



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

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

PROTOCOL
**of the Third Working Group Meeting of delegates representing railways,
maritime administrations, seaports and shipping companies, concerning tariff
policy for railway and maritime transit services
on the TRACECA transport corridor
Baku, April 15-16, 2003**

Preamble:

At the third meeting of delegates representing the railway, maritime administration, seaport and shipping company experts, concerning tariff policy for railway and maritime transit services on the TRACECA transport corridor, the following issues were considered:

Rail Tariffs

At the second meeting of plenipotentiary representatives held on 15-17 October 2002 the delegates agreed on principal issues of TTT. Below shown are the results of previous discussions, and where appropriate, these items are renewed:

- 1) A new rail tariff structure for new TRACECA transit traffic (TTT) is being designed, based on normative costs. Normative costs are reflective of technical and financial indices, acceptable for all TRACECA countries
- 2) The tariff structure is being based on long run variable costs (LRVC).
- 3) An allowance has been built into the calculations that will provide a return on assets of not less than 12% on productive assets valued at current replacement costs. This rate has been established to comply with long-term requirements of international financial institutions to perspective volume of investments
- 4) The normative cost has been based on the information received from 9 out of 13 countries-members. This is to say that various wagon tariffs may be applied to each segment of TRACECA network, in which established gradient, length of train, quality of services, other technical and financial indices are different from those "normal." Parties failing to submit appropriate information are expected to submit it in 2-weeks term.
- 5) The tariff structure will be based on costs for movement of loaded wagon (ignoring weight), i.e. depending on type and carrying capacity of wagon. The tariff structure will take into account costs on the return of empty wagons. Minimum unit of measurement as set forth in the new tariff structure will be *wagon*.
- 6) A detailed description of the normative cost derivation is provided in the October Working Document. Note that debates over this Document have been continued at the present meeting

of the Group for Transit Fees and Tariffs, until participants of the workshop agreed on all the aspects of the issue.

- 7) The new tariff structure consists of four components:
 - (a) Movement (unified tariff per kilometre by each type of wagon)
 - (b) Terminal (in 2 sub-parts – by wagon and wagon-kilometre for local assemblage and delivery, as well as distribution of wagons at the terminal)
 - (c) Infrastructure user charges per train-kilometre (access to the main railway bed, signalling, communication, electric power, traffic control services)
 - (d) Handling fees and commission paid by a railway company in charge of the traffic.
- 8) In the short run, to encourage the growth of new TRACECA transit traffic, unified discounts will be offered and agreed to comply with basic and normative short-term variable costs.
- 9) The tariff currency will be in Euro (€).
- 10) Members of the Working Group have considered and agreed to assume as a basis:
 - (a) Main mobile TTT rates by each wagon
 - (b) Wagon rates TTT for third party attached
 - (c) Low wagon rates TTT (based on short-run variable costs per unit of product) attached
 - (d) National coefficients TTT attached
 - (e) Modified wagon rates TTT attached
 - (f) Infrastructure user charges for full restoration and operations attached
- 11) All the railway administrations shall within a month consider calculations and forward their notes to the Permanent Secretariat of IGC TRACECA.
- 12) To consider it advisable to draw up a TTT regulating document
- 13) To consider it advisable to have an authoritative TTT body. The issue of financing of the body will be discussed at the meeting of Heads of Railways TRACECA.
- 14) Participants of the meeting highly appreciated the work of TRACECA experts.
- 15) To carry out a comparative analysis of transit traffic via TRACECA corridor, parties involved annually provide IGC with detailed information about freight turnover till 31 March next year.
- 16) National experts have agreed that at the next meeting these recommendations will be submitted to Heads of Railways for consideration.

Ports Tariffs

Delegates have previously agreed the following issues:

- 1) As there is surplus capacity at most TRACECA ports, tariffs for transit cargoes on TRACECA routes will be discounted to a level based on short run variable costs (SRVC), plus a reasonable profit to comply with the national legislation..
- 2) It was agreed that at ports where TRACECA transit traffic accounts for less than 20% of total port traffic (all the ports, except for Baku port):
 - (a) Cargo handling charges for TRACECA transit traffic will be discounted by up to 50% to comply with the national legislation.
 - (b) Port dues (tonnage, channel, berth and harbour dues) for TRACECA freight traffic will be discounted by up to 50% to comply with the national legislation
 - (c) Discounts will be applied for new dry freight on the TRACECA corridor and specifically exclude oil and oil products and other bulk cargoes that move under existing contracts.
- 3) There is a need to compile a traffic data base to measure the benefit of the changes made.

- 4) As some ports and private stevedoring organisations, as well as tow agencies are responsible for fixing cargo-handling tariffs it was agreed that the delegates would ask the relevant Government authorities to influence these organisations with regard to discounts.

Shipping Tariffs

Delegates have previously agreed the following issues:

- 1) Caspian Shipping Company (CSC) will introduce promotional tariffs for new dry TRACECA transit ferry cargoes to take advantage of (a) the ferries' surplus capacity; and (b) the low short run variable cost (SRVC) of carrying additional dry freight.
- 2) Delegates were asked to monitor carefully the effects on transit traffic of changes in tariffs.
- 3) Ukrferries submitted information on existing special rates for carrying TRACECA transit cargoes.
- 4) The national society for railway traffic "CFR Marfa" CA is responsible for regular ferry trips between ports Constantza and Batumi to attract additional freight via TRACECA corridor.

