристика данных по транзитным расценкам по каждой из 13 стран TRACECA, с использованием соответствующих сведений, содержащихся в Приложении А, анализируются возможные действия по реализации единой политики транзитных расценок. Под транзитными расценками подразумевается сборы, выплачиваемые за использование транспортных средств, не имеющих разрешения на перевозку грузов. На практике многие транспортные средства функционируют с разрешениями, освобождающими их от необходимости погашения некоторых транзитных сборов (см. Приложение А). Уровни освобождения от погашения особенно высоки в ряде стран, не являющихся членами СНГ - менее 1-2% перевозчиков выплачивают транзитные расценки

### **3.2 Предлагаемые действия по реализации единой политики по транзитным расценкам**

#### ***3.2.1. Азербайджан***

##### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств взимались с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.49 за км) за стандартный пробег в 508 км, что дважды превышает максимально оправданную расценку. Основными видами пошлин являются:

- Тарифы за получение разрешения на использование азербайджанских автомобильных дорог иностранными транспортными средствами, которые колеблются в пределах \$100-600 в зависимости от вида перевозок и

гражданства транспортного средства (предусмотрены освобождение для владельцев разрешений);

- Налоги за въезд и пересечение территории Азербайджана иностранными транспортными средствами. Налог используется для финансирования обслуживания дорог, варьируясь в зависимости от (i) количества дней, проведенных в стране; (ii) типа и грузоподъемности транспортного средства; (iii) характера груза (в зависимости от того, насколько он опасен). Налог взимается со всех грузовиков, имеющих или без соответствующих разрешений, в размере \$120 за стандартный транзитный проезд (из расчета 2 дня на проезд).

Размер топливного налога незначительный (всего \$0,01 с 38-тонного грузовика/км), однако, существует вероятность того, что он может возрасти для погашения затрат на эксплуатацию дорожного сектора в целом.

Снижение общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданной расценки потребует снижения размеров основных пошлин или даже отмены одной из них. При снижении расценок необходимо учитывать перспективы повышения налога на дизельное топливо.

Следует также учитывать изменения тарифов за получение разрешения на эксплуатацию азербайджанских дорог иностранными транспортными средствами в зависимости от расстояния или времени, затраченного в стране. Налог за въезд и пересечение территории Республики Азербайджан иностранными транспортными средствами меняется в зависимости от числа дней; расценка увеличивается после 7 дней пребывания и повторно через 30 дней, при этом грузовики, занятые нелегальными каботажными операциями, подвергаются штрафам. Однако, при этом страдают и законопослушные перевозчики, которые задержались в стране. Одним из первых шагов в снижении этих пошлин могла бы стать отмена штрафов с одновременным повышением ответственности за каботажные операции.

Учет затрат можно было бы усилить, если бы основные пошлины менялись в зависимости от типа грузовика и конфигурации осей.

## **Отсутствие дискриминации**

Основные пошлины носят очевидный дискриминационный характер. Если налоги на въезд и пересечение территории Республики Азербайджан предназначаются для обслуживания дорог, они должны в равной мере применяться к внутренним и иностранным транспортным средствам. Для унификации пошлин с внутренними и иностранными транспортными средствами необходимо:

- Отменить изначально высокие пошлины (\$40 с грузовиков грузоподъемностью до 10 тонн; \$100 с грузовиков грузоподъемностью свыше 24 тонн);
- Снизить расценку текущих взносов (\$8 с грузовиков грузоподъемностью до 10 тонн; \$20 с грузовиков грузоподъемностью свыше 24 тонн).

Другой дискриминационной пошлиной является пошлина, взимаемая с иностранных грузовиков за въезд в определенные города. Дискриминация может быть устранена при условии отмены этих пошлин.

Пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов также применяются к иностранным транспортным средствам. За избыточные габариты пошлина не взимается. Структуру пошлин необходимо модифицировать для приведения их в соответствие с положениями единой политики с учетом отдельных компонентов по избыточной брутто-массе, осевой нагрузке и физическим размерам с учетом габаритов и лимитов массы, согласованных странами СНГ.

## *Прозрачность*

Отмена пошлин за въезд в города упрощает структуру взимания пошлин. Прозрачность можно усилить при условии упрощения тарифов за получение разрешения на эксплуатацию азербайджанских дорог иностранными транспортными средствами и устранение различий, вытекающих из гражданства грузовиков, включая:

- Различия, обусловленные наличием или отсутствием двусторонних соглашений с Азербайджаном.

- Специальные расценки, применяемые к отдельным странам, например, Ирану.

Налог за въезд и пересечение территории Республики Азербайджан иностранными транспортными средствами можно упростить путем устранения или, по крайней мере, прояснения типов грузов и размеров пошлин, взимаемых за грузы, попадающие под категории «умеренно опасные», «опасные» и «очень опасные».

### **3.2.2. Армения**

#### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств взимались с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.47 за км) за стандартный транзитный пробег в 500 км, что дважды превышает максимально оправданную расценку. Основными видами пошлин являются:

- Тарифы за использование армянских автомобильных дорог иностранными транспортными средствами (драмы 110.000, или \$200 за въезд грузовика грузоподъемностью от 20 до 36 тонн), которые взимаются со всех иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение;
- Налог на охрану окружающей среды за использование армянских дорог иностранными транспортными средствами (драмы 15.000, или \$27 за транзитный проезд), который взимается со всех грузовиков, имеющих или не имеющих разрешение.

Размер топливного налога незначительный (всего \$0,01 с 38-тонного грузовика/км), однако, существует вероятность того, что он может возрасти для погашения затрат на эксплуатацию дорожного сектора в целом.

Снижение общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданной расценки потребует снижения тарифов на использование армянских дорог иностранными транспортными средствами и даже отмены налога на охрану окружающей среды за использование армянских дорог иностранными транспортными средствами. При снижении тарифов необходимо учитывать наличие планов увеличения налогов на дизельное топливо.

Следует также учитывать возможность изменений транзитных пошлин в зависимости от дистанции, использование грузовиков тяжелого типа с особой конфигурацией осей, введения пониженных пошлин с незагруженных грузовиков.

### **Отсутствие дискриминации**

Налог на охрану окружающей среды за использование армянских дорог иностранными транспортными средствами носит очевидный дискриминационный характер. При этом налог должен в равной мере применяться к внутренним и иностранным транспортным средствам. Однако, остаются большие сомнения относительно того, что налог действительно используется для охраны окружающей среды. Эти сомнения вызваны отсутствием сведений о соответствующих затратах, об ограниченном воздействии указанного налога на реальное снижение с загрязнения окружающей среды. Существует настоятельная необходимость этой пошлины в ближайшей перспективе. В дальнейшем эту пошлину можно заменить на пошлину за выход к автомобильной транспортной системе, взимаемой с внутренних и иностранных транспортных средств.

Очевидно, что пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов применяются лишь к иностранным транспортным средствам. Отсутствует пошлина за избыточные габариты, поэтому ожидается внесение изменений в структуру пошлин для приведения их в соответствие с положениями единой политики с учетом отдельных компонентов по избыточной брутто-массе, осевой нагрузкой и физическими размерами в соответствии с лимитами габаритов и массы, согласованной в рамках стран СНГ.<sup>19</sup>

### **3.2.3. Болгария**

#### ***Учет затрат***

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$634 (\$1,58 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный транзитный

---

<sup>19</sup> Соглашение о габаритах и массе транспортных средств в странах СНГ, Минск, 4 июня 1999

пробег в 400 км, что значительно превышает максимально оправданную расценку из-за высоких сборов (\$400) на пограничных постах с транспортных средств, не имеющих разрешения на перевозку. Однако, практически всем грузовикам (около 99%) удастся избежать выплаты высоких сборов за получение разрешения благодаря тому, что, они имеют разрешение на перевозку, выданные в их стране (которые, возможно, освобождают их от выплаты транзитных сборов). Поэтому на практике размеры фактических выплат намного ниже (\$ 74 за рейс многоосевого грузовика, или \$0,18 за км, что ниже максимально оправданной ставки, как это показано в скобках в Приложении А).

Например, в тех случаях, когда грузовики имеют разрешение, которое не освобождает их от транзитных сборов, транзитные пошлины составляют \$0.59 за км. Помимо указанных выше сборов за получение разрешения взимаются транзитные пошлины с иностранных транспортных средств за въезд, использование транспортной магистрали, остальных транспортных узлов. Общая транзитная пошлина варьируется в зависимости от типа транспортного средства, числа осей, составляя обычно \$140-179 с 38-тонного грузовика (в среднем \$160) в зависимости от конкретного транзитного проезда.

Другими значительными пошлинами, взимаемыми с внутренних и иностранных транспортных средств, являются топливный налог (\$0.05 за км с 38-тонного грузовика) и так называемые сборы Rouse (\$55).

За исключением сборов за использование мостов транзитные пошлины с иностранных транспортных средств необходимо снизить с \$160 до \$60 в целях уменьшения общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданной расценки (\$80 с учетом \$0.20 за км на 400 км). Однако, на практике подобное снижение имеет весьма незначительный эффект вследствие того, что немногие перевозчики погашают указанные транзитные пошлины из-за высокого уровня освобождения от их выплаты.

Хотя транзитные пошлины различаются в зависимости от типа и числа осей, их можно теснее увязать с затратами на использование автомобильных дорог, если

при этом пошлина за въезд увязывается с расстоянием, пониженные расценки устанавливаются на незагруженные транспортные средства.

#### **Отсутствие дискриминации**

Сборы за выдачу разрешения и транзитные пошлины носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. Дискриминацию можно уменьшить путем снижения в краткосрочной перспективе уровня транзитных пошлин так, как это представлено выше.

В среднесрочной перспективе дискриминацию можно уменьшить за счет замены транзитных сборов пошлинами за использование дорог, например, пошлиной за получение доступа к дорожной сети, аналогичной виньете, недавно внедренной в Румынии, либо за счет конкретных сборов за использование транспортных путей. Предполагается, что в настоящее время правительство рассматривает подобные варианты.

#### *Прозрачность*

Благодаря использованию различных источников, включая газеты, Интернет, документы по результатам двусторонних встреч по автомобильным перевозкам, можно получить сведения о болгарских транзитных сборах. Однако, некоторые из этих источников, например, Интернет веб-сайт проекта UNECE по развитию торговли, являются неофициальными, а потому, возможно, не охватывают текущих данных.

#### **3.2.4. Грузия**

##### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили около \$343 (\$0,86 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 400 км, что четырежды превышает максимально оправданную расценку. Основным видом пошлины является налог за использование грузинских автомобильных дорог иностранными транспортными средствами, которые применительно к грузовикам колеблется между \$180 и 420 в зависимости от грузоподъемности грузовика.

Акциз на дизельное топливо и экологические налоги составляют около \$0,02 за км на 38-тонный грузовик, при этом иностранным перевозчикам иногда приходится погашать дополнительные пошлины для покрытия разницы между ценами на топливо в Грузии и других странах.

Уменьшение общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданной расценки потребует значительного уменьшения налога за использование грузинских дорог иностранными транспортными средствами. При этом снижение должно учитывать наличие возможных проектов, направленных на регулирование налогов на дизельное топливо.

Для усиления учета затрат необходимо принимать во внимание возможность внесения изменений в налог на использование грузинских дорог иностранными транспортными средствами, а именно:

- Изменение пошлин в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране.
- Изменение пошлин в зависимости от типа грузовика и конфигурации осей.
- Взимание пошлин с незагруженных транспортных средств по более низким расценкам, чем с загруженных.

#### **Отсутствие дискриминации**

Налог за использование грузинских дорог иностранными транспортными средствами носит очевидный дискриминационный характер вследствие того, что он взимается лишь с иностранных перевозчиков. Дискриминацию можно понизить путем снижения уровня пошлин.

Пошлина с учетом цены на топливо также носит дискриминационный характер, ибо она влияет различным образом на транспортные пошлины, выплачиваемые перевозчиками, использующими грузинские автомобильные дороги. Дискриминацию можно снизить при условии отмены подобных пошлин.

Текущие пошлины за нестандартные перевозки также носят дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются исключительно с иностранных перевозчиков. Их можно теснее увязать с



транспортными затратами благодаря внесению изменений в размеры пошлин в зависимости от пройденного расстояния, а не за счет взимания фиксированных пошлин за проезд. Пошлина за избыточные габариты отсутствует. Структура пошлин, как предполагается, подлежит модификации для приведения ее в соответствие с недавним соглашением СНГ по структуре этих пошлин с учетом лимитов габаритов и массы, согласованных странами СНГ.

#### *Прозрачность*

Отмена пошлины с учетом цены на топливо будет способствовать упрощению системы взимания пошлин. Прозрачность можно усилить за счет получения четких сведений о транзитных сборах, взимаемых с пользователей дорог.

#### **3.2.5. Казахстан**

##### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$166 (\$0,33 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 500 км, что на 50% превышает максимально оправданную расценку. Основным видом пошлины является пошлина за получение разрешения согласно транзитной процедуры и правилам выдачи разрешений для транзитных транспортных средств на территории республики Казахстан,<sup>20</sup> которая составляет \$163 за транзитный проезд независимо от типа или габаритов грузовика.

Размер топливного налога незначителен (менее \$0.01 за грузовик/км на 38-тонный грузовик, однако по всей вероятности налог возрастет в среднесрочной перспективе для увеличения погашаемости затрат транспортного сектора в целом. По сообщениям, с иностранных перевозчиков местными властями будут взиматься пошлины. Однако, расценки этих пошлин пока не установлены.

Уменьшение общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданных расценок потребует снижения пошлин за получение разрешения в краткосрочной перспективе. Согласно текущему законодательству (Закон Казахской Республики Об Автомобильном Транспорте от 4 июля 2003 года),

<sup>20</sup> Постановление №62 от 19 января 2002 года

предусматривается значительное их снижение. Оптимальный уровень снижения пошлин зависит от роста налогов на дизельное топливо.

Учет затрат можно значительно улучшить, если адаптировать пошлины за получение разрешения применительно типов грузовиков и конфигурации осей, установить пониженные пошлины на порожние транспортные средства.

Необходимо учитывать возможность внесения изменений за получение пошлин в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране. Это, в частности, характерно для Казахстана из-за наличия больших транзитных расстояний (от 500 км до 3000 км), что обуславливает расценки пошлин в пределах от \$0,06 до 0,35 за км транзитного маршрута.

#### **Отсутствие дискриминации**

Пошлины за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков (хотя местное законодательство предусматривает взимание пошлин с внутренних перевозчиков, осуществляющие международные перевозки). Снижение пошлин за получение разрешения неизбежно приведет к снижению дискриминации. Существует настоятельная необходимость ее замены пошлиной, взимаемой с внутренних и иностранных транспортных средств за выход в автомобильную сеть.

Правительство отменило дискриминационные пошлины, взимаемые местными властями, однако, при этом все-таки пошлины с иностранных перевозчиков продолжают взиматься. По-видимому, следует применять более жесткие меры для устранения подобных явлений

Ввиду того, что между иностранными и внутренними транспортными средствами отсутствует дискриминация, связанная с взиманием пошлин за нестандартные габариты и грузы, пошлины не могут полностью строиться на учете затрат за использование дорог. В частности, отсутствует пошлина за избыточные габариты. Как ожидается, в структуру пошлин планируется ввести изменений для приведения их в соответствие с недавним соглашением СНГ по структуре

этих пошлин с учетом лимитов габаритов и массы, согласованных со странами СНГ.

### *Прозрачность*

Текущая система транзитных пошлин относительно проста и прозрачна, однако, применение процедур, связанных с учетом затрат, может сделать эту систему менее прозрачной. По этой причине необходимо более четко излагать суть процедур, связанных с учетом затрат, а также более широко их рекламировать.

### **3.2.6. Кыргызстан**

#### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$ 67 (\$ 0,11 за км) формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 600 км, что меньше максимальной оправданной расценки на указанный тип транспортного средства. Однако, большинство транзитных перевозок может осуществляться грузовиками с 2-3 осями, с которых будет взиматься одинаковая пошлина. Размер этой пошлины составляет \$0.11 за км, что практически аналогично максимальной расценке с 3-осевых грузовиков (\$0.10 за км). Основная транзитная пошлина определяется различными двусторонними соглашениями и варьируется в зависимости от гражданства транспортного средства. Обычно ее размер составляет \$50 за грузовик/проезд, при этом ее размер не меняется в зависимости от типа или габаритов грузовика. С порожних грузовиков выплачивается пошлина в том же размере, что и с загруженных.

Размер топливного налога незначителен (менее \$0,01 за грузовик/км для большинства типов грузовиков), однако, существует вероятность того, что в среднесрочной перспективе он возрастет для увеличения погашаемости затрат на дорожный сектор в целом. Пошлины за выдачу сертификата для иностранных грузовиков колеблются между \$3 и 10 за проезд.

Учет затрат можно значительно улучшить, если адаптировать пошлины за получение разрешения к типам грузовиков и конфигурации осей, а также установить пониженные пошлины на порожние транспортные средства.

Необходимо учитывать возможность внесения изменений за получение пошлин в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране.

#### **Отсутствие дискриминации**

Пошлины за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что он взимается лишь с иностранных перевозчиков. Снижение пошлин за получение разрешения неизбежно приведет к снижению дискриминации. Существует настоятельная необходимость замены этой пошлины на пошлину, взимаемую с внутренних и иностранных транспортных средств за выход в автомобильную сеть.

С нестандартных транспортных средств и грузов пошлины не взимаются, так как отсутствует правовая база по определению габаритов и лимитов массы транспортного средства. Однако, в скором времени ожидается применение габаритов и лимитов массы в соответствии с положениями соглашения СНГ. Избыточные габариты и массу необходимо привести в соответствие с единой политикой, учитывать отдельные компоненты по избыточной брутто-массе, осевой нагрузке и физическими размерами.

#### *Прозрачность*

Текущая система транзитных пошлин не такая прозрачная как в других странах вследствие изменений расценок в зависимости от гражданства транспортного средства. При установлении единой расценки необходимо отказаться от ее увязки с гражданством того или иного транспортного средства.

Прозрачность можно значительно улучшить путем отмены пошлин за выдачу сертификата. Дело в том, что сертификат является скорее источником получения средств, чем инструментом, призванным устранить загрязнение окружающего воздуха. Применение более повышенных топливных налогов может привести к увеличению доходов, при этом с транспортных средств, в большей степени загрязняющих окружающую среду будут взиматься более повышенные расценки, чем с других (пропорционально сумме потребленного топлива и, вероятно, по более завышенным расценкам с более загрязняющих видов топлива).

### **3.2.7. Молдова**

#### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$67 (\$0,44) за км с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 150 км, что дважды превышает максимально оправданную расценку на указанный тип транспортного средства. Основной транзитной пошлиной является пошлина за использование молдавских дорог иностранными транспортными средствами, которая характеризуется наличием постоянного элемента (за въезд) и переменного элемента (за транспорт/км). Применительно к стандартному транзитному проезду размер пошлины составляет \$63 с многоосевого 38-тонного грузовика. К грузовикам меньших размеров применяются меньшие пошлины, к порожним грузовикам применяются пошлины, взимаемые с загруженных грузовиков. Транспортные средства, пребывающие в стране более 24 часов, обязаны выплачивать дополнительную ежедневную пошлину в размере \$24.

Размер топливного налога составляет \$0,03 за грузовик/км с крупногабаритных грузовиков, однако, существует вероятность того, что в среднесрочной перспективе он возрастет для увеличения погашаемости затрат на дорожный сектор в целом.

Учет затрат можно усилить, если размер пошлины с иностранного транспортного средства:

- Снизить, особенно постоянный ее элемент (\$25 за крупногабаритный грузовик) и ежедневно погашаемую пошлину.
- Изменять в зависимости от конфигурации осей.
- Взимать более низкие пошлины с порожних грузовиков.

#### **Отсутствие дискриминации**

Пошлины за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что он взимается лишь с иностранных перевозчиков. Снижение пошлин за получение разрешения неизбежно приведет к снижению

дискриминации. Существует настоятельная необходимость замены этой пошлины на пошлину, взимаемую с внутренних и иностранных транспортных средств за выход в автомобильную сеть.

Пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов также носят дискриминационный характер из-за применения различных расценок к иностранным транспортным средствам. Дискриминацию можно было бы избежать, если бы одинаковые пошлины взимались независимо от гражданства транспортного средства. Структура пошлин соответствует положениям единой политики и основывается на лимитах габаритов и массы, согласованных со странами СНГ.

#### *Прозрачность*

Хотя текущая система транзитных пошлин носит достаточно прозрачный характер, степень прозрачности можно усилить за счет получения более достоверных сведений от взимания транзитных пошлин с пользователей дорог.

#### **3.2.8. Румыния**

##### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$819 (\$ 1,64) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 500 км, что намного превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено взиманием повышенных сборов (\$310) на пограничных постах с транспортных средств, не имеющих разрешения на проезд (размеры сборов составляют \$620, позволяют совершить один рейс в оба конца через страну). Однако, практически всем грузовикам (более 98%) удается избежать выплаты повышенных сборов за получение разрешения ввиду того, что разрешения на перевозку были ранее ими получены в собственных странах (которые обычно освобождают их от транзитных сборов). Соответственно, практически со всех иностранных многоосевых грузовиков взимается около \$72 за рейс (\$0,14 за км), как это показано в скобках в Приложении А.

Так, в тех случаях, когда крупногабаритные грузовики имеют разрешение, которое не освобождает их от выплаты транзитных сборов, транзитные пошлины составляют промежуточную цифру – около \$509 (\$1.0 за км) с многоомевых грузовиков согласно данным, приведенным в Приложении А. Основную пошлину составляет транзитная пошлина с иностранного транспортного средства в размере \$0,023 за брутто-тонну/км (\$437 за стандартный проезд 38-тонного грузовика. Однако, вследствие освобождения от транзитных пошлин указанная пошлина взимается лишь с немногих грузовых транспортных средств.

К другим значительным пошлинам, выплачиваемым внутренними и иностранными транспортными средствами, относятся сборы за использование мостов через Дунай (до \$50 за проезд в оба конца, или \$25 за проезд в один конец), топливный налог (\$0,08 за км 38-тонного грузовика), ровиньетта (между \$2 и \$16 с крупногабаритного грузовика не EURO в зависимости от длительности пребывания в стране).

Если исключить сборы за использование мостов, но в то же время принять во внимание, что текущие топливные налоги и ровиньетта рассматриваются как пошлины за использование дорог, размеры транзитных пошлин и разрешений с иностранных транспортных средств необходимо снизить с \$747 (\$310+437) до \$28 и таким образом уменьшить общий уровень транзитных пошлин до максимально оправданной расценки (\$100, или \$0,20/км на 500 км). Однако, на практике, вследствие освобождения иностранных транспортных средств от транзитных сборов, практически со всех иностранных транспортных средств взимается лишь \$72 за проезд, который ниже максимально оправданного уровня. По этой причине снижение размеров текущих транзитных сборов и разрешений может представить интерес. Хотя транзитные пошлины меняются в зависимости от массы транспортного средства и протяженности проезда, пошлины можно еще теснее увязать с затратами на использование дорог, при условии, что пошлины за въезд будут увязаны с конфигурацией осей, а применительно к незагруженным транспортным средствам будут установлены пониженные расценки.

### **Отсутствие дискриминации**

Сборы за получение разрешения и транзитные пошлины носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. Подобную дискриминацию может уменьшить в краткосрочной перспективе путем снижения уровня транзитных пошлин так, как это показано выше.

В среднесрочной перспективе дискриминацию можно снизить при условии полной замены транзитных сборов на виньетту, которая стала недавно применяться в стране.

#### *Прозрачность*

В настоящее время можно получить необходимые сведения о румынских транзитных сборах из различных источников, однако, некоторые из них, Интернет веб-сайт проекта UNECE являются неофициальными, а потому, возможно, не охватывают текущих данных. Главное состоит в том, чтобы удостовериться в возможности получения официальных сведений по запросу.

### **3.2.9. Таджикистан**

#### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$200 (\$1,38 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 145 км, что превышает примерно в 7 раз максимально оправданную расценку. Единственной транзитной пошлиной является пошлина, взимаемая с иностранных транспортных средств за использование таджикских дорог, меняющаяся в зависимости от гражданства. (особенно, в зависимости от того, где зарегистрировано в СНГ или за его пределами). Применительно к 38-тонному грузовику стандартная пошлина составляет \$200 с грузовиков вне СНГ (\$150 с грузовиков СНГ). Однако, применяются специальные, обычно сниженные расценки применительно к грузовикам из отдельных стран. С транспортных средств превышающих сроки пребывания в стране (обычно 5 дней для большинства грузовиков), взимается \$50 в сутки. Размер транзитных



пошлин, взимаемых с порожних грузовиков, аналогичен размеру пошлин с загруженных грузовиков.

С пользователей дорог специальные топливные налоги не взимаются, однако, ожидается применение подобного налога в среднесрочной перспективе в целях повышения погашаемости дорожного сектора в целом.

Учет затрат можно значительно усилить при условии снижения транзитных пошлин ти в зависимости от конфигурации осей, при этом на порожние транспортные средства должны быть установлены пониженные тарифы. Необходимо также учитывать изменения в пошлины за получение разрешения в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране

#### **Отсутствие дискриминации**

Сборы за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что он взимается лишь с иностранных перевозчиков. Снижение сборов за получение разрешения неизбежно приведет к снижению дискриминации.

Указанную пошлину в дальнейшем можно заменить на пошлину за получение доступа к транспортной сети, которая взимается с внутренних и иностранных транспортных средств на суточной основе.

С нестандартных транспортных средств и грузов пошлины в настоящее время не взимаются из-за отсутствия правовой базы по габаритам и лимитам массы транспортного средства (за исключением отдельных правил, применяющихся исключительно к иностранным транспортным средствам). Как ожидается, в соответствии с соглашением СНГ вскоре ожидается применение лимитов. Структуру пошлин необходимо модифицировать в соответствии с положениями единой политики, учитывая при этом отдельные компоненты по избыточной брутто массе, осевой нагрузке и физическим размерам в рамках лимитов габаритов и массы.

#### *Прозрачность*

Текущая система транзитных пошлин не столь прозрачна как в других странах. Это обусловлено тем, что размеры пошлин меняются в зависимости от

гражданства транспортного средства. В этой связи необходимо разработать более упрощенную единую расценку, которую можно применять к транспортным средствам независимо от их гражданства.

### **3.2.10. Турция**

#### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$790 (\$0,53 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 1500 км, что вдвое превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено применением повышенных транзитных сборов с иностранных транспортных средств (\$0.01-0.15 за брутто-тонна/км), эквивалентных, по меньшей мере, \$570 (0,38 за км) за обычный транзитный проезд 38-тонного грузовика). С незагруженных грузовиков взимаются пошлины по меньшим расценкам. Следует отметить, что сниженные расценки также применяются к большинству транспортных средств стран TRACECA, учитывая высокий уровень освобождения, которым пользуются владельцы разрешений (\$220 за проезд согласно Приложению А).

Кроме транзитных сборов, местными властями на пограничных пропускных пунктах взимаются дополнительные сборы с зарегистрированных иностранных транспортных средств, пересекающих границу (между \$0,7 и 7,5).

Другими значительными по размеру пошлинами, выплачиваемыми внутренними и иностранными транспортными средствами являются топливный налог (\$0.12 за 38-тонный грузовик), сборы за использование магистральных дорог (\$0,06 за км) и сборы за использование мостов FSM (\$11 с грузовика с прицепом).

Если исключить сборы за использование мостов и рассматривать текущий топливный налог как пошлину за использование дорог, транзитные пошлины с иностранных транспортных средств можно снизить с \$570 до \$90 и таким образом уменьшить общий уровень транзитных пошлин ниже максимально оправданной расценки (\$300 при \$0.20 за км на расстояние 1500 км).

Хотя транзитные пошлины меняются в зависимости от массы, загрузки и расстояния, пройденным транспортным средством указанные пошлины можно теснее увязать с затратами на использование дорог при условии увязки транзитных сборов с конфигурацией осей. Однако, правительство может счесть этот шаг неразумным ввиду дополнительных осложнений, связанных с установлением транзитных сборов.

Пошлины за провоз нестандартных грузов взимаются с транспортных средств, превышающих лимиты GVW. Пошлины с иностранных транспортных средств взимаются на той же основе, что и с внутренних. Учет затрат можно значительно усилить при условии, что указанные пошлины не основываются исключительно на GVW, а принимают во внимание и нагрузку на ось.

#### **Отсутствие дискриминации**

Сборы за получение разрешения и транзитные пошлины носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что он взимается лишь с иностранных перевозчиков. Пошлины, взимаемые местными властями, также носят дискриминационный характер по указанной причине. Дискриминацию можно уменьшить за счет снижения уровня транзитных пошлин, а пошлины, взимаемые местными властями, либо полностью отменить либо, если она выступает в качестве пошлин за пользовательские услуги на пограничных пунктах, взимать на равноценной основе с внутренних и иностранных транспортных средств.

В краткосрочной перспективе дискриминацию можно снизить путем замены транзитных сборов на пошлины за использование дорог, подобно тому, как это было внедрено в Румынии (виньетта). Однако, при этом необходимо избегать взимания чрезмерных пошлин с пользователей магистральных дорог за счет пошлин за использование дорожной сети, в первую очередь, и за счет сборов за использование магистральных дорог во вторую очередь.

### *Прозрачность*

Сведения о турецких транзитных сборах можно получить из различных источников. Главное состоит в том, чтобы удостовериться в возможности получения официальных сведений по запросу.

#### **3.2.11. Туркменистан**

##### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$366 (\$0,61 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный проезд в 600 км, что втрое превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено применением повышенных транзитных сборов с иностранных транспортных средств (\$150 за въезд) и пошлиной с поправкой на цену топлива (\$96 за 600 км при 0,16 за км) за стандартный проезд 38-тонного грузовика. С порожних грузовиков пошлины взимаются на той же основе, что и с загруженных.

Кроме указанных выше транзитных сборов, применяются два вида других пошлин, взимаемых с иностранных (не внутренних) транспортных средств – пошлина за использование понтонного моста через реку Аму-Дарья близ Фарапа (\$80 за пересечение в одном направлении крупногабаритным грузовиком) и обязательная страховая пошлина (\$70 за проезд в оба конца крупногабаритным грузовиком).

Если даже исключить сборы за использование моста и страховые пошлины, транзитные пошлины с других иностранных транспортных средств необходимо снизить с \$246 до \$120 (600 км при \$0.20 за км). С тем, чтобы избежать превышения максимально оправданного лимита.

Хотя общие транзитные пошлины меняются в зависимости от грузоподъемности транспортного средства и пройденного расстояния, пошлины можно теснее увязать с затратами на эксплуатацию дорог при условии увязки сборов с конфигурацией осей.

### **Отсутствие дискриминации**

Все упомянутые выше виды пошлин носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. Дискриминацию можно уменьшить за счет снижения уровня транзитных пошлин. Следует иметь в виду, что потребление топлива внутри страны в настоящее время субсидируется, что ведет к очень низким розничным ценам (около \$0.02 по курсу черного рынка).

Пошлины с поправкой на топливную цену можно отменить в случае отказа от субсидирования.

### *Прозрачность*

Информацию о туркменских транзитных сборах получить весьма сложно, поэтому существуют большие сомнения относительно реального уровня пошлин, взимаемых с нестандартных транспортных средств. Прозрачность можно усилить за счет большей открытости относительно текущих пошлин, взимаемых с иностранных транспортных средств.

### **3.2.12. Украина**

#### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$ 92 (\$0,12 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 750 км, что соответствует уровню максимально оправданной расценки. Основным видом пошлины является единая пошлина за использование украинских дорог, взимаемая со всех международных перевозок, включая местных и иностранных перевозчиков (около \$25 за стандартный проезд). С порожних грузовиков пошлины по пониженным расценкам.

Кроме указанной единой пошлины, некоторыми местными властями взимаются сборы с иностранных и украинских транспортных средств за пересечение их территорий (\$30 до 90). Однако, указанные сборы не соответствуют проводимой центральным правительством политике, поэтому в настоящее время предпринимаются шаги для отмены этих сборов. Внутренние и

иностранные перевозчики также выплачивают топливный налог, размер которого достигает \$0,01 за км.

Единая пошлина возрастает, если речь идет о нестандартном транспортном средстве, превышающем GVW, нагрузку на ось, иные физические параметры. Хотя единые транзитные пошлины меняются в зависимости от массы, загрузки и расстояния, пройденным транспортным средством, пошлины можно теснее увязать с затратами на эксплуатацию дорог при условии увязки сборов с конфигурацией осей.

### **Отсутствие дискриминации**

Ни один из видов упомянутых пошлин не носит дискриминационный характер по отношению к иностранным перевозчикам. Вместе с тем, при взимании единых пошлин, а также пошлин, устанавливаемых местными властями, проявляется дискриминация по отношению к международным перевозкам, будь то внутренние или иностранные перевозчики.

В среднесрочной перспективе снижению дискриминации может способствовать замена единых пошлин на пошлину за использование дорог, выплачиваемую всеми пользователями дорог, занятыми внутренними международными перевозками, в частности. Замена единой пошлины на повышенный топливный налог также можно рассматривать в качестве возможной альтернативы, правда, в этом случае произойдет очевидное ослабление увязки пошлин с затратами на использование дорог (это может привести к понижению уровня погашения затрат грузовиками тяжелого типа).

### *Прозрачность*

Хотя применение единых пошлин обеспечивает максимальную прозрачность, остается неопределенность, связанная с пошлинами, взимаемыми местными властями. Прозрачность можно усилить за счет отмены местных пошлин.

### **3.2.13. Узбекистан**

#### *Учет затрат*

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$422 (\$0,70 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика

за стандартный пробег в 600 км, что более чем в 3 раза превышает максимально оправданную расценку для данного типа транспортного средства. Основным видом пошлины является пошлина за использование узбекских дорог (\$400 за въезд, что эквивалентно \$0,67 за км стандартного проезда). На практике, размеры пошлин часто меняются в зависимости от применения положений тех или иных двусторонних соглашений, кроме того, пошлины меняются в зависимости от гражданства транспортного средства. С порожних грузовиков пошлины взимаются аналогично загруженным грузовикам. Кроме того, взимаются дополнительные пошлины с транзитных транспортных средств, срок пребывания которых в стране превышает 3 дня.

Размеры топливного налога достаточно низкие (\$0,03 за грузовик/км для большинства типов грузовых средств), однако, существует вероятность того, что налог может быть увеличен для увеличения погашаемости затрат на дорожный сектор в целом. С иностранных транспортных средств взимается обязательная страховка третьей стороны, сумма которой меняется в зависимости от гражданства транспортного средства согласно расценкам, эквивалентным взимаемым в других странах (\$от 2 до 75).

Даже если исключить страховой сбор, необходимо снизить размер транзитной разрешительной пошлины от \$400 до 100 с тем, чтобы избежать превышения общего уровня пошлин над максимально оправданным уровнем, применительно к крупногабаритным грузовикам, осуществляющим транзитные поездки. Можно значительно усилить учет затрат при условии адаптирования разрешительной пошлины к меняющемуся типу грузовика и конфигурации осей, установления пониженных пошлин с порожних транспортных средств. Также необходимо принять во внимание возможность внесения изменений в разрешительные пошлины в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране.

#### **Отсутствие дискриминации**

Пошлины за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. На практике, применение этой пошлины обнаруживает

дискриминацию по отношению к перевозчикам из разных стран. Дискриминацию можно уменьшить за счет снижения уровня разрешительных пошлин.

В краткосрочной перспективе дискриминацию можно снизить путем замены разрешительных пошлин на пошлины за использование дорог, взимаемых на суточной основе с внутренних и иностранных перевозчиков.

В настоящее время с иностранных транспортных средств взимаются пошлины, размеры которых превышают установленные лимиты массы и загрузки (но не габариты). Указанные лимиты массы не соответствуют лимитам, согласованным странами СНГ. В скором времени ожидается применение новых лимитов. Взимание пошлин за избыточную массу с иностранных транспортных средств не применяется по отношению к внутренним перевозчикам. Структуру пошлин необходимо усовершенствовать для приведения ее в соответствие с положениями единой политики, учитывая отдельные компоненты по избыточной брутто массе, осевой нагрузке и физическим размерам в рамках новых габаритов и лимитов массы.

#### *Прозрачность*

Текущая система транзитных пошлин не столь прозрачна как в других странах. Это обусловлено тем, что расценки часто меняются в соответствии с положениями различных двусторонних соглашений в зависимости от гражданства транспортного средства. Необходимо разработать единую расценку, применимую ко всем транспортным средствам независимо от гражданства.

Прозрачность можно усилить за счет дальнейшего упрощения, включая отмену пошлины за обязательную страховку, посредством заключения взаимовыгодных соглашений по признанию страхового покрытия с другими странами.



## **Приложение А. Определение транзитных пошлин в странах TRACECA – 38-тонное транспортное средство (в USD за проезд в один конец)**

Ниже приводятся Таблицы (середина 2002 года), в которых характеризуются транзитные пошлины<sup>22</sup>, взимаемые с иностранных транспортных средств, осуществляющих стандартные транзитные рейсы по маршрутам TRACECA в каждой из стран-членов TRACECA. В первой таблице речь идет о загруженных грузовиках, во второй – порожних. Таблицы представляют собой модифицированную версию с незначительными поправками Таблиц А.4 и А.5, включенных в проект рабочего документа: приоритетные проблемы, связанные с автомобильными транзитными сборами (октябрь 2002 года).

В каждой таблице приведены 2 типа пошлин:

- Пошлины, взимаемые с транспортных средств, не имеющих разрешений на перевозки, которые освобождают их от оплаты транзитных сборов.
- Пошлины (указаны в скобках), взимаемые с транспортных средств, имеющих разрешения на перевозки, которые освобождают их от оплаты транзитных сборов.

Необходимо отметить, что пошлины за получение разрешения на проезд иностранного транспортного средства в Болгарии и Румынии взимаются редко. Дело в том, что практически все транспортные средства (более 98-99%), въезжающие в страну, имеют соответствующие разрешения, освобождающие их погашения этих сборов. Большинство этих разрешений также освобождают перевозчиков от необходимости погашения транзитных пошлин. Им приходится погашать лишь пошлины, отмеченные в Таблицах в скобках. Если перевозчик освобождается от необходимости погашения пошлин за получение разрешения и ему остается лишь оплатить транзитную пошлину, в этом случае взимается промежуточная стоимость общей пошлины. Так, в Болгарии крупногабаритные грузовики, имеющие разрешение, которые не освобождают их от транзитных сборов, обычно платят \$234 за въезд в страну (\$634 минус 400).

<sup>22</sup> Приведенные цифры основаны на данных, содержащихся в Руководстве Пользователя TRACECA

Во многих случаях размеры пошлин различаются в зависимости от гражданства. В этих случаях применяется стандартная расценка.

Топливные налоги отражают в себе все виды налогов, включая общие налоги, налог на продажу, специальные пошлины за использование дорог. По этой причине приводимые в таблице цифры нельзя рассматривать как исключительно пошлины за транзитный проезд транспортных средств.

В ряде случаев, возможны определенные допущения относительно того или иного маршрута, например, сборы за использование мостов и магистральных дорог. Следует иметь в виду что, в ряде стран используется в среднем более чем один маршрут. Например, в Румынии используется два маршрута (север-юг; восток-запад), на которых применяются стандартные пошлины. Сборы за использование мостов формируются на основе средних показателей по маршрутам Фетешти-Чернавода (восток-запад) и Георгиу-Руссе (север-юг).

Тип пошлин (Показатели по загруженным грузовикам)	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Таджикистан	Украина	Узбекистан
<b>Характеристика транзитного проезда</b>													
Протяженность (км)	500	508	400	400	500	600	153	500	145	1,500	600	750	600
<b>Пошлины за стандартное использование дорог</b>													
(1) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		310 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	437 (0)		570 (0)			
(3) Сборы за использование дорог или мостов			55 (55)	? (?)				25 (25)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	38 (38)	0 (0)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины за использование дорог								9 (9)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (27)					10 (10)							
(7) Пошлины, взимаемые местными властями		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8) Страховые пошлины				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Разные пошлины													
<b>ПОШЛИНЫ, ИТОГО</b>	233 (33)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	67 (17)	67 (4)	819 (72)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлина за грузовик/км	0.47 (0.07)	0.49 (0.30)	1.58 (0.18)	0.86 (0.08)	0.33 (0.01)	0.11 (0.03)	0.44 (0.02)	1.64 (0.14)	1.38 (0.00)	0.53 (0.15)	0.61 (0.61)	0.12 (0.09)	0.70 (0.03)
<b>Комментарии</b>	Бергаташен-Мегри	Баку-Гырмазы Керпо	Бургас-Католина, Капикуле-Руссе	Садакло-Мерке, Шимкент-Хоргос	Шимкент-Мерке, Шимкент-Хоргос	Мерке/Георгиевка-Торугарт	Леушени-Дубасари	Константа-Арад, Георгиу-Сирет. 7-дневный ровиньет	Куркак-Канибадам. Для грузовиков вне СНГ	Сарпи-Едирне	Фагал-Сераих	Одесса-Кракомец/Чернигов	Лит-Гишт Куприк/Узун/Бекобад, Термез-Узун, Бекобад-Гист Куполак

Тип пошлин (Показатели по загруженным грузовикам)	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Таджикистан	Украина	Узбекистан
<b>Характеристика транзитного проезда</b>													
Протяженность (км)	500	508	400	400	500	600	153	500	145	1,500	600	750	600
<b>Пошлины за стандартное использование дорог</b>													
(1) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства	200 (0)	0 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		310 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства			160 (0)				63 (0)	184 (0)		120 (0)			
(3) Сборы за использование дорог или мостов			55 (55)	? (?)				25 (25)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	38 (38)	0 (0)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины за использование дорог		120 (120)						9 (9)				4 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (27)					10 (10)							
(7) Пошлины, взимаемые местными властями		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8) Страховые пошлины				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Разные пошлины													
<b>ПОШЛИНЫ, ИТОГО</b>	233 (33)	151 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	67 (17)	67 (4)	566 (72)	200 (0)	340 (220)	366 (366)	71 (67)	422 (22)
Пошлина за грузовик/км	0.47 (0.07)	0.30 (0.30)	1.58 (0.18)	0.86 (0.08)	0.33 (0.01)	0.11 (0.03)	0.44 (0.02)	1.13 (0.14)	1.38 (0.00)	0.23 (0.15)	0.61 (0.61)	0.09 (0.09)	0.70 (0.03)
<b>Комментарии</b>	Баргаташен-Мегри	Баку-Гырмазы Керлю	Бургас-Католина, Капикуле-Руссе	Садакло-Мерже, Шимкент-Хоргос	Шимкент-Мерже, Шимкент-Хоргос	Мерже/Георгиевка-Торугарт	Леушени-Дубасари	Константа-Арад, Гиоргиу-Сирет, 7-дневный роувиньет	Курхак-Канибадам. Для грузовиков вне СНГ	Сарпи-Едирне	Фагап-Сераюх	Одесса-Кракомец/Чернигов	Лят-Гишт Куприк/Узун/Бекобад, Термез-Узун, Бекобад-Гист Килдык

**A4**

# **TRACESA: Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТРТ)**

**Предложения по пошлинам за избыточные  
габариты и массу автотранспортных средств**

Йен Дженкинс  
Скотт Вилсон  
Август 2003

## Содержание

1. Введение .....	3
2. Комментарии к стратегии реализации .....	4
2.1 Лимиты габаритов и массы транспортных средств .....	4
2.2 Пошлины за избыточные габариты и массу .....	7
2.3 Страхование транспортного средства .....	8
2.4 Освобождение от транзитных сборов .....	9
3. Анализ тарифов и затрат на избыточную массу .....	10
3.1 Введение .....	10
3.2 Тарифы .....	12
3.3 Затраты .....	16
4. Вопросы, требующие дальнейшего обсуждения .....	22
5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	29

## **1. ВВЕДЕНИЕ**

Вторая встреча рабочей группы (РГТРТ) по автомобильным перевозкам состоялась в Баку, 2-3 июля 2003 года. Во встрече принимали участие представители всех стран-членов TRACECA, за исключением Туркменистана и Армении. По многим вопросам транзитной политики было достигнуто единодушное согласие, речь, в частности, шла о:

- калькуляции транзитных сборов
- стратегии реализации единой политики по транзитным сборам, включая максимальный уровень транзитных сборов, устанавливаемых на краткосрочный период.

Участники встречи согласились с тем, что Контрактору (Скотт Уилсон) следует разработать проект единой политики на основе договоренностей, достигнутых по результатам первой и второй встреч РГТРТ; проект, который можно было бы разослать заинтересованным сторонам до начала третьей встречи в октябре 2003 года.

Проект рабочего документа - предложения по автомобильным транзитным сборам был представлен Контрактором в ходе второй встречи РГТРТ. В нем рассматриваются возможные действия каждой из стран в ходе реализации единой транзитной политики. Стороны договорились о том, что члены РГТРТ должны представить к 20 июля свои комментарии по сценарию возможных действий.

Ряд стран уже представили свои комментарии, в которых в целом выражается поддержка этим предложениям. В отдельных комментариях выдвигались предложения по дальнейшему совершенствованию единой политики в таких вопросах, как:

- лимиты максимальных габаритов;
- пошлины за избыточные габариты и массу;
- пошлины за страхование транспортного средства



Контрактор благодарит всех за представленные комментарии, внимательных образом изучает их. Вместе с тем, хотя ряд аспектов, в частности, лимиты максимальных габаритов и массы, и являются весьма важными с точки зрения эффективности перевозок, они выходят за рамки Технического Задания ЕПТРТ. С другой стороны, комментарии к пошлинам за избыточные габариты и массу играют большую роль в дальнейшем усовершенствовании единой политики по транзитным расценкам.

В настоящем рабочем документе дается характеристика комментариям, представленным членами РГТРТ, анализируются вопросы, связанные с пошлинами за избыточные габариты и массу, формируются задачи и проблемы, которые необходимо обсудить на третьей встрече РГТРТ.

## **2. КОММЕНТАРИИ К СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ**

### ***2.1 Лимиты габаритов и массы транспортных средств***

Данный вопрос затрагивался в письменных комментариях представителей рабочей группы от Румынии и Узбекистана, в которых упор делался на серьёзных последствиях применения различных лимитов в странах-членах TRACECA. Речь, в частности, идет о различиях в лимитах массы, которые приводятся в Таблице 1.

Таблица 1. Лимиты массы транспортного средства по международным автомобильным перевозкам в странах TRACECA (в тоннах)

Страна	Брутто-масса	Одинарная ось (4 шины)	Сдвоенная ось (1,4м в сторону)	Строенная ось (1,4м в сторону)
Азербайджан	37,0	10,0	16,0	н/д
Армения	36,0	10,0	18,0	22,0
Болгария (а)	40,0	11,5	18,0	24,0
Грузия	н/д	н/д	н/д	н/д
Казахстан	38,0	10,0	16,0	22,5
Киргизстан (в)	38,0	10,0	16,0	22,5
Молдова	40,0	10,0	16,0	22,0
Румыния (с)	40,0	9,0	16,0	20,0
Таджикистан (в)	38,0	10,0	16,0	22,5
Турция (d)	40,0	11,5	18,0	24,0
Туркменистан (е)	36,0	н/д	н/д	н/д
Украина	38,0	10,0	16,0	22,0
Узбекистан	40,0	8,0	16,0	24,0
СНГ (е)	38,0	10,0	16,0	22,5

Примечание: а) 44 тонны (брутто - масса транспортного средства - GVW), по комбинированной перевозке 40' ISO контейнеров

в) предложенные лимиты ещё не применяются

с) 42 тонны брутто-массы, по комбинированной перевозке 40' ISO контейнеров (44 тонны применительно к европейским дорогам и стандартам). Пределы повышенной нагрузки на ось применяются к транспортным средствам, снабженным пневматическими подвесками (до 11,5 тонн на одинарную ось, 19 тонн на сдвоенную ось и 24 тонн на строенную ось)

d) 44 тонны брутто-массы, по комбинированной перевозке 40' ISO контейнеров

е) лимиты, согласованные в рамках СНГ<sup>1</sup>, однако, применяемые не во всех странах.

<sup>1</sup> Соглашение о габаритах и массе транспортных средств в странах СНГ, Минск, 4 июня, 1999 года

Источник: Руководство пользователя TRACECA (на основе Перечня транзитных сборов и разрешений, декабрь 2002 года).

В рамках положений единой политики по транзитным расценкам и тарифам предусматривается устранение колебаний лимитов, применяемых в странах СНГ, и внедрении стандартных лимитов. Страны, не входящие в СНГ, планируют применять лимиты,

распространенные в ЕС. Хотя указанные колебания при этом в значительно степени сократятся, в регионе TRACECA будут по-прежнему применяться два вида отличающихся друг от друга стандартов.

Следует отметить, что применение различных лимитов на габариты и массу транспортного средства препятствует эффективному его использованию, повышает затраты на обслуживание. В частности, лимиты массы, принятые в странах СНГ, допускают меньшие веса, чем это применяется в Европе. По этой причине транспортные средства, предназначенные для эксплуатации в соответствии с европейскими стандартами и обеспечивающие основной объем международных услуг в коридоре TRACECA, нельзя использовать в полном объеме в других странах TRACECA. Лимиты на массу в пределах СНГ также ниже лимитов, применяемых в ряде соседних стран, например, в Иране, что опять-таки снижает эффективность автомобильных перевозок в регионе.

В свете сказанного необходимо рассмотреть вопрос о повышении максимальных лимитов на габариты и массу транспортных средств в странах СНГ. При этом следует учитывать следующее:

- определение оптимальных лимитов, которые можно применять в странах СНГ (т.е. лимитов, обеспечивающих самые низкие автотранспортные затраты, включая эксплуатационные, а также затраты на обслуживание и улучшение дорог );
- оценка экономического эффекта от внедрения странами СНГ лимитов, применяемых в ЕС;
- оценка воздействия на инфраструктуру стран СНГ от применения лимитов ЕС, в частности, на качество транспортного обслуживания, финансирование.

Именно в указанном выше направлении TRACECA могла бы оказать содействие в экономическом и техническом обслуживании. Однако, успешное решение поставленных задач во многом зависит от наличия достоверных данных, которые в настоящее время получить не представляется возможным. Кроме того, необходимо заручиться поддержкой со стороны всех стран-членов TRACECA.

## **2.2 Пошлины за избыточные габариты и массу**

- Члены РГТРТ часто подчеркивают возможность проведения единой политики по определению пошлин за избыточные габариты и массу транспортного средства. Необходимо подчеркнуть, что странами СНГ уже предприняты первые шаги в направлении единой политики<sup>2</sup>. В ходе второй встречи РГТРТ участники согласились с необходимостью установления краткосрочных приоритетов для всех стран СНГ при реализации как указанного соглашения, так и договоренности, достигнутой в Минске, а также устранения различий в размерах пошлин, взимаемых с внутренних и иностранных перевозчиков.

Соглашение по странам СНГ строится на использовании успешной международной практики, при этом обоснование пошлин за избыточные габариты и массу во всех странах TRACECA<sup>3</sup> строится на учете трех основных компонентов:

- брутто-масса транспортного средства
- масса оси
- физические параметры (высота, ширина и длина)

Однако, реализация Соглашения по СНГ не приведет, как представляется, к достижению общей договоренности о калькуляции пошлин, их уровнях.

<sup>2</sup> Соглашение о методологии определения размеров оплаты за перевозку тяжелых и крупногабаритных грузов, Кишинев, 17 мая 2002 года

<sup>3</sup> Подобная практика применяется не во всех странах TRACECA, не входящих в СНГ, например, в Турции

Проблема отчасти заключается в применении различных лимитов в странах TRASECA, отсутствии строгого надзора над их соблюдением, в частности, предъявляемое к перегруженному транспортному средству требование о разгрузке избыточного груза для приведения его в соответствие с применяемым лимитом. В ряде стран стали допускать эксплуатацию транспортных средств с избыточной массой при условии оплаты соответствующих сборов даже в том случае, если массу транспортного средства и оси можно снизить путем распределения груза по нескольким грузовикам.

В соответствии с международной практикой, лимита массы необходимо строго придерживаться в целях защиты дорог от излишнего повреждения, поэтому транспортным средствам допускается иметь избыточную массу в том случае, если груз невозможно распределить по нескольким грузовикам. Даже если допустить возможность применения подобной практики во всех странах TRASECA, предполагается, что количество автотранспортных средств, перевозящих избыточные грузы в будущем, окажется весьма незначительными.

С учетом важности установления пошлин за избыточные габариты и массу необходимо осуществить последующий анализ, обсудить ключевые вопросы в рамках единой политики.

### **2.3 Страхование транспортного средства**

В процессе работы международные автомобильные перевозчики сталкиваются в коридоре TRASECA с необходимостью платежей за обязательную страховку транспортного средства/водителя третьей стороны, размеры которых значительно разнятся при переезде из одной страны в другую. Подобные ситуации возникают главным образом из-за отсутствия страховой системы типа «green card», согласно которой страховое покрытие, полученное в одной стране, признается действительным и в другой.

Внедрение системы «green card» позволяет снизить неоправданные задержки на границах, способствует повышению конкурентоспособности рынка автомобильного страхования.

Вместе с тем, даже при успешном применении указанной системы возникают проблемы, связанные с колебаниями размеров страховых взносов и обусловленные следующими различиями:

- вероятностью наступления несчастного случая;
- рисками, сопутствующими различным автотранспортным средствам/водителям (водители, попавшие в аварийную ситуацию, должны платить большую сумму за свою страховку);
- услугами и страховыми сборами, осуществляемыми разными компаниями (если предположить, что их деятельность правительством не контролируется).

Поскольку определяющим в данном вопросе выступает страховой рынок, очевидно, что рамки единой политики по страховым сборам за единицу автомобиль/водитель, призванной гармонизировать страховые тарифы между различными странами, весьма ограничены. Приоритетной задачей правительств является взаимное признание страховых полисов и конкуренция на страховом рынке.

#### **2.4 Освобождение от транзитных сборов**

Следует отметить, что Румыния и Болгария представили письменные комментарии к данным по транзитным сборам в Приложении А проекта рабочего документа, озаглавленного «Предложения по автомобильным транзитным сборам», май 2003 года. Отдельные цифры, содержащиеся в Приложении, отнесены к транзитным сборам, выплачиваемым перевозчиками в каждой из стран TRASECA, имеющих либо не имеющих разрешений на перевозку, освобождающих их от ряда сбора. Суммы, выплачиваемые перевозчиками без разрешений, намного выше сумм, выплачиваемых перевозчиками с разрешениями. Члены РГТРТ от Румынии и Болгарии предоставили следующие дополнительные сведения о перевозчиках, выплачивающих сборы;

- В Болгарии насчитывается менее 0,03 % иностранных перевозчиков, занятых в сфере транзитных перевозок и не имеющих разрешений на автомобильные перевозки, выдаваемых до прибытия на пограничный

пункт, поэтому фактически все перевозчики должны выплачивать сборы по заниженной ставке. Достаточно сопоставить приведенную в Приложении А цифру в \$74 за стандартный проезд грузенного грузовика с разрешением с цифрой в \$634 за аналогичный проезд грузовика без разрешения.

- В Румынии насчитывается менее 1,6 % иностранных перевозчиков, въехавших в страну в 2003 году и уплативших транзитные сборы. Сопоставим приведенную в Приложении А цифру в \$109 за аналогичный проезд грузовика с разрешением. Таким образом, практически всем иностранным перевозчикам пришлось выплатить сборы в заниженном размере.

Приведенные данные также нашли свое отражение в проекте рабочего документа «О Приоритетных Вопросах Автомобильных Транзитных Сборов», октябрь 2002 года, в котором анализируются колебания уровней ставок в странах-членах TRACECA. Однако, не во всех этих странах уровни ставок низкие (в особенности, это касается стран СНГ), поэтому необходимо проявлять осторожность при сопоставлении уровней сборов за получение разрешения в разных странах.

### **3. АНАЛИЗ ТАРИФОВ И ЗАТРАТ НА ИЗБЫТОЧНУЮ МАССУ**

#### **3.1 Введение**

В соответствии с принципами единой политики по транзитным сборам, согласованной по результатам первой и второй встреч РГТРТ, целью определения размеров пошлин за избыточные габариты является создание справедливой системы взимания пошлин, без чрезмерно высоких ставок, т.е. системы, призванной увеличить объемы перевозок в коридоре TRACECA. Основными принципами выступают учет затрат (пошлины должны основываться на дополнительных затратах, обусловленных перевозками транспортными средствами грузов с избыточной массой и габаритами), взимание пошлин на пункте использования, устранение дискриминации и прозрачность. Особых споров последние три аспекта проблемы у специалистов не вызывали, основная проблема заключалась в решении вопросов, связанных с учетом затрат.

Как и в случае с транзитными сборами в целом, применение на практике принципа учета затрат необязательно подразумевает создание системы единых пошлин, даже если все заинтересованные страны станут применять единые лимиты на максимальные габариты и массу.

Это объясняется тем, что затраты, обусловленные перевозкой избыточных грузов, различаются в зависимости от страны. Перевозка избыточных грузов может привести к дополнительным затратам, а именно:

- затраты, связанные с возможным повреждением дорожного покрытия в связи с повышенным давлением осей;
- затраты на инфраструктуру, например, мосты, связанные с повышенной брутто-массой транспортных средств. Речь идет об ущербе, наносимом инфраструктуре, и затратах на укрепительные работы;
- иная деятельность в рамках инфраструктуры,. Например, регулировка зазоров высот, прокладка обходных путей для проезда транспортных средств, миная мосты с низким пролетом;
- расходы на обслуживание магистралей, контроль над движением, возможно, под конвойным сопровождением.

Поскольку размеры указанных затрат значительно колеблются в зависимости от характера перевозок грузов с избыточными параметрами, а также специфики той или иной страны, представляется невозможным установить четкие принципы исчисления этих затрат, особенно в тех случаях, когда возникает необходимость проведения специальных дорожных работ для обеспечения проезда транспортного средства. С другой стороны, калькуляцию избыточных габаритов и массы можно производить в общих рамках единой политики, более того, даже устанавливать верхние лимиты отдельных затрат. В частности, представляется возможным устанавливать максимальный лимит дополнительных затрат за повреждение дорожного покрытия, вызванного перемещением осей с массой, превышающей установленные лимиты. В обычных условиях затраты на устранение повреждения дорожного покрытия намного превышают уровень затрат на восстановление инфраструктуры и обслуживание дорог. В этой связи несомненным



представляется тот факт, что дополнительные затраты по восстановлению дорожного покрытия составляют основную статью общих затрат.

Колебания в уровнях затрат, обусловленные характером перевозок нестандартных грузов, являются причиной отсутствия единой политики установления пошлин за избыточные габариты и массу. Даже в ЕС не проявляют особого рвения в вопросе разработки принципов единой политики в данной области. Акцент делается на унификации максимальных лимитов массы и габаритов, призванной повысить эффективность эксплуатации транспортных средств, устранить проявление какой-либо дискриминации при взимании пошлин с внутренних и иностранных перевозчиков.

Как правило, взимание пошлин за избыточную массу считается более приоритетной задачей, чем взимание пошлин за избыточные габариты; рассматривается как фактор, на основе которого можно разработать принципы учета затрат.

### **3.2 Тарифы**

В Таблицах 2 и 3 показаны текущие тарифы за избыточную массу, применяемые в странах TRASECA. Тарифы исчисляются на основе того, что брутто-масса крупногабаритного 5-осевого тракторного прицепа на 10 % и 30 % превышает максимальный лимит. Избыточные массы осей устанавливаются исходя из стандартного распределения массы между 5 осями.

Анализ таблиц не позволяет провести сопоставление параметров по всем странам-членам TRASECA из-за различий в лимитах. Так, 10 %-ная избыточная масса в стране, практикующей повышенный лимит массы, выше той же 10 %-ной избыточной массы в стране, применяющей пониженный лимит массы. Тем не менее, простое сопоставление стран, применяющих идентичные, лимиты массы, показывает значительные колебания тарифных ставок, о чем свидетельствует два проводимых ниже примера:

- в странах с максимальным лимитом массы в 38 тонн тарифы за 10 %-ную перегрузку колеблются от \$ 0,18 за грузовик/км в Украине до \$2,16 за

грузовик/км в Казахстане. В Киргизии и Таджикистане пошлины не взимаются. При 30 %-ной перегрузке тарифы по Украине и Казахстану составляют \$0,90 и \$2,35 за грузовик/км соответственно;

- в странах, применяющих максимальную брутто-массу в 40 тонн, тарифы за 10 %-ную перегрузку колеблются от \$0,15 за грузовик/км в Турции до \$2,39 за грузовик/км в Румынии и Молдавии. При 30 %-ной перегрузке тарифы по Турции составляют \$0,35, по Румынии \$4,93 по Молдавии \$5,29 за грузовик/км. Аналогичная цифра по Болгарии составляет (при 30 %-ной перегрузке) \$13,32 за грузовик/км.

Столь большие колебания тарифных ставок свидетельствуют о том, что они устанавливаются не на общих принципах.

Таблица 2. Тарифы за избыточную массу, взимаемые с 5-осевых иностранных грузовиков с превышением лимита на 10 %

Страна	Распределение массы (в тоннах)			Тарифы за избыточную массу (\$/км)				Комментарии	
	Передняя ось	Оси 2 и 3	Оси 4 и 5	Общая масса	Избыточ. брутто-масса	Избыток. масса осей	Другое		Итого
Азербайджан	6,0	17,5	17,5	41,0	0,15	1,00	0,00	1,15	2 сдвоенные оси с перегрузкой менее 20 %
Армения	6,0	17,0	17,0	40,0	0,80	0,00	0,02	0,82	Включая пошлины за выдачу спец. Разрешения
Болгария	7,0	18,5	18,5	44,0	0,40	1,40	0,12	1,92	2 сдвоенные оси с перегрузкой 0,5 тонн включая \$50 за получение разрешения на 400 км рейс Нехватка данных для осуществления калькуляции
Грузия									
Казахстан	6,0	18,0	18,0	42,0	0,11	2,05	0,00	2,16	2 сдвоенные оси с перегрузкой более 10 % при условии, что MRI = USD 5,4
Киргизстан	6,0	18,0	18,0	42,0	0,00	0,00	0,00	0,00	В настоящее время пошлины не взимаются
Молдова	7,0	18,5	18,5	44,0	1,00	0,80	0,59	2,39	2 сдвоенные оси с перегрузкой (USD 0,25+0,15 за ось/км). Включая USD 90 за другие пошлины за 153 км рейс.
Румыния	7,0	18,5	18,5	44,0	0,039	2,204	0,150	2,393	2 сдвоенные оси с перегрузкой 2,5 тонн каждая. Включая USD 104,80 за получение разрешения на 700 км рейс В настоящее время пошлины не взимаются
Таджикистан	6,0	18,0	18,0	42,0	0,00	0,00	0,00	0,00	
Турция	7,0	18,5	18,5	44,0	0,00	0,00	0,15	0,15	Включая USD 128 за превышение лимита брутто-массы плюс сбор за разрешение в размере USD 92 на 1500 км рейс Нехватка данных для осуществления калькуляции
Туркменистан	6,0	17,0	17,0	40,0	н/д	н/д	н/д	н/д	
Украина	6,0	18,0	18,0	42,0	0,08	0,10	0,00	0,18	Исключая USD 0,02 за км, которые взимаются со стандартно загруженных грузовиков
Узбекистан	7,0	18,5	18,5	44,0	0,02	0,28	0,051	0,351	Применительно к 2 сдвоенным осям с перегрузкой 18,5 : 16,00 = 1,15 каждая, Включая USD 25 фиксированных сборов для получения разрешения на 600 км рейс (USD 0,04 за км.)

Примечание: а) применительно к 5-осевому грузовику с одинарной управляемой осью и двумя сдвоенными осями, Исключая сборы за взвешивание  
 в) постоянные тарифы, которые на меняются с расстоянием, отнесены к «Другим тарифам», применяемым к транзитным расстояниям, указанным в Приложении А, Проект Рабочего Документа, предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003 года  
 с) допуская, что Euro 1 = USD 1

Источник: Руководство пользователя TRACECA (на основе перечня Транзитных Сборов и Разрешений, декабрь 2002 года)

**Таблица 3. Тарифы за избыточную массу, взимаемые с 5-осевых иностранных грузовиков с превышением лимита на 30 %**

Страна	Распределение массы (в тоннах)				Тарифы за избыточную массу (\$/км)				Комментарии
	Передняя ось	Оси 2 и 3	Оси 4 и 5	Общая масса	Избыточ, брутто-масса	Избыточ, масса оси	Другое	Итого	
Азербайджан	7,0	20,5	20,5	48,0	0,30	2,00	0,00	2,30	2 сдвоенные оси с перегрузкой на 21-50 %
Армения	7,0	20,0	20,0	47,0	3,08	2,76	0,02	5,86	2 сдвоенные оси с перегрузкой (взимается по 2 x 0,69 за км каждая). Включая пошлины за получение специального разрешения
Болгария	8,0	22,0	22,0	52,0	1,20	12,0	0,12	13,32	2 сдвоенные оси с перегрузкой на 4 тонны. Включая USD 50 за получение разрешения на 400 км рейс
Грузия									Нехватка данных для осуществления калькуляции
Казахстан	7,0	21,0	21,0	49,0	0,30	2,05	0,00	2,35	2 сдвоенные оси с перегрузкой более 10 % при условии, что MRI = USD 5,4
Киргизстан	7,0	21,0	21,0	49,0	0,00	0,00	0,00	0,00	В настоящее время пошлины не взимаются
Молдова	8,0	22,0	22,0	52,0	3,00	1,70	0,59	5,29	2 сдвоенные оси с перегрузкой (взимается по USD 0,25+0,60 за ось/км), Включая USD 90 за другие пошлины за 153 км рейс.
Румыния	8,0	22,0	22,0	52,0	0,081	4,696	0,150	4,927	2 сдвоенные оси с перегрузкой 6 тонн каждая. Включая USD 104,80 за получение спец. разрешения на 700 км рейс
Таджикистан	7,0	21,0	21,0	49,0	0,00	0,00	0,00	0,00	В настоящее время пошлины не взимаются
Турция	8,0	22,0	22,0	52,0	0,00	0,00	0,35	0,35	Включая USD 435 фиксированной пошлины за превышение лимита брутто-массы плюс сборы за разрешение в размере USD 92 на 1500 км рейс
Туркменистан	7,0	20,0	20,0	47,0	н/д	н/д	н/д	н/д	Нехватка данных для осуществления калькуляции
Украина	7,0	21,0	21,0	49,0	0,18	0,72	0,00	0,90	2 сдвоенные оси с перегрузкой на 31 %. Исключая USD 0,02 за км, которые взимаются со стандартно загруженных грузовиков
Узбекистан	8,0	22,0	22,0	52,0	0,06	0,70	0,051	0,811	Применительно к 2 сдвоенным осям с перегрузкой 22,0 : 16,00 = 1,37 каждая. Включая USD 25 фиксированных сборов для получения разрешения на 600 км рейс (USD 0,04 за км.)

Примечание: а) применительно к 5-осевому грузовику с одинарной управляемой осью и двумя сдвоенными осями. Исключая сборы за взвешивание

в) постоянные тарифы, которые не меняются с расстоянием, отнесены к «Другим тарифам», применяемым к транзитным расстояниям, указанным в Приложении

А, Проект Рабочего Документа, предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003 года

с) допуская, что Euro 1 = USD 1

Источник: Руководство пользователя TRACECA (на основе перечня Транзитных Сборов и Разрешений, декабрь 2002 года)

### 3.3 Затраты

В Таблицах 4 и 5 приводятся данные о дополнительных затратах на восстановление дорожного покрытия, поврежденного вследствие перевозок избыточного груза, превышающих установленные лимиты на 10 % и 30 % соответственно. В Таблицах отсутствуют следующие данные:

- затраты на эксплуатацию дорог, например, обслуживание, которые остаются неизменными независимо от превышения установленного лимита;
- затраты на укрепление и обслуживание мостов;
- административные затраты на планирование и надзор за передвижением.

Хотя в приведенных данных присутствует недооценка общих затрат, они дают ясное представление о дополнительных затратах транспортных средств, перевозящих грузы с избыточными параметрами.

Использованный в Таблицах 4 и 5 подход к калькуляции пошлин аналогичен подходу, использованному в Таблицах 2 и 3. Дополнительные затраты, связанные с перевозкой избыточных грузов, исчисляются путем умножения ESAL/грузовик<sup>4</sup> на удельные издержки ESAL, о чем говорилось в предыдущем документе<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Использованный метод позволяет замерить транспортную нагрузку и установить сумму, необходимую для возмещения ущерба дорожному покрытию, нанесенного вследствие воздействия осей. Применительно к одинарной оси с 4 шинами за основу берется  $AL/8,16$ , где  $AL$  представляет собой массу оси, а  $8,16$  - стандартную международно-признанную массу оси в тоннах. Применительно к одинарной оси с 2 шинами, эквивалентная стандартная величина составляет 6,60 тонн. Применительно к сдвоенной оси с 4 шинами, эквивалентная величина составляет 15,19 тонны. Подобная практика применяется не во всех странах TRACESA, не входящих в СНГ, например, в Турции

<sup>5</sup> Таблица 2.1. Проекта Рабочего Документа, Предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003 года. В ней производится оценка удельных затрат за использование дорог в USD за ESAL/км, пункт 2. Другие удельные затраты, представленные в пункте В.2 (USD за грузовик/км), не подходят для целей текущего анализа, так как на затраты за использование дорог нагрузка грузовика не влияет.

Дополнительные затраты, связанные с эксплуатацией перегруженных грузовиков, составляют весьма внушительную сумму. Так, применительно к Армении рост брутто-массы 5-осевого грузовика на 10 % приводит к увеличению ESAL/грузовик от 2,63 до 3,90 (подразумевается, что использование тяжелых грузовиков приводит 48 %-ному повреждению дорожного покрытия. Если исходить из переменных затрат (USD 0,050 за ESAL/км), подсчитанных в предыдущем рабочем документе, рост затрат составит от USD 0,13 до 0,19, т.е. прирост на 0,06. Увеличение брутто-массы на 30 % приведет к росту ESAL/км на 7,42 (увеличение повреждения дорожного покрытия на 142 % с повышенными затратами на грузовик/км)

**Таблица 4. Дополнительные затраты, связанные с повреждением дорожного покрытия 5-осевым грузовиком с брутто-массой, превышающей 10 % установленного максимума**

Страна	Стандартная загрузочная характеристика			Фактическая загрузочная характеристика			ESAL/грузовик		Дополнительные затраты	
	брутто-масса	передняя ось	сдвоенные оси	брутто-масса	передняя ось	сдвоенные оси	стандартная	фактическая	ESAL/км	Грузовик /км
Азербайджан	37	6	15,5	41	6	17,5	2,90	4,29	0,026	0,04
Армения	36	6	15,0	40	6	17,0	2,63	3,90	0,050	0,06
Болгария	40	6	17,0	44	7	18,5	3,90	5,77	0,043	0,08
Грузия										
Казахстан	38	6	16,0	42	6	18,0	3,20	4,72	0,120	0,18
Киргизстан	38	6	16,0	42	6	18,0	3,20	4,72	0,084	0,13
Молдова	40	6	17,0	44	7	18,5	3,90	5,77	0,043	0,08
Румыния	40	6	17,0	44	7	18,5	3,90	5,77	0,043	0,08
Таджикистан	38	6	16,0	42	6	18,0	3,20	4,72	0,084	0,13
Турция	40	6	17,0	44	7	18,5	3,90	5,77	0,043	0,08
Туркменистан	36	6	15,0	40	6	17,0	2,63	3,90	н/д	
Украина	38	6	16,0	42	6	18,0	3,20	4,72	0,019	0,03
Узбекистан	40	6	17,0	44	7	18,5	3,90	5,77	0,022	0,04

Примечание: а) применительно к 5-осевому грузовику с одинарной управляемой осью и двумя сдвоенными осями,

Распределение нагрузки аналогично приведенному в Таблице 2.

в) ESAL согласно AL/6,6 для управляемой оси, и AL/15.1 для каждой из сдвоенных осей, где AL является осевой нагрузкой (Всемирный Банк HDM-4, 2001)

с) дополнительные затраты на ESAL представлены в Таблице 2.1. Проекта Рабочего Документа, май 2003 года

Источник: Оценка, произведенная консультантами

**Таблица 5. Дополнительные затраты, связанные с повреждением дорожного покрытия 5-осевым грузовиком с брутто-массой, превышающей 30 % установленного максимума**

Страна	Стандартная загрузочная характеристика			Фактическая загрузочная характеристика			ESAL/грузовик		Дополнительные затраты	
	брутто-масса	передняя ось	сдвоенные оси	брутто-масса	передняя ось	сдвоенные оси	стандартная	фактическая	ESAL/к м	Грузовик /км
Азербайджан	37	6	15,5	48	7	20,5	2,90	8,06	0,026	0,13
Армения	36	6	15,0	47	7	20,0	2,63	7,42	0,050	0,24
Болгария	40	6	17,0	52	8	22,0	3,90	11,17	0,043	0,31
Грузия										
Казахстан	38	6	16,0	49	7	21,0	3,20	8,75	0,120	0,66
Киргизстан	38	6	16,0	49	7	21,0	3,20	8,75	0,084	0,47
Молдова	40	6	17,0	52	8	22,0	3,90	11,17	0,043	0,31
Румыния	40	6	17,0	52	8	22,0	3,90	11,17	0,043	0,31
Таджикистан	38	6	16,0	49	7	21,0	3,20	8,75	0,084	0,47
Турция	40	6	17,0	52	8	22,0	3,90	11,17	0,043	0,31
Туркменистан	36	6	15,0	47	7	20,0	2,63	7,42	н/д	
Украина	38	6	16,0	49	7	21,0	3,20	8,75	0,019	0,11
Узбекистан	40	6	17,0	52	8	22,0	3,90	11,17	0,022	

0,16

Примечание: а) применительно к 5-осевому грузовику с одинарной управляемой осью и двумя сдвоенными осями,

Распределение нагрузки аналогично приведенному в Таблице 2

в) ESAL согласно AL/6.6 для управляемой оси, и AL/15.1 для каждой из сдвоенных осей, где AL является осевой нагрузкой (Всемирный Банк HDM-4.2001)

с) дополнительные затраты на ESAL представлены в Таблице 2.1. Проекта Рабочего Документа, май 2003 года

Источник: Оценка, произведенная консультантами



Как и в случае с пошлинами, приведенными в Таблицах 2 и 3, простое сопоставление между странами не представляется возможным из-за применения различных лимитов массы в разных странах. Вместе с тем, имеющиеся данные позволяют выявить значительные колебания затрат за использование дорог в разных странах, обусловленные различиями в структуре обеспечения дорог:

- применительно к странам, в которых применяется 38-тонный лимит брутто-массы, дополнительные затраты на грузовик/км при 10 %-ной перегрузке колеблются от \$0,03 в Украине до \$0,18 в Казахстане. При 30 %-ной перегрузке цифры составляют \$0,11 и \$0,66 соответственно;
- применительно к странам, в которых применяется 40-тонный лимит брутто-массы, дополнительные затраты на грузовик/км при 10 %-ной перегрузке колеблются от \$0,04 в Узбекистане до \$0,08 в Болгарии, Молдове, Румынии и Турции. При 30 %-ной перегрузке цифры составляют \$0,16 и \$0,31 соответственно.

Сопоставление затрат с пошлинами согласно данным, представленным в предыдущих двух таблицах, показывает, что в большинстве стран пошлины за перевозку грузов с избыточной массой намного выше размеров дополнительных затрат, связанных с повреждением дорожного покрытия, как это видно из приведенных ниже примеров:

- применительно к странам, в которых применяется 38-тонный лимит брутто-массы, дополнительные затраты за 10 %-ную перегрузку, колеблющиеся между \$0,03 и \$0,18 за грузовик/км, намного ниже размеров пошлин, колеблющихся между \$0,18 и \$2,16 за грузовик/км. при 30 %-ной перегрузке, наблюдается аналогичная диспропорция: затраты колеблются в пределах \$0,11 и \$0,66, пошлины - в пределах \$0,90 и \$2,35 за грузовик/км.
- применительно к странам, в которых применяется 40-тонный лимит брутто-массы, дополнительные затраты за 10 %-ную перегрузку, колеблющиеся в пределах \$0,04 и \$0,08 за грузовик/км, намного ниже размеров пошлин, колеблющихся в пределах \$0,15 и \$2,39 за грузовик/км. при 30 %-ной перегрузке, наблюдается аналогичная

диспропорция: затраты колеблются в пределах \$0,16 и \$0,31 за грузовик/км (сравни \$0,35 и \$13,32).

В большинстве случаев размеры пошлин в 5 раз превышают размеры дополнительных затрат, связанных с повреждением дорожного покрытия при 10 % и 30 %-ной перегрузках. В редких случаях размеры превышают в 20/50 раз размеры дополнительных затрат. В Турции размеры пошлин лишь вдвое превышают размеры дополнительных затрат при 10 %-ной перегрузке, при этом пошлины лишь на 13 % выше затрат при 30 %-ной перегрузке. Из сказанного можно заключить, что даже с учетом иных затрат, связанных с эксплуатацией перегруженных грузовиков, например, затрат на укрепление и обслуживание мостов, в большинстве стран TRASECA взимаются пошлины, которые существенно выше разумных пределов с точки зрения учета затрат.

Колебания уровней затрат в различных странах подтверждают мнение о необходимости уменьшения размеров неоправданно высоких пошлин в большинстве стран TRASECA.

#### **4. ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО ОБСУЖДЕНИЯ**

Для более детальной разработки единой политики необходимо тщательно проработать вопрос калькуляции каждого из трех компонентов, предусмотренных Соглашением СНГ. Согласно этому Соглашению, каждый из трех компонентов варьируется в зависимости от расстояния, пройденного транспортным средством.

1. Приведенный выше анализ подтвердил возможность усиления большинством стран-членов TRASECA такого фактора, как отражение в пошлинах с оси связи с затратами (пошлины, учитывающие затраты вследствие повреждения дорожного покрытия (ESAL/грузовик). Именно решению этого вопроса призвано способствовать проведение единой политики, с четкими принципами калькуляции и определения максимального уровня пошлин.

2. Возможно также увязать пошлины, связанные с брутто-массой транспортного средства, с затратами на укрепление и обслуживание мостов. С другой стороны, поскольку эта процедура во многом зависит от

местных условий, сомнительно, что в этом направлении могут быть достигнуты значительные успехи.

3. Возможно также увязать пошлины, связанные с габаритами транспортного средства, с затратами на модификацию структур, контроль за передвижением крупногабаритных грузов. Однако, как и в случае с брутто-массой, размеры затрат столь сильно зависят от местных условий, что практических результатов в этом направлении добиться весьма сложно.

При разработке положений единой политики возникают вопросы, требующие тщательной проработки.

**ВОПРОС 1: Основа единой политики** Поскольку дополнительные затраты, связанные с перемещением грузов, имеющих избыточные габариты и массу колеблются в зависимости от местных условий, возникает резонный вопрос: что можно положить в основу единой политики? Рассмотрим три возможных уровня решения проблемы

**УРОВЕНЬ 1.** Признание подходов, содержащихся в Соглашении СНГ и не предусматривающих какие-либо модификации или усовершенствование. Это наименее разработанный уровень, поддержанный членами РГТРТ. В соответствии с ним, заинтересованные страны должны взимать пошлины за избыточные габариты и массу по трем показателям: а) избыточная брутто-масса; б) избыточная масса оси; в) избыточные габариты (длина, ширина и высота). Формула, согласованная в рамках СНГ, выглядит следующим образом:

$$P_1 = [P_{ew} + (P_{cawi} + P_{cawi})] \times S + (C_l + C_w + C_h) * \times S,$$

где  $P_1$  - оплата одной перевозки груза автотранспортным средством;

$P_{ew}$  - оплата производится в том случае, если брутто-масса превышает максимально допустимые лимиты;

$P_{cawi}$  - оплата (поосевая) производится в том случае, если нагрузка на ось превышает максимально допустимые лимиты;  $S$  - протяженность перевозки (в сотнях километрах);  $C_l, C_w, C_h$  - оплата производится в том

случае, если длина, ширина и высота транспортного средства превышают максимально допустимые лимиты.

\* ПРИМЕЧАНИЕ: В соответствии с Соглашением СНГ  $(C_l + C_w + C_h) = 0$  для тех стран СНГ, которые не располагают юридической базой для взимания налогов за превышение максимальных габаритов транспортного средства.

**УРОВЕНЬ 1.** Рамки определения пошлин. Требуются более подробные подходы к решению проблем, чем это предусматривается рамками Соглашения СНГ, более тщательное рассмотрение факторов, связанных с переменными величинами, использованными в приведенной выше формуле. Речь идет, в частности, о следующем:

- $P_{ew}$  должно основываться на дополнительных затратах на укрепление, обслуживание и ремонт мостов, аналогичной инфраструктуры, связанных с планируемой перевозкой.
- $P_{eaw}$  должно основываться на дополнительных затратах, связанных с повреждением дорожного покрытия согласно ESAL/км.
- $C_l$ ,  $C_w$ ,  $C_h$  должны основываться на дополнительных затратах на модификацию инфраструктуры, прокладку альтернативных маршрутов, минуя мосты с низким пролетом.

Использование подобного подхода могло бы явиться логическим шагом вперед в реализации положений Соглашения СНГ в рамках единой политики.

**УРОВЕНЬ 3.** Установление верхних лимитов пошлин. Данный подход предусматривает установление верхних лимитов пошлин за избыточные габариты и массу в целях устранения неоправданно высоких пошлин.

Ввиду того, что наблюдаются большие различия в затратах за использование дорог в странах TRACECA, было бы нецелесообразно договариваться по конкретным вопросам, вытекающим из формулы  $P_{ew}$ ,  $P_{eaw}$ ,  $C_l$ ,  $C_w$ ,  $C_h$ . Однако, исходя из предыдущего анализа, можно сделать

выводы о том, что неоправданно высоких величин  $P_{\text{сав}}$  можно избежать, пользуясь для этой цели согласованной максимальной величиной переменных затрат за использование дорог (ESAL/км).

При установлении максимального лимита пошлин за избыточную массу оси рекомендуется, чтобы максимальная величина переменных затрат за использование дорог в размере \$0,15 за ESAL/км была согласована в рамках единой политики. В странах TRACECA данные затраты колеблются в пределах \$0,019 - \$0,120, как об этом свидетельствуют последние исследования в данной области<sup>6</sup>.

Таблице 6 приводится пример максимальных пошлин  $P_{\text{сав}}$  за использование перегруженных 5-осевых грузовиков. В большинстве стран применение \$0,15 ESAL/км может привести к значительному снижению размеров пошлин за избыточную осевую массу.

**ВОПРОС 2: Покрытие общих или переменных затрат.** При разработке единой политики в более тщательной форме, чем УРОВЕНЬ 1, возникает вопрос относительно того, должны ли пошлины, взимаемые за избыточные габариты и массу, покрывать дополнительные затраты за использование дорог, и далее - должны ли эти пошлины включать маржу для покрытия постоянных затрат?

---

<sup>6</sup> См. Таблица 2.. 1. Проект рабочего документа . Предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003 г ода

**Таблица 6. Максимальные пошлины за избыточную нагрузку на ось, взимаемые с 5-осевого грузовика в рамках единой политики, ESAL/км**

Страна	ESAL/грузовик			Максимальные затраты за использование дорог USD/ESAL/км	Максимальная пошлина с осевой нагрузки		Текущая пошлина с осевой нагрузки	
	стандартная	10% перегрузка	30% перегрузка		10% перегрузка	30% перегрузка	10% перегрузка	30% перегрузка
Азербайджан	2,90	4,29	8,06	0,15	0,21	0,77	1,00	2,00
Армения	2,63	3,90	7,42	0,15	0,19	0,72	0,00	2,76
Болгария	3,90	5,77	11,17	0,15	0,28	1,09	1,40	12,0
Грузия								
Казахстан	3,20	4,72	8,75	0,15	0,23	0,83	2,05	2,05
Киргизстан	3,20	4,72	8,75	0,15	0,23	0,83	0,00	0,00
Молдова	3,90	5,77	11,17	0,15	0,28	1,09	0,80	1,70
Румыния	3,90	5,77	11,17	0,15	0,28	1,09	2,204	4,696
Таджикистан	3,20	4,72	8,75	0,15	0,23	0,83	0,00	0,00
Турция	3,90	5,77	11,17	0,15	0,28	1,09	0,00	0,00
Туркменистан	2,63	3,90	7,42	0,15	0,19	0,72	н/д	н/д
Украина	3,20	4,72	8,75	0,15	0,23	0,83	0,10	0,72
Узбекистан	3,90	5,77	11,17	0,15	0,28	1,09	0,28	0,70

Примечание: а) примеры максимальной пошлины с осевой нагрузки ( $P_{eaw}$ ) для всех перегруженных осей 5—осевого тракторного прицепа с 10% (или 30 %) избыточной брутто-массой в рамках единой политики, основанной на единых переменных затратах за использование дорог в размере \$ 0,15 на ESAL/км

в) за исключением затрат и возможных пошлин за избыточную брутто-массу и габариты

Источник: Оценка, произведенная консультантом, и руководство пользователя TRACECA (перечень транзитных сборов и разрешений ЕПТРТ, декабрь 2002 года)

Имеются веские причины для взимания пошлин за избыточные габариты и массу - для покрытия переменных затрат, представляющих собой дополнительные затраты, вызванные перевозкой грузов с избыточными параметрами. В частности, когда перевозчик погашает стандартные пошлины за использование дорог при перевозке стандартных грузов, и вдруг ему приходится столкнуться с необходимостью погашения дополнительных затрат, ситуация представляется ему несправедливой, т.к. он фактически платит дважды.

В этой связи рекомендуется, чтобы пошлины за избыточные габариты и массу, с учетом всех переменных затрат, включая административные затраты на планирование и надзор за перевозкой, покрывали лишь переменные затраты.

**ВОПРОС 3: Колебания размеров пошлин, взимаемых за избыточные габариты и массу в зависимости от расстояния и / или времени?** Хотя, как видно из формулы определения пошлин СНГ, большая часть затрат, обусловленных перевозками грузов с избыточными параметрами, возрастает с расстоянием, не все затраты испытывают колебания. В частности, в структурных затратах, отраженных в  $P_{ew}$ ,  $C_1$ ,  $C_w$ ,  $C_h$  часто отсутствуют колебания в зависимости от расстояния (например, если большая часть избыточных затрат обусловлена необходимостью пересечения одного и более мостов). Затраты, связанные с  $P_{eaw}$ , не зависят напрямую от расстояния, как это имеет место в случае с затратами, обусловленными повреждением дорожного покрытия, а часто влекут за собой административные расходы на планирование перевозок, которые в определенной степени не зависят от расстояния.

В свете сказанного рекомендуется чтобы пошлины необязательно ограничивались расстоянием или временем. В рамках единой политики предусматривается взимание постоянных и связанных с расстоянием пошлин, отражающих в себе затраты за использование дорог, при условии, что пользователи дорог располагают таблицами, в которых четко и ясно указаны размеры соответствующих пошлин.

**ВОПРОС 4: Как в наилучшей степени регулировать пошлины за избыточные габариты и массу в зависимости от типа и габаритов**

**транспортного средства?** Отвечая на этот вопрос, рассмотрим приводимые ниже соображения по данному вопросу:

- пошлина, взимаемая за избыточную брутто-массу автотранспортного средства, отражающая возможный ущерб, наносимый мостам, другим аналогичным структурам, а также затраты на укрепительные работы, должна варьироваться в зависимости от брутто-массы.
- для того чтобы пошлина, взимаемая за избыточную нагрузку на ось, отражала возможный ущерб дорожному покрытию вследствие применения дополнительной массы, указанную пошлину необходимо определять с точки зрения возможного ущерба дорожному покрытию, т.е. ESAL/ось/транспортное средство. В этой связи необходимо располагать таблицами с указанием размеров пошлин, возрастающих с ростом нагрузки на ось в соответствии с принципами, применяемыми при калькуляции ESAL (см. Таблицы 4 и 5).
- Хотя затраты, связанные с использованием транспортных средств с избыточными габаритами, возрастают с увеличением их ширины, длины и высоты, решение проблемы представляется слишком сложным на основе лишь одной формулы. К тому же, ситуация усложняется необходимостью учета местных условий. В свете сказанного, при составлении таблиц пошлин необходимо также учитывать местный опыт работы с нестандартными грузами, перевозимыми по дорогам различного типа. Прозрачности в этом вопросе можно достичь путем открытой публикации размеров пошлин, предоставлением соответствующих сведений по данному вопросу.

Полученные в результате анализа данные о затратах, связанных с использованием автотранспортных средств различных типов и габаритов, можно с успехом использовать при разработке структуры пошлин, учитывающих затраты и ключевые переменные, например, брутто-массу и ESAL, физические габариты загруженного транспортного средства.

## **5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**



В большинстве стран TRACECA размеры текущих пошлин за перевозку грузов с избыточной массой намного превышают размеры дополнительных затрат (по крайней мере, если речь идет, например, об ущербе, нанесенном дорожному покрытию). Следует отметить, что затраты за покрытие ущерба, нанесенного дорожному покрытию вследствие перевозки грузов с избыточной массой и габаритами, значительно колеблются в зависимости от той или иной страны.

Реализация единой политики, в которой отражен фактор избыточных габаритов и массы перевозимых грузов и которая согласована членами РГТРТ в соответствии с договоренностями по СНГ, является таким образом первым шагом вперед в решении поставленных задач. Однако, отдельные положения единой политики можно было бы еще более усовершенствовать, например, в вопросе калькуляции пошлин, определения ключевых переменных, например, брутто-массы и ESAL, более четкого отражения связи между пошлинами и затратами. Ниже приводятся определения терминов, использованных в формулах по соглашению СНГ:

- $P_{cw}$  должен основываться на дополнительных затратах на укрепительные, ремонтные работы мостов, аналогичных структур.
- $P_{caw}$  должен основываться на учете затрат, связанных с повреждением дорожного покрытия согласно ESAL.
- $C_1, C_w, C_h$  должны основываться на учете дополнительных затрат на модификацию инфраструктуры, прокладку альтернативных маршрутов, минуя мосты с низким пролетом.

В целях покрытия дополнительных затрат с помощью пошлин рекомендуется, чтобы в рамках единой политики пошлины за избыточные габарита и массу формировались с учетом переменных затрат за использование дорог, включая административные затраты на планирование и надзор за перевозками. Рекомендуется, чтобы в единой политике были предусмотрены как постоянные, так и переменные пошлины, варьирующиеся в зависимости от расстояния или времени.

Применение приведенных выше терминов может повысить эффективность единой транзитной политики в вопросе применения

пошлин с большим учетом затрат, усилить прозрачность в данном вопросе.

Было бы нецелесообразно устанавливать верхние лимиты пошлин за избыточную брутто-массу, нагрузку на ось или габариты, поскольку применяемые в разных странах затраты сильно разнятся между собой, во многом, из-за влияния местных условий. Однако, для снижения чрезмерно завышенных пошлин в странах TRACECA необходимо, во всяком случае, рассмотреть вопрос о возможности установления верхних лимитов при калькуляции пошлин за избыточную массу осей. В связи со сказанным рекомендуется, чтобы пошлины за избыточную массу оси исчислялись с использованием верхнего лимита в размере \$0,15 за ESAL/км с учетом переменных затрат за использование дорог.

**A5**

**TRASESA: ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ**

**ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНЗИТНЫМ СБОРАМ**

Йен Дженкинс  
Скотт Уилсон  
Октябрь 2003

## СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ .....	3
2. ЦЕЛИ .....	5
3. ЗАДАЧИ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ .....	5
4. ОСНОВА КАЛЬКУЛЯЦИИ СБОРОВ.....	6
5. СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ .....	9
5.1. Общая стратегия.....	9
5.2. Краткосрочные приоритеты.....	9
5.3. Другие приоритеты .....	10
5.4 Структурные аспекты .....	11
ПРИЛОЖЕНИЕ А .....	12
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	18
ПРИЛОЖЕНИЕ С .....	19

## 1. ВВЕДЕНИЕ

Одной из целей проекта ЕПТРТ является определение единой политики и разумных уровней взимания автомобильных транзитных сборов. В проекте ставится задача пролить свет на существующие проблемы, решить их при активном участии национальных комиссий TRACECA, экспедиторов, ассоциаций перевозчиков.

С самого начала усилия заинтересованных сторон концентрировались на Контракторе (Скот Уилсон), поиске поддержки со стороны правительств стран-членов TRACECA, на составлении Перечня автомобильных сборов и разрешений. При составлении Перечня ставилась задача повысить прозрачность решаемых проблем, выявить приоритеты при реализации поставленных целей. Был осуществлен обзор автомобильных перевозок, в котором ставилась цель выявить проблемы с точки зрения пользователей дорог.

Исходя из первоначальных задач, были подготовлены 2 проекта рабочих документов:

- Приоритетные проблемы, связанные с автомобильными транзитными сборами, октябрь 2002;
- Автомобильные транзитные сборы, октябрь 2002.

В указанных выше документах были выявлены приоритетные проблемы, включая основные типы неоправданных транзитных сборов, затраты, вытекающие из текущей практики и политики, выдвигались возможные варианты решения проблем. Выявленные в этих документах проблемы были обсуждены на первой встрече рабочей группы по транзитным расценкам и тарифам (РГТРТ) по автомобильным перевозкам, которое состоялось 27-28 ноября 2002 в Баку. Во встрече принимали участие представители всех стран TRACECA, за исключением Туркменистана и Армении. Участники единодушно одобрили идею о том, что для решения проблем, с которыми сталкиваются международные перевозчики в коридоре TRACECA необходимо решить вопросы, связанные с региональным сотрудничеством на основе соответствующих положений Основного многостороннего Соглашения TRACECA, других международных соглашений. По результатам встречи была достигнута договоренность о задачах, целях и формах реализации единой политики по автомобильным транзитным сборам, что нашло свое отражение в

- Протоколе "О результатах первой встречи рабочей группы по автомобильным транзитным сборам и тарифам» (далее Протокол РГТРТ-1).

По запросу членов РГТРТ, Контрактор подготовил проект предложений для последующего обсуждения в ходе второй встречи РГТРТ, которая состоялась 2-3 июля 2003 года в Баку. Эти предложения нашли отражение в

- Проекте рабочего документа, озаглавленного "Предложения по автомобильным транзитным сборам", май 2003.

Во встрече принимали участие представители всех стран TRACECA, за исключением Туркменистана и Армении. Участники достигли полного взаимопонимания по многим аспектам автомобильной транзитной политики, включая:

- Принципы калькуляции транзитных сборов;
- Стратегия реализации единой политики по транзитным сборам, включая максимальный уровень транзитных сборов в краткосрочной перспективе.

Достигнутые договоренности нашли отражение в

- Протоколе "О результатах второй встречи рабочей группы по автомобильным транзитным сборам и тарифам» (далее Протокол РГТРТ-2).

Участники встречи пришли к мысли о том, что Контрактуру (Скотт Уилсон) необходимо разработать проект Единой политики с учетом договоренностей, достигнутых по результатам первой и второй встреч РГТРТ, для последующей рассылки соответствующих предложений по данному вопросу до начала третьей встречи в октябре 2003 года. Была также достигнута договоренность о том, что члены РГТРТ должны представить Контрактуру к 20 июля свои комментарии по возможному сценарию действий каждой страны для реализации задач единой транзитной политики в вопросах, связанных со сборами. В этой связи потребовался дальнейший анализ и изучение предложений по избыточным габаритам и массе транспортных средств и соответствующим пошлинам, что нашло свое отражение в проекте рабочего документа, озаглавленного

- Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортного средства», август 2003.

Исходя из предыдущей работы, проект единой политики нашел отражение в

- Проекте Единой политики по автомобильным Транзитным Сборам, август 2003

Практически весь текст дословно повторяет договоренности, достигнутые в Протоколах-1 и -2. К тексту документа добавлены дополнительные сведения, в которых нашли отражения отдельные изменения, внесенные на основе «Предложений по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортного средства», август 2003. Материалы, включенные в Приложения, заимствованы, главным образом, из проектов рабочих документов, уже прошедших обсуждение в ходе состоявшихся встреч РГТРТ.

В настоящем документе дана характеристика единой политики, окончательно согласованной членами РГТРТ по результатам третьей встречи РГТРТ (см. Протокол РГТРТ 3)

## 2. ЦЕЛИ

В соответствии с Положениями Основного Многостороннего Соглашения, целями проводимой политики являются создание справедливой транзитной системы, устранение чрезмерно повышенных пошлин, что в конечном счете должно способствовать увеличению объемов перевозок по коридору TRACECA.

В Протоколах-1 (4в) и -2 (2а) нашли отражение цели транзитной политики в сфере взимания сборов.

В других параграфах Протокола-1 (3, 4) обосновывается необходимость рационализации и последующей гармонизации политики взимания пошлин за международные автомобильные перевозки.

Среди текущих проблем следует назвать следующие:

- (а) Текущие транзитные пошлины в большинстве стран TRACECA представляют собой главным образом пошлины за выход на рынок, чем пошлины за использование дорог;
- (б) Сборы за получение разрешения и транзит, взимаемые с иностранных грузовиков во многих странах TRACECA, не различаются в зависимости от расстояния или технической характеристики грузовика;
- (в) При взимании транзитных пошлин наблюдается дискриминация между перевозчиками из разных стран, между владельцами разрешений и теми, кто их не имеет, между внутренними и иностранными перевозчиками;
- (г) Размеры транзитных пошлин часто остаются не установленными вследствие несвоевременного извещения об изменениях в тарифах;
- (д) Странам-членам TRACECA не удалось достичь согласия в вопросе взимания пошлин с транспортных средств с избыточными габаритами и массой.

## 3. ЗАДАЧИ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ

Краткосрочным приоритетом в данной сфере является разработка единой политики, основанной на реформировании существующей национальной системы транзитных сборов. Для достижения поставленных целей единую политику следует строить на следующих принципах:

- (1) **учет затрат:** увязка транзитных сборов с затратами за обслуживание (например, затраты на дорожное обслуживание) без взимания чрезмерно высоких пошлин;
- (2) **взимание сборов по месту использования:** страна, взимающая пошлину, является стороной, оказывающей услуги;
- (3) **отсутствие дискриминации:** взимание пошлин со всех операторов на



средства (например, устранение неоправданных сборов, взимаемых местными властями с конкретных перевозчиков);

- (4) прозрачность:** автомобильные перевозчики должны иметь ясное представление о том, за что взимаются транзитные сборы (например, путем упрощения тарифной системы).

Принципы единой политики нашли отражение в Протоколе-1 (3а, 4в и 4с). Как явствует из Протокола-2 (2с), многие проблемы, с которыми сталкиваются международные автомобильные перевозчики, требуют радикального решения, особенно в том, что касается автомобильных разрешений и пошлин за использование дорог в странах членах TRACECA. Однако, для осуществления фундаментальных реформ и создания новых систем разрешений и пошлин требуется немало времени, поэтому РГРТ считает необходимым решать вопросы в краткосрочной перспективе, когда приоритетной является реформа текущей транзитной системы сборов в целях последующей увязки их с затратами за обслуживание, взиманием пошлин по месту использования и т.д.

#### **4. ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ СБОРОВ**

В рамках калькуляции транзитных сборов необходимо учитывать следующие факторы:

- (1) принимать во внимание различные затраты на использование дорог в отдельных странах.
- (2) эффективно применять на практике сведения о затратах, получаемые из местных международных источников.
- (3) строго основываться на переменных или общих затратах за обычное использование дорог.
- (4) покрывать затраты на восстановление дорог и окружающей среды, при условии, что какой-либо дискриминации между внутренними и иностранными перевозчиками не проводится.
- (5) основываться на затратах за использование четко установленной автомобильной сети.

Факторами, влияющими на установление транзитных сборов, взимаемых с перевозчиков, являются:

1. учет местных географических условий, в частности, факторов, оказывающих влияние на распределение длительности транзитного рейса;
2. учет различий в затратах за использование дорог в зависимости от различных типов транспортных средств (например, грузовики 2, 3 и более осями);
3. учет различий в пошлинах, взимаемых с дорожных и обслуживающих грузовиков, за

Применительно к уровню взимания транзитных сборов необходимо отметить, что последние должны основываться скорее на учете затрат на требуемое обслуживание дорог, чем на учете затрат за фактическое обслуживание (скорее на фактических, чем планируемых затратах на восстановление дорог).

Странам TRACECA следует принять общие принципы разработки четкой методологии для каждой заинтересованной стороны при определении затрат на стандартное использование дорог конкретным типом транспортного средства. В Приложении А приводятся рамки затрат, одобренные РГТРТ, включая годовые постоянные и переменные затраты на дорожное обеспечение, годовые перевозки с использованием автотранспортной сети (с учетом грузопотока и загрузки, исчисляемых на основе ESAL (эквивалентные стандартные оси), производных удельных затрат за грузовик/км и ESAL/км.

Странам-членам TRACECA необходимо принять общие принципы калькуляции пошлин, взимаемых с автотранспортных средств, имеющих разрешения на перевозку грузов, превышающих максимально допустимые габариты и массу. В Приложении В приводятся общие рамки, согласованные РГТРТ.

В целях избежания двойного обложения пошлинами, нельзя допускать взимания пошлин одновременно за использование одного и того же участка дороги. Транзитные пошлины должны строиться на основе международно признанных стандартных требований при калькуляции затрат за использование дорог, будь то в местной или свободно конвертируемой валюте.

В Протоколе-2 (За, b, c и d) отражена согласованная рамка калькуляции транзитных сборов. В Протоколе-1 (4d и f) раскрывается содержание отдельных договоренностей по вопросу взимания пошлин. Представленные в Приложении А рамки затрат основаны на Таблицах 2.1 и 2.2 Проекта Рабочего Документа: Предложения по Автомобильным Транзитным Расценкам (май 2003). Указанные Таблицы приведены для обоснования максимального уровня транзитных расценок, одобренных членами РГТРТ по грузовикам с 2, 3 и более осями.

В Протоколе РГТР дана характеристика принципов калькуляции пошлин, взимаемых с автотранспортных средств, имеющих разрешения на перевозку грузов, превышающих максимально допустимые габариты и массу.

## **5. СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ**

### **5.1. Общая стратегия**

С точки зрения общей стратегии назрела необходимость осуществления координированных действий для решения проблем, связанных с учетом затрат, дискриминацией и прозрачностью. Среди первостепенных мер в этом направлении следует признать необходимость снижения, реструктуризации и упрощения транзитных сборов. В Приложении С в обобщенном виде представлена стратегия реализации.

Общая стратегия реализации одобрена в Протоколе-2 (4а) на основе предложений, отраженных в Таблице 3.1., озаглавленной Предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003, которая воспроизведена в Приложении С.

### **5.2. Краткосрочные приоритеты**

Краткосрочный приоритет заключается в том, чтобы (1) снизить либо полностью отменить те транзитные сборы, которые уже признаны РГТРТ как чрезмерно высокие; чтобы (2) увязать сборы, если это целесообразно, с типом и габаритами транспортного средства, с пройденным расстоянием (или затраченным временем). В частности, рекомендуется рассмотреть возможность снижения пошлин в тех случаях, когда пошлины, взимаемые с загруженных грузовиков, превышают \$0.20 за км с грузовиков с более чем 3 осями, \$0.10 за км с грузовиков с тремя осями и \$0.05 за км с грузовиков с 2 осями. Пошлины с порожних грузовиков не должны превышать 50% приведенных выше цифр. В среднесрочной перспективе, необходимо рассмотреть возможность дальнейшего снижения или отмены неоправданных транзитных сборов.

Странам-членам TRACECA необходимо стремиться к устранению различий в сборах за использование мостов, иных аналогичных пошлин, взимаемых с внутренних и иностранных перевозчиков, к установлению транзитных сборов с иностранных перевозчиков.

Странам-членам TRACECA следует повысить прозрачность процедур, связанных с установлением транзитных сборов посредством упрощения системы ставок, предоставление новейших сведений о транзитных сборах (в частности, предоставление за 6 месяцев вперед сведений о любых возможных изменениях).

Странам-членам TRACECA следует разработать в краткосрочной перспективе планы по устранению сборов, признанных РГТРТ неоправданными, в частности, таких сборов, как:

- (2) сборы за охрану окружающей среды, которые не связаны с воздействием на нее и не применяются в равной мере к внутренним и иностранным перевозчикам;
- (3) топливные сборы, взимаемые с иностранных перевозчиков в целях компенсации низких цен на топливо в стране.

Странам-членам TRACECA следует развивать сотрудничество с перевозчиками в целях улучшения ситуации вокруг выдачи разрешений на справедливой основе, более эффективного регулирования транзитных сборов и отмены неоправданных пошлин.

Если речь идет о сборах за избыточные габариты и массу, краткосрочной приоритетной задачей для всех стран является реализация соглашений о применении гармонизированных лимитов на габариты и массу транспортного средства, о структуре сборов, взимаемых за избыточные габариты и массу, об устранении различий между внутренними и иностранными перевозчиками. Для устранения неоправданно высоких сборов за избыточную массу осей рекомендуется при калькуляции этих сборов применять максимальную величину (ESAL/км).

Краткосрочная стратегия исполнения нашла отражение в Протоколе-2 (4b, c, d, e, f и g). Стратегия избыточных габаритов и массы нашла отражение в Протоколе 3 (2).

### 5.3. Другие приоритеты

Странам-членам TRACECA необходимо также рассмотреть возможность проведения важных реформ в системе пошлин, взимаемых с транзитных перевозок. Речь идет об:

- (1) увеличении топливных налогов и применении пошлин за получение доступа в сеть в целях повышения уровня покрытия затрат всеми перевозчиками (внутренними и иностранными), снижении дискриминационных транзитных сборов, взимаемых с иностранных перевозчиков;
- (2) заключении международных соглашений по признанию на взаимной основе иностранных автомобильных страховых полисов в целях снижения дополнительных страховых пошлин, взимаемых с иностранных перевозчиков;

- (3) снижении чрезмерно завышенных транзитных пошлин в соответствии с иммиграционной и таможенной практикой (согласно положениям Конвенции TIR и установлению конвойных пошлин, охватывающих затраты на оказанные услуги);
- (4) снижении неоправданных лимитов на длительность пребывания международных транспортных средств в стране в целях уменьшения штрафных пошлин.

Указанные приоритеты получили подтверждение в Протоколе-2 (4h).

#### **5.4 Структурные аспекты**

При разработке положений единой политики и учете изменений, рекомендуемых в рамках Проекта, необходимо в полной мере воспользоваться усилиями национальных рабочих групп, учрежденных в каждой из стран-членов TRACECA под руководством национальных секретарей в целях заручиться широкой поддержкой всех сторон, заинтересованных в реализации Проекта.

МПК TRACECA следует изыскать возможность усиления и координации деятельности национальных механизмов при реализации единой транзитной политики, например, посредством создания в рамках МПК TRACECA координирующей структуры.

Члены РГТРТ должны своевременно информировать МПК TRACECA о любых изменениях в размерах транзитных сборов с тем, чтобы вносить надлежащие изменения в руководство пользователя. Международный союз автомобильных перевозок, другие аналогичные структуры приглашаются к участию в модернизации руководства пользователя TRACECA путем своевременного предоставления соответствующих сведений в той форме, которая представляется им предпочтительней.

Указанные структурные аспекты нашли свое отражение в Протоколе-2 (2d и 5d) и Протоколе-1 (4j и к).

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**  
**РАМКИ КАЛЬКУЛЯЦИИ ЗАТРАТ НА СТАНДАРТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ**  
**ДОРОГ**

<b>(А) Оценка затрат на обеспечение дорог</b>	<b>Установлен ная переменная</b>
<b>(А.1) Протяженность международных, других магистральных дорог (км)</b>	
Включая: Международные	Li
Другие	Lo
<b>(А.2) Среднегодовые затраты на стандартное обслуживание (\$/км)</b>	
Международные	Mi
Другие	Mo
<b>(А.3) Пропорция среднегодовых затрат на стандартное обслуживание в форме переменных или постоянных затрат (%)</b>	
Переменные (количество транспортных средств)	Pv
Переменные (количество ESAL)	Pa
Постоянные	Pf
<b>(А.4) Дополнительные годовые инвестиционные затраты на реабилитацию дорог (\$ млн.)</b>	
Фактические инвестиции	It
Включая: Переменные (количество транспортных средств)	Iv
Переменные (количество ESAL)	Ia
<b>(А.5) Общегоодовые затраты (\$ млн.)</b>	
Включая: Переменные (количество транспортных средств)	Cv
Переменные (количество ESAL)	Ca
Постоянные	Cf
<b>(В) Оценка удельных затрат на использование дорог</b>	
<b>(В.1) Ежегодные перевозки по магистральным дорогам</b>	
Транспортное средство/км (млн.)	Kv
ESAL/км (млн.)	Ka
<b>(В.2) Удельные затраты</b>	
Переменные (\$/транспортное средство/км)	Uv
Переменные (\$/ESAL/км)	Ua
<b>(С) Оценка затрат на использование дорог за транспортное средство/км</b>	
<b>(С.1) 2-осевые грузовики</b>	
ESAL/транспортное средство	E <sub>2</sub>
Переменные затраты за использование дорог (\$/км)	R <sub>2</sub>
Общие затраты за использование дорог (\$/км)	T <sub>2</sub>
<b>(С.2) 3-осевые грузовики</b>	
ESAL/транспортное средство	E <sub>3</sub>
Переменные затраты за использование дорог (\$/км)	R <sub>3</sub>
Общие затраты за использование дорог (\$/км)	T <sub>3</sub>
<b>(С.3) Грузовики с более чем 3 осями</b>	
ESAL/транспортное средство	E <sub>4</sub>
Затраты на использование дорог (\$/км)	R <sub>4</sub>
(\$/км)	t <sub>4</sub>

При оценке затрат на стандартное использование дорог (речь идет о транспортных

массы и габаритов) каждая из заинтересованных стран должна осуществить следующие меры.

#### **(А) Оценка затрат на обеспечение дорог**

А.1 Протяженность автомобильной магистрали ( $L_i$  и  $L_o$ ). Речь идет о дорогах, по которым осуществляются международные и республиканские перевозки. Если речь идет о дорогах местного значения, необходимо особо обговорить этот вопрос.

А.2 Местные и международные источники должны представить данные о среднегодовых затратах на дорога/км (которые могут превышать фактически затрачиваемые суммы) при нормальном обслуживании международных дорог ( $M_i$ ), а также других дорог ( $M_o$ ). Если иное не предусматривается, указанные величины включают в себя все расходы, необходимые для поддержания дороги в надлежащем состоянии, включая проведение регулярных ремонтных работ и обновления дорожного покрытия. Указанные величины колеблются в зависимости от применяемых дорожных стандартов, интенсивности грузопотока (транспортное средство/км), нагрузки на трассу (ESAL/км). В Таблице 2.1. Предложения по Автомобильным Транзитным Расценкам, май 2003, основанной на учете международного опыта автомобильных перевозок и автомобильных стандартов, применяемых в каждой отдельно взятой стране, приводятся данные о невыполнении своих обязательств рядом стран TRACECA.

А.3 Оценка пропорций ежегодных затрат на обслуживание дорог, которые колеблются в зависимости от грузопотока ( $P_v$ ), от нагрузки на ось ( $P_a$ ), либо являются постоянными ( $P_f$ ). Указанные пропорции можно определить на основе тщательного анализа, например при калибровке модели HDM Всемирного Банка. Дефолтные величины по странам-членам TRACECA выглядят следующим образом

<b>Страна</b>	<b><math>P_v</math></b>	<b><math>P_a</math></b>
Азербайджан	43	27
Армения	38	27
Грузия	31	23
Казахстан	37	27
Кыргызстан	35	27
Таджикистан	34	26
Украина	29	20
Узбекистан	32	26

Примечание: (а)  $P_f$  определяется как  $(100 - P_v - P_a)$

Источник: Таблица 2.1. Предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003



А.4 Фактические (неплановые) дополнительные ежегодные инвестиционные затраты (It) на восстановление дорог, включая обслуживание, не отраженное в пункте А2. Следует учитывать данную статью затрат (It), которая колеблется в зависимости от объемов грузопотока (Iv) и соответствия ESAL (Ia).

Выбор Iv и Ia носит довольно произвольный характер и зависит от проводимой правительством той или иной страны политики. В тех странах, в которых погашение затрат от внутренних пользователей дорог незначительное (как это имеет место в большинстве стран СНГ), существует необходимость применения Iv и Ia как нулевых факторов, особенно, если существует риск того, что высокие транзитные сборы могут привести к снижению объемов транзитных перевозок и дискриминации иностранных перевозчиков.

Другие внешние затраты на использование дорог, такие как перегруженность и аварийность дорог, затраты на охрану окружающей среды, обычно не находят своего отражения в анализе ситуации. В том случае, когда это все-таки происходит, они обычно выделяются как самостоятельный пункт и сопровождаются пояснениями.

А.5 Калькуляция общегодовых затрат (речь идет об обслуживании дорог и вложениях) производится следующим образом.

$$Li * Mi + Lo * Mo$$

Разбивка по затратам, которые колеблются в зависимости от грузопотока (Cv), от ESAL (Ca) либо не колеблются (Cf), подсчитываются следующим образом:

$$Cv = (Li * Mi + Lo * Mo) * (Pv/100) + Iv$$

$$Ca = (Li * Mi + Lo * Mo) * (Pa / 100) + Ia$$

$$Cf = (Li * Mi + Lo * Mo) * Pf/100 + It - Iv - Ia$$

## **(В) Оценка удельных затрат на использование дорог**

В.1 Общегодовые грузоперевозки по автомобильным дорогам на основе транспортное средство/км ( $K_v$ ) и ESAL/км ( $K_a$ ). Величину ESAL/км можно подсчитать путем умножения с учетом типа транспортного средства (например, легковые автомобили, автобусы, легкие грузовики, 2- и 3-осевые тяжелые грузовики, многоосевые грузовики), грузовик/км и стандартный ESAL на транспортное средство (получено из аналитического обзора нагрузки на ось). При отсутствии данных аналитического обзора  $K_a$  можно подсчитать на основе  $K_v$  с использованием дефолтных величин в соотношении  $K_a:K_v$ , полученного из недавних аналитических обзоров TRACECA.

<b>Страна</b>	<b><math>K_a/K_v</math></b>
Азербайджан	0.141
Армения	0.084
Грузия	0.190
Казахстан	0.036
Кыргызстан	0.056
Таджикистан	0.052
Украина	0.178
Узбекистан	0.181

Примечание: (а) Указанные величины были подсчитаны в 1997 году. По мере того как транспортный парк заполняется автомобилями, способными выдерживать повышенные нагрузки на ось, величина  $K_a/K_v$  повышается.

Источник: Таблица 2.1. Предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003

В2. Переменные удельные затраты можно вычислить следующим образом:

$U_v = C_v/K_v$  (\$ за транспортное средство/км)

$U_a = C_a/K_a$  (\$ за ESAL/км)

В таблице 2.1. Предложения по автомобильным транзитным сборам представлены стандартные величины удельных затрат. Средняя величина  $U_a$ , являющаяся наиболее критической единицей при калькуляции транзитных сборов, составляет \$0.052, колеблясь в пределах \$0.019 и 0.120. Недавно вычисленная величина по  $U_a$  в Турции составила \$0.043. Что касается других стран TRACECA, не приведенных в указанной выше таблице – Болгарии, Румынии и Молдове, цифру по Турции можно использовать как приблизительную составляющую и для этих стран.

### **(С) Оценка затрат на использование дороги за транспортное средство/км**

Средние переменные затраты на использование дороги за транспортное средство/км исчисляются по каждому типу транспортного средства на основе двух удельных затрат, указанных выше, и с учетом ESAL/транспортное средство, полученного из расчета нагрузки на ось. Средние общие затраты за использование дорог из расчета транспортное средство/км (Т) представляют собой переменные затраты плюс разница с постоянных затрат. Следует отметить, что разница зависит от того, как размещаются постоянные затраты. В нижеследующих подразделах дается оценка параметров по тяжелым грузовикам с 2-, 3- и более осями. Аналогичный принцип можно использовать применительно к любому типу транспортного средства.

С.1 Применительно к тяжелым грузовикам с 2-осями используется следующая формула переменным затратам:

$$R_2 = Uv + E_2 * Ua$$

где  $E_2$  является средней составляющей ESAL/транспортное средство для 2-осевых тяжелых грузовиков.

<b>Страна</b>	<b>E2</b>	<b>E3</b>	<b>E4</b>
Азербайджан	0.13	0.18	0.34
Армения	0.16	0.41	0.36
Грузия	0.10	0.50	1.13
Казахстан	0.05	0.18	0.21
Кыргызстан	0.07	0.17	0.63
Таджикистан	0.07	0.17	0.63
Украина	0.18	0.49	1.34
Узбекистан	0.19	0.19	1.01

Источник: Таблица 2.1. Предложения по автомобильным транзитным сборам, май 2003

Если производится подсчет общих затрат из расчета транспортное средство/км, включая постоянные затраты, соответствующая формула должна выглядеть следующим образом:

$$T_2 = R_2 * C_t / (C_t - C_f),$$

допуская, что постоянные затраты распределяются пропорционально переменным затратам по каждому типу транспортного средства.

С.2 Применительно к 3-осевым тяжелым грузовикам используется следующая формула:

$$R_3 = U_v + E_3 * U_a,$$

где  $E_3$  является средней составляющей ESAL/транспортное средство по 3-осевым тяжелым грузовикам

$$T_3 = R_3 * C_t / (C_t - C_f)$$

С.3 Применительно к многоосевым тяжелым грузовикам используется формула:

$$R_4 = U_v + E_4 * U_a$$

где  $E_4$  является средней составляющей ESAL/транспортное средство для многоосевых тяжелых грузовиков (см. вышеприведенную таблицу).

$$T_4 = R_4 * C_t / (C_t - C_f)$$

## ПРИЛОЖЕНИЕ В

### ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ ТАРИФОВ ЗА ИЗБЫТОЧНЫЕ ГАБАРИТЫ И МАССУ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Пошлины за избыточные габариты и массу должны взиматься с учетом трех составляющих компонентов: (а) избыточная брутто/масса; (б) избыточная нагрузка на ось и (с) избыточные габариты (длина, ширина и высота). Формула выглядит следующим образом:

$$P_1 = [P_{ew} + (P_{eaw1} + \dots + P_{eawn})] \times S + (C_1 + C_w + C_h)^1 \times S$$

где

$P_1$  = оплата **одной** перевозки груза автомобилем;

$P_{ew}$  = оплата в том случае, если брутто/масса транспортного средства превышает максимально разрешенную массу;

$P_{eawi}$  = оплата (за ось), в том случае, если нагрузка на ось ( $i=1,2,3\dots$ ) превышает максимально разрешенную массу;

$S$  = длительность перевозки (в км);

$C_1, C_w, C_h$  представляют собой платежи, осуществляемые в том случае, если длина, ширина и высота транспортного средства превышают максимально допустимые габариты.

$K$  – платежи независимо от протяженности рейса.

При калькуляции пошлин, необходимо руководствоваться следующими принципами:

- $P_{ew}$  должно основываться на учете дополнительных затрат на укрепление, обслуживание или ремонт мостов, других аналогичных структур;
- $P_{eaw}$  должно основываться на учете дополнительных затрат, связанных с повреждением дорожного покрытия согласно ESAL/км;
- $C_1, C_w, C_h$  должны основываться на учете дополнительных затрат на модификацию инфраструктуры или прокладку альтернативных маршрутов в обход мостов с низким пролетом.

В целях покрытия пошлинами за избыточные габариты и массу транспортного средства дополнительных затрат, указанные пошлины должны основываться на переменных затратах, исключая постоянные и другие затраты за перевозку стандартных грузов.

## ПРИЛОЖЕНИЕ С

### СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЕДИНОЙ ПОЛИТИКИ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНЗИТНЫМ СБОРАМ

В нижеприведенной таблице в обобщенном виде представлена стратегия реализации, согласованная в Протоколе-2 (4а). Согласно предложениям по автомобильным транзитным сборам, май 2003, указанная стратегия применяется в каждой стране, сопровождаясь действиями, направленными на осуществление целей единой политики по автомобильным транзитным сборам.

Проблема	Возможные действия
<b>(А) Учет затрат</b>	
A.1 Общий уровень транзитных сборов выше уровня затрат за использование дорог (или пошлин с внутренних транспортных средств)	Снижение уровня пошлин ниже максимально оправданного уровня
A.2 Транзитные сборы не различаются в зависимости от типа автотранспортного средства и конфигурации осей	Применение различных пошлин в зависимости от типа транспортного средства
A.3 Транзитные сборы не различаются в зависимости от расстояния	Установление пошлин на основе единицы км (или суток)
A.4 Транзитные сборы не различаются в зависимости от загруженного или разгруженного грузовика	Применение различных пошлин с загруженных и разгруженных грузовиков
A.5 Пошлины с нестандартных перевозок не строятся на учете трех стандартных компонентов – избыточной массе, нагрузке на ось и габаритах	Установление пошлин на каждый уровень избыточных габаритов/массы с учетом каждого из трех приведенных выше аспектов
A.6 С пользователей дорог взимаются пошлины, которые дублируют другие пошлины, взимаемые по той же причине	Устранение дублирующих пошлин
<b>(В) Отсутствие дискриминации</b>	
V.1 Местными властями взимаются неразрешенные сборы	Отмена неразрешенных пошлин
V.2 Транзитные сборы различаются в зависимости от гражданства транспортного средства	Унификация/снижение иностранных транзитных сборов
V.3 Пошлины за использование дорог различаются в зависимости от иностранного и внутреннего транспортного средства	Унификация ставок таким образом, чтобы одинаковые пошлины взимались независимо от гражданства транспортного средства
V.4 Нестандартные транспортные пошлины различаются в зависимости от иностранных и внутренних транспортных средств	Унификация ставок таким образом, чтобы одинаковые пошлины взимались с избыточных габаритов и массы независимо от гражданства транспортного средства
<b>(С) Прозрачность</b>	
C. 1 Усложненная система пошлин	Отмена ненужных пошлин
C. 2. Усложненная основа пошлин	Упрощение основы калькуляции пошлин
C. 3. Отсутствие четкой информации о пошлинах	Отражение в руководстве пользователя новейших изменений в ставках, предварительное уведомление об этих изменениях

**B1**

Программа Европейского Союза Tacis TRACECA

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

## **ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ**

Азербайджан. Армения. Болгария. Грузия.  
Казахстан. Киргизстан. Молдова. Румыния. Таджикистан. Турция.  
Туркменистан. Украина. Узбекистан

### **ОБЗОР ПО ТУРЕЦКИМ ПОРТАМ ИЮЛЬ 2003**



This project is funded by  
the European Union



A project implemented by  
Scott Wilson / Tebodin / Corporate Solution




Published April 2004  
Copyright © 2002 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

**ПЕРВАЯ СТРАНИЦА ОТЧЕТА**

Название Проекта:	Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам		
Номер Контракта:	01-0181		
Страны:	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина и Узбекистан		
	<b>Местный реципиент</b>	<b>Консультант СЕ</b>	
Название:	TRACECA IGC Постоянный Секретариат	Scott Wilson	
Адрес:	ул. Ген. Алиярбекова 8/2 Баку  AZ 370000 Азербайджан	Scott House Basing View Basingstoke Hampshire RG21 4JG UK	
Тел:	(994-12) 982-718	+44(1256) 461161	
Факс:	(994-12) 892-718	+44(1256) 816835	
Контактное лицо:	Людмила Тренкова Генеральный Секретарь	Адриан Тайт Директор Проекта	Дуглас Расбаш <sup>1</sup> Менеджер Проекта
Подписи:	.....	 .....	.....

Дата Отчета: март 2004  
 Отчетный Период: декабрь 2001 - март 2004  
 Автор Отчета: Scott Wilson

СЕ М & Е команда	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация СЕ	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

<sup>1</sup> Менеджерами Проекта являлись Дэвид Робертс (1 декабрь - 2 сентябрь); Лес Чизман (октябрь 2002 - ноябрь 2003) и Дуглас Расбаш (декабрь 2003 - март 2004). Все эти лица внесли свой вклад в составление отчета

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>1. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА.....</b>	<b>7</b>
<b>2. АНАЛИЗ ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С МОМЕНТА ЕГО НАЧАЛА.....</b>	<b>8</b>
<b>3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД. 10</b>	
3.1. МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ.....	10
3.2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	12
3.3. ПОРТЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ.....	13
3.4. СКВОЗНЫЕ ТАРИФЫ TRASESA (ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ).....	14
3.5. УЛУЧШЕНИЕ ДОСТУПА ПЕРЕВОЗЧИКОВ К УСЛУГАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СИСТЕМЫ.....	15
3.6. РУКОВОДСТВО ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ.....	15
3.7. ПОДГОТОВКА.....	15
<b>4. ОБЩИЙ ОТЧЕТ ПО ХОДУ ПРОЕКТА.....</b>	<b>16</b>
4.1. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	17
4.2. МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	20
4.3. ПОРТЫ И СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ.....	22
<b>5. ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ.....</b>	<b>23</b>
5.1. СООТВЕТСТВИЕ.....	23
5.2. СОВЕТ Глав ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ АДМИНИСТРАЦИЙ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ.....	23
5.3. СОЗДАНИЕ РАБОЧИХ ГРУПП ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ, ПОРТАМ, СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ И АВТОМОБИЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ.....	24
5.4. НОВАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ТАРИФНАЯ МЕТОДОЛОГИЯ.....	25
5.5. АВТОМОБИЛЬНЫЕ ТРАНЗИТНЫЕ РАСЦЕНКИ.....	26
5.6. ПЕРЕВОЗКИ МОРСКИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА.....	26
<b>6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>27</b>
<b>7. ВЫВОДЫ.....</b>	<b>28</b>
7.1. ОБЩЕЕ.....	28
7.2. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.....	29
7.3. ВИЗИТЫ СОТРУДНИКОВ ПО ПРОЕКТУ ВНУТРИ СТРАНЫ.....	30
7.4. МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ СЕМИНАРОВ.....	30
7.5. РУКОВОДСТВО СЕМИНАРАМИ И ПОДГОТОВКА.....	30
7.6. КРАТКОСРОЧНЫЕ РЕШЕНИЯ.....	31
7.7. ГРАФИК.....	31
<b>8. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ.....</b>	<b>33</b>

### Приложения:

#### **А Рабочие документы по автомобильным перевозкам:**

A1 Приоритетные проблемы, связанные со сборами за автомобильные перевозки

A2 Выбор политики автомобильных транзитных расценок

A3 Предложения по автомобильным транзитным расценкам

A4 Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортных средств

A5 Единая политика по автомобильным транзитным сборам

## **Б Морские перевозки :**

Б1 Обзор по турецким портам

Б2 Портовые и судоходные тарифы с учетом затрат. Анализ и рекомендации

## **В Технические документы по железнодорожным перевозкам:**

В1 Техническое примечание 1. Транзитные тарифы Тгасеса .Руководство по ценообразованию

В2 Техническое примечание 2.Транзитные тарифы Тгасеса

Практический код повышения стандартов клиентских услуг на железной дороге Тгасеса

В3 Техническое примечание 3.Транзитные тарифы Тгасеса . Маркетинг

В4 Техническое примечание 4.Транзитные тарифы Тгасеса . Оценка/Применение Эластичности Спроса по Ценам

В5 Техническое примечание 5.Транзитные тарифы Тгасеса . Анализ подходов экспедиционного агентства

В6 Техническое примечание 6. Проект нормативного документа и пояснительные заметки

В7 Сопоставление возможных ТТТс тарифами за оказание гуманитарной помощи Афганистану

В9 Предложения по пилотированию предлагаемой тарифной структуры ТТТ

## **Г Протоколы рабочих групп по автодорожным транзитным расценкам и тарифам:**

D1 Протокол по результатам первой рабочей группы по автодорожным транзитным расценкам и тарифам , 27-28 Ноября 2002, Баку

D2 Протокол по результатам второй рабочей группы по автодорожным транзитным расценкам и тарифам , 2-3 Июля 2003, Баку

D3 Протокол по результатам третьей рабочей группы по автодорожным транзитным расценкам и тарифам , 15-16 Октября 2003

## **Д Протоколы рабочих групп по железнодорожным и морским транзитным расценкам и тарифам:**

D1 Протокол по итогам семинара полномочных представителей (экспертов) по тарифной политике администраций морского и железнодорожного транспорта, морских портов и судоходных компаний по международному транспортному коридору Тгасеса. Баку, 20 июня 2002г.

D2 Протокол по результатам встречи полномочных представителей (экспертов) по железнодорожных морских администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по морским и железнодорожным транзитным услугам в транспортном коридоре Тгасеса (РГТРТ 2), Баку, 17 Октября 2002 г.

D3 Протокол заседания третьей рабочей группы представителей железнодорожных морских администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по морским и железнодорожным транзитным услугам в транспортном коридоре Тгасеса , Баку, 15-16 апреля 2003г.

D4 Протоколрезультатов 4-й встречи представителей железнодорожных дорог (экспертов), посвященной обсуждению вопросов тарифной политики по транзитным

елезнодорожным транзитным услугам в транспортном коридоре Тгасеса , Баку, 10-11 Марта 2004г.

**Д5** Протокол заседания руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц программы Тгасеса

#### **Е Межправительственная Комиссия**

**E1** Вторая конференция (ежегодное заседание) Межправительственной Комиссии “Тгасеса”, Ташкент, 24-25 Апреля 2002

**E1.1** Заключительные резолюции

**E2** Третье ежегодное заседани Межправительственной Комиссии “Тгасеса”, Ереван, Республика Армения, 9-10 Октября 2003г.

**E2.2** Заключительные резолюции

## 1. КРАТКИЙ ОБЗОР ПРОЕКТА

**Название Проекта:** Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

**Номер контракта:** 01-0181.00

**Страны:**

Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина и Узбекистан, а позднее Афганистан и Иран в качестве наблюдателей

**Широкие цели:**

Повышение конкурентоспособности коридора TRACECA по транзитным перевозкам

**Узкие цели:**

Повышение прозрачности тарифной и транзитной структуры расценок, устранение нелегальных, нефизических барьеров по оказанию эффективных торговых и транспортных услуг в регионе TRACECA

**Результаты:**

- Рабочие группы по транзитным расценкам и тарифам на автомобильных, железнодорожных и морских перевозках
- Анализ тарифов МТТ, рекомендации по их изменению
- Улучшенный выход перевозчиков на железнодорожную систему
- Улучшенная методология установления железнодорожных тарифов
- Реализация пилотного исследования ТТТ, 6 Технических Примечаний и Проект Регулирующего Документа
- Единая политика по автомобильным транзитным расценкам
- Анализ и рекомендации по морским расценкам и портовым сборам
- Руководство пользователя для транспортных операторов и перевозчиков

**Деятельность:**

- Создание рабочих групп
- Анализ предыдущей работы
- Разработка единой политики по автомобильным транзитным расценкам
- Оценка тарифов МТТ, рекомендации по их изменению
- Разработка улучшенной методологии по установлению железнодорожных тарифов
- Улучшение выхода перевозчика в железнодорожную систему
- Анализ и рекомендации по морским расценкам и портовым сборам
- Создание Совета Глав Железнодорожных Администраций
- Разработка руководства пользователя для транспортных операторов и перевозчиков
- Подготовка на местах, руководство развитием

**Целевая группа:**

Национальные комиссии 13-ти стран, рабочие группы, правительства этих стран, перевозчики, операторы, включая экспедиторские агентства

**Ресурсы:**

1469 человеко-дней специалистов ЕС, 170 человеко-месяцев местных ресурсов

**Дата начала проекта:** 14 декабря 2001 года **Длительность проекта:** 24+3 месяца

## 2. АНАЛИЗ ХОДА ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА С МОМЕНТА ЕГО НАЧАЛА

ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ	ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ	КОММЕНТАРИИ
1. Создание рабочих групп (РГ)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Были созданы региональные Рабочие Группы по Содействию Торговле (РГСТ) по железнодорожным, морским и автомобильным перевозкам, проведено 6 встреч в ПС TRACECA в Баку</li> <li>■ Национальные РГСТ по каждой стране под руководством национальных секретарей, созданы для сочетания деятельности 4-х проектов TRACECA. Дополнением к ним явились посещения стран сотрудниками проекта.</li> </ul>	Указанные меры способствуют эффективности жизнеспособности Рабочих Групп по всем проектам TRACECA
2. Анализ тарифов МТТ, рекомендации к их изменению	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Проведен анализ МТТ, представлены результаты. Подписан протокол, в соответствии с которым Консультанту предписывается разработка альтернативного подхода.</li> <li>■ Консультант предложил альтернативную методологию разработки тарифной политики. Структура методологии утверждена протоколом и ТТ TRACECA на основе нормативных затрат.</li> </ul>	Единодушное мнение о том, что МТТ устарела и нуждается в замене, протокол, пописанный в июне 2002 года, хотя некоторые страны продолжают извлекать прибыли от применения высоких расценок.
3. Улучшенный доступ перевозчиков к железнодорожной системе	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Опрос экспедиторов в отношении тарифов и уровня обслуживания железнодорожными компаниями. Заключение и выводы представлены на обсуждение 2-Ой Рабочей Группы по Региональным Железнодорожным и Морским Перевозкам.</li> <li>■ Результаты опроса представлены в виде Технического Примечания №5, «Опрос мнений перевозчиков», в разделе «Технические документы по железнодорожным перевозкам».</li> <li>■ Изданы рекомендации по Наилучшей Практике доступа перевозчиков к услугам железнодорожной системы, Техническое Примечание №2.</li> <li>■ Дальнейшие рекомендации по улучшению железнодорожного маркетинга согласно Техническому Примечанию № 3 по железнодорожным перевозкам.</li> </ul>	Ход реализации проекта необходимо тесно увязать с созданием Совета Глав Железнодорожных Администраций (ГЖА).
4. Улучшенная методология установления железнодорожных тарифов	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Различные стратегии ценообразования представлены в Техническом Примечании №1, «Руководство по установлению расценок».</li> <li>■ Оценка и использование ценовой эластичности спроса по ценам в форме руководства, Техническое Примечание №4.</li> <li>■ Методология и эффективность железнодорожных перевозок ТТТ TRACECA представлена и одобрена в принципе</li> <li>■ Разработан проект регулирующего документа, в котором содержатся все принципы и указания по практической реализации новой тарифной структуры TRACECA, Техническое Примечание №6</li> <li>■ Разработана пилотная схема для тестирования соответствующих операций</li> </ul>	Железнодорожные тарифы ТТТ TRACECA одобрены в принципе. Протокол о проведении предварительных исследований был согласован 10-11 марта 2004 года. Предварительное исследование ТТ должно проводиться 6 странами в течение 2004-2005. Может понадобиться соглашение по ТТТ, в случае успеха пилотных исследований - создание агентства или структуры ТТТ. Ход выполнения зависит от эффективности работы Совета

<p>5. Совет Глав Железнодорожных Администраций</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Подготовлены предварительные версии повестки дня, Протокола и плана действий.</li> <li>■ Проведена презентация на предварительной встрече, Баку, июль 2003 года.</li> <li>■ Подготовлена презентация и представлена на заседании МПК в Ереване в октябре 2003 года.</li> </ul>	<p>ГЖА.</p> <p>По согласовании, перенесен из Проекта М2 в Проект М18, так как М2 преждевременен. При условии поддержки со стороны МПК, должна быть проведена инаугурационная встреча.</p>
<p>6. Единая политика по автомобильным транзитным расценкам</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Заключительный перечень сборов и пропусков на автодорожные перевозки опубликован в Руководстве Пользователя, электронная версия которого может быть загружена с веб сайта проектов.</li> <li>■ Разработана и утверждена протоколом согласованная единая политика по автомобильным транзитным расценкам.</li> <li>■ Разработана и одобрена участниками РГСТ по автодорожному транспорту стратегия реализации, предварение в жизнь которой будет осуществляться через Национальные Рабочие Группы.</li> </ul>	<p>Согласована политика и стратегия осуществления при содействии Рабочих Групп.</p>
<p>7. Анализ и рекомендации по морским расценкам и портовым сборам</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Завершен анализ расценок на перевозки морскими путями и портовых сборов.</li> <li>■ Рекомендации по тарифной политике были представлены и обсуждены на 3-ей встрече Рабочей Группы по региональным железнодорожным и морским перевозкам.</li> </ul>	<p>Судоходные компании в большей степени осведомлены о скидках в целях повышения объема перевозок и проявляют большую гибкость. Порты проявляют меньшую гибкость.</p>
<p>8. Руководство пользователя для транспортных операторов и перевозчиков</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Содержание Руководства Пользователя было обсуждено и одобрено делегатами. По согласованию, Руководство Пользователя будет разрабатываться совместно с Постоянным Секретариатом и размещено на веб-сайте проектов.</li> </ul>	<p>На веб-сайте представлены полезные первичные данные представлены и ссылки на другие источники информации.</p>



### **3. ХОД ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОЕКТА В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД**

Первоначально планировалось, что Проект должен быть завершен к 14 декабря 2003 года, однако, в последствии, в соответствии с приложением к контракту, его выполнение продлевалось на 3 месяца т.е. до марта 2004 (продление контракта относится только ко времени осуществления проекта). Основная причина заключалась в получении гарантий относительно того, что Консультант сможет приступить к внедрению предлагаемых железнодорожных тарифов ТТТ TRASECA, в виде пилотной схемы в ряде ключевых стран-членов TRASECA. Дополнительное продление сроков Проекта в целях координации и мониторинга пилотных исследований не получило ожидаемого одобрения.

По утверждению Второго Отчета о Ходу Выполнения Проекта в мае 2003 года продолжилась работа по анализу ключевых проблем, установлению более тесных деловых отношений с заинтересованными странами, а также с Секретариатом МПК путем проведения регулярных встреч, посещений стран-членов TRASECA вместе с Генеральным Секретарем. В частности, в целях поддержки ряда инициатив TRASECA Генеральный Секретарь МПК, руководители координационной группы, Директор Проекта ЕПТРТ, а также Менеджер Проекта посетили Киев и Ильичевск на Украине в июне 2003 года.

В ходе проведенных встреч упор делался на разработку пилотной схемы железнодорожных тарифов ТТТ, являющийся результатом поддержки со стороны ряда стран TRASECA. Как следствие, Болгария, Молдова, Грузия, Азербайджан, Румыния и Турция согласились участвовать в пилотных исследованиях ТТТ, а Туркменистан, Украина и Иран - в качестве наблюдателей. Представители этих стран приняли участие в работе семинара (10-11 марта 2004 года), посвященного разработке пилотных исследований ТТТ, согласованию тарифной структуры и расценок, а также утверждению учетных ставок по контейнерам. По итогам семинара был подписан протокол, создана подгруппа по пилотному исследованию ТТТ во главе с железной дорогой Грузии, назначена дата следующей встречи (июнь 2004 года). Таким образом, были предприняты наиболее эффективные шаги по реализации достигнутых договоренностей.

#### **3.1. Международный автомобильный транспорт**

Консультантом была предложена предварительная версия стратегии, подготовленная с целью продолжения обсуждений в ходе второй встречи Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам.

Выше упомянутая информация включена в данный отчет под названием «Предложения по Автомобильным Транзитным Расценкам, май 2003».

На встрече присутствовали представители всех стран-участниц TRASECA за исключением представителей Армении и Туркменистана, которые к сожалению не смогли присутствовать; было достигнуто единовременное соглашение в отношении многих аспектов политики автодорожных сборов, включая:

- рамки исчисления транзитных расценок;

- стратегия исполнения единой политики по транзитным расценкам, включая установление максимального уровня транзитных расценок в краткосрочной перспективе.

Достигнутые соглашения нашли свое отражение в проекте документа, включенного в данный отчет в виде приложения под названием **«Протокол Второго Заседания Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам Автомобильного Транспорта» («РГТРТ2»)**.

Была обговорена подготовка Консультантом проекта единой политики на основе соглашений, достигнутых в ходе первого и второго Заседаний РГТРТ2, для ознакомления до третьего заседания в октябре 2003 года. Участникам заседания было также предложено предоставить свои комментарии в отношении возможных действий, которые могут быть предприняты каждой из стран на пути предварения в жизнь единой политики транзитных сборов. Поступило несколько предложений по поводу изменения стратегии осуществления, но, вследствие предложений, поступивших со стороны других участников, был проведен анализ, результаты которого представлены в проекте документа **«Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортных средств»** август 2003 года.

На основе вышеизложенной информации, был разработан проект единой политики, информация о котором содержится в приложении **«Проект Единой Политики по Автомобильным Транзитным Расценкам»**, август 2003 года.

Для полного отражения договоренностей, достигнутых в ходе работы РГТРТ, текст документа практически в точности отражает тексты соглашений, подписанных в ходе работы РГТРТ1 и РГТРТ2. Дополнительный текст был включен с целью улучшения презентации документа и внесения изменений, предложенных в отношении пошлин за избыточные габариты и массу автотранспортных средств (документ, предложенный в августе 2003 года). Материал в приложениях был, в основном, собран из проектов технических документов, обсужденных в ходе встреч РГТРТ.

На третьей встрече РГТРТ в октябре 2003 года присутствовали представители всех стран-участниц, за исключением Армении и Туркменистана. За исключением незначительных поправок в отношении пошлин за избыточные габариты и массу автотранспортных средств, участники Рабочей Группы единогласно приняли предложенный текст документа.

Консультанту было поручено подготовить: (а) окончательную версию Единой Политики по Автомобильным Транзитным Расценкам и (б) окончательную версию Стратегии Осуществления Единой Политики, включая перечень действий со стороны каждого из правительств стран-членов TRACESA, планируемых для предварения в жизнь Единой Политики.

Достигнутые соглашения изложены в:

- Протоколе Третьей Встречи Рабочей Группы по Автотранспортным Транзитным Расценкам и Тарифам (в дальнейшем, РГТРТ3).

По просьбе участников РГТРТ, Консультантом были подготовлены и распространены всем участникам окончательные версии технических документов по:

- Единой Политике по Автотранспортным Транзитным Расценкам (октябрь 2003 года), проект которого был подготовлен в августе 2003 года; данная версия документа была принята участниками встречи;
- Предложения по Автомобильным транзитным Расценкам (октябрь 2003 года), проект которого был подготовлен в мае 2003 года; данная версия документа по стратегии осуществления была принята участниками встречи.

Участники РГТРТ сочли уместным использование документа Национальными Секретариатами в целях предварения в жизнь принятой Единой Политики путем внесения изменений, при содействии проекта ОЮБТТ, в Приложение, касающееся автотранспортных аспектов Основного Многостороннего Соглашения (ОМС).

В целях осуществления принятой Политики, членами РГТРТ было согласовано представление двух вышеназванных документов соответствующим Национальным Комиссиям, при содействии Национальных Секретарей.

Эти шаги нацелены на начало обсуждений и применение согласованной Единой Политики в каждой из стран TRACECA и поддержание жизнеспособности проекта.

### **3.2. Международные железнодорожные перевозки**

Достигнутый в указанном направлении прогресс нашел свое отражение в 4 протоколах, подписанных представителями стран-участниц, представленных в рабочих группах по тарифам за транзитные перевозки (РГТТП). Подтвердив необходимость создания новой железнодорожной тарифной структуры, делегаты 3 апрельского семинара 2003 года поддержали ключевые компоненты новой Транзитной Тарифной структуры TRACECA (ТТТ). В целом, ТТТ строится с учетом затрат, за основную единицу принимается вагон/км, но не тонна/км, что исключает зависимость от перевозимого товара, и состоит из четырех компонентов: передвижение, терминал, пошлины за использование инфраструктуры и обработка/комиссионные.

Следует отметить, что ТТТ должна заменить прежнюю структуру МТТ/СНГ, что подразумевает придание этой структуре исполнительных полномочий жизненно необходимым фактором. В ЕПТРТ представлена характеристика такой структуры. Также имеется первый проект регулирующего документа (см. Техническое Примечание, №6), который может понадобиться при условии принятия последнего. Заслуживает внимания то обстоятельство, что все стороны договорились о том, что ТТТ должна деноминироваться в Еуго, заменяя тем самым швейцарский франк и американский доллар. 6 стран поддержали тестирование ТТТ в рамках пилотного проекта.

На 4 встрече РГТТП в марте 2004 года была согласована программа тестирования ТТТ, включая эксперимент с новой единообразной ставкой на контейнеры на основе ТТТ. Кроме того, на этой встрече были избраны Председатель (Грузинские железные дороги) и технический помощник (Постоянный Секретариат TRACECA).

На встрече Национальных Секретарей в Ташкенте в мае 2003 года была выражена поддержка идеи создания Совета Глав Железных Дорог. Позднее было решено, что из-за интермодального характера деятельности TRACECA необходимо к решению данного вопроса подключить Порты и Судходные Компании.

В июле 2003 года Министерство Транспорта Азербайджана организовало в Баку встречу с представителями железнодорожных управлений, портов и судходных компаний каждой из 13 стран TRACECA для участия в подписании Меморандума о Взаимопонимании между МПК TRACECA и Международным Союзом Железных Дорог (Париж), а также в обсуждении вопроса о создании Совета. Идея создания Совета была поддержана участниками конференции МПК в Ереване, октябрь 2003.

В момент составления отчета Совет Глав Железных Дорог (СГЖД) не провел инаугурационную встречу, что предстоит провести РГТРТ. Группа по разработке пилотной схемы будет тесно сотрудничать с национальными секретарями для достижения поставленной цели.

### **3.3. Порты и судходные компании**

На всех проведенных семинарах и встречах упор делался на том, что портовые тарифы на транзитные перевозки по маршрутам TRACECA должны дисконтироваться до уровня, основанного на краткосрочных переменных затратах, что в принципе и было достигнуто. Однако, учитывая местные условия и ограничения, консультант не сумел добиться утверждения скидок, на которые надеялся. Были внесены редакционные поправки в протоколы семинаров в целях достижения возможного компромисса по данному вопросу.

Последующим проектам необходимо продолжать добиваться большей гибкости тарифов и тем самым стимулировать привлечение дополнительного грузопотока к коридору TRACECA. Подобный подход отразит то, что необходимо осуществить другим транспортным провайдером в своих странах для развития нового бизнеса.

Всем заинтересованным сторонам был разослан обзор по турецким портам, правда, по мнению консультанта, содержание этого обзора не отразилось заметно на рекомендациях и заключительной части ЕПТРТ. Однако, учитывая желание Ирана и Афганистана вступить в TRACECA и подписать ОМС, «Турецкий Вариант» маршрута между Европой и Центральной Азией предоставит перевозчикам дополнительные альтернативы.

Заключительный рабочий документ, озаглавленный «Тарифы по Портовым и Морским Перевозкам с Учетом Затрат, Анализ и Рекомендации», был разослан заинтересованным сторонам, при этом упор был сделан на вопросах, связанных с завершением Проекта, обратной связи с пользователями. В документе нашла отражение идея использования сквозных тарифов в коридоре TRACECA, над которой будет проводиться работа в течение периода продления проекта.

Среди других важных выводов можно выделить следующие;

- в портах и судходных компаниях TRACECA имеются избыточные мощности, что в сочетании с низкими переменными затратами означает, что тарифы с учетом затрат можно реализовать с сохранением рентабельности;

- текущая устойчивая финансовая позиция большинства портов свидетельствует о том, что они в состоянии осуществить эксперимент со льготными тарифами для стимулирования перевозок;
- финансовые перспективы этих портов не улучшатся, пока не будут предприняты активные шаги по реализации поставленной цели;
- настало время развернуть деловую активность в сфере транзитных перевозок за счет значительного снижения тарифных ставок при сохранении скромной доли прибыли;
- участники обсуждений подчеркнули, что одни лишь скидки по портовым сборам не могут играть решающую роль для привлечения транзитных перевозок; указанные скидки должны быть звеном в цепочке льготных тарифов, предлагаемых железнодорожными компаниями, портами и судоходными компаниями;
- в ходе дискуссий делегатами поднимались и другие вопросы, не связанные с тарифами. в частности, таможенной очистке запломбированных контейнеров в портах при минимальном участии таможенной службы.

#### **3.4. Сквозные тарифы TRACECA (интермодальные)**

Была произведена оценка спроса на коридор TRACECA, включая чувствительность грузопотоков на конкурирующих маршрутах и транспортных режимах. В техническом документе (Техническое Примечание №4 прилагается) приводится ценовая эластичность спроса, которую можно применить в коридоре TRACECA.

Идея применения интермодальных (сквозных) тарифов по железнодорожным, портовым и судоходным перевозкам выдвигалась перед участниками всех семинаров. Концепция «единой витрины» для обслуживания клиентов также предлагалась на рассмотрение делегатов. Препятствием на пути развития грузоперевозок по коридору TRACECA делегаты признали проблему многосервисных провайдеров с различными контрактными условиями.

Текущее соглашение по оказанию гуманитарной помощи Афганистану основано на применении обговоренных расценок по упрощенным ставкам в долларах США за единицу вагона или контейнера (в Проекте ставилась задача стимулировать использование Euro, однако, пришлось согласиться с тем, что ставки по USD в настоящее время более широко распространены).

Настоящее соглашение распространяется на 5 стран TRACECA, осуществляющих гуманитарные перевозки в Афганистан и Центральную Азию. Кроме того, были снижены расценки на других маршрутах в интересах оказания гуманитарной помощи Афганистану.

На апрельском 2003 года семинаре по железнодорожным и морским перевозкам было выдвинуто предложение о том, чтобы действие соглашения о специальных тарифах по Афганистану было распространено в качестве эксперимента и на дополнительные грузоперевозки TRACECA и, в частности, контейнерные перевозки. Делегаты в принципе одобрили эту идею, обратившись с просьбой предоставить им

пересмотренный меморандум. Следует отметить, что расценки по ТТТ, МТТ и Афганистану были признаны совместимыми.

В Техническом Примечании №1 - Прилагается Руководство по Ценообразованию - рекомендуется методология ценообразования, основанная на идее сквозных тарифов и ТТТ.

Необходимо подчеркнуть, что в регулирующем документе ТТТ (см. Техническое Примечание №6) нашли отражение вопросы, связанные с портами и судоходными компаниями, а также железными дорогами. Необходима дальнейшая разработка этого вопроса.

### **3.5. Улучшение доступа перевозчиков к услугам железнодорожной системы**

В Техническом Примечании 2, «Наилучшая практика доступа перевозчиков к услугам железнодорожной системы», прилагаемом к настоящему отчету, приводятся заключения и рекомендации, отмечается, что перевозчики одобряют единую политику по транзитным тарифам в коридоре TRACECA. Соответствующий обзор был разослан делегатам-участникам семинара по железным дорогам, портам и судоходным компаниям в виде проекта для последующих комментариев. В настоящее время обзор завершен, необходимо дождаться результатов реализации пилотной схемы по железным дорогам.

Участники семинара подчеркнули важность учета возможностей рынка на железных дорогах TRACECA. В проекте ЕПТРТ нашли свое отражение попытки усилить роль маркетинга в обеспечении эффективности железнодорожных перевозок (см. Техническое Примечание №3).

### **3.6. Руководство пользователя**

Как отмечалось на начальном этапе, предлагаемое Руководство пользователя публикуется в настоящее время в цифровом формате, как компонент объединенного веб сайта для трех проектов TRACECA. В Руководстве содержатся в основном сведения о постоянно меняющихся маршрутах и услугах в коридоре TRACECA. Поскольку многие сервисные провайдеры имеют собственные вебсайты, для обеспечения точности и регулярности получаемой информации, было бы целесообразно указать гиперссылки на эти вебсайты. Национальные секретари ряда стран TRACECA уже представили детальные сведения о наиболее эффективных провайдерах своих стран.

### **3.7. Подготовка**

Подготовка на местах и передача технологий нашли отражение в рабочих документах, а также материалах дискуссий, с которыми ознакомились делегаты и национальные секретари. Кроме того, состоялись обсуждения со специалистами МПК TRACECA в рамках проведенных семинаров, а также в ходе визитов в страны-члены организации. Были выдвинуты предложения по совершенствованию местным персоналом языковых навыков, технических знаний в области информационных технологий, управления Проектом.

#### 4. ОБЩИЙ ОТЧЕТ ПО ХОДУ ПРОЕКТА

Основная цель Проекта заключается в увеличении объемов перевозок по железной и автомобильной дорогам, речным и морским путем по/через 13 стран TRASECA на основе единой политики по транзитным расценкам и тарифам. Хотя на маршрутах TRASECA и наблюдается заметный рост перевозок, нельзя утверждать, что это стало возможным благодаря реализации настоящего Проекта. Дело в том, что рост был достигнут за счет перевозок сырой нефти и нефтепродуктов.

Однако, 12 из 13 стран TRASECA одобрили в принципе новые железнодорожные тарифы (ТТТ), и, благодаря пилотному проекту, можно надеяться на то, что тесное сотрудничество ознаменуется применением более конкурентоспособных сквозных тарифов для привлечения контейнерных и иных перевозок с других альтернативных маршрутов.

Проект стартовал в декабре 2001 года с участием консультантов, посетивших все страны TRASECA за период до ноября 2003 года. Здание под МПК TRASECA было отведено в Баку, Азербайджан, в декабре 2001 года, в нем располагался штат местных сотрудников, включая руководителя офиса, устного и письменного переводчиков. Начиная с этого времени, стали осуществляться визиты для обсуждения итогов проделанной работы в рамках пилотной схемы ТТТ. Отчет о начальном этапе реализации Проекта был опубликован в апреле 2002 года, отчет о проделанной работе-1 - в октябре 2002 года, о проделанной работе-2 - в апреле 2003 года и о проделанной работе-3/заключительный проект - в октябре 2003 года.

Как отмечалось в предыдущих отчетах о проделанной работе, изначально упор делался на получение данных о текущей ситуации на всех режимах перевозок с тем, чтобы накопленные сведения можно было отразить в проектах рабочих документов, а затем разослать их делегатам международных семинаров, проводившихся в Баку, и далее передать их Национальным Секретарям и Рабочим Группам по Развитию Торговли каждой из стран TRASECA. Из предыдущей работы, проделанной в регионе, всем были хорошо известны материально-технические проблемы на этапе сбора необходимых данных во всех 13 странах, и данная фаза проекта заняла больше времени, чем планировалось.

Изменения в акцентах деятельности координационной группы TRASECA, начавшиеся в ноябре 2002 года, обусловили создание местных рабочих групп по развитию торговли в рамках расширения работы по проекту пересечения границ. Задача заключалась в том, чтобы способствовать координации трех проектов TRASECA (по пересечению границ, юридическим аспектам и применению тарифов). Ставилась цель более эффективного информирования о ходе реализации всех проектов, распространения данных среди заинтересованных сторон и где возможно претворения в жизнь.

Применительно к Проекту ЕПТРТ это означает, что многие делегаты, принимавшие участие в работе международных семинаров в Баку (где они встречались со своими коллегами из других стран), входили в состав местных Рабочих Групп по Развитию Торговли, руководимых Национальными Секретарями.

Проект ЕПТРТ явился таким образом единственным проектом, в основу которого был положен принцип приглашения делегатов из каждой страны посетить Баку, что позволило им глубже понять не только проблемы своих стран, но и узнать позиции

других стран TRACECA по интересующим вопросам. В ходе контактов делегаты лучше узнали друг друга, беспокоящие их проблемы, обсудили пути их решения на основе большего взаимопонимания.

На проведенных в Баку встречах обсуждались вопросы, затрагивавшие все виды перевозок. Изначально было решено провести 4 семинара по каждому виду перевозок, однако, в дальнейшем стало очевидно, что участники семинаров по железнодорожным и морским перевозкам достигли договоренностей по всем вопросам уже на третьем семинаре.

Итоги третьего семинара были продолжены на четвертой встрече, состоявшейся в Баку в июле 2003 года, в ходе которой состоялись дискуссии о создании Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний. Достигнутые по результатам этой встречи договоренности были ратифицированы в Ереване в октябре 2003 года, нашли дальнейшее отражение в подготовке Плана Действий, включавшего также разработку пилотной схемы ТТТ по железнодорожным тарифам. Заключительная встреча по пилотной схеме ТТТ состоялась в конце продленного срока реализации Проекта, март 2004 года.

Следует отметить, что с самого начала было решено составлять протоколы, в которых отражался прогресс, достигнутый в реализации Проекта. Фактически, таких протоколов насчитывается восемь: четыре по портам и судоходным компаниям, три - по автомобильным перевозкам, один - по учреждению Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний. Специалисты проекта были ответственными за подготовку всех протоколов.

#### **4.1. Железнодорожные перевозки**

Региональные железнодорожные компании TRACECA в течение долгого времени стремились к применению простой транзитной тарифной системы и простой методологии расчета тарифов. Для этого Техническое Задание предусматривало анализ существующей международной транзитной тарифной системы, разработку рекомендаций по изменению системы и предложения для разработки новой методологии расчета транзитных тарифов. Надо отметить, что Техническое Задание предполагало определенные трудности в этой связи и даже нежелание сотрудничества, как это было в случае с SYSTRA в 1996 году. Однако ситуация с данным проектом сложилась благоприятная и результаты превзошли все ожидания.

ЕПТРТ TRACECA TACIS удовлетворили требования Технического задания, и что более важно, требования стран-членов TRACECA, представляя странам-членам TRACECA тарифную систему под названием Транзитные Тарифы TRACECA (ТТТ). 12 стран TRACECA одобрили в принципе эту систему. Пилотная схема ТТТ была принята 6 странами.

Основная ценовая единица ТТТ - вагон, таким образом настоящая структура МТТ, основанная на единице «товар», отменяется. ТТТ представляет собой 4-частную структуру, предусматривающую отделение операций от инфраструктуры, учет пошлин за терминальные услуги, включая сборы, поставки и выход в порт, а также пошлины за обработку грузов или комиссионные.



ТТТ основаны на нормативных долгосрочных переменных затратах. Нормативные в том смысле, что необходимо достичь консенсуса по затратам между 12 региональными железными дорогами с учетом того важного обстоятельства, что исторические затраты могут оказаться не столь эффективными при создании будущей тарифной структуры. Долгосрочные в том смысле, что затраты, связанные с обновлением активов, необходимо учитывать, если железнодорожные перевозки носят долговременный характер. В целях калькуляции различий в затратах по технической конфигурации каждой железной дороги экспертами были рассчитаны национальные коэффициенты по каждой из стран TRACECA.

Применение подходов, основанных на учете затрат, позволило четко выявить различия в затратах между железнодорожными перевозчиками. Логически обоснованные ТТТ могут в будущем стать основой стимулирующего ценообразования железнодорожных перевозок с учетом требований рынка и затрат.

При разработке ТТТ ставилась задача отразить географические условия каждой страны и соответствовать мультимодальным требованиям TRACECA. Достижению этих задач помогли проведенные в Баку семинары, в работе которых принимали участие делегаты от железнодорожных структур всех стран. Помимо семинаров, состоялись также внутренние встречи и обсуждения в каждой из стран.

Характерной особенностью любой тарифной системы является обязательный для всех ее участников характер, ее способность регулировать тарифы путем внесения периодических изменений. Данная особенность тарифной системы нашла свое отражение в предложении ЕПРТ создать соответствующее агентство или ведомство ТТТ. Предполагается, что данное агенство полностью самофинансируемое, и техническое содействие со стороны ЕС в плане разработки соответствующих инструкций и процедур для пользователей ТТТА было бы как нельзя кстати.

Упомянутые выше вопросы были включены в повестку дня Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний, проведенного в Ереване в октябре 2003 года. Среди других вопросов повестки дня, нашедших отражение в Плане Действий, заслуживают внимания решение проблемы простоя вагонов, гармонизация соответствующих юридических процедур, процедурные изменения при пересечении границ, облегчение мультимодальных перевозок, планирование инвестиций, обучение персонала.

Совет Глав Железнодорожных Администраций предоставляет возможность решения проблем мультимодального транспорта транспортными операторами, а не государственными чиновниками, на протяжении коридора TRACECA. В этом смысле портовые и судоходные компании, а также железные дороги в будущем будут зависеть от коммерческих структур. К настоящему отчету прилагается Ереванское Соглашение и план действий, сформулированные Постоянным Секретариатом при содействии проекта ЕПРТ.

Благодаря поддержке, не предусмотренной Техническим Заданием, железнодорожный компонент ЕПРТ продвинулся вперед к попытке практического применения ТТТ. Результатом явились технические примечания и руководство по применению ТТТ, которые могут быть изданы агенством/ведомством ТТТ для пользователей системой ТТТ.

Ниже приводятся краткие описания 6 технических примечаний:

#### Техническое Примечание 1. Руководство по ценообразованию. Издание 1

Транспортным оператором TRASECA необходимо согласовать общие подходы к ценообразованию на транспортные услуги

В Техническом Примечание 1 приводятся соответствующие сведения и инструкции по ценообразованию в рамках ТТТ, в частности, речь идет о скидках, о привлечении дополнительных грузоперевозок или новых перевозок, перемене маршрута, потребностях в информации и опросах.

#### Техническое Примечание 2. Наиболее эффективная практика доступа операторов к услугам железнодорожной системы. Издание 1

По результатам анализа деятельности пользователей, в настоящем примечании предлагаются рекомендации по улучшению связей между потребителем и железнодорожным оператором. Некоторые из рекомендаций подлежат разработке в предстоящих проектах TRASECA, речь идет о упрощении и гармонизации тарифов, общих условиях перевозок. В других рекомендациях речь идет об обучении персонала, разработке процедур.

#### Техническое Примечание 3. Усиление железнодорожного маркетинга.. Издание 1

Сталкиваясь с жесткой конкуренцией со стороны автомобильного транспорта, железным дорогам предстоит предпринять шаги по направлению проактивного маркетинга, а не довольствоваться поддержанием прежних отношений. В настоящем примечании приводятся критические рекомендации, направленные на расширение профиля железнодорожных перевозок, увеличении их объема.

#### Техническое Примечание 4. Оценка и использование эластичности спроса по ценам. Издание 1

Существенным компонентом маркетинга является получение данных по ценам и спросу по различным типам перевозок. Нефть представляет собой не эластичный груз, грузы меньшей стоимости более чувствительны в ценовом плане, контейнерные перевозки более чувствительны ко времени чем цена. Предлагая широкий выбор эластичности спроса по ценам, настоящее примечание предоставляет данные о методологии, приводит характерные примеры.

#### Техническое Примечание 5. Анализ подходов экспедитора.

Железные дороги имеют небольшой опыт в сфере изучения рынка и анализа действий пользователя. В настоящем примечании предлагаются результаты проведенного анализа в разных регионах.

#### Техническое Примечание 6. Проект регулирующего документа ТТТ.

Важным компонентом ТТТ является регулирующий документ, в котором приводятся определения, требования, обязательства, процедуры термины и условия. В нем содержится проект документа, который явился бы основополагающим документом для

соглашения, заменяющего МТТ. В нем содержатся тарифные расценки, информация о нормативной основе, расстояниях, функциях регулирующего органа.

На заключительном семинаре, проводившемся в марте 2004 года, было достигнуто соглашение о программе, параметрах мониторинга и организационной структуре.

Несмотря на местную поддержку, ТТТ нуждается в поддержке ЕС в вопросе обеспечения нужного механизма, как например модели нормативных расчетов для обновления тарифов, а также в разработке независимым специалистом тарифного соглашения.

#### 4.2. Международные автомобильные перевозки

Проектом ЕПТРТ была разработана единая политика сборов за автотранспортные перевозки, принятая экспертами и операторами практически всех стран TRACECA. Проектом была также разработана стратегия осуществления этой политики, также принятая экспертами и операторами и основанная на реальных затратах.

Работа по Проекту была разбита на два этапа:

- предварительная работа, состоявшая из изучения проделанной работы и нахождения основы для образования сборов и разрешений на перевозки автотранспортными средствами, для выявления основных проблем и требований к более подробному рассмотрению вопроса;
- рациональный анализ проведение исследований с целью определения единой политики и стратегии ее осуществления, в соответствии с ОМС, соотнося расценки с издержками в каждой из стран.

Работа по проекту осуществлялась при тесном сотрудничестве с представителями всех стран TRACECA. На первом этапе, параллельно разработке двух опросов для каждой из стран, эксперты проекта посетили представителей государственных структур и пользователей услуг автодорожного транспорта, с целью выявления приоритетов транспортной политики, понимания текущих проблем и разъяснения собранной информации.

На втором этапе, эксперты проекта осуществляли тесное сотрудничество с членами РГСТ автодорожных перевозок, состоявших по крайней мере из двух представителей от каждой из стран – одного представителя операторов и одного представителя государственных структур (чаще всего, технического эксперта по политике транзитных расценок). Консультантом были подготовлены следующие документы:

- I. Приоритетные проблемы, связанные со сборами за автомобильные перевозки октябрь 2002 года;
- II. Выбор политики автомобильных транзитных расценок, октябрь 2002 года;
- III. Предложения по автомобильным транзитным расценкам;
- IV. Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу транспортных средств, август 2003 года;
- V. Единая политика по автомобильным транзитным сборам, август 2003 года (проект документа, окончательная версия разработана в октябре 2003 года).

В большинстве случаев, протоколы документов содержали несколько вариантов политики (при условии их соответствия ОМС и целям единой политики). Предложенные альтернативы обсуждались участниками РГСТ в ходе трех международных встреч в Баку. Результаты обсуждения нашли отражение в трех Протоколах и сформировали основу единой политики и стратегии ее осуществления.

Тесное сотрудничество между экспертами проекта и членами РГСТ способствовало проведению детального анализа и формулированию практических рекомендаций, соответствующих целям единой политики и разрешающие сомнения стан-участниц. Успешность применения такого подхода становится еще более очевидной учитывая единогласную поддержку со стороны участников семинара.

Согласованная единая политика и стратегия осуществления нашли отражение в Технических Документах (V) и (III) соответственно. Единая политика определяет следующее:

- цели политики, соотносимость с издержками, отсутствие дискриминации и прозрачность (элементы политики ЕС в этой сфере),
- основы расчетов расценок исходя из затрат, в зависимости от типа пользователя в каждой из стран,
- краткосрочные общие приоритеты в осуществлении политики, такие как решение о том, какие из типов сборов должны быть отменены или упрощены, а также определение максимума для устанавливаемых расценок.

Согласованная стратегия осуществления политики предусматривает действия, которые необходимо предпринять в каждой из стран для достижения в первую очередь краткосрочных целей.

В ходе третьей и заключительной встречи РГСТ был вынесен ряд резолюций в отношении следующих ступеней на пути предварения в жизнь единой политики после окончания проекта, включая следующее:

- включение информации о единой политике в ОМС (в особенности в новое приложение об автотранспортных перевозках, для утверждения в ходе 4-й ежегодной встречи МПК TRACECA);
- предоставление документов единой политики и стратегии осуществления Национальным Комиссиям соответствующих стран участниками РГСТ, при содействии Национальных Секретарей TRACECA, с целью начала предварения в жизнь единой политики на национальном уровне (превая ступень предусматривает подготовку правительствами стран-участниц к середине 2004 года рекомендаций и плана осуществления политики);
- предоставление дальнейшей технической помощи TRACECA и участникам РГСТ в ходе осуществления единой политики на национальном уровне (по возможности путем основания Совета Глав Администраций Автодорожного Транспорта, аналогично железнодорожному сектору) и разрешения проблем утсановления единой политики в сферах а) ограничений в отношении размера и веса транспортногo средства б) стандартизированных процедур страховки транспортногo средств в) поставки информации пользователям г) разрешений

автотранспортных средств д) виз для шоферов е) расценок на таможенный конвой.

#### 4.3. Порты и Судоходные Компании

Во всех странах TRASECA, имеющих доступ к глубоководным портам были проведены подробные обсуждения с участием портовых операторов и судоходных компаний, состоялись 3 встречи Рабочих Групп в Баку, 1992-1993. Большинство этих стран представили свои отчеты о доходах и расходах, указали связь между затратами и тарифами.

Основные результаты выглядят следующим образом:

- В портах и судоходных линиях TRASECA имеются избыточные мощности;
- Постоянные затраты высокие, переменные затраты низкие;
- В настоящее время объем транзитных перевозок TRASECA незначительный. Грузоперевозки производятся по другим маршрутам;
- Последние три фактора обуславливают снижение тарифов по транзитным перевозкам на уровне маргинальных затрат без снижения рентабельности;
- Текущая устойчивая финансовая позиция большинства портов указывает на то, что они могут экспериментировать с новыми дисконтными тарифами для стимулирования перевозок;
- Финансовые перспективы указанных портов могут быть не слишком обнадеживающими, если не предпринять срочных мер;
- Идеальное время для развития дополнительного транзитного бизнеса за счет значительного уменьшения тарифов при сохранении скромного коэффициента доходности.

Были подписаны протоколы, достигнуто понимание необходимости предложения стимулирующих цен для привлечения дополнительного грузооборота TRASECA, принятие ценовой политики в указанном направлении.

## **5. ОБСУЖДЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ**

### **5.1. Соответствие**

Соответствуют ли результаты обсуждений текущим и перспективным требованиям TRACECA? Ответить на вопросы в отношении целей, функциональности операций и ресурсов необходимо с учетом того, что Иран, Афганистан, а недавно и Пакистан (март 2004) выразили желание присоединиться к TRACECA.

Во первых, TRACECA необходимо расширить сферу деятельности, а именно с транспортного коридора до торговли, безопасности, коммуникационной системы. С учетом того фактора, что участие Турции с ее обширными экономическими и социальными связями с центрально-азиатскими странами уже привело к пересмотру ее роли как единственного коридора. Транспортные возможности Турции можно с большей эффективностью использовать с учетом автомобильной, железнодорожной и судоходной сети, которая соответствует потребностям международной торговли в целом, не только потребностям ЕС с возможным приемом трех новых стран в TRACECA, идея единого коридора окончательно отпадет. Интересы ЕС в Центральной Азии и Закавказье должны концентрироваться в большей степени в социальной и экономической стабильности, независимости, а не поддержке транзитного маршрута.

Организационная функциональность TRACECA должна быть более профессиональной, эффективной в достижении членами организации своих целей. Необходимо проанализировать мандат TRACECA - Основное Многостороннее Соглашение в контексте расширенного членства, определить организацию и ресурсы. Ресурсные возможности Постоянного Секретариата, значительного ниже того, что необходимо для ускорения реализации Основного Соглашения. В результате между надеждами и реальностью существует большой разрыв.

Для ЕС было бы целесообразно проявлять растущий политический интерес к развитию региона в перспективе. Необходимо учитывать сферу его влияния. Можно добиться значительного усиления взаимных интересов ЕС и стран TRACECA благодаря расширению дипломатических связей, улучшению юридических и структурных рамок, осуществлению прямых инвестиций, планирование проектов, обеспечение финансирования.

ЕПРТ входит в категорию институциональных структур, ставит целью снижение нефизических барьеров на пути развития торговли. Распад СССР привел к разрыву договоренностей и связей. В этом смысле МТТ представляет собой соглашение, которое нуждается в модернизации. Международные автомобильные перевозки также страдают из-за наличия дисгармонии, как это имеет место и в морском транспорте. Для Турции, Афганистана, Ирана и Пакистана, решение проблем транзитных расценок и тарифов означает серьезное облегчение торговых связей.

### **5.2. Совет Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний**

Одной из первых задач Технического Задания было создание Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний. Следует отметить, что если бы в свое время подобный Совет был создан, его работа несомненно поддерживалась бы. Однако, разработка повестки дня работы Совета на том этапе

проекта не представлялась возможной, - в связи с рамками ЕПРТ и другой деятельности. Отсрочка создания Совета с двух до восемнадцати месяцев рекомендовалась в отчете о начале работ.

Создание Совета Глав Железнодорожных Администраций (который после бакинской встречи в июле 2003, рамки деятельности которого были расширены путем вовлечения Портов и Судоходных Компаний) теоретически означало, что аспекты, касающиеся железнодорожной системы, а также результат деятельности сестринских проектов (гармонизации процедур пересечения границ, единой юридической базы, подготовки кадров), могут быть обсуждены без какого-либо внешнего давления. Важно помнить о том, что состав Совета, состоящего из транспортных операторов всех типов перевозок, отличается от структуры МПК, состоящей в основном из государственных чиновников и потому обладает потенциалом решать многие практические проблемы повышения объемов перевозок и развития транспортной системы в будущем.

Повестка дня Совета разрабатывалась как компонент ЕПРТ, включая простой вагонов, коммерческая стратегия и тарифы, техническая гармонизация, интермодальные перевозки, инвестиции, юридические и регулирующие вопросы, общие условия перевозок, человеческие ресурсы и развитие. Совет, начавший деятельность со встречи МПК в Ереване в октябре 2003 года нуждается в дальнейшей поддержке и предоставлении ресурсов со стороны спонсоров.

### **5.3. Создание рабочих групп по железным дорогам, портам, судоходным компаниям и автомобильным перевозкам**

Создание РГСТ получило отражение в программе международных встреч, подписании соответствующих протоколов. Протоколы были подписаны по результатам 7 встреч (5 по железным дорогам, портам и судоходным компаниям, включая Совет Глав, и 2 по автомобильным перевозкам), которые следует рассматривать как основной результат работы. Значение этих протоколов достаточно большое, Основное Соглашение предусматривает создание рабочих групп как необходимая предпосылка процесса реформирования и развития. Результаты деятельности этих рабочих групп должны быть весьма существенными в деле оказания помощи Секретариату TRACECA. Вместе с тем сохраняются отдельные проблемы:

- Кто должен нести ответственность за реализацию этих международных соглашений?
- Как реализовывать эти соглашения?
- Почему отсутствуют процедуры обработки протоколов рабочих групп - т.е. передачи их странам-членам TRACECA, а также Секретариату?
- Имеются ли ресурсы для реализации соглашений?
- Когда следует встречаться рабочим группам по завершении контракта?
- Почему эксперты жизненно необходимы для координации работы?

- Зачем нужны эти вопросы если иметь ввиду, что программа TRACECA отпраздновала 10-летие своей деятельности?

#### **5.4. Новая железнодорожная тарифная методология**

После небольшого колебания было принято решение о разработке новой тарифной методологии в рамках ЕПРТ по железнодорожным перевозкам 12-ти стран TRACECA, призванную заменить МТТ, использовавшуюся в течении 50-ти и основанную на коммунистических принципах.

Одобренная в принципе договоренность о транзитной тарифной политике TRACECA ТТТ означает что большинство стран членов TRACECA признают возможность практического решения проблемы гармонизации железнодорожных тарифов в рамках единой структуры, справедливой для всех участников. Следует отметить, что железнодорожная тарифная политика представляет как национальный так и региональный интерес.

4-частная тарифная политика дает не только текущее решение имеющихся проблем, но и рисует рамки перспективной перестройки системы железнодорожных перевозок, дает обоснование рамкам рационального и прозрачного решения проблем, что позволяет разработать общую стратегию маркетинга.

Более того, операторы, потребители и пользователи скорее всего предпочтут упрощенную структуру, позволяющую не учитывать фактор грузов и товаров, а скорее делать акцент на ценообразование по единице перевозок, чем того, что перевозится. Речь идет о принципе автомобильных и судоходных перевозок, который получает все большую поддержку со стороны железнодорожных перевозчиков.

Полученные результаты необходимо еще раз испытать на практике. Вместе с тем делаются первые практические шаги в этом направлении, что нашло отражение в разработке пилотной программы ТТТ, а также пилотной рабочей группы ТТТ под руководством грузинской железной дороги.

Причиной того, что железнодорожному компоненту отдано предпочтение, является подготовительная работа, проведенная консультативной командой, а также то обстоятельство, что железные дороги имеют долгую историю международного сотрудничества, особенно если учесть регулярные встречи экспертов IUC и ОСЖД. Следует признать, что удобный временной компонент также способствовал принятию данного решения, в противовес тому, что имело место в 1996 году в случае с французской компанией SISTRA.

Следует признать, что ТТТ - это реальность, с которой необходимо считаться. Во-первых, пилотные исследования; техническое сотрудничество в течении 18-ти месяцев. Во-вторых, параллельно пилотному исследованию ТТТ необходимо представить и регулирующие документы ТТТ для замены МТТ; наконец, необходимо создать агентство ТТТ для регулирования работы. О необходимости этого говорится в шести технических примечаниях, приводимых ниже:

**Руководство по Ценообразованию** предназначено для применения ТТТ и установления сквозных тарифов, включая морские.



**Опрос Мнений Экспедиторов**, благодаря которому можно оценить текущую ситуацию с учетом требований по упрощению и гармонизации текущей ценовой практики.

**Руководство к применению наилучшей практики** предназначено для облегчения выхода клиента на железные дороги, может быть включен в соглашения, достигнутые на пилотной стадии ТТТ с учетом общих регулирующих кодов и процедур.

**Ценовая Эластичность Спроса** по железнодорожным услугам можно использовать как часть маркетинговой стратегии участников ТТТ. В другом техническом примечании даны рекомендации по усилению функций железнодорожного маркетинга.

ТТТ предназначен выполнять функцию мультимодальной тарифной структуры, сочетающей в себе железнодорожные и морские перевозки, что является обязательным требованием для коридора TRACECA. **Регулирующий документ ТТТ в Техническом Примечании 6** сочетает в себе железнодорожные и морские элементы, создает хорошую основу дальнейшего развития.

Следует отметить, что валютной единицей при железнодорожных перевозках является Еуро. Необходимо также вести общие счета и платежи. Очередная программа поддержки ЕС TRACECA должна разместить эти компоненты в надлежащем месте и по надлежащим функциям.

#### **5.5. Автомобильные Транзитные Расценки**

Согласование о единой политике и стратегии применения для автотранспортных транзитных перевозок означает то, что данная единая политика на данном этапе может быть включена в ОМС, а рекомендации обсуждены и применены через Национальных Секретарей, в соответствии с национальными транспортными законодательствами и налогообложением, с целью понижения затрат.

Необходимо отметить тот факт, что делегатами была выдвинута просьба подготовить, в срочном порядке, предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортных средств. В ответ, было организовано заседание Рабочей Группы, в ходе которого были обсуждены различные альтернативы. Достигнутые соглашения определили наши отражение.

#### **5.6. Перевозки морскими видами транспорта**

Было достигнуто соглашения о том, что ценовая политика порто и судоходных компаний будет нацелена на привлечение транзитных перевозок, хотя существующими на местном уровне ограничения в виде государственного регулирования цен, могут препятствовать предварению в жизнь гибкой ценовой политики. Несмотря на то, что были продемонстрированы пути скидок на тарифы, тарифы портов и судоходных компаний составляют лишь незначительную часть общих затрат на перевозки, большую часть которых составляют железнодорожные перевозки. Внедрение тарифных кампаний тербует создание организации, которая «владела» бы сквозными, интермодальными транспортными тарифами.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проект ЕПРТ, совместно с другими проектами TRACECA, Гармонизации Пересечения Границ, Общей Юридической Базы и Подготовке Кадров, являются своевременными для решения вопросов в странах-членах организации. Все вопросы, над которыми работали выше упомянутые проекты представляют большое значение для региона. Программа TRACECA косвенно влияет на стимуляцию понижения издержек, путем создания конкуренции альтернативному российскому коридору.

Проекту ЕПРТ удалось преодолеть трудности на пути планируемого прогресса и продвинуться на шаг вперед путем анализа технических аспектов и предоставления практических решений. Важными инструментами для достижения планируемых целей были организация объединенных встреч РГСТ и достижение согласованности на международном уровне путем подписания протоколов.

Основываясь на подписанных протоколах, предложения и рекомендации должны стать эффективным путем увеличения объемов торговли и перевозок по маршрутам TRACECA, тем самым достигнуть цели проекта.

Следует обратить внимание на то, что поддержание достигнутого целиком зависит от заинтересованности сторон и наличия ресурсов.

## 7. ВЫВОДЫ

### 7.1. Общее

Проект по своей структуре был достаточно сложен, трудности было тяжело оценить в самом начале проекта, мешало отсутствие диалога с бенефициарами и ведомствами на должном уровне, для того, чтобы довести до сознания новые идеи. На начальном этапе проекта министерства и ведомства не знали о начале проекта. Для этого приходилось отправлять письма с разъяснением целей и задач проекта, прилагая Техническое Задание.

Проект ЕПТРТ являлся одним из четырех взаимосвязанных проектов, что предусматривало тесное сотрудничество между ними. Однако сотрудничество между проектами было реализовано только на завершающем его этапе. Координация проектов проходила на уровне нерегулярных встреч. Изначально все 4 проекта должны были предусматривать взаимную координацию, и координация проектов должна была входить в обязанности Секретариата.

Если цели проекта были достаточно ясны и очевидны, результаты представлялись теоритическими. Хотя анализ показал, что реформа ценообразования будет способствовать увеличению грузоперевозок, некоторые транспортные организации стран TRACECA, в частности, судоходные компании и порты, неохотно принимали идею реформ. Фактически, больше времени, чем ожидалось, заняли переговоры с реципиентами, что было вызвано задержкой в получении комментариев по ключевым вопросам. Планировалось, что сбор данных и решение теоритических вопросов должны быть решены в течении одного года, в то время как оставшийся отрезок времени планировали использовать на разработку методологии и рекомендаций.

Техническое задание не предусматривало внедрение разработанных методологий и рекомендаций, поскольку предполагалось, что их реализация не входила в бюджет и являлась более долгосрочной перспективой. Однако для эффективности проведения реформ необходимо наличие долгосрочной программы, нацеленной на реализацию рекомендаций. Общей чертой проектов Tasis является недооценка важности поддержки реализации идей, что сказывается на заключительных результатах. В будущем необходимо планировать проекты в двух этапах: первый этап – анализ и развитие рекомендаций, второй этап – реализация рекомендаций, в случае успешного завершения первого этапа.

Техническое задание предусматривало только подготовку отчетов, а не разработку руководств и технических примечаний. Важно отметить, что будущие проекты Tasis должны быть конкретно сформулированы.

Рекомендации, представленные в протоколах, призывают к оказанию дальнейшей поддержки в реализации достигнутого.

Проведение международных рабочих групп оказалось гораздо более эффективным, чем проведение встреч на национальном уровне, предусмотренных Техническим Заданием. В случае, если бы рабочие группы проводились в каждой из стран TRACECA, были бы затрачены большие ресурсы, время и деньги на проведение 4 семинаров с участием 12-ти стран по каждому виду перевозок, что составило в общей

сложности 144 семинара в течение 24 месяцев. Кроме того, пользы от них было бы мало как в плане разработки общей методологии, так и в плане гармонизации процедур.

Использование протоколов, подписанных участниками встреч, явилось ценнейшим инструментом достижения консенсуса и продвижения вперед в рамках не только данного, но других проектов TACIS.

## **7.2. Материально-техническое обеспечение**

С учетом широкого географического охвата стран программой TRACECA, материально-техническое обеспечение приобретает важнейшее значение. Естественно, каждая из стран-членов организации хотела бы, чтобы сотрудники Консультанта работали в их стране на постоянной основе. Однако, на практике этим сотрудникам пришлось бы действовать в рамках очень жесткого графика, нехватки времени, затрачиваемого на пребывание в одной стране, а затем переезда в другую.

Данная проблема уникальна для TRACECA, поскольку в нее входит 13 стран, и легкого решения не существует. Очевидно, что реципиентам придется смириться с поэтапным выполнением рабочих программ, причем в одних странах эти программы будут реализованы позднее, чем в других. В рамках проекта ЕПТРТ эта проблема частично решена путем организации международных семинаров в Баку и оплаты всех затрат участников.

Подобный подход к решению проблемы одобрен большинством стран. Международные семинары представляют участникам возможность официальных и неофициальных встреч со своими коллегами из других стран. В деятельности рабочих групп принимали участие сотрудники и Генеральный Секретарь МПК. Особый успех был достигнут на семинарах по автомобильным перевозкам.

Теоретически визы для специалистов проекта на посещение всех стран TRACECA должны были быть организованы в Баку бесплатно. На практике это не всегда было возможным. В результате возникали незапланированные расходы для получения виз.

Положение усугублялось иногда и тем, что некоторые страны TRACECA проявляли нежелание проводить встречи для обсуждения вопросов, представлявших взаимный интерес, по причине несвоевременного оповещения. Однако в целом многие страны TRACECA проявляли готовность помочь специалистам проекта выполнять свою работу.

Хотя в TRACECA существует значительная проблема, связанная с разницей во времени, существуют и другие проблемы, затрудняющие эффективные контакты сторон, например, наличие национальных праздников, нерабочих дней, ограниченных рейсов и т.д. Такие проблемы осложняли последовательное посещение нескольких стран.

С учетом того, что в TRACECA собираются вступить Иран и Афганистан, планировать визиты становится все более сложно. Необходимо предоставить каждой стране время для заблаговременного планирования возможных визитов с учетом возможных задержек в их совершении.

Для успешной реализации политики ЕПТРТ необходимо располагать как можно большим количеством данных об организациях, предоставляющих транспортные услуги. Для анализа текущей ситуации необходимо располагать реалистичными финансовыми данными со многих источников. Эта задача оказалась весьма сложной, как и ожидалось, так как финансовые сведения от организаций, предоставляющих транспортные услуги, являются коммерческой информацией. В некоторых случаях Консультанту приходилось руководствоваться предположениями, исходя из опыта работы в других странах.

В регионе имеются скрытые проблемы, для выявления которых Консультанту требуется время. Среди этих проблем можно выделить следующие:

- Несмотря на наличие согласованных тарифов, они редко применяются на практике
- непогашенный долг за дополнительные услуги в соседних странах. Это создает неразбериху в расчетах.

Несмотря на то, что вышеупомянутые проблемы не являются на прямую задачей Консультанта и непосредственно не относятся к данному проекту, они на прямую влияют на разработку рекомендаций и методологии.

### **7.3. Визиты сотрудников по Проекту внутри страны**

После совершения визитов по сбору первичных данных были проведены семинары. После их проведения состоялись визиты в большинство стран TRACECA Менеджером Проекта, Генеральным Секретарем МПК и Исполнительным Секретарем. Эти визиты должны были состояться раньше в целях завершения обработки накопленных данных и устранения незначительного непонимания. На раннем этапе проекта важную роль играют личные встречи сотрудников, уполномоченных для принятия решений.

Планирование времени визитов в Армению оказалось сложной задачей, однако в конце концов вопрос был решен в течение проекта. Туркменистан ужесточил свою визовую политику на втором этапе реализации проекта.

### **7.4. Место проведения семинаров**

Наиболее удачным местом проведения семинаров является здания Секретариата МПК в Баку с двумя конференц-залами, местными переводчиками по проекту и сотрудниками Секретариата. Всего 78 человек было приглашено из 13 стран для участия в семинарах. Между Баку и всеми странами TRACECA регулярно осуществляются воздушные рейсы. Цены на питание и проживание разумны. К сожалению для Армении и Туркменистана, Баку по ряду причин не очень удобен. Среди альтернативных мест проведения семинаров рассматривались Ашхабад, Тбилиси, Стамбул и Киев, а также Ташкент и Алматы, однако вопрос об этих городах был снят с повестки, ввиду дополнительных затрат на размещение персонала МПК и делегатов.

### **7.5. Руководство семинарами и подготовка**

Разделение делегатов семинаров по функциям по странам, наделение их обязанностью по ряду вопросов в рамках Проекта позволило им поднять ряд спорных вопросов.

обсудить их в малых группах, отчитаться перед своими коллегами, перед председателем собрания (Генеральный Секретарь МПК) и Консультантом. У сотрудников МПК появилась возможность выступить посредниками при разрешении многих вопросов семинара. Хотя в начале семинаров делегаты опасались формы их проведения, в последующем они выражали признательность за эффективную форму работы, личное участие в обсуждении поднимаемых вопросов, достижением реальных результатов по каждой встрече.

#### **7.6. Краткосрочные решения**

В ходе реализации Проекта была проведена работа по внедрению специальных тарифов для оказания гуманитарной помощи Афганистану. Позднее установленные тарифы были сопоставлены с предлагаемыми железнодорожными тарифами ТТТ и установлено, что они превышают его минимальный уровень. Этот подтвержденный факт был представлен к сведению делегатов рабочих групп в качестве краткосрочных, более конкурентоспособных тарифов во всем коридоре TRACECA. Среди участников семинара был распространен проект меморандума по применению данных тарифов, однако содержащиеся в нем предложения не были приняты.

Из этого факта необходимо извлечь урок о том, что любое предложение должно исходить не от консультанта, а от стран-участниц договора

#### **7.7. График**

С учетом частичной приватизации отдельных железнодорожных компаний отделение колежных и сигнальных затрат от эксплуатационных и маркетинговых приобретает особое значение. В этом смысле предложения ТТТ TRACECA соответствуют всем этим требованиям. Консультанту понадобилось время для сбора необходимых данных и получения результатов, которые убедили участников в достоинствах предложений Консультанта.

К 15 месяцу проекта была достигнута принципиальная договоренность о принятии ТТТ TRACECA по железнодорожным перевозкам, а к 18 месяцу делегатам были сделаны предложения по созданию Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судходных Компаний и разработке пилотного проекта. В Техническом задании было предложено, чтобы Совет Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судходных Компаний был создан как можно быстрее, однако эта задача осталась не реализована до завершения основной работы. Было решено представить этот вопрос на рассмотрение и поддержку конференции МПК в Ереване к 21 месяцу проекта, и утвердить к 22 месяцу проекта.

В 19 месяце были разосланы письма всем странам-участникам, поддерживающим идею продления Проекта в целях создания пилотной схемы по железнодорожным тарифам TRACECA. К 22 месяцу были получены положительные ответы из Азербайджана, Грузии, Молдовы, Болгарии, Румынии и Турции, а также письма, подтверждающие интерес к этой идее со стороны Украины, Туркменистана, Ирана и Афганистана. Участники семинара по автомобильным перевозкам предоставили соответствующие данные своих стран о политике в указанном направлении, однако только к 10 месяцу проекта Консультанту удалось собрать данные, необходимые для анализа и разработки рекомендаций для первого семинара в 12 месяце с начала проекта. Этот факт лишний раз подтвердил опыт предыдущих проектов, связанный с тем, что невзирая на наличие

немалого числа стран, в которые были совершены визиты, получение необходимых сведений оказалось не таким уж легким делом. Для достижения цели необходимо достичь согласия сторон, а затем выдвигать рекомендации и приступать к реализации. Можно сделать выводы о том, что задача реализации Проекта всегда связана с оперативностью реципиентов, иными словами, чем быстрее они дают свой ответ, тем больших целей удастся достичь Консультанту. Подобная концепция активного партнерства еще не получила широкого распространения в рамках TRACECA, однако в будущем есть шанс добиться этого.

## 8. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

TRACECA является одним из инструментов в борьбе с терроризмом, а так же для развития тесных отношений Европы с Центрально-азиатскими странами. После присоединения Ирана и Афганистана TRACECA будет географически больше Европейского Союза, и управляющей структуры Постоянного секретариата будет недостаточно для реализации разработанных решений.

Предлагаемая тарифная структура ТТТ требует проведения пилотных исследований для практической своей реализации. При успешном завершении пилотных исследований, можно говорить о создании соответствующей структуры с надлежащей структурой и внутренними процедурами. При отсутствии внешней поддержки, рабочей группе по железнодорожным перевозкам необходимо проводить регулярные встречи при поддержке Постоянного Секретариата TRACECA. В ходе 10-11 марта 2004 года семинара были проведены мероприятия, призванные доказать устойчивость пилотной схемы ТТТ. В частности, была согласована структура, координация и руководство пилотным исследованием с учетом затрат на его проведение. Создание структуры ТТТ должно быть включено в новый проект в качестве одной из его задач по обеспечению технического содействия при организации и процедурах нового тарифного ведомства.

Рекомендации по автомобильным транзитным тарифам могут выдвигаться на семинарах по развитию торговли, проводимых под руководством Национального Секретаря. Поскольку участниками семинаров принцип ТТТ был согласован, очевидно, что предложения должны быть реализованы на базе юридической практики каждой из стран.

Позитивное отношение портов к рекомендациям проекта радикально отличается от отношения судоходных компаний, что и отражает их монополистическую позицию. В отличие от большинства мультимодальных перевозок, где судоходные компании сохраняют свою доминантную роль, железнодорожные перевозки в коридоре TRACECA являются доминирующим звеном. Проведение форума Совета Глав Железнодорожных Администраций, Портов и Судоходных Компаний необходимо для того, чтобы совместить интересы морского и сухопутного транспорта.

В странах-реципиентах наблюдается огромное желание разрешить наболевшие проблемы. Вместе с тем, наблюдается не очень активное желание к переменам. Это может частично быть вызвано естественным неприятием перемен, что наблюдается практически повсюду, включая ЕС. Скорее всего, это обусловлено опасениями социальных перемен, необходимостью принятия политических решений, стремлением оставить все как есть. Все эти причины хорошо известны, поэтому необходимо самым тщательным образом рассмотреть новые идеи проекта, принципы их реализации на практике прежде чем приступать к преобразованиям. Вероятно, проекты необходимо реализовывать поэтапно, приступать к реализации рекомендаций только после из утверждения.

Реализация новых идей требует время и терпения, что особенно важно в краткосрочной перспективе, тем более при отсутствии должной поддержки со стороны ЕС.







Published April 2004

This publication has been produced with the assistance of the European Union.  
The contents of this publication is the sole responsibility of  
Scott Wilson / Compass / NEA / Sema and can in no way be taken to reflect the views of the European  
Union.



**B1**



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	4
<b>ТАРИФНАЯ (ПОРТОВАЯ) СТРУКТУРА, ПРИМЕНЯЕМАЯ В ТУРЦИИ</b> .....	5
<b>ТАРИФЫ В ПОРТАХ TCDD</b> .....	6
<b>БОЛЬШИНСТВО ТАРИФОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В ПОРТАХ TCDD, НОСЯТ ИДЕНТИЧНЫЙ ХАРАКТЕР. РАЗЛИЧИЯ ОБУСЛОВЛЕННЫ, КАК ПРАВИЛО, ГЕОГРАФИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ.</b> 6	
<b>ПОРТ ДЕРИНДЖЕ</b> .....	7
ВВЕДЕНИЕ .....	7
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ .....	7
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВ .....	7
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ .....	9
ТАРИФЫ .....	9
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ .....	10
ВВЕДЕНИЕ .....	13
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ .....	13
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВ .....	14
МАКСИМАЛЬНЫЕ МОЩНОСТИ ПО ОБРАБОТКЕ ГРУЗОВ.....	14
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ .....	15
ТАРИФЫ .....	15
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ .....	16
ЗАНЯТОСТЬ В ПОРТУ .....	17
ПЛАНЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ ПОРТА.....	17
TRACESA.....	17
ДРУГИЕ ВОПРОСЫ.....	17
<i>Территория вглубь от прибрежной полосы</i> .....	17
<b>ПОРТ ХОПА</b> .....	19
ВВЕДЕНИЕ .....	19
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ .....	19
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВ .....	20
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ .....	21
ТАРИФЫ .....	21
<i>Портовые тарифы</i> .....	21
<i>Тарифы за обработку грузов</i> .....	22
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ .....	22
ЗАНЯТОСТЬ В ПОРТУ .....	25
ПЛАНЫ ИНВЕСТИРОВАНИЯ ПОРТА.....	25
TRACESA.....	25
ДРУГИЕ ВОПРОСЫ.....	26
<i>Конкуренция</i> .....	26
<i>Территория вглубь прибрежной полосы</i> .....	26
<b>ПОРТ ИЗМИР</b> .....	26
ВВЕДЕНИЕ .....	26
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ .....	26
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВ .....	27
МАКСИМАЛЬНЫЕ МОЩНОСТИ ПО ОБРАБОТКЕ ГРУЗОВ.....	28
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ .....	29
ТАРИФЫ .....	30



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



**ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**

Занятость в порту	31
Планы инвестирования порта	31
TRACESCA	31
Другие вопросы	31
<i>Структурные изменения</i>	31
<i>Конкуренция</i>	32
<b>ПОРТ САМСУН</b>	<b>32</b>
ВВЕДЕНИЕ	32
ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕТАЛИ	32
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ ГРУЗОВ	32
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ	34
ТАРИФЫ	34
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	35
Занятость в порту	35
Планы инвестирования порта	35
TRACESCA	35
Другие вопросы	35
<i>Территории вглубь от прибрежной полосы</i>	35
<i>Паромная пристань (№ 8)</i>	36
<b>ПОРТ ТРАБЗОН</b>	<b>37</b>
ВВЕДЕНИЕ	37
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ	37
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ	38
ТАРИФЫ	38
<i>Тарифная политика</i>	38
<i>Судовые сборы</i>	39
<i>Тарифы за обработку грузов</i>	39
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	40
Занятость в порту	40
Планы инвестирования порта	40
TRACESCA	40
Другие вопросы	40
<i>Приватизация</i>	40
<i>Свободная зона</i>	41
<i>Территории вглубь прибрежной полосы</i>	41
<b>ПОРТ ЗОНГУЛДАК</b>	<b>41</b>
ВВЕДЕНИЕ	41
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ	41
ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СУДОВ	42
ТАРИФЫ	42
ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ	42
Занятость в порту	43
Планы инвестирования порта	43
TRACESCA	43
ПОРТ ЗОНГУЛДАК НЕ ПРОИЗВОДИТ ОБРАБОТКУ ГРУЗОВ ПО ЛИНИИ TRACESCA	43
Другие вопросы	43
<i>Территории вглубь прибрежной полосы</i>	43
<i>Основные конкуренты</i>	43
<b>КРАТКИЙ ОБЗОР ИЗМЕНЕНИЙ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ТУРЦИИ</b>	<b>45</b>
<b>ОБЗОР</b>	<b>47</b>
ОБЪЕМЫ ГРУЗОВ	47
МАКСИМАЛЬНАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ И ЗАНЯТОСТЬ	48



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



ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ .....

ЗАНЯТОСТЬ .....

50



## **ВВЕДЕНИЕ**

Турция располагает 15 важнейшими государственными портами, включенными в программу приватизации. Кроме того, в стране насчитывается около 30-ти портов, принадлежащих муниципалитетам, и более 40 частных портов и пирсов. Частные порты обслуживают главным образом объекты местной торговли и промышленности, причем большинство из них расположены между Дериндже и Хайдарпаша. Указанные частные порты предназначены в основном для удовлетворения потребностей местной промышленности, следует оговориться, что ими могут пользоваться и третьи стороны.

Порты, принадлежащие государству и муниципалитетам, функционируют согласно стандартам портового сервиса. Иными словами, в портах предлагается полный набор услуг, предусмотренных статусом морского порта. Портам принадлежат основные активы (постоянный и переменные). Вся портовая деятельность осуществляется персоналом, укомплектованном на постоянной основе, либо на контрактной по договоренности с администрацией порта. Роль частного сектора ограничивается клиентскими услугами. В портах, занятых сервисной деятельностью, не допускается внутри портовая конкуренция между терминалами, поэтому данный фактор ограничивает эффективность и перспективное развитие портов.

Порты, принадлежащие государству, управляются государственными предприятиями. Турецкая Государственная Железная Дорога (TCDD) пользуются следующими портами:

1. Хайдарпаша;
2. Дериндже;
3. Бандирма;
4. Измир;
5. Мерсин;
6. Искендерун;
7. Самсун.

Все приведенные выше порты поддерживают хорошо налаженные связи с железнодорожной сетью.

Турецкое Морское Управление (TDI) пользуется услугами:

1. Трабзона;
2. Хушадасы;
3. Анталии.

TDI управляется государственным министерством, ответственным за проведение приватизации в указанных портах. Порт Хопа используется TDI. Однако, за последние 5 лет порт управляется частной компанией.

Порт Зонгулдак используется как частный порт.





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



Оба государственных предприятия TCDD и TDI подотчетны Министерству Транспорта, хотя и функционируют как частные предприятия. Кроме того, обе организации имеют отдельные управления по портам, который заняты вопросами планирования и координации.

Each port is managed by a Port Manager appointed by the related State Enterprise.

Каждый порт управляется портовым менеджером, назначаемым соответствующим государственным предприятием.

Структура Министерства Транспорта выглядит следующим образом:

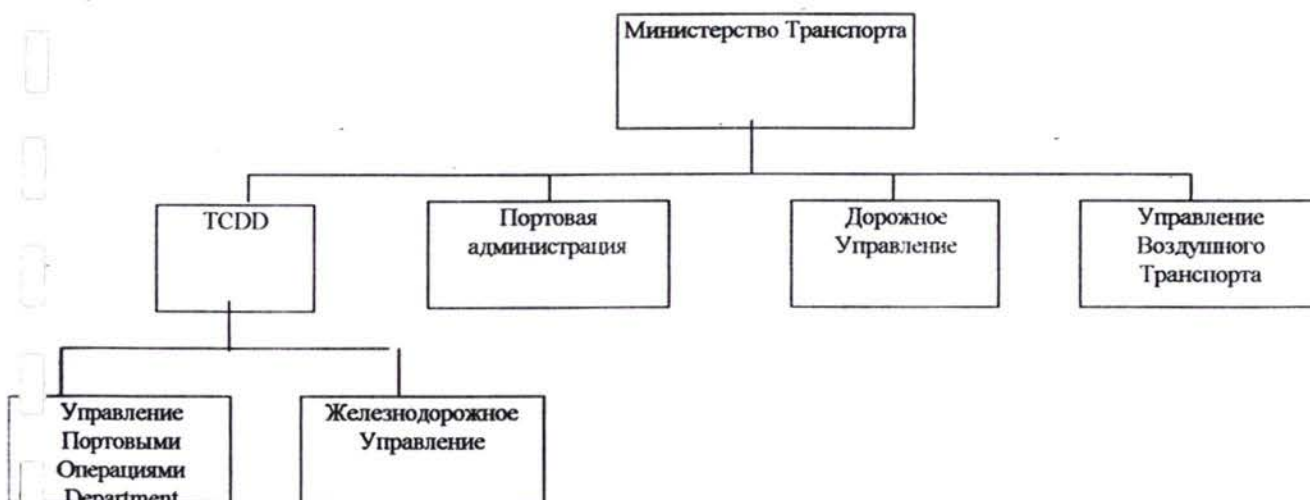


Рис. 0-1 Организационная схема Министерства Транспорта Турции

Муниципальные порты сравнительно небольшие по размерам, занимаются главным образом обработкой незначительных объемов прибрежных перевозок.

### ТАРИФНАЯ (ПОРТОВАЯ) СТРУКТУРА, ПРИМЕНЯЕМАЯ В ТУРЦИИ

Ниже приводятся основные виды услуг, предлагаемых портами:

1. проводка судов;
2. буксировка;
3. швартовка
4. снабжение питьевой водой, удаление твердых частиц и отходов
5. обработка грузов;
6. хранение;
7. взвешивание;



8. аренда оборудования.

### ТАРИФЫ В ПОРТАХ TCDD

Большинство тарифов, применяемых в портах TCDD, носят идентичный характер. Различия обусловлены, как правило, географическими условиями.

Таблица 0-1 Тарифы, применяемые в портах TCDD, 2002 (USD)

Тоннаж судов	Проводка судов		Буксировка	
	До 1,000 длинных тонн	> 1,000 GT за каждые дополнительные 1,000 длинные тонны	До 3,000 длинных тонн	> 3000 GT за каждые дополнительные 1,000 длинные тонны
Хайдарпаша	-	-	350	65
Самсун	190	80	340	60
Дериндже	240	114	354	66
Измир	данные отсутствуют	данные отсутствуют	данные отсутствуют	данные отсутствуют

Источник: TCDD, апрель 2003

Таблица 0-2 Дополнительные тарифы, применяемые в портах TCDD, 2002 (USD)

	Причальные сборы (USD/день/100 дл.тонны)	Водоснабжение (USD / тонна)	Сбор отходов (USD / 1,000 дл.тонны)	
			Solid	Liquid
Хайдарпаша	1.60	10	45	60
Самсун	1.50	10	45	60
Дериндже	1.50	0	45	60
Измир	1.60	5	45	60

Источник: TCDD, апрель 2003



## ПОРТ ДЕРИНДЖЕ

### Введение

Порт Дериндже расположен в восточной части Мраморного моря, обслуживает промышленную область Измита. Здесь предлагаются регулярные железнодорожные паромные между портами Констанца (Румыния) и Ильичевск (Украина)

### Технические детали

Порт располагает 8 причалов, из которых 5 функционируют. Порт получил серьезное повреждение в результате землетрясения в августе 2000 года в Мраморном море.

Таблица. Обзор максимальных мощностей, порт Дериндже, 2002

	Суда в год	Длина причала (м)	Макс. глубина (-м)
Контейнеры	300	200	-14
Груз общего характера	324	752	-6, -10
Ро-Ро	238	140	-14
<b>Всего</b>	<b>862</b>	<b>1.092</b>	

Источник: порт Дериндже, апрель 2003

Таблица. Обзор мощностей хранения, 2002

	Сумма	Тонны
Открытого хранения	122,990	2,952,000
Закрытого хранения	2,000	32,000

Источник: порт Дериндже, апрель 2003

### Передвижение грузов

Таблица 0-3 Передвижение грузов в порту Дериндже, 1999-2002 (в тоннах)

	1999	2000	2001	2002
<b>Загрузка</b>				
Экспорт	175,792	135,750	161,446	286,925
Внутренние перевозки	0	12,074	1,520	3,433
Транзитные перевозки	363	0	0	0
<b>Всего</b>	<b>176,155</b>	<b>147,824</b>	<b>162,966</b>	<b>290,358</b>
<b>Разгрузка</b>				
Импорт	577,124	551,096	383,620	844,716


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

TRACECA

	1999	2000	2001	2002
Внутренние перевозки	3,566	1,851	1,371	13,901
Транзитные перевозки	104	0	263	0
<b>Всего</b>	<b>580,794</b>	<b>552,947</b>	<b>385,254</b>	<b>858,617</b>
<b>Итого</b>	<b>756,949</b>	<b>700,771</b>	<b>548,220</b>	<b>1,148,975</b>

Источник: порт Дериндже, март 2003

Порт Дериндже занимается главным образом обработкой импортных/экспортных грузов, причем импортные грузы составляют основной объем перевозок. В 2002 году, доля импортных грузов составила более 70 % общего объема обработанного груза. Среди важнейших видов обрабатываемых грузов можно назвать бумажную продукцию (импорт), дерево (импорт) и пшеницу (импорт) зерно завозится из США и Китая, его перевозка осуществляется посредством портов Антверпена и Бремерхавена. Хром и магний составляют важную статью экспортных перевозок.

**Таблица 0-4 Обзор видов обрабатываемых грузов, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
Грузы общего назначения	403,103	468,934	335,549	503,256
Контейнерные грузы	37,054	6,701	4,988	5,232
Ро-ро	19,796	10,914	71,291	189,273
Сухогруз внавалку	238,377	187,875	127,913	400,042
Жидкий груз внавалку	58,088	26,977	8,479	51,172
<b>Итого</b>	<b>756,949</b>	<b>700,771</b>	<b>548,220</b>	<b>1,148,975</b>

Источник: порт Дериндже, март 2003

В результате землетрясения 2000 года мощности обработки грузов сократились. По этой причине в 2001 году наблюдалось значительное снижение объемов обрабатываемых грузов - на 20 % (в тоннах). Снижение объемов обрабатываемых контейнерных грузов вызвано тем, что контейнерные линии были выведены из порта Дериндже и подключены к другим портам.

Максимальные мощности обработки грузов указанного порта составляют примерно 1, 65 м. тонн в год. В 2001 году порт использовал лишь 33 % своих мощностей, в 2002 году - менее 70 %. Кроме того, порт в состоянии обрабатывать 40.000 TEU в год.

Железнодорожным паромом осуществляется перевозка следующих видов грузов:

**Таблица 0-5 Обзор объемов обрабатываемых грузов (импорт, экспорт, транзит)**

**Разгрузка**

Шины	Транзит
8/2 General Aliyarbekov Street, AZ-370000 Baku, Azerbaijan Tel: (994 12) 98 22 43 Fax: (994 12) 93 54 81	ул. Генерала Алиярбекова 8/2, 370000 Баку, Азербайджан Тел.: (994 12) 98 22 43 Факс: (994 12) 93 54 81
e-mail: uptft-traceca@intrans.az	


**Сирия/Иран**

Целлюлоза	Транзит Сирия/Иран
Изделия из стали	импорт
Косметические изделия	импорт
Иное	импорт
<b>Загрузка</b>	
Сульфат натрия	экспорт
Строительные материалы	экспорт
Автомобили	экспорт
Древесная масса	экспорт

Источник: порт Дериндже, апрель 2003 года

Для получения более подробных сведений о грузах, обработанных в 1999-2002 гг., см.  
Приложение 1

**Передвижение судов**

**Таблица 0-6. Число судов, заходящих в порт Дериндже, 1999-2002 гг.**

	1999	2000	2001	2002
Груз общего характера	261	306	234	291
Контейнеры	57	25	22	25
Ро-ро	35	12	24	76
Сухогруз внавалку	35	41	35	48
Пшеница	13	10	1	9
Жидкий груз внавалку	23	16	15	25
<b>Всего</b>	<b>424</b>	<b>410</b>	<b>331</b>	<b>474</b>

Источник: порт Дериндже, март 2003 г.

В настоящее время осуществляется регулярная железнодорожная паромная связь между портами Дериндже и Констанца с заходом судов в порт дважды в месяц. На указанном отрезке функционируют два судна «Ms Mangala» и «Ms Efogie». Кроме того, поддерживается регулярная железнодорожная паромная связь с портом Ильичевск.

**Тарифы**

**Таблица 0-7 Обзор тарифов за обработку груза в порту Дериндже (USD / тонн)**

	Загрузка	Разгрузка
Груз общего характера	3	3
Жидкий груз		


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


внавалку

Сухогруз	3	3
внавалку		
Контейнеры		
1. полные	70	90
2. порожние	35	35
Ро-ро (за ед.)	25	25

Источник: порт Дериндже, март 2003 г.

**Финансовые показатели**
**Таблица 0-8 Структура доходов от основной деятельности, порт Дериндже 1999-2002 г. (USD)**

	1999	2000	2001	2002
Проводка судов	-	569,954	485,127	840,330
Буксировка	440,582	676,206	568,131	1,046,816
Швартовка	120,128	182,787	122,811	193,103
Отходы	88,923	98,719	74,170	127,304
обработка грузов	2,453,814	2,298,132	1,689,173	2,612,158
Обработка терминала	226,638	245,509	398,483	527,267
Хранение	896,714	468,386	351,429	248,035
Другое	238,850	190,911	264,102	451,029
<b>Всего</b>	<b>4,465,649</b>	<b>4,730,604</b>	<b>3,953,426</b>	<b>6,046,042</b>

Источник: порт Дериндже, май 2003 г.

Доходы, предусмотренные пунктом Другое, включают поставки питьевой воды, взвешивание грузовик, выручку от аренды портового оборудования и т.д.

**Таблица 0-9 Доходы, получаемые не от основной деятельности, Порт Дериндже, 1999-2002 г. (USD)**

	1999	2000	2001	2002
Железнодорожное складирование	321,881	483,080	478,261	965,281
Доходы от не основной деятельности	1,840,209	376,472	189,013	145,534
<b>Всего</b>	<b>2,162,090</b>	<b>859,552</b>	<b>667,274</b>	<b>1,110,815</b>

Источник: порт Дериндже, апрель 2003 г.

**Таблица 0-10. Обзор затрат по порту Дериндже, 1999-2002 (USD)**

	1999	2000	2001	2002
Зарплата	4,322,013	5,758,326	3,857,061	5,077,894
Рабочие занятые		293,764	463,473	970,210



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



неполный день				
Гос. служащие	122,327	108,548	78,442	116,873
Персонал по контракту	987,041	1,016,937	709,086	1,128,178
Материалы	237,242	326,338	137,479	250,472
Не эксплуатационные затраты	757,434	1,002,593	949,695	2,274,444
Амортизация	557,918	667,569	-	843,283
<b>Всего</b>	<b>6,953,975</b>	<b>9,174,075</b>	<b>6,195,237</b>	<b>10,661,354</b>

Источник: порт Дериндже, апрель 2003 г.

**Таблица 0-11. Рентабельность порта Дериндже, 1999 – 2002 (USD)**

	1999	2000	2001	2002
Доходы, всего	6,627,739	5,590,156	4,620,700	7,156,857
Затраты, всего	6,953,975	9,174,075	6,195,237	10,661,354
Чистые показатели, всего	- 326,236	- 3,583,919	- 1,574,537	- 3,504,497
Доходы от основной деятельности	4,465,649	4,730,604	3,953,426	6,046,042
Эксплуатационные затраты	5,638,623	7,503,913	5,245,542	7,543,627
<b>Чистые показатели</b>	<b>- 1,172,974</b>	<b>- 2,773,309</b>	<b>- 1,292,116</b>	<b>- 1,497,585</b>

Источник: порт Дериндже, апрель 2003 г.

**Занятость в порту**

На нижеприведенной таблице представлен обзор персонала, используемого портом. Обзор также включает временных сотрудников. В 2001-2002 гг., для обработки грузов было нанято на временную работу 80 человек.

**Таблица 0-12. Обзор занятости в порту Дериндже, 1999-2002 (численность)**

	1999	2000	2001	2002
Персонал поддержки	139	132	131	134
Рабочие	298	291	370	315
<b>Всего</b>	<b>437</b>	<b>423</b>	<b>501</b>	<b>449</b>

Источник: порт Дериндже, март 2003 г.

**TRACECA**

Из отчета порта следует, что в настоящее время грузы по линии TRACECA не обрабатываются. Вместе с тем, руководство порта выражает крайнюю заинтересованность в том, чтобы стать частью коридора TRACECA, благодаря чему оно надеется увеличить объемы обрабатываемых в порту грузов.

**Другие вопросы****Конкуренция**

Поскольку в Мраморном море функционирует около 30-ти портов, большинство из которых промышленного назначения, порт Дериндже испытывает сильную конкуренцию со стороны других портов.

**Планы инвестирования порта**

Руководство порта планирует приобрести два крана грузоподъемностью 15 тонн, а также два порталых крана.

По некоторым сообщениям, японская компания собирается финансировать реконструкцию причала № 6, а также контейнерного причала.

TCDD в ближайшее время примет окончательное решение по вопросу инвестирования.




**ПОРТ ХАЙДАРПАША (СТАМБУЛ)**
**Введение**

Порт Хайдарпаша расположен на Анатолийском участке Босфора близ Стамбула. Он обслуживает удаленные от берега территории, являющиеся самыми промышленно развитыми регионами Турции. Более того, он играет огромную роль в качестве крупнейшего контейнерного порта в районе Мраморного моря.

В настоящее время порт Хайдарпаша располагает 18 причалами, из которых 12 функционируют.

**Технические детали**
**Таблица 0-1 Технические сведения по порту Хайдарпаша, 2003**

Пирс	Вид деятельности	Длина (м)	Глубина (м)
1	Буксиры		
2	Груз общего характера	220	6
3	Сухогруз внавалку	190	9.5
4, 5	Груз общего характера	334	9.5
6	Груз общего характера	220	9.5
7, 8	Груз общего характера	246	9.5
9	Груз общего характера	153	8.5
10, 11	Груз общего характера	350	10
12	Контейнер	300	12
13,14	Груз общего характера	295	10
15	Груз общего характера	220	8
16	Груз общего характера	96	8
17	Ро-ро	141	8
18,19	Груз общего характера	n.a.	n.a.

Источник: порт Хайдарпаша, апрель 2003



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

TRACECA

Пирсы №2 и 3 используются главным образом для обработки импортных автомобилей (Вольво, Рено, Ситроен). Пирс № 9 (Ро-ро) в настоящее время не функционирует из-за отсутствия крана. Не функционируют также пирсы № 13, 14, 15, 18, 19.

На ниже приведенной таблице показана пропускная способность открытого и закрытого складирования порта.

**Таблица 0-2 Обзор пропускной способности порта Хайдарпаша**

	Кв. м
Открытое складирование	126,750
Крытое складирование	29,808
<b>Всего</b>	<b>156,558</b>

Источник: порт Хайдарпаша, апрель 2003

**Передвижение грузов**

**Таблица 0-3 Обзор обработки грузов порта Хайдарпаша, 1999-2002 (тонны)**

	1999	2000	2001	2002
Груз общего характера	356,632	470,844	132,502	51,811
Груз в контейнерах	2,713,449	2,882,750	2,202,474	2,338,146
Ро-ро	2,373,815	2,136,731	2,408,286	2,666,499
Сухогруз	244,721	93,987	45,750	5,212
в навалку				
Жидкий груз	0	0	0	2,073
в навалку				
<b>Всего</b>	<b>5,688,617</b>	<b>5,584,312</b>	<b>4,789,012</b>	<b>5,114,958</b>

Источник: порт Хайдарпаша, март 2003

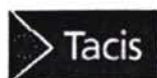
Видами грузов, объемы которых возрастают, являются Ро-ро и контейнерные грузы.

В 2002 году в Афганистан было перевезено около 955 тонн груза.

**Максимальные мощности по обработке грузов**

**Таблица 0-4 Мощности по обработке грузов в порту Хайдарпаша (в млн. тонн)**

	тонны (млн.)
Груз общего характера	3
Ро-ро	2.6
Контейнеры (TEU)	400,000 – 500,000
Контейнеры (тонны)	4
<b>Всего</b>	<b>9.6</b>



Максимальная мощность по обработке груза составляет 9.6 млн. тонн. В связи с этим коэффициент занятости в порту в 2002 году превысил 50 %.

### Передвижение судов

Таблица 0-5 Обзор передвижения судов в порту Хайдарпаша, 1999-2002 гг.

	1999	2000	2001	2002
Под турецким флагом				
< 1,000 ДЛ. Тонна	386	270	165	86
> 1,000 ДЛ. Тонна	435	442	448	364
<i>Всего</i>	<i>821</i>	<i>712</i>	<i>613</i>	<i>450</i>
Под иностранным флагом				
< 1,000 ДЛ. Тонна	819	898	657	694
> 1,000 ДЛ. Тонна	336	391	262	288
<i>Всего</i>	<i>1,155</i>	<i>1,289</i>	<i>919</i>	<i>822</i>
<b>Итого</b>	<b>1,976</b>	<b>2,001</b>	<b>1,532</b>	<b>1,285</b>

Источник: порт Хайдарпаша, март 2003

### Тарифы

В целом, каких либо значительных изменений по тарифам после 2001 года не наблюдается.

### Грузы

Таблица 0-6 Обзор тарифов, применяемых за обработку грузов в порту Хайдарпаша, (USD/тонна)

	Загрузка	Разгрузка	Перемещение	Перевалка
Груз общего характера	5	5	4	7
Жидкий груз внавалку				1.25
Сухогруз внавалку	4	4	3.5	5
Ро-ро	26	26	26	
Контейнеры (за ед.)				
1. полные	60	90	85	110
2. порожние	35	35	40	50

Источник: порт Хайдарпаша, апрель 2003



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

**TRACECA**

При обработке груза общего характера иногда применяется скидка в размере более 30 %, с связи с чем клиенту остается платить 3.2 USD за тонну обработанного груза.

Что касается поставок питьевой воды, в этом вопросе установлена скидка в 40 %, вследствие чего клиенту достаточно заплатить 6 USD вместо предыдущих 10 USD за тонну.

**Суда**

В порту Хайдарпаша буксировка судов до 1500 дл. тонна необязательна. Если речь идет о судне с превышением 1500 дл. тонна, буксировка обязательна. Два буксира в обязательном порядке используются для судов превышающих 5000 дл. тонна.

В целом, тарифы меняются каждые 2-3 года в соответствии с проводимой TCDD политикой. После 2001 года изменения в тарифах носили незначительный характер, в частности, одни тарифы снижались, другие повышались.

Скидки предоставляются в зависимости от объема обработанного груза. Вопрос предоставления скидок должен, в первую очередь, обсуждаться с руководством TCDD.

**Финансовые показатели**

**Таблица 0-7 Финансовый обзор, порт Хайдарпаша, 1999-2002 (USD)**

	1999	2000*	2001	2002
<b>Доходы</b>				
Буксировка	5,406,676	5,663,119	3,981,540	3,850,285
Причальные сборы	882,660	924,525	910,010	759,396
Питьевая вода	45,180	47,323	10,502	5,280
Отстой	789,190	826,622	626,581	422,427
Обработка груза	18,074,624	18,931,918	12,871,250	13,938,782
Складирование на терминале	6,528,125	6,837,759	4,617,488	5,007,493
Простой	21,919,378	22,959,032	11,568,917	9,528,283
Аренда	126,255	132,243	96,730	88,502
Другое	1,373,166	1,348,296	771,860	755,708
Взвешивание	23,233	24,335	14,930	35,768
Перевозка пассажиров				6,197
<b>Общие доходы</b>	<b>55,168,487</b>	<b>57,785,174</b>	<b>35,469,808</b>	<b>34,398,121</b>
<b>Затраты</b>				
Зарплата	15,930,949	18,748,634	11,880,700	13,305,778
Амортизация	669,572	847,562	751,723	840,476
Ремонт и обслуживание	378,642	705,679	767,090	1,539,595
Электроэнергия/вода	800,451	6,416,721	439,822	487,263
Другое	3,383,187	2,826,731	1,587,460	5,138,827
<b>Общие затраты</b>	<b>21,162,800</b>	<b>29,545,327</b>	<b>15,426,794</b>	<b>21,311,939</b>
<b>Чистые показатели</b>	<b>33,105,801</b>	<b>28,239,847</b>	<b>20,043,014</b>	<b>13,086,182</b>

Источник: порт Хайдарпаша, март 2003



\* подробный обзор составлен на показателях предыдущих лет

Низкие доходы обусловлены частично обесценением турецкой лиры по отношению USD. Если в 1999 году USD 1 = 420,649 турецких лир, в 2002 году этот показатель составил USD 1 = 1,542,022 турецких лир.

### Занятость в порту

Согласно отчетам порта, на 01 января 2003 года в порту было занято 700 человек.

### Планы инвестирования порта

Отсутствуют

### TRACECA

В порту отсутствуют строго фиксированные объемы обработанных грузов TRACECA, вместе с тем, руководство порта заинтересовано в том, чтобы стать активным участником программы TRACECA.

### Другие вопросы

#### Территория вглубь от прибрежной полосы

Порт связан с Казахстаном (Алматы) посредством блок-состава, который отходит из Хайдарпаша каждую субботу. Время в пути составляет 19-20 дней. Согласно портовым отчетам, перевозка грузов железной дорогой дешевле чем морем.

Согласно данным, предоставленным руководством порта, автомобильные перевозки представляются по сравнению с железнодорожными перевозками более эффективными с точки зрения затраченного времени, о чем свидетельствует нижеприведенная таблица.

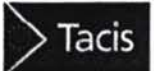
Маршрут	Железной дорогой (дн.)	Автомобильной дорогой (дн.)
Стамбул-Измир	5	1

Источник: порт Хайдарпаша, март 2003

Вместе с тем, перевозка железной дорогой более дорогостоящая по сравнению с автомобильной дорогой, о чем свидетельствует приведенная ниже таблица.

	Железной дорогой (USD/тонна)	Автомобильной дорогой (USD/тонна)
Хайдарпаша-Измир	10.60	12.95

Источник: порт Хайдарпаша, март 2003


**Обзор затрат на перевозку на блок - состав между Хайдарпаша и Алматы**  
**USD**

	<b>20 футов примерно 13 тонн</b>	<b>40 футов примерно 20 тонн</b>
Турция	640	1,006
Иран	472	779
Туркменистан	167	360
Узбекистан	235	360
Казахстан	156	311
<b>Всего</b>	<b>1,670</b>	<b>2,816</b>



## ПОРТ ХОПА

### Введение

Порт Хопа функционирует и принадлежит совместному предприятию, состоящему из двух компаний Park Denizcilik и Hopa Liman Ismetmeleri A.S. В совместном предприятии:

1. Park Holding принадлежит 60 %;
2. Imisk - 40 %.

Основным видом деятельности Imisk являются услуги по перевозкам, экспедированию и размещению грузов. Недавно компания установила партнерские связи с Kohne & Nagel под общим названием Ibrakom.

Партнерские отношения предусматривают перевозку хлопка из стран Центральной Азии. Кроме того, Imisk имеет долю на хлопковом терминале в Батуми.

Компания арендует порт у TDI (турецкое правительство) сроком на 30 лет.

После заключения контракта об аренде в 1997 году компания внесла большие инвестиции в модернизацию порта, его оборудование.

Контракт об аренде с TDI включает уплату TDI 25 % доходов ежегодно. Следует отметить, что указанные 25 % ниже суммы минимальной фиксированной ставки.

### Технические детали

**Таблица 0-1 Обзор пирсов, функционирующих в порту Хопа**

Пирс №	Вид обрабатываемого груза	Длина (м)	Глубина (м)
1	Руда, груз общего назначения	215	-10
2	Пассажирские перевозки, груз общего характера	198	-10
3	Груз общего характера	190	-10
4	Груз общего характера	100	-10
5	Морские перевозки	100	-5.5
6	Яхты	185	-4.5
7	Рыболовные суда	120	-4.5
8	Ро-ро	38	-9
9	Ро-ро	38	-7

Источник: порт Хопа, март 2003

**Таблица 0-2. Обзор мощностей по складированию в порту Хопа**

Крытое	8,220 кв.м
Открытое	40,000 кв.м
Складирование	130,000 куб.м


**цистерн**

Источник: порт Хопа, март 2003

Порт располагает 5 цистернами для хранения нефти и нефтепродуктов. В настоящее время, функционируют 4 из них, один находится в ремонте. Самая небольшая цистерна используется для удовлетворения местных нужд в бензине.

**Передвижение грузов**
**Таблица 0-3. Обзор передвижения грузов по порту Хопа, 1999-2002 гг. (тонн)**

	1999	2000	2001	2002
<b>Загрузка</b>				
Внутренние	185,215	139,758	111,784	87,129
Экспортные	1,301	8,419	4,806	745
Транзитные	12,856	10,656	7,462	0*
<b>Всего</b>	<b>199,372</b>	<b>158,833</b>	<b>124,052</b>	<b>87,874</b>
<b>Разгрузка</b>				
Внутренние	84,793	71,626	87,101	30,489
Экспортные	190,868	292,536	215,773	218,303
Транзитные	29,064	16,406	17,756	9,954
<b>Всего</b>	<b>304,725</b>	<b>380,568</b>	<b>320,539</b>	<b>258,746</b>
<b>Итого</b>	<b>504,097</b>	<b>539,401</b>	<b>444,591</b>	<b>346,620</b>

Источник: порт Хопа, март 2003

\* главным образом хлопок; проходит обработку также в порту Бендер Аббас.

Основными видами грузов, проходящих обработку в порту, являются уголь, хлопок-сырец, пшеница, газойль, материалы для строительства плотины. Общая мощность обработки грузов в порту составляет 2, 75 м/тонна. В настоящее время задействованные мощности составляют менее 15 % максимальной мощности.

В процессе разгрузки угля порту оказывает содействие частная компания, располагающая специальным оборудованием для забора угля с судна.

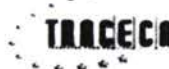
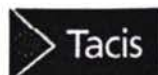
**Таблица 0-4. Обзор мощностей по обработке грузов в порту Хопа (тонн)**

	ТОННЫ
Груз общего назначения	750,000
Сухогруз внавалку	1,500,000
Жидкий груз внавалку	500,000
Контейнеры	35,000 TEU
<b>Всего</b>	<b>2,750,000</b>

Источник: порт Хопа, март 2003

Коэффициент занятости порта составил 16 % в 2001 и 13 % в 2002 году.





### Передвижение судов

Таблица 0-5 Обзор захода судов в порту Хопа, 1999-2002 гг.

	1999	2000	2001	2002
Загрузка		140	117	88
Разгрузка		118	107	95
<b>Общее число судов</b>	<b>304</b>	<b>258</b>	<b>230</b>	<b>183</b>
Общий брутто тоннаж	408,197	457,470	357,731	287,331
Средний брутто тоннаж	1,343	1,773	1,555	1,570

Источник: порт Хопа, март 2003

### Тарифы Портовые тарифы

Судна под иностранными флагами подлежат обязательной проводке, если их масса превышает 150 Дл.т. Согласно политике TDI, для судов под флагом Турции обязательна проводка в том случае, если масса судна составляет более 1,000 Дл.т.

Таблица 0-6 Обзор тарифов, применяемых в порту Хопа

Вид обслуживания		
Проводка судов	< 1,000 Дл.т.	USD 270
	> 1,000 Дл т	USD 114 за 1,000 Дл т.
Буксировка	< 3,000 Дл т.	USD 480
	> 3,000 Дл т.	USD 84 за 1,000 Дл т.
Причальные сборы		USD 2.5 в сутки за 100 Дл т.
Якорные сборы		USD 1.72 в час за 100 Дл т.
	У пирса	USD 2 в час за 100 Дл т. у буя
		USD 3.6 в час за 100 Дл т.
* Дополнительная швартовка		USD 3.6 в час за 100 Дл т.
Забор твердых отходов	У пирса	USD 70 за 1,000 Дл т.
	В море	USD 150 за 1,000 Дл т.
Забор жидких отходов	У пирса	USD 100 за 1,000 Дл т.
	в море	USD 200 за 1,000 Дл т.
Питьевая вода		USD 7.5 за тонну

Источник: порт Хопа, март 2003

\* применительно к грузовым судам



Если речь идет о каботаже, скидки могут предоставляться в размере до 45 % услуг по проводке и 40 % услуг по буксировке.

### Тарифы за обработку грузов

На данный момент отсутствуют.

На протяжении первых 5 лет действия соглашения и вплоть до 2002 года не допускалось повышение тарифов более чем на 10 %. Если планируемая ставка превышала 10 %, в этом случае требовалось получение предварительного согласия со стороны TDI. В настоящий момент изменение тарифов в порту Хопа производится без вмешательства TDI

К тарифам, непосредственно применяемым правительством, относятся:

1. Маячные сборы;
2. Капитанские сборы;
3. Санитарные сборы.

### Финансовые показатели

Таблица 0-7. Обзор затрат по порту Хопа, 2000-2002 гг. (USD)

	2000	2001	2002
<i>Эксплуатационные расходы</i>	1,005,416	581,481	671,548
Зарплата	521,541	331,244	465,710
Услуги по разгрузке	249,383	142,287	129,472
Цеховое оборудование	74,617	7,924	4,960
Поставки	159,875	100,026	71,406
<i>Общие расходы</i>	1,931,306	1,529,598	1,230,411
Зарплата	414,718	283,571	399,642
Поставки командировочные расходы	110,182	109,992	144,158
Расценки и сборы	43,548	26,221	11,479
Аренда	576,451	191,433	0
Амортизация	207,252	132,705	107,018
Страхование	89,457	45,194	61,672
Процент	79,903	398,270*	25,528
Приватизационные платежи**	294,712	274,535	395,452
<b>Всего</b>	<b>2,936,722</b>	<b>2,111,080</b>	<b>1,901,959</b>

Источник: порт Хопа, март 2003

\* межфирменные ссуды

\*\* 25 % доходов (оплата TDI)


**Амортизационная методология**

Амортизация зданий составляет 3 % в год. Амортизация оборудования составляет 20 % в год.

**Таблица 0-8. Обзор доходов порта Хопа, 1999 – 2002 (USD)**

	2000	2001	2002
<b>Разгрузка</b>	<b>1,259,723</b>	<b>1,099,075</b>	<b>1,005,710</b>
Удобрения	7,437	29,315	,233
Груз общего характера	1,608	10,303	43,280
Уголь	1,181,771	995,276	916,045
Пшеница	13,131	14,879	19,457
Битум	2,223	0	2,600
Топливо	52,787	48,931	17,095
Контейнер	767	372	
<b>Загрузка</b>	<b>130,852</b>	<b>141,699</b>	<b>106,316</b>
Груз общего характера	5,699	19,214	8,493
Пирит	115,707	117,705	81,370
Пшеница	7,675	3,916	16,464
Контейнер	1,770	864	
<b>Буксировка и проводка судов</b>	<b>214,765</b>	<b>170,482</b>	<b>118,876</b>
Внутренняя	42,319	45,169	12,181
Экспорт	3,584	0	
Импорт	156,140	116,389	106,695
Транзит	12,722	8,924	
<b>Отходы</b>	<b>17,725</b>	<b>18,447</b>	<b>13,057</b>
<b>Швартовка</b>	<b>80,313</b>	<b>58,021</b>	<b>52,643</b>
Внутренняя	34,690	25,194	21,136
Экспорт	1,426	288	
Импорт	40,505	30,824	30,873
Транзит	3,693	1,715	635
<b>Дополнительные затраты труда</b>	<b>3,186</b>	<b>8,591</b>	<b>13,243</b>
<b>Якорные</b>	<b>5,127</b>	<b>6,961</b>	<b>1,459</b>
<b>Поставки питьевой воды</b>	<b>3,161</b>	<b>4,293</b>	<b>3,140</b>
<b>Взвешивание</b>	<b>64,265</b>	<b>51,104</b>	<b>43,232</b>
<b>Складирование</b>	<b>679,941</b>	<b>442,539</b>	<b>367,917</b>
Проектный груз	12,274	12,926	89,760
Хлопок	320,281	161,374	66,398
Цистерны с жидкостью	310,488	210,000	120,000
Пшеница	9,180	0	45,900



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

TRACECA

Другое	27,268	58,239	45,858
<b>Всего</b>	<b>2,459,688</b>	<b>2,001,212</b>	<b>1,725,594</b>

Источник: порт Хопа, март 2003



### Занятость в порту

Таблица 0-9. Занятость в порту Хопа, 2000 - 2002

	2000	2001	2002
Матросы	13	13	13
Офисные работники	13	13	9
работники на терминал	13	13	10
Складские работники	5	5	4
Лица занятые взвешиванием	2	2	2
Инженеры	8	8	10
Служба безопасности	18	18	17
<b>Всего</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>65</b>

Источник: порт Хопа, март 2003

### Планы инвестирования порта

Разработаны планы по развитию железнодорожных платформ невзирая на то, что порт не подключен к железнодорожной ветке. Реализация этих планов позволит порту Хопа подключиться к железнодорожной сети стран черноморского региона. Разгрузка и загрузка вагонов будет производиться непосредственно с судна.

Для транспортировки груза до места назначения или их вывоза с места происхождения предполагается использование грузовиков. Исходя из результатов маркетинга и соглашения о сотрудничестве с Ukrfergu, реализация этого плана представляется вполне осуществимой. При анализе рынка принимается во внимание транзит грузов в/из Ирана, Ирака.

Кроме того паромная связь позволит осуществлять перевозку грузовиков между странами Европы и Среднего Востока.

В начале марта 2003 года Ukrfergu представила Хопа проект строительства железнодорожных платформ, а также участок для маневрирования составов в зоне порта.

По оценкам специалистов, сумма инвестиций должна составить 3 млн. USD. Однако, ведется разработка более подробных проектов по инвестиционным затратам.

### TRACESA

В настоящее время обработка грузов TRACESA в порту не производится. Это, главным образом связано с тем, что порт небольшой и в состоянии производить обработку лишь импортных/экспортных товаров. Более того, к порту Хопа достаточно близко расположен



батумский порт, который поддерживает гораздо более развитые связи с коридором TRACECA, чем Хопа.

Благодаря реализации проекта по развитию железнодорожных паромных услуг, руководство порта надеется установить надлежащие связи с коридором TRACECA.

### Другие вопросы Конкуренция

Основным конкурентом порта Хопа считается порт Трабзон. Это связано с тем, что порт Трабзон пользуется большим влиянием в Анкаре.

### Территория вглубь прибрежной полосы

В настоящее время порт связан с территорией вглубь прибрежной полосы посредством железной дороги.

## ПОРТ ИЗМИР

### Введение

Порт Измир расположен на побережье Эгейского моря. Вследствие особенностей географического положения, порт оказывает главным образом услуги по обеспечению сельскохозяйственных регионов и территорий, расположенных вглубь прибрежной полосы.

### Технические детали

В целом, в порту функционирует 24 причала

**Таблица 0-1. Обзор структуры пирсов в порту Измир**

	Длина пирса (м)	Максимальная глубина (м)
Груз общего назначения	1,429	- 7 - 10.5
Контейнеры	1,050	- 13
Сухогруз внавалку	150	- 10.5
Пассажирские перевозки	330	- 8 - 10.5
<b>Всего</b>	<b>2,959</b>	

Источник: порт Измир, апрель 2003

**Таблица 0-2 Складирование в порту Измир**

	м <sup>2</sup>	
Открытое	85,000	565,000 тонна / год
Крытое	29,205	394,848 тонна / год
Контейнеры	295,000	266,000 TEU / год

Источник: порт Измир, апрель 2003



**Передвижение грузов**

**Таблица 0-3 Обзор обработки груза в порту Измир, 1999-2002 гг. (тонн)**

	1999	2000	2001	2002
Груз общего назначения	400,791	417,676	394,868	432,633
Контейнеры	4,244,775	4,614,209	4,671,425	5,439,787
Ро-ро	11,105	70,508	101,137	133,852
Сухогруз внавалку	2,236,837	2,795,771	2,986,219	3,454,532
Жидкий груз внавалку	290,378	266,306	272,420	191,910
<b>Всего</b>	<b>7,184,413</b>	<b>8,164,470</b>	<b>8,426,069</b>	<b>9,652,714</b>

Источник: порт Измир, март 2003

Прирост в 2002 году составил 15 % по сравнению с 2001. За последние 4 года прирост не превышал 35 %.

Основным видом обрабатываемого сухогруза внавалку является цемент, предназначенный в основном для экспорта. Важнейшими видами груза общего характера являются алюминий, томатные продукты и бумага.

В нижеприведенной таблице приводится обзор объемов загружаемого груза (экспорт, внутренний, транзит) и разгружаемых (импорт, внутренний, транзит) за период 1999-2002 гг.

**Таблица 0-4. Загрузка и разгрузка в порту Измир, 1999 - 2002 (тонн)**

	1999	2000	2001	2002
Загрузка	4,553,059	5,215,710	6,500,021	7,058,510
Разгрузка	2,631,354	2,948,760	1,926,048	2,594,204
<b>Всего</b>	<b>7,184,413</b>	<b>8,164,470</b>	<b>8,426,069</b>	<b>9,652,714</b>

Источник: порт Измир, апрель 2003

До настоящего времени крупнейшие объемы обработанных грузов в порту были связаны с экспортными товарами, внутренними или транзитными перевозками. Доля этих грузов в 2001 и 2002 гг. составляла 77 % и 73 % соответственно.

**Таблица 0-5. Обработка контейнеров в порту Измир, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
TEU	435,970	464,455	491,277	573,231
Тонны	4,244,775	4,614,208	4,671,425	5,439,787

Источник: порт Измир, март 2003

За последние 4 года рост контейнерных перевозок составил 32 % TEU.



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

**TRACECA**

Основными направлениями импортных / экспортных перевозок являются страны ЕС, что составляет 40 % контейнерного экспорта в 2002 году. Что касается импорта, его доля составила 32 % в 2002 году. Основными видами грузов, экспортируемых контейнерами, являются керамика, мрамор, электронные товары, продовольствие, текстильные изделия. Основными видами грузов, импортируемых контейнерами, являются сырье, электронные товары, химикаты, бумага, упаковочные материалы.

Перевозки контейнерами составляют самую большую часть общего объема обработанного груза. В 2001 году их доля составила 55 %, в 2002 году - 56 %.

На таблице, приведенной ниже, представлен обзор загрузки и разгрузки TEU за период 1999 - 2002.

**Таблица 0-6. Подробный обзор обработки контейнеров в порту Измир (TEU)**

	1999	2000	2001	2002
<b>Разгрузка</b>				
20-футовые				
1. полные	27,485	29,090	24,498	32,997
2. порожние	59,050	58,434	72,693	74,469
40 -футовые				
3. полные	32,774	42,862	32,242	40,497
4. порожние	27,996	24,951	37,956	43,475
<b>Всего</b>	<b>208,076</b>	<b>223,150</b>	<b>237,587</b>	<b>275,410</b>
<b>Загрузка</b>				
20- футовые				
5. полные	91,774	93,749	101,309	114,177
6. порожние	6,604	5,348	4,573	4,962
40 -футовые				
7. полные	59,405	63,426	70,728	85,865
8. порожние	5,353	7,678	3,176	3,474
<b>Всего</b>	<b>227,894</b>	<b>241,305</b>	<b>253,690</b>	<b>297,821</b>
<b>Итого</b>	<b>435,970</b>	<b>464,455</b>	<b>491,277</b>	<b>573,231</b>

Источник: порт Измир, апрель 2003

**Максимальные мощности по обработке грузов**

**Таблица 0-7. Обзор мощностей по обработке грузов в порту Измир**

Вид груза	Максимальная производительность (тонн)
Груз общего назначения	1,000,000
Контейнер	7,500,000
Ро-ро	200,000
Суухогруз внавалку	4,000,000
Жидкий груз внавалку	400,000





**Всего** **13,100,000**

Источник: порт Измир, март 2003

Мощность обработки контейнеров составляет примерно от 700,000 до 800,000 TEU.

**Таблица 0-8 Коэффициент занятости (%)**

	%
Груз общего назначения	39
Контейнеры	62
Ро-ро	50
Сухогруз	75
внавалку	
Жидкий груз	68
внавалку	
<b>Всего</b>	<b>64</b>

### Передвижение судов

**Таблица 0-9. Передвижение судов в порту Измир, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
Груз общего характера	409	363	390	390
Контейнеры	1,518	1,502	1,414	1,509
Ро-ро	445	537	386	469
Сухогруз	178	131	146	93
внавалку				
Жидкий груз	55	113	152	135
внавалку				
Паром	96	97	77	30
Пассажиры	23	14	9	19
<b>Всего</b>	<b>2,724</b>	<b>2,757</b>	<b>2,574</b>	<b>2,645</b>

Источник: порт Измир, апрель 2003

Среди судоходных линий, обслуживающих порт Измир, можно назвать Hual, Maersk Sea-Land, Turkon, Zim, Senator и т.д. В целом, регулярно портом пользуется около 30 судоходных линий.

**Таблица 0-10. Обзор контейнерных судоходных линий, использующих порт Измир 2002 (%)**

	%
MSC	25
Maersk	15
P&Onedlloyd	10
Turkon	8



### Тарифы

#### Тарифы за обработку грузов

Таблица 0-11. Обзор тарифов за обработку грузов в порту Измир (USD / тонны)

	Загрузка	Разгрузка
Груз общего назначения	7,0	7,5
Сухогруз внавалку	4,5	5,0
Жидкий груз внавалку	п.а.	п.а.
Контейнеры		
1. Порожние	35	35
2. Полные	70	90
Ро-ро	10	10

Источник: порт Измир, март 2003

Если речь идет о внутренних перевозках, ко всем видам тарифов применяется 20 % скидка.

#### Тарифы за обработку судов

Более подробно о судовых тарифах см. Параграф 0.

### Финансовые показатели

Таблица 0-12. Обзор финансовых показателей порта Измир, 1999 - 2002 (USD)

	1999	2000	2001	2002
<b>Доходы</b>				
Обработка груза	1,527,005	1,690,183	1,613,415	1,875,524
Обработка судов	43,618,935	49,054,447	45,180,957	51,409,848
Другое	859,448	819,987	613,889	810,285
Промежуточный итог	46,005,387	51,564,617	47,408,262	54,095,657
<b>Доходы от деятельности</b>				
Электричество / вода и.т.	222,558	262,702	478,109	262,417
Промежуточный итог	222,558	262,702	478,109	262,417
<b>Всего</b>	<b>46,227,945</b>	<b>51,827,320</b>	<b>47,886,370</b>	<b>54,358,074</b>
<b>Затраты</b>				
Зарплата	10,942,913	14,129,053	10,001,951	10,329,510
Амортизация	858,771	880,224	1,085,550	2,054,674
Ремонт и техническое обслуживание	1.654,359	1,663,014	1,162,455	1,728,614



Топливо	429,418	620,953	502,762	647,768
Другое	1,790,990	1,152,432	1,253,649	1,883,839
<b>Всего</b>	<b>15,676,450</b>	<b>18,445,676</b>	<b>14,006,366</b>	<b>16,644,405</b>
<b>Чистые показатели</b>	<b>30,551,494</b>	<b>33,381,643</b>	<b>33,880,004</b>	<b>37,713,670</b>

Источник: порт Измир, март 2003

Примечание: В настоящее время большая часть ремонтных и технических работ осуществляется третьими компаниями.

### Занятость в порту

Таблица 0-13. Обзор занятости в порту Измир, 1999 - 2002

	1999	2000	2001	2002
Служащие	63	61	59	49
Рабочие	555	550	507	456
Персонал по контракту	205	207	204	203
Служащие	7	10	8	8
Временные рабочие	-	110	107	107
<b>Всего</b>	<b>830</b>	<b>938</b>	<b>885</b>	<b>823</b>

Источник: порт Измир, март 2003

### Планы инвестирования порта

В настоящее время ведется строительство второго контейнерного терминала, в соответствии с которым предусматривается дополнительное удлинение причальной стены на 200 метров. Использование второго контейнерного терминала позволит увеличить текущую пропускную способность на 800,000 TEU.

Разрабатываются планы по расширению и углублению навигационного канала. Общая длина канала составляет 13 км. необходимо осуществить соответствующие работы в начальной и конечной частях канала для последующего его углубления и расширения на дополнительные 7,5 км.

### TRACECA

Хотя руководство порта проявляет огромный интерес к коридору TRACECA, оно на данный момент не располагает какими-либо сведениями об объемах, видах и направлениях грузов TRACECA, обработка которых может производиться в порту.

### Другие вопросы

### Структурные изменения



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

**TRACECA**

Реализация проекта направлена на то, чтобы в максимальной степени адаптировать порт к требованиям, выдвигаемым ЕС и ИМО. Проект является пилотным, и в случае успешной реализации может быть применен и в других портах TCDD.

### Конкуренция

Руководство порта Измир основными конкурентами считает порты Мальта, порт Саид и Кипр.

Следует отметить, что судам приходится затрачивать дополнительные двое суток для прибытия в стамбульские порты. Более того, благодаря заходу в порт Измир, можно избежать заторов в проливе Босфор.

### ПОРТ САМСУН

#### Введение

Порт является собственностью Министерства Железных Дорог (TCDD).

#### Технические детали

**Таблица 0-1. Обзор технических деталей**

Общая длина пирса	1,756 m
Максимальное водоизмещение	- 6 / - 12 m
1. Груз общего назначения	- 10.5
2. Сухогруз внавалку	
Способность складирования	6.6 mln tons
1. открытое	0.2 mln tons
2. закрытое	50,000 TEU
3. контейнеры	

Источник: порт Самсун, апрель 2003

#### Передвижение грузов

Еще 15 лет назад в порту производилась обработка значительных объемов транзитных грузов в/из Ирана (90%) и Ирака (10%). В настоящее время в порту Самсун производится обработка подвижного состава, прибывающего из России и далее следующего в Ирак под контролем ООН.

**Таблица 0-2. Обработка грузов в порту Самсун, 1999 – 2002 (тонна)**

	1999	2000	2001	2002
<b>Загрузка</b>				
Экспорт	345,831	334,447	536,802	541,002
Внутренние	153,939	107,955	203,763	205,680
Транзит	15,998	7,793	987	3,237



<b>Всего</b>	<b>515,768</b>	<b>450,195</b>	<b>741,552</b>	<b>749,919</b>
<b>Разгрузка</b>				
Импорт	1,227,790	1,834,960	1,521,739	1,602,142
Внутренние	315,306	243,053	279,695	237,893
Транзит	11,090	9,028	949	20,941
<b>Всего</b>	<b>1,554,186</b>	<b>2,087,041</b>	<b>1,802,383</b>	<b>1,860,976</b>
<b>Итого</b>	<b>2,069,954</b>	<b>2,537,236</b>	<b>2,543,935</b>	<b>2,610,895</b>

Источник: порт Самсун, март 2003

На данный момент импортные перевозки составляют самую большую долю обрабатываемых грузов (60%). Объемы транзитных грузов невелики, хотя и возросли по сравнению с 2002 годом.

Максимальные обрабатывающие мощности порта Самсун составляют 2,4 тонн в год. Общие объемы обработанного груза (около 50%) частично приходятся на долю судовых кранов. В 2002 году в порту была произведена обработка 1,3 млн тонн грузов, вследствие чего коэффициент занятости составил 55%.

**Таблица 0-3. Виды грузов, обработанных в порту Самсун, 1999 – 2002 (тонн)**

	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Сухогруз	1,264,635	1,693,414	1,523,142	1,739,177
внавалку				
Жидкий груз	4,728	4,468	3,000	13,988
внавалку				
Груз общего назначения	790,230	827,306	1,005,852	849,850
Контейнеры	10,361	12,048	11,941	7,870
<b>Всего</b>	<b>2,069,954</b>	<b>2,537,236</b>	<b>2,543,935</b>	<b>2,610,895</b>

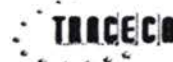
Источник: порт Самсун, март 2003

Обработка контейнеров в порту частью производилась благодаря сооружению трубопровода между Украиной (Новороссийск) и Турцией (Самсун). Поскольку завершение проекта пришлось на конец 2002 года, обработка контейнеров в 2003 году не планируется.

Другим важным источником контейнерных перевозок выступает грузопоток из США, предназначенный для фабрики в Токате, около 170 км от Самсуна. Однако, 2 года назад направление грузопотока изменилось в сторону порта Измир.

Основными видами сухогруза внавалку являются уголь (импорт), пшеница и лом.

**Таблица 0-4. Число контейнеров, обработанных в порту Самсун, 1999 – 2002**



	1999	2000	2001
<b>Загрузка</b>			
20 -футовые			
1. полные	0	0	11
2. порожние	6	0	0
40 -футовые			
1. полные	0	0	0
2. порожние	558	405	107
<b>Разгрузка</b>			
20 -футовые			
1. полные	2	0	50
2. порожние	0	0	0
3. 40 футовые	390	507	564
4. полные	0	0	0
5. порожние			
Всего	956	912	732
<b>Всего TEU</b>	<b>1,904</b>	<b>1,824</b>	<b>1,403</b>

Источник: порт Самсун, март 2003

До 1989 года в порту производилась обработка большого объема транзитных перевозок в/из Ирана и Ирака. По известным причинам перевозки в настоящее время приостановлены.

### Передвижение судов

В настоящее время большая часть судов, заходящих в порт Самсун, плавают под турецким флагом.

**Таблица 0-5. Суда, заходящие в порт Самсун, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
Число судов	985	1,009	1,110	1,187

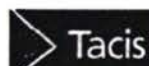
Источник: порт Самсун, март 2003

Регулярно оказываются следующие услуги:

1. Ро-ро услуги между Самсуном и Новороссийском. В среднем, услуги оказываются 2 раза в неделю при наличии груза. Основными видами груза являются бревна и строительное оборудование из России. Из Турции (Мерсин, Анталья) в Россию экспортируются фрукты. Эксплуатируются, как правило, 2 судна. Рейс в оба конца занимает около 2 дней
2. регулярные услуги между Самсуном и Одессой. В Одессу экспортируются главным образом фрукты (апельсины, лимоны).

### Тарифы

**Таблица 0-6. Тарифы за обработку грузов в порту Самсун (USD / тонна)**



	Загрузка	Разгрузка	Перемена стоянки судов	Перевалка
Груз общего назначения	6.5	7.0	6.5	10
Жидкий груз внавалку				1.25
Сухогруз внавалку	4.5	4.5	4.5	6
Ро-ро	25	25	25	25
Контейнеры (за ед.)				
1. порожние	60	25	40	50
2. полные	35	70	110	-

Источник: порт Самсун, апрель 2003

Более подробно о судовых и иных сборах см. Параграф 0..

#### Финансовые показатели

Данные отсутствуют.

#### Занятость в порту

В целом, численность персонала, занятого в порту, снижается частично из-за того, что объемы (трудоемкость) грузов общего назначения также падают.

Численность портового персонала составляет около 320 человек.

#### Планы инвестирования порта

Администрация порта планирует развитие контейнерного терминала. Однако, пока эти планы не пользуются поддержкой со стороны TCDD.

#### TRACECA

В настоящее время, согласно портовым отчетам, грузы по линии TRACECA, не обрабатываются.

#### Другие вопросы

##### Территорий вглубь от прибрежной полосы

Порт располагает хорошо развитой связью с автомобильными дорогами, а также железнодорожной связью с близлежащими предприятиями. Около 80 % обрабатываемых в порту грузов перевозится автомобильной дорогой, остальная часть железной дорогой. К упомянутым предприятиям транспортируется в основном уголь

**Паромная пристань (№ 8)**

В 1988 году с правительством Румынии было достигнуто соглашение об установлении железнодорожной паромной связи между Констанцей и Самсуном. В настоящее время паромная пристань пока не функционирует.





## ПОРТ ТРАБЗОН

### Введение

Порт Трабзон расположен в северо-восточной части черноморского побережья Турции. Портом руководит TDI со штаб-квартирой в Стамбуле.

В порту эксплуатируются 4 пирса общей протяженностью около 1500 м.

### Передвижение судов

**Таблица 0-1. Обзор мощностей по обработке грузов в порту Трабзон, 1999 – 2002 (тонна)**

	1999	2000	2001	2002
<i><b>Загрузка</b></i>				
Экспорт	39,881	23,604	74,552	256,544
Внутренний	3,636	5,847	-	-
Транзит	1,071	503	2,856	1,878
<b>Всего</b>	<b>44,588</b>	<b>29,954</b>	<b>77,408</b>	<b>258,422</b>
<i><b>Разгрузка</b></i>				
Импорт	390,190	580,027	465,686	703,255
Внутренний	51,574	359,937	18,766	24,059
Транзит	12,098	3,082	6,193	11,501
<b>Всего</b>	<b>454,862</b>	<b>943,046</b>	<b>490,645</b>	<b>738,815</b>
<b>Итого</b>	<b>499,450</b>	<b>973,000</b>	<b>568,053</b>	<b>997,237</b>

Источник: порт Трабзон, апрель 2003

В 2002 году наблюдался рост почти на 50 % по сравнению с 2001 годом, вызванный значительным увеличением импорта угля из России и Украины. Основными портами загрузки являются Мариуполь, Туапсе, Ейск, Николаев и Одесса. Основным видом обрабатываемого груза является уголь. В 1999 году уголь составил примерно 70 % общего объема обработанного груза. В 2001 году этот показатель составлял не менее 78 %, снизившись до 66 % в 2002 году.

Другими видами грузов являются свежие фрукты и овощи, экспортируемые из Турции в Сочи, Поти и Геленджик.

На нефтяном терминале порта частной компанией производится обработка нефтепродуктов (топливной нефти и бензина). Порт Трабзон получает USD 0.12 за тонну обработанной на терминале нефти.

Имея общую производительность в 4 млн тонн, порт в настоящее время остается не полностью задействованным. В 1999 году было использовано лишь 12.5 % общей производительности, которая, правда, в 2002 году возросла до 25 %.

Более подробно об объемах обработанных в 2000-2002 гг. грузов см. Приложение 2.

**Таблица 0-2. Обработка контейнеров в порту Трабзон, 1999 – 2002 (pieces)**



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

TRACECA

	1999	2000	2001	2002
Импорт	471	381	383	545
Экспорт	493	386	410	501
Всего	964	777	793	1,046

Источник: порт Трабзон, март 2003

В настоящее время, большую часть (около 90%) обработанных контейнеров составляют 20-футовые контейнеры. Однако, остаются неясными причины значительного увеличения (более чем на 30 %) количества контейнеров, обработанных в порту Трабзон.

### Передвижение судов

**Таблица 0-3. Обзор заходов судов в порт Трабзон, 1999 – 2001**

	1999	2000	2001	2002
Груз общего характера	93	112	137	180
Контейнеры	20	20	42	25
Танкеры	17	99	2	2
сухогруз	188	223	147	166
в навалку				
Ро-ро	2	10	37	224
Другие	345	258	291	232
<b>Всего</b>	<b>665</b>	<b>722</b>	<b>656</b>	<b>829</b>

Источник: порт Трабзон, март 2003

К другим судам относятся пассажирские корабли, большей частью паромные пассажиро-грузовые суда.

Регулярно функционируют следующие линии:

1. Между Сочи и Трабзоном, ежедневно  
 Данная линия обслуживается 3 паромными судами следующих частных компаний - Karden Shipping, Gyrgen Shipping, Sari Shipping и Trabzon Shipping
2. Между Поти и Трабзоном, ежедневно  
 Данная линия обслуживается 4 Ро-ро судами следующих частных компаний - Asya Tour Shipping, Silbir Shipping и KRD Ro Ro
3. Между Геленджиком и Трабзоном, с регулярными заходами.  
 Данная линия обслуживается 2 частными компаниями - Gelenchik Gida и TRB-Tur

### Тарифы

#### Тарифная политика

В целом, тарифы устанавливаются TDI. Применение скидок производится с предварительного согласия TDI.

Ко всем транзитным перевозкам применяются 25 % скидки по официальным тарифам.



### Судовые сборы

Проводка является обязательной для иностранных судов массой, превышающей 250 Дл т. Для турецких судов проводка обязательна, если их масса превышает 1000 Дл т. Если речь идет о судах массой между 2000 - 5000 Дл т., применяется один буксир; о судах массой между 5000 - 15000 Дл т., применяется два буксира; свыше 15000 Дл т. - три буксира.

**Таблица 0-4. Обзор судовых сборов в порту Трабзон (USD)**

Проводка судов	До 1,000 Дл т.	Свыше 1,000 Дл т.		
		За 1,000 Дл т.		
	200	82		
Буксировка	До 3,000 Дл т.	Свыше 3,000 Дл т.		
		За 1,000 Дл т.		
	340	62		
Причальные сборы	на 100 Дл т. За сутки			
	Пирс	Буй	Якорь	
	1.50	1.20	1.00	
Питьевая вода	На суше		В море	
	6.0		9.30	
Сбор отходов	Жидкие		Твердые	
	На суше	В море	На суше	В море
За 1,000 Дл т.	45	90	60	120

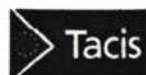
Источник: порт Трабзон, март 2003

При проводке к судам, плавающим под турецким флагом с массой до 3000 Дл т. применяется скидка в размере 30 %. Ко всем судам, регулярно заходящим в порт Трабзон, применяются скидки в размере 15-50 %. Более подробно о скидках см. Приложение 3

### Тарифы за обработку грузов

**Таблица 0-5. Обзор тарифов за обработку судов в порту Трабзон (USD/тонн – ед.)**

	Прямые	Косвенные
<i>(USD / тонн)</i>		
Груз общего характера	5.0	8.0
Сухогруз внавалку	2.80	6.0
Жидкий груз внавалку	0.40	0.40
Дерево	4.0	4.0
<i>(За единицу)</i>		
Порожние контейнеры	13.0	13.0
<b>Полные</b>	<b>40.0</b>	<b>85.0</b>



**контейнеры**

Прицепы	30.0	30.0
Ро-ро	12.0	12.0
Крупный рогатый скот	0.40	0.90

Источник: порт Трабзон, апрель 2003

**Финансовые показатели**

При калькуляции долларowego эквивалента по отношению к турецкой лире использовался средний обменный курс за период 1999-2000 гг.

**Таблица 0-6. Финансовый обзор порта Трабзон, 1999 – 2002 (USD)**

	1999	2000	2001	2001
Доходы	3,744,992	3,784,923	4,604,314	5,635,516
Затраты	5,217,127	5,063,154	3,625,536	3,802,417
<b>Чистые показатели</b>	<b>- 1,472,136</b>	<b>- 1,278,231</b>	<b>978,779</b>	<b>1,833,099</b>

Источник: порт Трабзон, апрель 2003

**Занятость в порту**

Общая политика порта сводится к тому, чтобы уменьшить численность персонала без неизбежного в таких случаях сокращения производства. Неудивительно, что за период 1999-2002 гг. Численность персонала сократилась на 15 %.

**Таблица 0-7. Обзор численности персонала, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
Служащие	61	52	54	53
Рабочие	136	129	116	115
<b>Всего</b>	<b>197</b>	<b>181</b>	<b>170</b>	<b>168</b>

Источник: порт Трабзон, март 2003

**Планы инвестирования порта**

Отсутствуют.

**TRACECA**

Согласно отчету портового руководства, в настоящее время грузы по линии TRACECA не обрабатываются, хотя выражается огромная заинтересованность в установлении соответствующих связей.

**Другие вопросы**

**Приватизация**

Имеются планы по приватизации порта, однако, их реализации препятствуют политические причины. Портовое руководство надеется, что приватизация будет осуществлена в ближайшие 6 месяцев. По сообщениям отдельных источников, к приватизации порта проявляют интерес две турецкие компании.



### Свободная зона

Частной компанией Transbas в течении более чем 10 лет используется свободная зона, арендуемая у порта.

### Территории вглубь прибрежной полосы

Порт не имеет выхода к железной дороге, пользуясь лишь автомобильной дорогой до Байбута. Решению проблем может способствовать выход на территории вглубь прибрежной полосы с учетом вида обрабатываемого груза и его регионального характера.

## ПОРТ ЗОНГУЛДАК

### Введение

Сооружен в 1950 году, является собственностью ТТК, основным видом деятельности которого является разработка полезных ископаемых. Компании принадлежат 5 угольных шахт, расположенных близ Зонгулдака. Уголь непосредственно с шахт доставляется желюзной дорогой в порт. По этой причине ТТК занят в основном портовой деятельностью, связанной с обработкой угля.

В порту имеется 4 пирса:

1. Пирс №1 занят обработкой грузов общего характера. В эксплуатации находятся 2 частных электрических крана грузоподъемностью 5 и 15 тонн соответственно.  
 Длина пирса составляет 250 м, из которых в эксплуатации находятся 200 м. Глубина пирса составляет 8,5 м;
2. Пирс №2 занят загрузкой угля. Используется 2 загрузочных конвейера с пропускной способностью 300 тонн / час. Длина пирса составляет 510 м, глубина - 8 м;
3. Пирс № 2 представляет собой Ро-ро пирс длиной 125 м. и глубиной 8 м. Одновременно может производиться обработка 2-х Ро-ро судов;
4. Пирс № 4 представляет собой пирс для приема пассажирских судов длиной 100 м. и глубиной 7,5 м.

### Передвижение судов

Таблица 0-1. Обработка груза в порту Зонгулдак, 1999 – 2002 (тонны)

	1999	2000	2001	2002
<b>Всего</b>	<b>181,949</b>	<b>отсутст.</b>	<b>246,909</b>	<b>294,550</b>

Источник: ТТК, март 2003

Небольшую часть обрабатываемого груза составляет груз общего назначения. Основным видом обрабатываемого в экспортных целях груза является уголь.

Как следствие государственной политики, производство угля в Турции с каждым годом сокращается. Шахтеры остаются безработными, а поскольку объем добычи низок, соответственно низки объемы перевозок.



Максимальная мощность обработки грузов в порту составляет около 800, 000 тонн в год. Порт функционирует на 38 % общего потенциала.

### Передвижение судов

**Таблица 0-2. Обзор передвижения судов в порту Зонгулдак, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
<b>Всего</b>	<b>п.а.</b>	<b>281</b>	<b>277</b>	<b>546</b>

Источник ТТК, март 2003

### Тарифы

При обработке грузов другой стороной, не ТТК, она должна выплачивать тарифы в размере USD 0.75 за тонну.

### Финансовые показатели

Для калькуляции в долларовом эквиваленте используется среднегодовой обменный курс.

**Таблица 0-3 Обзор доходов порта Зангулдак, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
<b>Обработка груза</b>				
Разгрузка		325.138	299.756	
Загрузка		86.166	149.599	
Складирование		22.839	6.386	
Взвешивание		5.082	8.395	
Загрузка угля		16.735	11.992	
<b>Промежуточный итог</b>		<b>455.959</b>	<b>476.127</b>	
<b>Обработка судов</b>				
Буксиры		136.849	179.830	
Проводка судов		86.837	85.831	
Питьевая вода		29.056	17.067	
Причальные сборы		27.472	6.025	
<b>Промежуточный итог</b>		<b>280.214</b>	<b>288.753</b>	
<b>Всего</b>	<b>496,487</b>	<b>736.174</b>	<b>764.880</b>	<b>928.712</b>

Источник: ТТК, март 2003



Самую большую долю доходов приходится на деятельность, связанной с обработкой грузов - более 60 % в 2000-2001 гг. Следует добавить, что общие доходы значительно возросли в 2002 году главным образом за счет увеличения объемов грузов.

### Занятость в порту

Таблица 0-4 Занятость в порту Зонгулак, 2002

	2002
Управление	2
Морское обслуживание	30
Цеха	14
Обработка груза	8
<b>Всего</b>	<b>54</b>

Источник: ТТК, март 2003

Начиная с 1-го января 2003 года цеха были переданы другим лицам компании. По этой причине производством руководит один менеджер и, как следствие, фактической портовой работой охвачено 39 человек.

### Планы инвестирования порта

Отсутствуют. В настоящее время компания рассматривает и даже пыталась продать порт, который не является основным видом ее деятельности. Однако, покупатель пока не найден.

### TRACESA

Порт Зонгулдак не производит обработку грузов по линии TRACESA.

### Другие вопросы

#### Территории вглубь прибрежной полосы

Порт Зонгулдак располагает хорошо развитым выходом к основным маршрутам посредством железнодорожной ветки. Кроме того, имеется выход посредством железной дороги на Карабук. Однако, связи между Карабуком и Анкарой недостаточно развиты.

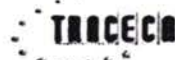
Автомобильная связь находится в неудовлетворительном состоянии. Расстояние между Зонгулдаком и магистральной дорогой составляет 120 км. Поскольку дорога пролегает через горную местность, грузовому транспортному средству приходится затрачивать два часа для выхода к порту.

#### Основные конкуренты

Порт Бартин. Располагает более эффективными загрузочно/разгрузочными установками, чем порт Зонгулдак. Более того, в порту Бартин имеются такие условия для складирования, которые позволяют порту функционировать более эффективно с точки зрения планирования своей деятельности.

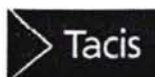


**UNIFIED POLICY ON TRANSIT FEES AND TARIFFS**  
**ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ**



Порт Эрегли. Расположен в 60 км к западу от Зонгулдака. Близ порта находится сталелитейный завод.





## КРАТКИЙ ОБЗОР ИЗМЕНЕНИЙ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ТУРЦИИ

### Алматы - Стамбул

В январе 2002 года TCDD стала использовать блок-состав между Алматы и Стамбулом через Иран и Узбекистан. Время в пути 16 дней (6,700 км), частота рейсов - 2 недели. Начиная с июня 2002 года блок-состав отправляется раз в две недели.

### Связи с Грузией

TCDD проявляет огромный интерес к развитию связей между Карсом и Тбилиси. Для достижения этой цели необходимо проложить железнодорожную колею протяженностью 124 км, из которых 90 км. приходится на долю Турции, остальные - Грузии. Как явствует из заявлений руководителей TCDD Турция готова и желает приложить все усилия к созданию этой транспортной линии. Однако, вследствие геополитических соображений соответствующего соглашения с Грузией пока не заключено.

### Проект разработки тоннелей.

Согласно TCDD, установление тоннельной связи между обеими частями Босфора позволит в еще большей степени расширить железнодорожные перевозки. Как ожидается, строительные работы начнутся в 2004 году.

### Стамбул - Анкара

В целях увеличения эффективности и пропускной способности железнодорожной линии между Стамбулом и Анкарой в 2003 году планируется приступить к реализации проекта, финансируемого испанской стороной. Первый этап предусматривает прокладку первых 120 км., второй, который планируется начать в 2004 / 2005 гг., охватит оставшийся отрезок пути. В настоящее время поездка железной дорогой между двумя указанными городами занимает 7 часов. После реализации проекта потребуется всего лишь 3 часа и пассажирам и грузам для достижения конечного пункта.

### Мерсин - Самсун

В настоящее время средняя скорость на железнодорожном отрезке между Мерсином и Самсуном составляет 400 км. за 24 часа. TCDD планирует довести скорость до 1000 км. за 24 часа. Однако, пока нет каких-либо планов инвестирования настоящего проекта.

### Болгария

Ежегодно около 200.000 грузовых транспортных средств пересекает границу между Болгарией и Турцией. По мнению TCDD, в случае улучшения железнодорожного сообщения, грузы, обычно перевозимые автомобильным транспортом, можно легко перевести на железнодорожные перевозки. Однако, пока нет каких-либо планов инвестирования настоящего проекта.



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




**ОБЗОР**  
**Объемы грузов**
**Таблица 0-1 Обзор обработки груза в портах Турции, 1999 - 2002**

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	756,949	700,771	548,220	1,148,975
Хайдарпаша	5,688,617	5,584,312	4,789,012	5,114,958
Хопа	504,097	539,401	444,591	346,620
Измир	7,184,413	8,164,470	8,426,069	9,652,714
Самсун	2,069,954	2,537,236	2,543,935	2,610,895
Трабзон	499,450	973,000	568,053	997,237
Зонгулдак	181,949	п.а.	246,909	294,550

**Примечание:**

1. Ни один из портов в настоящее время обработкой грузов по линии TRACECA не занимается;
2. Порт Деринджи управляется TCDD и занимается главным образом обработкой грузов общего назначения;
3. Порт Хайдарпаша управляется TCDD и в основном обрабатывает контейнерные и Ро-ро грузы, составляющие более 95 % общего объема;
4. Порт Хопа руководится частной компанией. Основным видом обрабатываемого груза является уголь;
5. Порт Измир управляется TCDD и занимается главным образом обработкой контейнерных и груза внавалку. Контейнерный груз составляет более 50 %, а сухогруз - более 30 % общего объема. В основном экспортируется сухогруз внавалку;
6. Порт Самсун управляется TCDD и занимается главным образом обработкой сухогруза внавалку для импортных и внутренних целей;
7. Порт Трабзон управляется TDI и занимается главным образом обработкой сухогруза, импортирует уголь (66 % общего объема 2002 г.), а также для внутренних целей;
8. Порт Зонгулдак управляется государственной компанией ТТК. Основным видом деятельности является экспорт угля из 5 шахт, расположенных близ порта с железнодорожным выходом. Однако, ввиду падения объемов производства, ТТК ищет партнера желающего купить порт.



**Максимальная производительность и занятость**

**Таблица 0-2. Обзор максимальной производительности по обработке грузов портов Турции**

	Максимальная производительность в
Дериндже	1.65 млн
Хайдарпаша	9.6 млн
Хопа	2.75 млн
Измир	13.1 млн
Самсун	2.4 млн*
Трабзон	4 млн
Зонгулдак	0.8 млн

\* в статистических данных, представленных портом Самсун, принимались во внимание показатели по обработке грузов корабельными кранами и третьими сторонами. По этой причине создается впечатление, что объемы обработанных грузов превышают максимальную производительность порта.

**Таблица 0-3. Обзор коэффициента занятости в портах Турции, 1999 – 2002**

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	45.9%	42.5%	33.2%	69.6%
Хайдарпаша	59.3%	58.2%	49.9%	53.3%
Хопа	18.3%	19.6%	16.2%	12.6%
Измир	54.8%	62.3%	64.3%	73.7%
Самсун*	43.1%	52.9%	53.0%	54.4%
Трабзон	12.5%	14.0%	14.2%	25.0%
Зонгулдак	22.7%	п.а.	30.9%	36.8%

\* учитывались лишь грузы, обрабатываемые портом

**Финансовые аспекты**

**Таблица 0-4. Обзор доходов в портах Турции, 1999 - 2002 (USD)**

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	6,627,739	5,590,156	4,620,700	7,156,857
Хайдарпаша	55,168,487	57,785,174	35,469,808	34,398,121
Хопа		2,459,688	2,001,212	1,725,594
Измир	46,227,945	51,827,320	47,886,370	54,358,074



## Самсун

Трабзон	3,744,992	3,784,923	4,604,314	5,635,516
Зонгулдак	496,487	736,174	764,880	928,712

Таблица 0-5. Обзор затрат в портах Турции, 1999 - 2002 (USD)

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	6,953,975	9,174,075	6,195,237	10,661,354
Хайдарпа ша	21,162,800	29,545,327	15,426,794	21,311,939
Хопа	n.a.	2,936,722	2,111,080	1,901,959
Измир	15,676,450	18,445,676	14,006,366	16,644,405
Самсун	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
Трабзон	5,217,127	5,063,154	3,625,536	3,802,417
Зонгулдак	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Таблица 0-6. Обзор доходов за тонну груза в портах Турции, 1999 – 2002 (USD/тонн)

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	8.8	8.0	8.4	6.2
Хайдарпа ша	9.7	10.3	7.4	6.7
Хопа	отсутст..	4.6	4.5	5.0
Измир	6.4	6.3	5.7	5.6
Самсун	отсутст.	Отсутст..	отсутст..	отсутст.
Трабзон	7.5	6.8	8.1	5.6
Зонгулдак	2.7	отсутст.	3.1	3.2

Таблица 0-7. Обзор затрат за тонну груза в портах Турции, 1999 – 2002 (USD/тонн)

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	9.2	13.1	11.3	9.3
Хайдарпа ша	3.7	5.3	3.2	4.2
Хопа		5.4	4.7	5.5
Измир	2.2	2.3	1.7	1.7
Самсун				
Трабзон	10.5	9.1	6.4	3.8
Зонгулдак				


**Таблица 0-8. Чистые показатели за тонну груза в портах Турции, 1999 – 2002 (USD/тонн)**

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	-0.4	-5.1	-2.9	-3.1
Хайдарпа ша	6.0	5.1	4.2	2.6
Хопа	п.а.	-0.9	-0.2	-0.5
Измир	4.3	4.1	4.0	3.9
Самсун	п.а.	п.а.	п.а.	п.а.
Трабзон	-3.0	-2.3	1.7	1.8
Зонгулдак	отсутст.	отсутст..	отсутст.	отсутст.

**Занятость**
**Таблица 0-9 Обзор занятости в портах Турции, 1999 – 2002 (численность персонала)**

	1999	2000	2001	2002
Дериндже	437	423	501	449
Хайдарпа ша	отсутст	отсутст	отсутст	700
Хопа	отсутст	72	72	65
Измир	830	938	885	823
Самсун	отсутст	отсутст	отсутст	320
Трабзон	197	181	170	168
Зонгулдак	отсутст	отсутст	отсутст	54


**ПРИЛОЖЕНИЕ 1**
**Обработка грузов в порту Дериндже, 1999**

	Загрузка			Разгрузка			Всего
	Экспорт	Внутр. перевозки	Транзит	Импорт	Внутр. перевозки	Транзит	
Грузы военного назначения				4.145			4.145
Стекло							31.364
Гранит							2.690
Бумага	169						54.539
Химикаты	504						9.500
Сталь							3.672
Лес	1.186						107.031
Контейнеры	7.760						37.585
Автомобили	540						5.026
Ро-ро	6.304		363				19.796
Пшеница	60.400						124.124
Другой сухогруз внавалку	24.600						65.794
Хром	11.960						11.960
Магnezит	36.499						36.499
Жидкий груз	3.316						61.404
Разное	22.554						181.820
<b>Всего</b>	<b>175.792</b>	<b>0</b>	<b>363</b>	<b>577.124</b>	<b>3.566</b>	<b>104</b>	<b>756.949</b>


**Обработка грузов в порту Дериндже, 2000**

	Загрузка			Разгрузка			Всего
	Экспорт	Внутр. перевозки	Транзит	Импорт	Внутр. перевозки	Транзит	
Грузы воен. Назначения	5			3.866			3.871
Стекло	315			41.819			42.134
Гранит	0			4.832			4.832
Бумага	554			65.789			66.343
Химикаты	0			8.288			8.288
Сталь	1.279			10.832			12.111
Лес	0			115.048			115.048
Контейнеры	1.985			4.086			6.071
Автомобили	1.436			13.409			14.845
Ро-ро	3.469			7.445			10.914
Пшеница	0			46.238			46.238
Другой сухогруз внавалку	15.477	10.891		38.169	1.800		66.337
Хром	26.700			0			26.700
Магnezит	48.600			0			48.600
Жидкий груз	0	1.116		25.810	51		26.977
Разное	35.930	67		165.465			201.462
<b>Всего</b>	<b>135.750</b>	<b>12.074</b>	<b>0</b>	<b>551.096</b>	<b>1.851</b>	<b>0</b>	<b>700.771</b>




**Обработка грузов в порту Дериндже, 2001**

	Загрузка			Разгрузка			Всего
	Экспорт	Внутр. перевозки	Транзит	Импорт	Внутр. перевозки	Транзит	
Грузы воен. Назначения				1.611			1.611
Стекло				12.380			12.380
Гранит				3.083			3.083
Бумага				61.729			61.729
Химикаты				0			0
Сталь	693			12.028			12.721
Лес				82.911			82.911
Контейнеры	420			4.568			4.988
Автомобили	8.870			582			9.452
Ро-ро	30.339			40.771		181	71.291
Пшеница	5.000			0			
Другой сухогруз внавалку	3.400	1.450		30.663			
Хром	24.200			0			
Магnezит	63.200			0			
Жидкий груз	0	70	0	7.038	1.371		8.479
Разное	25.324			126.256		82	151.662
<b>Всего</b>	<b>161.446</b>	<b>1.520</b>	<b>0</b>	<b>383.620</b>	<b>1.371</b>	<b>263</b>	<b>548.220</b>


**Обработка грузов в порту Дериндже, 2002**

	Загрузка			Разгрузка			Всего
	Экспорт	Внутр. перевозки	Транзит	Импорт	Внутр. перевозки	Транзит	
Грузы воен. Назначения		133		2.188	34		2.355
Стекло				0			0
Гранит				4.626			4.626
Бумага				118.245			118.245
Химикаты				0			0
Сталь	6.736			5.182			11.918
Лес				135.274			135.274
Контейнеры	2.976			2.256			5.232
Автомобили	14.566			13.108			27.674
Ро-ро	60.246			101.353			161.599
Пшеница				136.848			136.848
Другой сухогруз внавалку		3.000		159.907	7.800		170.707
Хром	29.450						29.450
Магnezит	63.037						63.037
Жидкий груз				46.111	5.061		51.172
Разное	109.914	300		119.618	1.006		230.838
<b>Всего</b>	<b>286.925</b>	<b>3.433</b>	<b>0</b>	<b>848.716</b>	<b>13.901</b>		<b>1.148.975</b>



			2000	2001	2002
<b>Загрузка</b>					
<b>Экспорт</b>					
	Жидкий груз		0	0	0
	Сухогруз	Пшеница	4.962	5.250	5.250
	Груз общего назначения				
		В контейнерах	3.691	1.291	6.337
		Рыбий жир	2.040	0	
		Фрукты	6.476	59.465	56.004
		Разное	6.435	8.546	7.288
<b>Транзит</b>	Разное				181.665
	Сухогруз		0	0	0
	Груз общего назначения		0	0	0
		В контейнерах	503	2.578	1.628
		Разное		278	250
<b>Внутр. Перевозки</b>	Груз общего назначения				
		Топливо	5.489	0	0
		Бензин	358	0	0
<b>Загрузки, всего</b>			<b>29.954</b>	<b>77.408</b>	<b>258.422</b>
<b>Разгрузка</b>					
<b>Импорт</b>					
	Жидкий груз	Уголь	74.527	0	0
	Сухогруз	Разное	433.145	430.740	656.314
	Груз общего назначения	Лес	25.643	3.098	6.265
		Разное	4.210	16.906	13.652
		В контейнерах	42.502	12.621	24.057
<b>Транзит</b>	Жидкий груз			2.321	2.967
	Сухогруз		0	0	0
	Груз общего назначения	В контейнерах	0	0	0
		Разное	3.074	3.644	5.167
<b>Внутр. перевозки</b>	Груз общего назначения	Разное	11	2.549	6.334
			329.983	18.766	24.059
<b>Разгрузка, всего</b>			<b>913.092</b>	<b>490.645</b>	<b>738.815</b>
<b>ИТОГО</b>			<b>943.046</b>	<b>568.053</b>	<b>997.237</b>


**Приложение 3 Скидки, применяемые в порту Трабзон (%)**

	<i>Пробойка судов</i>	<i>Буксировка</i>	<i>Причалные сборы</i>	<i>Сбор отходов</i>
Каботаж	45	40	50	40
Суда под турецким флагом, не занятые каботажем	25	> 10,000 Дл.т. => 20	-	25
Суда под турецким и иностр. флагами, осуществляющие регулярные заходы	30	30	-	30
Суда под иностр. флагами с 3 заходами каждые 3 месяца	25	> 10,000 Дл.т. => 20	-	30
Суда, входящие в порт в соответствии с погодными и экологическими условиями	50	50	50	50
Пассажирские суда с более чем 5 заходами	15	15	15	-
Суда ро-ро под турецким флагом	40	40	40	40

**B2**

# **ПОРТОВЫЕ И СУДОХОДНЫЕ ТАРИФЫ С УЧЕТОМ ЗАТРАТ**

## **АНАЛИЗ И РЕКОММЕНДАЦИИ**

## Содержание

ПРИЛОЖЕНИЕ I.....	4
ПРИЛОЖЕНИЕ II.....	12
ПРИЛОЖЕНИЕ III.....	13
ПРИЛОЖЕНИЕ IV.....	22
ПРИЛОЖЕНИЕ V.....	30
ПРОИЛОЖЕНИЕ VI.....	35
ПРИЛОЖЕНИЕ VII.....	38
ПРИЛОЖЕНИЕ VIII.....	39
ПРИЛОЖЕНИЕ IX.....	44
ПРИЛОЖЕНИЕ X.....	47

Ниже приводится список Приложений, в которых обобщены результаты первого года (2002) реализации проекта ЕПТРТ. Заключение и выводы включены в текст основного отчета, поэтому в дальнейшем читатель может по своему желанию ознакомиться с необходимыми данными и сведениями.

- Приложение I:** Портовые тарифы, применяемые в Каспийских и Черноморских портах
- Приложение II:** Сопоставление портовых тарифов, применяемых в коридоре TRACECA и других странах.
- Приложение III:** Грузоперевозки в Каспийском и Черном морях в 2000 и 2001 гг.. Импортные перевозки в коридоре TRACECA в 2001 году, связь между стоимостью импортных перевозок и объемом контейнеров.
- Приложение IV:** Поправки к портовым затратам, предназначенные для покрытия амортизации, эксплуатационных расходов и погашений по судам.  
Сопоставление расходов и доходов, а также переменных и постоянных затрат по портам Актау, Туркменбаши и Баку в 2001 году.
- Приложение V:** Ежегодные эксплуатационные и постоянные затраты в сопоставлении с переменными затратами по эксплуатации новых и старых железнодорожных паромов, функционирующих в Каспийском море, с учетом затрат на перевозку нефти танкерами между Актау и Баку.
- Приложение VI:** Рентабельность основных каспийских и черноморских портов. Необходимость изменения тарифов в целях приведения их в соответствие с общими затратами. Переменные затраты в % к общим затратам и доходам.
- Приложение VII:** Некоторые сведения по портам Молдавии
- Приложение VIII:** Доводы в пользу целесообразности снижения затрат
- Приложение IX:** Долгосрочная ценовая политика
- Приложение X:** Комментарии Рабочих Групп



## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**Портовые тарифы, применяемые:**  
**в Каспийских портах - 1. Актау 2. Баку 3. Туркменбаши**  
**в Черноморских портах - 1. Бургас 2. Констанца 3. Ильичевск**  
**4. Потти 5. Рени и 6. Варна**

**Каспийское море**

**1. АКТАУ**

### СУДОВЫЕ СБОРЫ

Типы	За	В центах США
Маячные сборы	БРТ	5
Тоннаж	БРТ	12
Канальные сборы	Куб.м. объема судна	7
Причальные сборы за сутки	Куб.м. объема судна	8
Якорные сборы	За 1 заход	2382
<b>Экологические сборы</b>	БРТ	2.4
Лоцманские сборы	Куб.м. объема судна	0.6

### ОБРАБОТКА ГРУЗА

	(\$/тонна)	
<b>ШТУЧНЫЙ ГРУЗ</b>		
Пищевые продукты (соль, сахар и т.д.)	6	
Зерно	8	
Уголь	6	
Мешки вместимостью до 30 кг	9-10	
Мешки вместимостью свыше 30 кг	8-9	
Металл, цветной	8-9	
Металл, черный	6	
Хлопок	10	
<b>КОНТЕЙНЕРЫ</b>		
20' загруз	80	
40' загруз	120	
20' порож	60	
40' порож	100	
<b>БЕНЗИН</b>	<b>1.5</b>	

## 2. БАКУ СУДОВЫЕ СБОРЫ

Типы	За	В центах США
Судовые сборы	Куб.м. объема судна	1.6
Канальные сборы	Куб.м. объема судна	2.7
Причальные сборы за сутки	Куб.м. объема судна	2.4
Якорные сборы	Куб.м. объема судна	0.1
Экологические сборы	За 1 заход	2.4
Лоцманские сборы	Куб.м. объема судна	0.6

**Сборы взимаются в AZM под азербайджанским флагом и в US\$ под иностранным флагом**

### ОБРАБОТКА ГРУЗОВ (US\$/тонна)

	Прямая	Косвенная
<b>ШТУЧНЫЙ ГРУЗ</b>		
Мешки, коробки, связки	3.3	4.7
Штабеля, брикеты, рулоны, ящики для упаковки товаров	3.9	5.9
Металл в упаковке	2.9	4.3
Металл без упаковки	3.3	4.7
Металлический лом	2.0	2.7
Груз в больших мешках	3.1	4.3
<b>ГРУЗ ВНАВАЛКУ</b>		
Зерно	3.1	0.0
Соль	2.2	2.4
Пищевые продукты (бобы, сахар и т. д.)	1.4	1.8
Металлические руды	1.8	2.7
Соль, гравий	1.8	2.0
Лесоматериал в упаковке	2.9	4.3
Лесоматериал без упаковки	3.3	5.3
Автомобили	11.6	15.7
<b>КОНТЕЙНЕРЫ</b>		
20' загруз.	36.1	49.6
40' загруз.	72.4	99.2
20' порож.	16.3	25.1
40' порож.	32.9	50.0
<b>НЕФТЬ</b>	0.36	

### 3. ТУРКМЕНБАШИ

#### СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центах США
<b>Судовые</b>	<b>Куб.м. объема судна</b>	2.4
<b>Канальные</b>	<b>Куб.м. объема судна</b>	4
<b>Причальные /день</b>	<b>Куб.м. объема судна</b>	3
<b>Якорные</b>	<b>Куб.м. объема судна</b>	1
<b>Лоцманские</b>	<b>Куб.м. объема судна</b>	2.3

#### ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	КОСВЕННАЯ
Пищевые продукты, соль, сахар и т. д.	2	2
Металлическая руда	2	2.5
Химикаты	4	
Коробки и мешки	10	12
Мука в мешках	10	12
Металл цветной	10	12
Металл черный	6	8
<b>КОНТЕЙНЕРЫ</b>		
20' загруз.	40	50
40' загруз.	60	70
20' загруз.	20	25
40' загруз.	30	35
<b>НЕФТЬ</b>	0.13	

## ЧЕРНОМОРСКИЕ ПОРТЫ

### 1. БУРГАС

#### СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центрах США
<b>Тоннажные</b>	<b>Брутто-тоннаж</b>	40-55
<b>Канальные</b>	<b>Брутто-тоннаж</b>	1-10
<b>Причальные</b>	<b>Линейный метр/день</b>	10
<b>Якорные</b>	<b>Куб.м. объема судна</b>	0.1
<b>Экологические</b>	<b>За 1 заход</b>	2.4
<b>Лоцманские</b>	<b>За 1 заход</b>	\$80-560

#### ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)

	ПРЯМАЯ	КОСВЕННАЯ
Мешки, брикеты до 40 кг	9.6	13.2
Мешки, брикеты до 41-82 кг	8.1	13.0
Большие мешки свыше 1000 кг	3.1	4.0
Бумажные рулоны до 1000 кг	5.3	8.1
Паллеты, 800-1600 кг	4.6	5.2
Лом внавалку	2.3	3.7
Сталь	2.4-3.2	2.7-4.0
Соль насыпью	1.3	1.4
Фураж катышковый, ввоз	1.4	3.2
Фураж катышковый, вывоз	2.4	2.6
Пшеница	1.4	1.7
Уголь	0.9	1.0
Сахар насыпью	1.2	2.0
<b>Нефть по трубопроводу</b>	1.0	

Контейнеры 20'	\$30
Контейнеры 40'	\$40

## 2. КОНСТАНЦА

### СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В долларах США
Канальные	Куб.м. объема судна	2.7
Причальные	Метр/день	6.0-8.0(a)
Бассейновые	Метр/день	0.15-0.28(a)

(a) Различаются в зависимости от типа судна. В данном случае речь идет о контейнерных судах

### Обработка груза

Контейнеры	\$70 за 20' or 40'
------------	--------------------

## 3. ИЛЬИЧЕВСК

Виды сборов	За	В долларах США
Судовые	Куб.м. объема судна	29.7
Канальные	Куб.м. объема судна	2.0
Причальные/день	Куб.м. объема судна	2.2
Якорные	Куб.м. объема судна	2.7
Маячные	Куб.м. объема судна	2.9
Административные	Куб.м. объема судна	1.4
Санитарные	Куб.м. объема судна	1.4

**СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА (а)**

	(\$/тонна)	
Руда	2.1	
Нерафинированный сахар	2.0	
Железо	5.0	
Жидкость	1.5	
Зерно	1.8	
Жидкие химикаты	3.3	
Химикаты внавалку	2.2	
Лесоматериалы	6-8	
Уголь	2.0	
Бумага	6-9	
Лом	6.0	
Паромные вагоны	0.6	
Оборудование	6.3	
Контейнер, 20' загруз.	83	

(а) в сборы включены скидки

**4 ПОТИ, Грузия**
**СУДОВЫЕ СБОРЫ  
(грузы, перевозимые линейными судами)**

Виды сборов	За	В центах США
Тоннажные	Брутто-тоннаж	20
Причальные	Брутто-тоннаж	2
Канальные	Брутто-тоннаж	12
Якорные	Брутто-тоннаж	0.1
Швартовые	1 операция	36-54
Лоцманские	Брутто-тоннаж	1
Маячные	Брутто-регистрационные тонны/заход	2

**ОБРАБОТКА ГРУЗА (US\$/тонна)**

	<b>ПРЯМАЯ</b>	
	<b>(\$/тонна)</b>	
<b>ВНАВАЛКУ</b>		
Зерно, перевозимое черпаками	3.5	
<b>Зерно, перевозимое пневмомашиной</b>	5.5	
Сахар	6.0	
Руда концентрированная	4.5	
<b>МЕШКИ</b>		
До 25 кг	6.5	
25-50 кг	6.0	
<b>ГРУЗ ПАЛЛЕТОЧНЫЙ</b>	5.0	
<b>Металлические изделия</b>	7-11	
<b>Металлический лом</b>	7-8	
<b>Лесоматериал</b>	7-9	
<b>КОНТЕЙНЕРЫ</b>		
<b>С помощью портовых кранов:</b>		
20' загруз.	50	
40' загруз.	60	
20' порож.	20	
40' порож.	30	
<b>С помощью судовых кранов:</b>		
20' загруз.	25	
40' загруз.	35	
20' порож.	10.	
40' порож.	15	
<b>ЖИДКИЙ ГРУЗ, ПЕРЕВОЗИМЫЙ ТАНКЕРАМИ</b>		
Из судна в цистерну/вагон и наоборот	2.50	
<b>ПАРОМНЫЕ СБОРЫ</b>		
С вагона, загруз.	60	
С вагона порож.	10	
<b>НЕФТЬ</b>	<b>0.36</b>	

#### 4. РЕНИ (Молдова)

##### СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА

	(\$/тонна)
Руда	1.5
Чугун в чушках	2.9
Зерно	5.0
Жидкие химикаты	3.3
Химикаты внавалку	3.2
<b>Лесоматериал</b>	4.9
Уголь	1.6
Бумага	4.8
Лом	2.9

#### 6 ВАРНА

##### СУДОВЫЕ СБОРЫ

Виды сборов	За	В центрах США
<b>Тоннажные</b>	<b>Брутто-тоннаж</b>	40-55
<b>Канальные</b>	<b>Брутто-тоннаж</b>	1-10
<b>Причальные</b>	<b>Линейный метр/день</b>	10
<b>Якорные</b>	<b>Куб.м. объема судна</b>	0.1
<b>Экологические</b>	<b>За 1 заход</b>	2.4
<b>Лоцманские</b>	<b>За 1 заход</b>	\$80-560

Обработка груза	US\$/тонна (прямая)
<b>Мешки</b>	7.4-8.1
<b>Большие мешки</b>	4
Бумага в рулонах	7.5
Плиты	5.4
Сталь	4
<b>Зерновые</b>	3
Уголь	1.5
Сахар	4
Кальцинированная сода	2.5
Клинкер	2
Удобрения насыпью	2.7
Цемент	2
Контейнеры 20'	54
Контейнеры 40'	63



## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## СОПОСТАВЛЕНИЕ ПОРТОВЫХ СБОРОВ ПО СУХОГРУЗАМ В TRACECA И ДРУГИХ СТРАНАХ

Таблица 2.1

	СБОРЫ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗОВ			ПОРТОВЫЕ СБОРЫ
	Груз, упакованный в мешках	Груз внавалку	Контейнеры	
	(a) \$/тонна	(b) \$/тонна	(c) \$/20'	(d) \$/тонна
Варна	7.4	3.0	54	0.9
Бургас	8.0	1.5	27	0.9
Констанца	7.5	3.1	64	0.6
Ильичевск	5.2	2.2	62-87	2.9
Одесса	5.2	2.2	62-87	3.0
Поти/Батуми	6.0	3.5	50	2.1
Баку	3.5	3.2	36	0.4
Актау	8.0	8.0	80	1.5
Туркменбаши	10.0	5.0	40-50	1.1
<b>Стандартные международные сборы</b>	<b>6.0</b>	<b>4.0</b>	<b>100 (f)</b>	<b>0.7 (g)</b>

(a) В 50 кг мешках

(b) Зерно

(c) Сборы по загруженным контейнерам. Стандартная загрузка составляет около 12 тонн (максимум 21 тонна)

(d) В оценке учтены портовые, тоннажные, маячные, якорные, канальные, причальные, карантинные, санитарные, лоцманские, буксирные, швартовые и отщвартовые, административные сборы. Затраты на тонну включают коэффициент загрузки в 75% применительно к стандартному 3000-тонному судну.

(e) В портах промышленно развитых стран отдельные грузы обрабатываются традиционным способом. Груз, предварительно уложенный по мешкам, перевозится контейнером либо службой RoRo.

(f) Расценка представляет собой среднюю величину. Могут применяться следующие варианты:

**Расценки по основным портам:**

	US\$/TEU
Роттердам	90
Феликстау	100
Шанхай	107
Сингапур	106
Гонконг	142
Порт Келанг, Малайзия	53
Карачи	69
Янтань	100

(g) Расценка представляет собой среднюю величину. Могут применяться следующие варианты (следует иметь в виду, что объем груза, с которого взимаются портовые сборы, намного выше за пределами каспийско-черноморского региона):

	US\$/тонна
Таллин	0.7
Рига	0.8
Клайпеда	0.7
Санкт-Петербург	1.6
Вентспилс	1.3
Сингапур	0.4
Коломбо	0.3
Бомбей	0.8
Нхава Шева	1.0
Дубаи	0.1

Источник расценок по каспийско-черноморским портам: Секретариат TRACECA, Баку, сентябрь 2001года.

По международным тарифам использованы различные источники.

**ПРИЛОЖЕНИЕ III**

**Таблица 4.3 ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО КАСПИЙСКИМ И ЧЕРНОМОРСКИМ ПОРТАМ ( в тыс. тонн)**

Перевозки по Бакинскому порту		2000	2001	
<b>Экспорт</b>				
	Окись алюминия и глинозем	251	111	
	Другие	44	63	
	<b>Общий объем</b>	<b>295</b>	<b>174</b>	
<b>Импорт</b>				
	Соль	42	24	
	Другие	85	77	
	<b>Общий объем</b>	<b>127</b>	<b>101</b>	
<b>Транзит</b>				
	Нефть	3,571	3,246	(плюс Азпетрол)
	Соля	107	86	
	Хлопок	122	36	
	Глинозем	34	128	
	Другие	222	545	
	<b>Общий объем транзита</b>	<b>4,056</b>	<b>4,041</b>	
	<b>ИТОГО</b>	<b>4,478</b>	<b>4,562</b>	
<b>Перевозки по порту Актау</b>				
	Сырая нефть и продукты	3385	4357	
	Сталь, Металлы	702	1060	

Зерно	15	84	
Паром	8	158	
<b>Из них транзит составляет</b>	<b>4110</b>	<b>5659</b>	
	2241	2621	
Сухогруз	145	312	(b)
Итого	2386	2933	

(a) Практически вся сырая нефть

(b) Главным образом российская сталь, перевозимая в Иран; груз, не относящийся к TRACECA.

<b>Туркменбаши</b>			
<b>Нефть (a)</b>	<b>4117</b>	<b>5113</b>	
<b>Паром (b)</b>	<b>1246</b>	<b>1662</b>	
их них:			
Химикаты	254		
Нефть			
	237		
Текстиль	80		
Металлы	50		
Другие	625		
<b>Сухогруз</b>	<b>229</b>	<b>204</b>	
Из них:			
Соль	41	17	
Металлы	69	24	
Химикаты	31	119	
Оборудование	62	25	
<b>Итого</b>	<b>6838</b>	<b>6979</b>	

**Перевозки по порту Бургас**

	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Сырая нефть & нефтепродукты	6,468	7,387
Груз внавалку	3,624	3,053
Общий груз	2,155	2,004
Жидкий груз- порт Ист	96	68
<b>ИТОГО</b>	<b>12,343</b>	<b>12,512</b>

**Перевозки по порту Варна**

	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Сухогруз внавалку	4,074	4,355
Жидкий груз	550	479
Груз общего назначения	521	490
Контейнерный груз	415	501
<b>ИТОГО</b>	<b>5,560</b>	<b>5,825</b>

**Перевозки по порту Констанца**

	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Зерновые	1,012	2,784
Свежие фрукты, овощи	45	58
Домашний скот	48	15
Продовольствие, напитки, табак	738	680
Семена, растит.масло, жиры	201	204
Дерево, лесоматериалы	752	709
Органические и химические удобрения	1,527	1,531
Минеральное сырье	188	414
Черные руды, лом	9,564	6,613
Цветные руды	3,556	2,265
Различные виды текстиля	3	1
Бумажная масса, отходы	8	1
Уголь, кокс	2,198	1,650
Неочищенная нефть	2,612	5,077
Уголь & природный газ	10	6
Нефтепродукты & природный газ	2,897	4,185
Цемент	2,897	2,449
Химические продукты	1,259	1,050
Черные и цветные металлы	1,973	2,300
Стеклянные и керамические изделия	23	61
Изделия из металла	475	491
Станки, транспортное оборудование	34	35
Промтовары	77	0
Другое	1,004	1,180
<b>ИТОГО</b>	<b>33,104</b>	<b>33,762</b>

<b>(в млн тоннах)</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Морские перевозки	23.6	26.0
Речные перевозки	9.5	7.8
<b>Итого</b>	<b>33.1</b>	<b>33.8</b>

Импорт	11.5	13.3
Экспорт	10.5	11.5
Морские транзитные перевозки	1.6	1.2
Речные транзитные перевозки	1.1	1.2

**Перевозки по порту Одессы**

	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Сухогруз насыпью	1,570	2,158
Груз общего назначения	7,982	6,436
Жидкий груз	18,232	19,532
<b>ИТОГО</b>	<b>27,784</b>	<b>29,340</b>
<b>Контейнеры (по. TEU)</b>	<b>51,234</b>	<b>52,768</b>
* собственная оценка		

**Перевозки по порту Ильичевск**

	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Груз общего назначения	8,942	7,802
Жидкий груз	399	327
Сухогруз насыпью	3,294	5,206
Паромный терминал	740	899
<b>ИТОГО</b>	<b>12,635</b>	<b>13,335</b>
<b>КОНТЕЙНЕРЫ (NO. TEU)</b>	<b>613</b>	<i>п.а.</i>

**Перевозки по порту Батуми**

	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Неочищенная нефть и нефтепродукты	6,019	7,644
- из них неочищенная нефть	(3,618)	(4,606)
Сухогруз насыпью	255	205
Груз общего назначения	649	515
<b>ИТОГО</b>	<b>6,923</b>	<b>8,395</b>

**Груз общего назначения и сухогруз**

Боксит, другие руды	152	147
Сахар	242	254
Зерно	64	56
Мука	44	12
Металл и металлические конструкции	185	24
Сухие химикаты	133	84
Лом	0	85

**Объем транзитных перевозок**

Место /отправки	назначения	2000	2001	Направление перевозок
Грузия		272	310	В Грузию (50%)
Армения		63	65	В Армению (100 %)
Азербайджан		496	277	В Азербайджан (90 %)
Туркменистан		1	0	В Туркменистан (100 %)
Узбекистан		61	73	В Узбекистан (80 %)
Казахстан		2	0	В Казахстан (100 %)
Киргизстан		1	0	В Киргизстан (100 %)
Таджикистан		0	0	В Таджикистан (100 %)
Итого		897	724	

\* Данные по перевозкам неочищенной нефти и нефтепродуктов не приводятся

**Перевозки по порту Поти**

	2000	2001
<b>Нефтепродукты</b>	<b>582</b>	<b>843</b>
- из них бензин	(216)	(225)
- из них дизельное топливо	(307)	(582)
Сухогруз насыпью	1,826	1,327
Груз общего назначения	1,212	1,270
<b>ИТОГО</b>	<b>3,620</b>	<b>3,441</b>
<b>Но. 20' контейнеров (TEU)</b>	<b>9,065</b>	<b>12,638</b>
<b>Но. 40' контейнеров (TEU)</b>	<b>27,094</b>	<b>28,422</b>
<b>ИТОГО в TEU</b>	<b>36,159</b>	<b>41,060</b>
<b>ИТОГО в тоннах</b>	<b>391,298</b>	<b>421,777</b>

<b>Сухогруз обработанный</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>
Боксит / глинозем	470/0	0/186
Медный концентрат	35	32
Марганцовая руда & славы	48	77
Перлит	51	10
Сахар	47	67
Зерно	536	348
Мука	72	78
Трубы / металлические конструкции	31	46
Сухие химикаты	104	23
Лом	615	547
Пищевые продукты	115	104

**Объемы транзитных перевозок**

Место назначения / отправки	2000	2001
Азербайджан	1,064	747
Армения	807	801
Центральная Азия	72	317
<b>Общий объем транзитных перевозок</b>	<b>2,943</b>	<b>1,865</b>

**Таблица 4.4 (часть первая) Импорт из Европы и других стран в страны TRACECA, 2001 (в US\$ млн)**

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан	Азербайджан	Грузия	Армения	Киргизстан	Таджикистан	Итого
<b>I</b>	<b>6363</b>	<b>3325</b>	<b>1582</b>	<b>1430</b>	<b>1002</b>	<b>874</b>	<b>468</b>	<b>688</b>	<b>15732</b>
<i>Из:</i>									
Австрия	37	13	10	20	14	5	1	1	101
Бельгия	60	12	9	20	10	52	8	3	174
Дания	18	10	1	6	10	3	2		50
Финляндия	96	21	2	5	11	2	4		141
Франция	143	119	51	26	26	12	3		380
Германия	540	227	141	73	81	38	26	4	1130
Греция	52	1		8	9	11		7	88
Ирландия	3	1		2					6
Италия	261	45	16	24	44	33	4	20	447
Люксембург	5				3				8
Нидерланды	127	15	6	13	14	7	5		187
Норвегия	3	2		4			3		12
Португалия				3	3				6
Испания	19	15	2	3	6	8	1	3	57
Швеция	28	11		14	10	2	3		68
Швейцария	60	15	6	18	24	25	2	2	152
Великобритания	146	32	11	54	31	11	3	3	291
<b>ПО РЕГИОНАМ</b>									<b>0</b>
<b>Европа (а)</b>	<b>1598</b>	<b>539</b>	<b>255</b>	<b>293</b>	<b>296</b>	<b>209</b>	<b>65</b>	<b>43</b>	<b>3298</b>
(%)	25%	16%	16%	20%	30%	24%	14%	6%	21%
США	179	162	273		118	55	29	3	819
(%)	3%	5%	17%	0%	12%	6%	6%	0%	5%
Азия	566	501	67	93	15	16	85	39	1382
(%)	9%	15%	4%	7%	1%	2%	18%	6%	9%
Турция	132	99	116	148	159	..	17	9	680
(%)	2%	3%	7%	10%	16%		4%	1%	4%

Продолжение:

Continued.....

**Таблица 4.4. (часть вторая)**

	Казахстан	Узбекистан	Туркменистан	Азербайджан	Грузия	Армения	Киргизстан	Таджикистан	Итого
<b>СНГ и Восточная Европа</b>									
Беларусь		18		5	3	1	7		34
Чехия		24	2	2	3	2	2		35
Казахстан		169	22	100	10	1	64	89	455
Киргизия	38	82	3	1				6	130
Польша	65	40	13	12	4	2	6	5	147
Россия	2798	400	153	153	64	66	87	129	3850
Таджикистан	4	96	11	1			2		114
Туркменистан	49	7		135	11	1	18	62	283
Украина	88	138	236	39	42	14	5	64	626
Узбекистан	81		39	6	7	1	84	150	368
Азербайджан			13		114			34	161
<b>Всего по СНГ и Восточной Европе</b>	<b>3123</b>	<b>974</b>	<b>492</b>	<b>454</b>	<b>258</b>	<b>88</b>	<b>275</b>	<b>539</b>	<b>6203</b>
(%)	49%	29%	31%	32%	26%	10%	59%	78%	39%

(а) за исключением России и других стран СНГ и Восточной Европы

Источник: статистические данные МВФ

**Краткий обзор**

Из:

<b>Европы</b>	25%	16%	16%	20%	30%	24%	14%	6%	21%
<b>СНГ + Вос.Европа</b>	49%	29%	31%	32%	26%	10%	59%	78%	39%
<b>США</b>	3%	5%	17%	0%	12%	6%	6%	0%	5%
<b>Азия</b>	9%	15%	4%	7%	1%	2%	18%	6%	9%
<b>Турция</b>	2%	3%	7%	10%	16%		4%	1%	4%
<b>Другие</b>	14%	35%	31%	41%	31%	58%	3%	9%	26%
<b>Итого</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(а) за исключением России, других стран СНГ и Восточной Европы

Источник: статистические данные МВФ



**Таблица 4.5 СВЯЗЬ МЕЖДУ СТОИМОСТЬЮ ИМПОРТА И КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК (а)**

	Импорт (US\$ млрд)	Итого Контейнерные перевозки (Mn TEU)	Импорт Контейнерные перевозки ( Mn TEU)	Импорт Стоимость за единицу TEU (US\$)
Япония	342	13.6	6.8	50,294
Австралия	61	3.5	1.75	34,857
Таиланд	58	3.3	1.65	35,152
Бразилия	56	2.3	1.15	48,696
Индия	55	2.3	1.15	47,826
Израиль	34	1.4	0.70	48,571
Аргентина	24	1.4	0.70	34,286
Новая Зеландия	13	1.1	0.55	23,636
Пакистан	10	0.35	0.18	57,143
Кения (b)	3	0.25	0.12	24,341
Дар эс Салам (b)	1.4	0.10	0.05	26,923
<b>Total</b>	<b>657.4</b>	<b>29.6</b>	<b>14.8</b>	<b>44,418</b>

(а) отобраны на основе описанной в тексте методики.

(b) контейнерные перевозки исключают транзитные в/из других стран.

Источники: статистические данные по контейнерным перевозкам согласно *Containerisation International*, 2002; статистические данные МВФ, 2002

**Таблица 4.6 КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ТЕУ), СТОИМОСТЬ ИМПОРТА TRACECA, 2001**

	<b>Импорт из Европы (US\$млн, 2000)</b>	<b>Контейнерные перевозки по импорту (\$44,000 за ТЕУ)</b>	<b>Общий объем контейнерных перевозок (контейнерные перевозки по экспорту, в основном, порожние)</b>
Казахстан	1598	35,976	71,953
Узбекистан	539	12,135	24,269
Туркменистан	255	5,741	11,482
Азербайджан	293	6,596	13,193
Грузия	296	6,664	13,328
Армения	209	4,705	9,411
Киргизстан	65	1,463	2,927
Таджикистан	43	968	1,936
<b>ИТОГО</b>	<b>3298</b>	<b>74,249</b>	<b>148,498</b>

**ПРИЛОЖЕНИЕ IV**

**Таблица 5.16 Поправки к портовым затратам, предназначенные для покрытия налоговых скидок на амортизацию и обслуживание, погашение ссуд (US\$ млн)**

	Затраты в 2001 году	Затраты в 2001 году ПЛЮС а. будущее погашение ссуд б. более реалистичская амортизация с. более реалистичское обслуживание
<b>ТУРКМЕНБАШИ</b>		
Зарплата	1.42	1.42
Соц. страхование	0.28	0.28
Амортизация	0.13	0.60
Проценты с погашения ссуд		3.00
Ремонт	0.39	0.39
Топливо	0.10	0.10
Другие	0.63	0.63
<b>Итого</b>	<b>2.95</b>	<b>6.42</b>
<b>БАКУ</b>		
Зарплата	0.83	0.83
Соц. страхование	0.26	0.26
Амортизация	0.36	0.60
Проценты с погашения ссуд		1.40
Ремонт	0.13	0.23
Топливо	0.05	0.05
Другие	0.72	0.72
<b>Итого</b>	<b>2.35</b>	<b>4.08</b>
<b>АКТАУ</b>		
Зарплата	2.27	2.27
Соц. страхование	0.44	0.44
Амортизация	1.79	0.90
Проценты с погашения ссуд	2.46	2.46
Ремонт	0.84	0.84
Топливо	0.94	0.94
Другие	2.39	2.39
<b>Итого</b>	<b>11.13</b>	<b>10.23</b>

**ВАРНА**

Зарплата	0,56	
Соц. страхование	0.51*	
Амортизация	0.20	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт		Подлежит завершению...
Топливо		
Другие	0,42	
<b>Итого</b>	<b>1.69</b>	

\* собственная оценка

**КОНСТАНЦА**

Зарплата	0.13	
Соц. страхование	0.05	
Амортизация	0.14	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт	0.07	Подлежит завершению.
Топливо	0.01	
Другие	0.19	
<b>Итого</b>	<b>0,59</b>	

**БАТУМИ**

Зарплата	0.14	
Соц. страхование	0.04	
Амортизация	0.05	
Проценты с погашения ссуд		
Ремонт	0.02	Подлежит завершению.
Топливо	0.03	
Другие	0.22	
<b>Итого</b>	<b>0.51</b>	

**ПОТИ**

Зарплата	0.81	
Соц. страхование	0.23	
Амортизация	0.97	
Проценты с погашения ссуд		Подлежит завершению.
Ремонт	0.22	
Топливо	0.29	
Другие	1.29	
<b>Итого</b>	<b>3.82</b>	

**Таблица 5.18 Сопоставление затрат и доходов по Актау, 2001**

	<b>Доходы (US\$ 000)</b>	<b>Затраты (US\$ 000)</b>	<b>Груз Обработанный (000 т)</b>	<b>Доходы За тонну (US\$)</b>
<b>Грузовые сборы</b>				
Нефть	6,507	2,014	4329	1.5
Зерно	75	41	84	0.9
Паром	205	89	191	1.1
<b>Пошлина за обработку груза</b>				
Металл	6,322	4,507	1,041	6.1
Паром, все виды металлов	137	103	22	6.2
Другие, включ. зерно	192	103		
<b>Итого, грузовые сборы, за обработку груза</b>	<b>13,438</b>	<b>6,856</b>	<b>5,659</b>	<b>2.4</b>
<b>Портовые сборы</b>	<b>7,137</b>	<b>3,500</b>	<b>5,659</b>	<b>1.3</b>
Тоннажные	1,274	589		
Причальные	425	192		
Бортовые	4,192	2,116		
Маячные	267	130		
Сборы окруж. среда	123	75		
Другие	856	397		
<b>Другие</b>	<b>2,144</b>	<b>788</b>		<b>0.4</b>
<b>Итого</b>	<b>22,733</b>	<b>11,130</b>	<b>5,659</b>	<b>3.9</b>

**Источник: порт Актау**

**Таблица 5.19 Затраты и доходы по Туркменбаши, 2001**

	(US\$ 000)		Груз обработ. (000 тонн)	Доходы за тонну (US\$)
	Доходы	Затраты		
Навигац. сборы	1,977	956	6,979	0.3
Портовые и причальные	4,029	1,365	6,979	0.6
За обработ. груза	888	538	6,979	0.1
- из них				
<i>РПК 1, сухогруз</i>	..	540	204	
<i>РПК 2, паром</i>	..	85	1,662	
<i>РПК 3</i>	..	0		
<i>РПК 4, нефть, ..</i>	..	33	5,113	
<i>Окарет</i>				
Паромные услуги	4	0	1,662	
Другие (а)	452	452		
	=====	=====		
<b>Общие портовые сборы, исключая чартерные</b>	<b>7,336</b>	<b>2,950</b>	<b>6,979</b>	<b>1.1</b>
	=====	=====		
 [исключая чартерные)	<b>1,460</b>	<b>1,062</b>	]	

(а) В основном, рабочие группы

**Источник: порт Туркменбаши**

**Таблица 5.20 Затраты и доходы по Баку, 2001**

	Доходы (US\$ 000)	Затраты (US\$ 000)	Груз обработ. (000 тонн)	Доходы за тонну (US\$)
<b>Грузовые сборы по терминалам</b>				
Нефтяной	750	475	2,619	0.29
Паромный	815	85	1,877	0.43
Груз общего назначения	145	620	64	2.26
<b>Общие грузовые сборы</b>	<b>1,710</b>	<b>1,181</b>	<b>4,562</b>	<b>0.38</b>
<b>Корабельные сборы, другие</b>	<b>1,190</b>	<b>1,119</b>	<b>4,562</b>	<b>0.26</b>
<b>Итого</b>	<b>2,900</b>	<b>2,300</b>	<b>4,562</b>	<b>0.64</b>

Источник: порт Баку

**Таблица 5.21 Порт Актау: переменные и постоянные затраты, 2001 (включая погашения по ссудам, 2001)**

	(US\$ млн)	
<b>Постоянные затраты</b>		
Зарплата (75%)	1.7	
Соц.страхование (75%)	0.3	
Амортизация	1.8	
Погашения по ссудам	2.5	
Другие	2.4	
<b>Общие постоянные затраты</b>	<b>8.7</b>	<b>(78%)</b>
<b>Переменные затраты</b>		
Зарплата (25%)	0.6	
Соц.страхование (25%)	0.1	
Ремонт	0.8	
Топливо	0.9	
<b>Общие переменные затраты</b>	<b>2.4</b>	<b>(22%)</b>
<b>Общие затраты</b>	<b>11.1</b>	<b>(100%)</b>

Отчет за 2001 год.

**Таблица 5.22 Порт Туркменбаши: переменные и постоянные затраты, 2001 (за исключением обязательных погашений по ссудам)**

	(US\$ млн)	
<b>Постоянные затраты</b>		
Зарплата (75%)	1.07	
Соц.страхование (75%)	0.21	
Амортизация	0.13	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.63	
<b>Общие постоянные затраты</b>	<b>2.04</b>	<b>69%</b>
<b>Переменные затраты</b>		
Зарплата (25%)	0.36	
Соц.страхование (25%)	0.07	
Ремонт	0.39	
Топливо	0.10	
<b>Общие переменные затраты</b>	<b>0.91</b>	<b>31%</b>
<b>Общие затраты плюс обязательные затраты по ссудам</b>	<b>2.95</b>	<b>100%</b>

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

**Таблица 5.23 Порт Баку: переменные и постоянные затраты, 2001 (за исключением обязательных погашений по ссудам)**

	(US\$ млн)	
<b>Постоянные затраты</b>		
Зарплата (75%)	0.62	
Соц.страхование (75%)	0.20	
Амортизация	0.36	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.72	
<b>Общие постоянные затраты</b>	<b>1.90</b>	<b>(81%)</b>
<b>Переменные затраты</b>		
Зарплата (25%)	0.21	
Соц.страхование (25%)	0.06	
Ремонт	0.13	
Топливо	0.04	
<b>Общие переменные затраты</b>	<b>0.44</b>	<b>(19%)</b>
<b>Общие затраты плюс обязательные затраты по ссудам</b>	<b>2.34</b>	<b>(100%)</b>

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.



**Таблица 5.25 Порт Варна: переменные и постоянные затраты, 2001**

	(US\$ за тонну)	
<b>Постоянные затраты</b>		
Зарплата (75%)	0.42	
Соц.страхование (75%)	0.38	
Амортизация	0.20	
Погашения по судам (а)		
Другие	0.42	
<b>Общие постоянные затраты</b>	<b>1.42</b>	<b>(84%)</b>
<b>Переменные затраты</b>		
Зарплата (25%)	0.14	
Соц.страхование (25%)	0.13	
Ремонт		
Топливо		
<b>Общие переменные затраты</b>	<b>0.27</b>	<b>(16%)</b>
<b>Общие затраты, исключая обязательные затраты по судам</b>	<b>1.69</b>	<b>(100%)</b>

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

**Таблица 5.26 Порт Констанца: переменные и постоянные затраты, 2001**

	(US\$ за тонну)	
<b>Постоянные затраты</b>		
Зарплата (75%)	0.0975	
Соц.страхование (75%)	0.125	
Амортизация	0.13	
Погашения по судам (а)		
Другие	0.19	
<b>Общие постоянные затраты</b>	<b>0.43</b>	<b>(73%)</b>
<b>Переменные затраты</b>		
Зарплата (25%)	0.0325	
Соц.страхование (25%)	0.0375	
Ремонт	0.07	
Топливо	0.014	
<b>Общие переменные затраты</b>	<b>0.16</b>	<b>(27%)</b>
<b>Общие затраты, исключая обязательные затраты по судам</b>	<b>0.59</b>	<b>(100%)</b>

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

**Таблица 5.27 Порт Батуми: переменные и постоянные затраты, 2001**

	(US\$ за тонну)	
<b>Постоянные затраты</b>		
Зарплата (75%)	0.105	
Соц.страхование (75%)	0.033	
Амортизация	0.053	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	0.22	
<b>Общие постоянные затраты</b>	<b>0.41</b>	<b>(80%)</b>
<b>Переменные затраты</b>		
Зарплата (25%)	0.035	
Соц.страхование (25%)	0.011	
Ремонт	0.02	
Топливо	0.03	
<b>Общие переменные затраты</b>	<b>0.10</b>	<b>(20%)</b>
<b>Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам</b>	<b>0.51</b>	<b>(100%)</b>

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

**Таблица 5.28 Порт Поти: переменные и постоянные затраты, 2001**

	(US\$ за тонну)	
<b>Постоянные затраты</b>		
Зарплата (75%)	0.61	
Соц.страхование (75%)	0.17	
Амортизация	0.97	
Погашения по ссудам (а)		
Другие	1.29	
<b>Общие постоянные затраты</b>	<b>3.04</b>	<b>(80%)</b>
<b>Переменные затраты</b>		
Зарплата (25%)	0.20	
Соц.страхование (25%)	0.06	
Ремонт	0.22	
Топливо	0.29	
<b>Общие переменные затраты</b>	<b>0.77</b>	<b>(20%)</b>
<b>Общие затраты, исключая обязательные затраты по ссудам</b>	<b>3.82</b>	<b>(100%)</b>

Примечание: цифры приведены из отчета за 2001 год.

**ПРИЛОЖЕНИЕ V**

**Таблица 10.5 Ежегодные эксплуатационные затраты на каспийский железнодорожный паром (фрахтовые операции) (речь идет о пароме типа «Дагестан»)**

(US\$)	Новое судно	Старое судно (15 лет)
Закупочная цена (в млн \$) (a)	12	4
Срок эксплуатации судна (по годам)	25	25
Норма прибыли	12%	12%
Вместимость (жел. вагоны)	28	28
Судовая команда (фактическая) (a)	40	40
Число команд (b)	2	2
Средняя зарплата, \$ годовая	1000	1000
1.25	1.5	
0.8	1	
Топочный мазут (\$/за тонну)	100	100
<b>ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ (ежегодные)</b>		
Основной капитал (проценты и погашения)	1,530,000	382,500
Судовая команда	80,000	80,000
Прожит. минимум команды	40,000	40,000
Страхование (2% стоимости)	240,000	60,000
180,000	216,000	
Топливо	197,120	221,760
Администрация	100,000	100,000
<b>Итого</b>	<b>2,367,120</b>	<b>1,100,260</b>
- \$/день в порту	6,576	2,662
- \$/день в море	8,496	4,822

- (a) Стоимость замены паромов типа «Дагестан» носит большей частью теоретический характер. Дело в том, что объем пассажирских перевозок падает. В этой связи существует вероятность того, что новые паромы в большей степени будут ориентироваться на перевозку грузов, и к тому же их габариты будут намного меньше. На практике, фактическая грузоподъемность паромов типа «Дагестан» составляет всего 1680 тонн плюс несколько дорожных грузовиков. Предполагаемая сумма замены парома в размере US\$ 12 млн стала результатом компромисса между стоимостью строительства нового парома типа «Дагестан» и строительства парома грузоподъемностью около 2000 тонн (28 x 60 тонн железнодорожных вагонов плюс несколько грузовиков).
- (b) Судовая команда парома CSC насчитывает, как минимум, 40 человек, причем их число может быть и меньше.
- (c) Две команды на судно. Компромисс на основе учета международной практики, когда на пароме, задействованном для плавания на короткие расстояния, трудятся 2-3 команды в течение 24 часов, и текущей практикой, когда наиболее эффективные результаты достигаются при использовании 2 команд на судно.
- (d) Однако, на практике суда передвигаются с меньшей скоростью в целях экономии затрат.
- (e) Хотя суда должны работать на дизельном топливе, на практике применяется топочный мазут, который дешевле.
- (f) В 2001 году 8 паромов совершили в среднем 88 рейсов в оба конца (среднее время рейса, включая простой, составило 4,1 суток). Топливные затраты на судно исчислялись на основе 14 часов плавания в обоих направлениях при скорости ниже расчетной.

Примечание: второстепенные портовые затраты, например, заправка топливом и т.д., в Таблице не отражены.

**Таблица 10.6 Сопоставление постоянных и переменных затрат по каспийскому железнодорожному парому типа «Дагестан» (US\$)**

	Новое судно	Старое судно (15 лет)	
<b>ПОСТОЯННЫЕ ЗАТРАТЫ</b>			
Основной капитал (проценты и погашения)	1,530,000	382,500	
Судовая команда	80,000	80,000	
Прожит.минимум команды	40,000	40,000	
Страхование (2% стоимости)	240,000	60,000	
Обслуживание и ремонт	54,000	64,800	(a)
Топливо	0	0	
Администрация	30,000	30,000	(b)
<b>Total</b>	<b>1,974,000</b>	<b>657,300</b>	
- \$/день, включая топливо	5,982	1,992	
<b>ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ</b>			
Основной капитал (проценты и погашения)	0	0	
Судовая команда	0	0	
Прожит.минимум судовой команды	0	0	
Страхование (2% стоимости)	0	0	
Обслуживание и ремонт	126,000	151,200	(a)
Топливо	197,120	221,760	
Администрация	70,000	70,000	(b)
<b>Итого</b>	<b>393,120</b>	<b>442,960</b>	
- \$/день, включая топливо	1,191	1,342	
<b>ОБЩИЕ ПОСТОЯННЫЕ+ ПЕРЕМЕННЫЕ</b>	<b>2,367,120</b>	<b>1,100,260</b>	
<i>Переменные в % к общим затратам</i>	17%	40%	

(a) 70% переменных на обслуживание  
(b) 70% переменных на административные

Примечание: портовые затраты в Таблице не отражены

**Таблица 10.7 Эксплуатационные затраты по каспийским нефтяным танкерам (US\$)**

Грузоподъемность, дедвейт	<b>5,000</b>	<b>10,000</b>
Скорость в узлах	11	13
Закупочная цена, новая (\$ млн)	6.0	9.1
Срок эксплуатации судна, годы	25	25
Норма прибыли	12%	12%
Судовая команда	15	18
Число команд	3	3
Средняя зарплата, \$ год	1000	1000
Потребление топлива, тонна/час в море	0.30	0.64
Стоимость топочного мазута (газойль, \$/тонна)	180	180
<b>ЕЖЕГОДНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ</b>		
Основной капитал (проценты и погашения)	765,000	1,159,523
Судовая команда	45,000	54,000
Прожит.минимум команды	----	---
Страхование (2% стоимости)	120,000	181,886
Обслуживание и ремонт (1.5% стоимости нового судна)	90,000	136,414
Топливо(а)	194,400	411,543
Администрация	50,000	50,000
<b>Итого, ежегодно</b>	<b>1,264,400</b>	<b>1,993,367</b>
- \$/день в порту	3,242	6,041
- \$/день в море	4,538	8,784

(а) Предположительно 300 рабочих дней в году, поровну в море и порту.

Примечание: портовые затраты в Таблице не отражены

**Таблица 10.8 Постоянные и переменные затраты по каспийским нефтяным танкерам (US\$)**

<b>ПОСТОЯННЫЕ ЗАТРАТЫ</b>			
Основной капитал (проценты и погашения)	765,000	1,159,523	
Судовая команда	45,000	54,000	
Прожит.минимум команды	---	---	
Страхование (2% стоимости)	120,000	181,886	
Обслуживание и ремонт (1.5% новой стоимости)	27,000	40,924	(a)
Топли во	0	0	
Администрация	15,000	15,000	(b)
<b>Итого, ежегодно</b>	<b>972,000</b>	<b>1,451,333</b>	
- \$/день в порту	2,945	4,398	
<b>ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ</b>			
Основной капитал (процент и погашения)	0	0	
Судовая команда	0	0	
Прожит.минимум команды			
Страхование (2% стоимости)	0	0	
Обслуживание и ремонт (1.5% новой стоимости)	63,000	95,490	(a)
Топливо	194,400	411,543	
Администрация	35,000	35,000	(b)
<b>Итого, ежегодно</b>	<b>292,400</b>	<b>542,033</b>	
- \$/день в порту	886	1,643	
<b>ОБЩИЕ ПОСТОЯННЫЕ И ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ</b>	<b>1,264,400</b>	<b>1,993,367</b>	
<i>Переменные в % к общим затратам</i>	<b>23%</b>	<b>27%</b>	

(a) 70% переменных затрат на обслуживание

(b) 70% переменных затрат на администрирование

## ПРОИЛОЖЕНИЕ VI

**Таблица 11.1 Рентабельность перевозок по основным портам Каспийского и Черного морей, 2001 ( в US\$ млн)**

### Каспийское море

	Актау	Туркменбаши	Баку
Доходы	22.7	7.3	2.9
Расходы	11.1	2.9	2.3
<b>Сальдо</b>	<b>11.6</b>	<b>4.4</b>	<b>0.6</b>

### Черное море

	Варна	Констанца	Одесса	Ильичевск	Батуми	Поти
Доходы	15.6	27.2	107.4	68.0.	12.3	16.2
Расходы	9.9	19.8	54.5	68.0.	4.3	13.2
Сальдо	5.7	7.4	52.9	0	8.0	3.0

Источник: портовые отчеты

В Таблице 11.2 показано снижение расценок, необходимое для того, чтобы привести их в соответствие со **средними** или **общими** затратами. В частности, прослеживается уменьшение тарифов в процентах для приведения их в соответствие с затратами, указанными в отчете за 2001 год (без каких-либо излишков), и покрытия:

- Более реалистических налоговых скидок
- Более реалистических эксплуатационных затрат
- Погашений и процентов по ссудам ЕБРР

Как видно, практически все порты могли бы снизить свои тарифы, если бы им удалось покрыть средние затраты, указанные в отчете за 2001 год. Если говорить о каспийских портах, лишь порт Актау в состоянии снизить тарифы при наличии более реалистических скидок с учетом погашений по ссудам и эксплуатационных затрат.

**Таблица 11.2 Изменения, необходимые для приведения тарифов в соответствие со средними и общими затратами, 2001**

	Затраты, указанные в отчете за 2001год, без учета прибылей	(а)	Затраты плюс		
			а. будущие погашения по ссудам	б. более реалистические налоговые скидки	с. более реалистические эксплуатационные затраты - плюс 20% роста объема груза
Туркменбаши	-60%	-9%			
Актау	-51%	-58%			
Баку	-21%	+42%			
Варна	-37%	Отсут.			
Констанца	-27%	Отсут.			
Одесса	-49%	Отсут.			
Ильичевск	-0%	Отсут.			
Поти	-19%	Отсут.			
Батуми	-65%	Отсут.			

(а) Указанные цифры носят приблизительный характер.<sup>1</sup>

Однако, основу транзитных тарифов должны составлять **не средние, а переменные затраты** на обработку дополнительной тонны груза плюс разумные прибыли.

**Переменные затраты формируются главным образом из энергии/топлива, поставок и незначительной части зарплаты.** Эти затраты исчисляются по каждой дополнительной тонне груза.

**Напротив, постоянные затраты формируются в основном из фонда зарплаты, погашений по ссудам, страхования и амортизации.** Эти затраты остаются неизменными независимо от обработки дополнительных объемов груза.

Анализ отчетов по каспийским портам показывает, что **переменные** затраты составляли лишь 19-31% общих затрат в 2001 году (см. Таблицу 11.3), в то время как на **постоянные** приходились оставшиеся 69-81%. Однако, указанные в отчетах переменные затраты составляют всего лишь **10-15% общих доходов.**

<sup>1</sup> В проекте не ставится цель провести детальный анализ тарифов с учетом затрат по каждому из портов TRACECA. Важно получить четкое представление о возможном применении скидок в коридоре TRACECA в широком смысле слова.



**Таблица 11.3 Переменные затраты в % к общим затратам и доходам в каспийских и черноморских портах**

	На основе отчетов за 2001год	На основе отчетов за 2001 год с поправками
<b>(а)</b>		
ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ В % К ОБЩИМ ЗАТРАТАМ		
Актау	22%	23%
Туркменбаши	31%	14%
Баку	19%	13 %
Варна	16 %	Отсут.
Констанца	27 %	Отсут.
Одесса	Отсут.	Отсут.
Ильичевск	Отсут.	Отсут.
Батуми	20 %	Отсут.
Поти	20 %	Отсут.

## ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ В % К ОБЩИМ ДОХОДАМ

Актау	11%	10%
Туркменбаши	12%	12%
Баку	15%	15%
Бургас	Отсут.	
Варна	10 %	Отсут.
Констанца	20 %	Отсут.
Одесса	Отсут.	Отсут.
Ильичевск	Отсут.	Отсут.
Батуми	7%	Отсут.
Поти	16 %	Отсут.

## (а) С учетом

- Более реалистических амортизационных отчислений
- Более реалистических эксплуатационных затрат
- Включения погашений и процентов в ссуду ЕБРР

## **ПРИЛОЖЕНИЕ VII**

### **ПОРТЫ МОЛДОВЫ**

#### **РЕНИ**

В 2002 году в порту Рени было обработано 1.3 млн тонн груза при проектной мощности в 15 млн тонн.

В 2001 году доходы порта составили US\$3.8 млн, что эквивалентно US\$3 за тонну; затраты составили в общей сложности US\$5.1 млн, что эквивалентно US\$4 за тонну.

Избыток рабочей силы составил 1,900 человек, что является самым высоким показателем среди всех проанализированных портов (избыток рабочей силы характерен также и для Поти и Ильичевска, однако, в порту Рени этот показатель вдвое выше)

#### **ГУРГУЛЕШТИ**

Порт Гургулешти располагает нефтяным терминалом пропускной способностью в 2.1 млн тонн, а также пассажирским терминалом пропускной способностью в 500,000 тонн груза в контейнерах, однако, в настоящее время обработка грузов не производится.

## ПРИЛОЖЕНИЕ VIII

### Необходимость снижения затрат

В настоящем приложении речь идет об уровне затрат в портах TRACECA, обосновывается необходимость их снижения.

#### 1 ТЕКУЩИЕ ЗАТРАТЫ

Текущие затраты в каспийских портах относительно низкие по международным стандартам, колеблются в пределах US\$0.5 и US\$1.9 за тонну обработанного груза. Однако, в черноморских портах эти затраты достаточно высокие, особенно в портах Ильичевска и Поти. В 2001 году средние затраты на тонну обработанного груза составляли:

(Затраты, US\$/тонна, включая амортизацию)

Баку	0.5
Туркменбаши	0.4
Актау	1.9 (a)
Варна	1.7
Одесса	1.9
Батуми	0.5
Поти	3.8
Ильичевск	5.1
Рени (Молдова)	4.0
Констанца	0.6 (b)

(a) В порту Актау, в отличие от других портов, стали уже погашать ссуды ЕБРР

(b) В порту Констанца затраты на обработку груза не учитываются, так как груз частный.

Указанные затраты намного ниже, применяемых во всем мире: около US\$10 за тонну контейнерного груза, от US\$3 до US\$5 за сухой груз внавалку и от US\$1 до US\$2 за жидкий груз внавалку.

Тремя основными типами затрат по большинству портов TRACECA являются зарплата, амортизация и погашения по ссудам (включая проценты).

#### **(a) Зарботная плата**

Затраты на зарплату в большинстве портов TRACECA являются достаточно низкими по международным стандартам. Основной причиной этого является то обстоятельство, что хотя число персонала в большинстве портов превышает норму, зарплаты низкие и колеблются от \$1,000 до \$7,000 в год. Соответственно, затраты на зарплату за тонну обработанного груза также низкие – в основном от US\$0.20 до US\$0.50 за тонну обработанного груза (см. Таблица AII.1). Среди портов с высокими затратами на зарплату необходимо

упомянуть Ильичевск, Одессу и Поти, в которых избыток рабочей силы особенно высок.

Иллюстрацией к снижению уровня занятости служат статистические данные Великобритании. В 1960 году до внедрения механизации (посредством контейнеризации и обработки внавалку), в Великобритании насчитывалось 65,000 докеров. В начале 1990гг. Этот показатель снизился до 10,000, невзирая на ощутимое увеличение объема грузооборота. В 2001 году в одном порту Ильичевска работали более 10,000 человек.

**Таблица АII.1 Занятость и зарплата в портах TRACECA, 2001**

	Персонал	Зарплата	Средняя	Обраб.	Затраты	Число
	2001	Зарплата	Обраб.	Затраты	на зарплату	персонала
	(число)	(\$mn)	(000 \$)	Груз	за тонну	За
				2001	(\$)	Мп тонн
				(000 тонн)		
Баку	850	1.1	1.29	4,562	0.24	186
Туркменбаши	930	2.4	2.58	6,979	0.34	133
Актау	400	2.7	6.75	5,659	0.48	71
Варна	1,719	3.2	1.86	7,429	0.43	231
Констанца (а)	1,100	4.2	3.82	33,762	0.12	33(а)
Батуми	1,400	1.8	1.29	8,395	0.21	167
Поти	2,754	2.8	1.02	3,441	0.81	800
Ильичевск	10,500	23.5	2,238	13,335	1.76	787
Одесса	6,278	25.6	4,077.	29,340	0.88	214
Рени (Молдова)	1,900			1,276		1,490

(а) Занятость и общий уровень зарплат особенно низкие в Констанца. Дело в том, что к портовому персоналу не относятся лица, занимающиеся обработкой груза и используемые частными компаниями. Практически весь персонал, занятый обработкой грузов в других портах, является персоналом порта.

Источник: отчеты портов

### **(b) Амортизационные отчисления**

Амортизационные отчисления низкие в большинстве портов. Основная причина заключается в том, что активы оцениваются ниже действительной стоимости. Единственным каспийским портом, в котором они оцениваются на реалистическом уровне, является Актау. Однако, и здесь амортизационные отчисления не слишком высокие, составляя всего лишь US\$0.32 за тонну обработанного груза.

**Таблица АII.2 Амортизация за тонну груза, обработанного в портах TRACECA**

	Амортизация ясогласно отчетам	Обраб. Груз	Амортизация
	(\$ млн)	2001 (млн тонн)	За тонну (\$)
Баку	0.36	4,562	0.08
Туркменбаши	0.13	6,979	0.02
Актау	1.79	5,659	0.32
Варна	1.19	7,429	0.16
Констанца	4.58	33,762	0.14
Батуми	0.45	8,395	0.05
Поти	3.36	3,441	0.98
Ильичевск	<b>4.72</b>	13,335	<b>0.35</b>
Одесса	<b>2.72</b>	29,340	<b>0.09</b>

Источник: отчеты портов

Во всяком случае, амортизация не составляет реалистическую затрату. Преследует две цели:

1. Создание фонда будущего замещения текущих активов по мере истечения срока их службы. На практике самые дорогостоящие активы применяются в портах, причалах, дноуглубительных каналах и волнорезах. Соответственно, лишь половину амортизационных отчислений следует рассматривать как реальную стоимость.
2. Амортизация служит своего рода инструментом для снижения задолженностей по налоговым платежам.

### **(с) Погашения и проценты по ссудам**

В портах TRACECA погашения и проценты по ссудам при инвестировании носят относительно ограниченный характер. Большая часть портов приобрела свои активы на беззатратной основе при распаде Советского Союза. Более того, с тех пор особо крупных вложений произведено не было, так как спад в грузоперевозках отразился на производительности. Однако, в ближайшие десять лет погашения и проценты по ссудам в ряде портов TRACECA могут составить большую часть общих затрат, в особенности это касается каспийских портов.

### **(d) Заключение**

Текущие затраты по большинству портов TRACECA низкие. Сказанное относится к трем основным типам затрат – вложенный труд, амортизацию и проценты, включая погашения. Затраты на рабочую силу низкие, так как уровни зарплаты намного ниже международных стандартов; амортизация также низкая, так как активы обычно оцениваются ниже действительной стоимости; кроме того,

большинство портов, как отмечалось выше, получили свои активы на беззатратной основе после распада Советского Союза.

Исключение составляют черноморские порты Ильичевск, Поти и Рени с их избытком персонала.

### **3. БУДУЩИЕ ЗАТРАТЫ**

Однако, в будущем затраты будут носить, как предполагается, более проблематичный характер. Если бы в отчетах указывались более реалистические амортизационные отчисления, эксплуатационные затраты и погашения и проценты по ссудам ЕБРР, в этом случае общие затраты возросли бы (более подробно см. Раздел 5):

- Большая часть доходов портов, в частности, каспийских, обеспечивается за счет нефтеперевозок, подвергающихся риску вследствие перевозок через трубопроводы;
- За последние два года российское правительство приступило к защите своих портов. В наибольшей степени пострадали порты Актау и Ильичевск после того, как российская сталь стала перевозиться транзитом через российские порты вследствие манипулирования железнодорожными тарифами.

Соответственно, рентабельность может снизиться. В этом случае не следует делать акцент на снижении затрат, которые и так низкие. В первую очередь, необходимо повысить качество услуг, проводить более гибкую ценовую политику, осуществить, в среднесрочной перспективе, реформирование отрасли.

#### ***Стратегия будущего развития портов TRACECA***

Если руководство каспийских и черноморских портов действительно стремится достичь международных стандартов в своей деятельности, заинтересованным структурам необходимо позаботиться о проведении реформ в отрасли. В портах TRACECA следует осуществить реформы, которые принесли успех другим странам. Практически все порты TRACECA контролируются государством, поэтому качество оказываемых услуг невысокое, подходы к запросам клиентов не отличаются особой гибкостью.

В настоящее время портовая администрация различных стран мира стремится избавиться от госмонополии, внедрять принципы конкуренции там, где это возможно. Меры в этом направлении включают приватизацию, снятие ограничений на въезд, вложение инвестиций, применение соответствующих тарифов, решение проблемы избытка рабочей силы. Существует мнение о том, что на портовую администрацию следует возложить функции своего рода «лнедлордов», при этом проведением операций должны заниматься частные компании в условиях жесткой конкурентной борьбы. Иллюстрацией к сказанному может служить деятельность порта Констанца.

Однако, порты TRACECA к проведению этих реформ еще не готовы по трем основным причинам:

1. Возможности портов увеличить объем грузооборота ограничены. Железные дороги, занятые перевозкой грузов в/из портов, принадлежат государству, функционируют неэффективно, в то время как автомобильный транспорт, управляемый частными структурами и столь распространенный в большинстве западных странах, ставит во главу угла коммерческие интересы. Однако, указанный вид перевозок не получил достаточного распространения в странах TRACECA.
2. Осуществлению перевозок в регионе препятствуют такие факторы, как необоснованные задержки на пограничных постах, коррупция на таможне, транзитные сборы, нелегальные поборы.
3. Экономика стран TRACECA, особенно тех, которые расположены а востоку от Каспия, развивается крайне медленными темпами. Фактически, за исключением нефтяного сектора, другие отрасли простаивают.

В плане сказанного в настоящее время было бы преждевременно проводить широкомасштабную приватизацию. Поэтому внедрение конкурентных принципов на практике представляется нереальным. В то же время госмонополию и отсутствие конкуренции следует признать факторами, тормозящими развитие рынка услуг.

## **Заключение**

В настоящее время уровни затрат в большинстве портов TRACECA не представляют серьезной проблемы. Акцент должен быть сделан не на снижении затрат, а на улучшении качества оказываемых услуг, более гибкой ценовой политике. В среднесрочной перспективе главным представляется проведение реформ в отрасли (в частности, приватизация, внедрение принципов конкуренции, отведение портовой администрации роли «лендлордов»).

## ПРИЛОЖЕНИЕ IX

### ДОЛГОСРОЧНАЯ ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА

В проекте упор сделан на формировании цен на судоходные услуги в сфере **транзитных перевозок** TRACECA. Основная задача Технического Задания – модификация тарифов в целях превращения транзитных маршрутов TRACECA в коммерчески привлекательные проекты. При этом рекомендуемые модификации должны исходить из фактических затрат на обработку дополнительного груза. Указанные затраты относятся к типу краткосрочных маргинальных затрат.

Уровень краткосрочных маргинальных затрат низкий ввиду того, что порты располагают большими избыточными мощностями. Иными словами, затраты на обработку дополнительного груза ограничиваются маргинальными эксплуатационными затратами на ближайшие несколько лет. До тех пор пока тарифы TRACECA выше краткосрочных затрат, прибыли извлекаются за счет дополнительных транзитных перевозок.

Однако, в долгосрочной перспективе избыточные мощности рано или поздно исчерпают себя. Иными словами, потребуются дополнительные вложения и персонал для обработки дополнительного груза. Кроме того, потребуется повысить тарифы для покрытия затрат на эти меры.

Если бы тарифы подверглись пересмотру с учетом долгосрочных маргинальных затрат, отмеченных в текущих отчетах, то в большинстве портов пришлось бы уменьшить их размеры. Это объясняется тем, что доходы намного превышают затраты, указанные в отчетах большинства портов.

**Таблица АIII.1 Прибыли в портах TRACECA, 2001**

	(US\$ млн)		
	Доходы	Затраты, включая Амортизацию	Прибыли
Актау	22.7	11.1	11.6
Туркменбаши	7.3	2.9	4.4
Баку	2.9	2.3	0.6
Варна	15.6	9.9	5.7
Констанца	27.2	19.8	7.4
Батуми	12.3	4.3	8.0
Поти	16.2	13.2	3.0
Одесса	107.4	54.5	52.9
Ильичевск	68.0	68.0	0

Источник: портовые отчеты



Ниже приводится Таблица с показателями за 2001 год с указанием снижения размеров тарифов для приведения их в соответствие с затратами:

**Таблица АIII.2 СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ТАРИФОВ В СООТВЕТСТВИЕ С ЗАТРАТАМИ**

**А: НА ОСНОВЕ ТЕКУЩИХ ОТЧЕТОВ**

	<b>Затраты</b>	<b>Снижение, необходимое для приведения тарифов в соответствие с затратами</b>
	<b>В % к доходам</b>	
Актау	49%	51%
Туркменбаши	40%	60%
Баку	79%	21%
Варна	63%	37%
Констанца	73%	27%
Батуми	35%	65%
Поти	81%	19%
Одесса	95%	5%

Однако, в текущих отчетах действительная стоимость затрат занижена (более подробно см. Раздел 5).

Если бы отчеты отражали реальную амортизацию и эксплуатационные затраты, а также будущее обслуживание долгов, указанные показатели оказались бы намного выше. В Таблице АIII.3 показана последовательность снижения размеров тарифов, необходимого для приведения их в соответствие с затратами после внесения поправок на более реалистические уровни, чем это показано в отчете за 2001 год.

Как видно, в одном случае тарифы должны быть снижены, в другом - повышены.

**ТАБЛИЦА АIII.3 СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ, НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ ИХ В СООТВЕТСТВИЕ С ЗАТРАТАМИ**

**В: НА ОСНОВЕ БОЛЕЕ РЕАЛИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ, ЧЕМ ЭТО ПОКАЗАНО В ТЕКУЩИХ ОТЧЕТАХ**

В последнее время в ряде стран TRACECA осуществлены исследования по пересмотру тарифных расценок. В Разделе 2.2 приводятся соответствующие показатели. Однако, не все рекомендации реализованы на практике.

В рамки настоящего исследования не входит задача проведения анализа тарифов на основе учета затрат по портам TRACECA. Необходим учет двух факторов:

- Детальная переоценка активов по всем портам. В настоящее время показатели портов характеризуются в большей степени капиталоемкостью, чем трудоемкостью; соответственно, преобладают инвестиционные затраты.
- Надежные прогнозы по перевозкам. Ключевым фактором подсчета оптимальных тарифов является деление установленных затрат по прогнозируемому объему перевозок. Однако, в настоящее время объемы перевозок весьма сложно прогнозировать ввиду неопределенности ситуации вокруг нефтеперевозок и российского протекционизма в вопросе защиты национальных портов.

Существуют две проблемы ценообразования с учетом долгосрочных маргинальных затрат. Первая проблема связана с тем, что на практике понадобится значительно снизить тарифы, так как доходы большинства портов в 2001 году намного превышали затраты. Вторая проблема состоит в том, что тарифы применяются ко всем перевозкам, а не только к транзитным. В Техническом Задании это не отражено. Данный вопрос затрагивался в предложении по Разделу III.3.2.2: "Транзитные перевозки часто составляют лишь небольшую часть общих перевозок. Поэтому порты вправе вносить изменения в ценовую политику в целях защиты своих интересов." Следовательно, упор необходимо делать на скидках, исходя из текущих тарифов по транзитным перевозкам.

### ***Заключение***

- В краткосрочной/среднесрочной перспективе транзитные тарифы TRACECA должны исходить из краткосрочных маргинальных затрат с использованием избыточных мощностей при условии незначительных затрат.
- Однако, в долгосрочной перспективе, портовые тарифы по транзитным перевозкам, а также импортно/экспортному грузообороту должны основываться на долгосрочных маргинальных затратах плюс стандартная прибыль.
- В настоящем исследовании не ставится задача разработки долгосрочной тарифной политики по всем типам перевозок.
- Если бы сегодня применялись тарифы, основанные на учете затрат, их следовало снизить.
- Однако, в текущих отчетах реальная стоимость занижена
- Были осуществлены и продолжаются исследования на основе учета затрат в портах TRACECA (см. Раздел 2).
- Отдельные из этих рекомендаций, кажется, нашли отражение на практике. Для подобного утверждения есть веское основание. Проблема состоит в том, чтобы (а) произвести детальную оценку состояния активов и (б) разработать достаточно надежные прогнозы. Однако, оценка активов потребует времени. В частности, сложно прогнозировать перевозку нефти по трубопроводам из-за растущей конкуренции, других видов грузов из-за

проводимой Россией политики, направленной на защиту интересов национальных портов.

- С учетом всех этих факторов было преждевременным переходить на реализацию ценовой политики исходя из объема производимых затрат.

## ПРИЛОЖЕНИЕ X

### Комментарии рабочих групп, ответы на них

В ходе проведения заседаний рабочих групп были высказаны отдельные соображения против рекомендаций, содержащихся в настоящем документе. Некоторые из этих соображений были обоснованы в большей степени, другие в меньшей.

Ниже приводятся эти соображения с соответствующими комментариями:

*1. Утверждается, что снижение тарифов не играет столь важной роли, как решение проблем таможенно-пограничных процедур, коррупции. Было, в частности, отмечено, что тарифные скидки не оказывают сколь-нибудь серьезного влияния на улучшение ситуации в целом, если не решаются, в первую очередь, таможенно-пограничные и коррупционные проблемы.*

Данное утверждение следует признать правильным, хотя, указанные проблемы решаются параллельно с осуществлением проекта TRACECA. В настоящем проекте упор делается на тарифы и транзитные сборы.

*2. Утверждается, что проект заменит национальную политику по портовым тарифам.*

Это неверно. Мы делаем упор на особых подходах к решению вопроса о транзитных перевозках в коридоре TRACECA, не выдвигаем каких-либо рекомендаций по внесению изменений в тарифы по национальному импорту или экспорту, которые составляют подавляющую статью доходов и объема портовых перевозок.

*3. Утверждается, что некоторые страны (например, Украина и Грузия) планируют внести изменения в свои тарифы в течение 2003 года и что реализацию этих рекомендаций следует пока отложить.*

This misses the main point of our recommendations. **All** ports change their tariffs, and do so regularly. Our recommendations are not about tariff levels for the imports and exports that account for most of the ports' traffic. They are about conceding discounts from the normal tariffs, whatever their levels, to attract more of the transit traffic that are currently avoiding the TRACECA ports and using other routes

*4. Утверждается, что целесообразно применять одинаковые проценты на скидки при железнодорожных и морских перевозках.*

Экономическая основа подобного утверждения достаточно шаткая. Предлагаемые нами скидки основаны на краткосрочных переменных затратах (маргинальные затраты), различаясь в зависимости от типа транспорта. Они различны для портов, судоходных линий и железных дорог.

*5. Высказывается мнение о том, чтобы во всех портах взимались одинаковые пошлины за оказание аналогичных услуг.*

Цель настоящего проекта заключается в том, чтобы представить такие тарифы по транзитным перевозкам TRACECA, которые отражали бы затраты в зависимости от типа порта. Дело в том, что затраты по инвестициям в этих портах характеризуются различиями в затратах на проведение дноуглубительных и волнорезных работ, эксплуатационных затратах, численности персонала, затратах на зарплату (так, цифры по Актау превышают аналогичные показатели по Туркменбаши в 4 раза), объеме перевозок и т. д. Объем перевозок на единицу причала можно было бы признать надлежащим, если бы порты были приспособлены для осуществления текущих перевозок. Однако, на деле, они предназначены для иного рода перевозок в пределах СНГ, тем самым делая связь между причальными затратами и уровнем фактических перевозок делом случая.