Delegates reported on progress in introducing these promotional tariffs for TRACECA transit traffic and their impact on transit traffic. It was concluded that for transparency, specific transit tariffs should be published

Participants of the Working Group meeting asked the Permanent Secretariat to forward a draft new Memorandum on the creation of the most favourable conditions for traffic via TRACECA corridor countries-members of TRACECA for consideration.

Intermodal (through) Tariffs

Due to the intermodal nature of the TRACECA routes, tariffs should include charges for ports and shipping services on the Black and Caspian Seas. The transit tariffs for rail, sea freight and ports need to be combined in an intermodal (through) tariffs. The process for following this through to the CHR meeting needs to be agreed.

The broad example given for the Afghanistan trade has been used as the model on which a comprehensive price incentive package can be offered to importers, exporters, shipping companies and freight forwarders. An expanded memorandum has been drafted for consideration of the CHR, and maritime service providers.

It is established that this Protocol will be presented at the next meeting of the working group of National Secretaries.

Implementation Audits

The IGC Secretary General and the UPTFT Project Manager are auditing TRACECA countries to assess what steps are being taken to implement the tariff agreements. This process will continue.

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

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

D.B. Kutpanbayev



16.04.03 .

Note of the Ilyichevsk port delegation (Ukraine)

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

D. N. Kryzhanovskiy

N. V. Bartoshyk

16.04.2003

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes, positioned to the right of the names D. N. Kryzhanovskiy and N. V. Bartoshyk.

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

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

Stephan Zagorov

16.04.03

Baku



NOTE

Of the representative of “Ukrzaliznitsi”

by item 8:

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

TARATAYKO T. P.

Head of marketing and forecast,

dept. of commercial management “Ukrzaliznitsi”

Note

of the representative

of “Uzbekiston temir yullary” to Protocol of 16.04.2003

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

M.Sh.Mirkhamidov

Note
of Kyrgyz railway to Protocol

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

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

Head of foreign economic marketing relations department

Romanenko V.

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

PERMANENT SECRETARIAT IGC TRACECA
April 15-16, 2003

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

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

PERMANENT SECRETARIAT IGC TRACECA
April 15-16, 2003

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

Конус берис

(14 ст.)

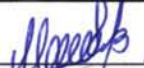



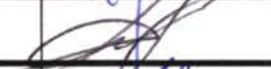
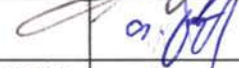

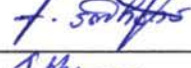


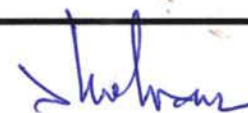

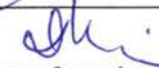




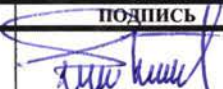



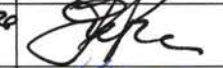



96.

[Handwritten signature]

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

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕСА
15-17 октября, 2002 г.

СТРАНА	ОБЛАС ТЬ	ИМЯ УЧАСТНИКА	ДОЛЖНОСТЬ	ПОДПИСЬ
Азербайджан	ж/д	Гусейнов И. Н. Меликов Х. М.	Начальник службы «Тарифы и транспортный сервис»	
	с/к	Рагимов А. М.	Зам. начальника службы эксплуатации флота Азербайджанского Государственного Каспийского Пароходства	
	порт	Касимова Р. А.	Зам. начальника финансовой службы планово-организационного аналитического отдела Бакинского международного торгового порта	
Болгария	ж/д	Попов П.	Руководитель сектора ОАО Болгарских железных дорог	
	порт	Станков А.	Директор по эксплуатации порта Варна	
Грузия	ж/д	Цхелашвили Т.	Начальник экономической службы Грузинской железной дороги	
	порт	Накашидзе Р.	Финансовый и коммерческий директор порта Батуми	
	порт	Арчая Г.	Начальник экономической службы порта Поти	
	порт	Курдгелиа Г.	Директор пристани №6, порт Поти	
	порт и с/к	Имнаишвили В.	Заместитель председателя Администрации Морского Транспорта Грузии	
Казахстан	ж/д	Алтаев Н. И.	Начальник управления внешних связей департамента железной дороги	
Молдова	ж/д	Зайцева Н.	Начальник тарифного управления Молдовских железных дорог	
Румыния	ж/д	Медесан И. Ф.	Начальник отдела по тарифам, анализу и стоимостей национальная компания по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа	
	порт	Маринеску М.	Начальник департамента железной дороги порта Констанца	
	порт	Дука Л.	Инженер – Департамента по инвестициям порта Констанца	
	порт	Флореа В.	Экономист CFR Marfa	
Таджикистан	ж/д	Асоев А.	Начальник технической группы по железной дороге финансово-экономического службы	
Туркменистан	ж/д	Худайбердыев О.	Зам. начальника отдела финансовой службы «Туркмендемирйоллары»	
	порт и с/к	Атаев Н.	Оперативный менеджер ТМЛ	
	порт и с/к	Гайдарова Э.	Менеджер отдела по реализации проекта, Ассистент президента ТМЛ	

СТРАНА	ОБЛАСТЬ	ИМЯ УЧАСТНИКА	ДОЛЖНОСТЬ	ПОДПИСЬ
Турция	порт	Кутук Е.	Начальник секции операционного отдела госуд. железнодорожной администрации	
	порт	Гювен Г.	Начальник секции портового департамента госуд. железнодорожной администрации	
Украина	ж/д	Таратайко Т. П.	Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Укрзалізничці	
	с/к	Черниевский В. В.	Коммерческий директор СК «Укрферри»	
	порт	Ривина Т. В.	Начальник отдела цен и тарифов Ильичевского морского порта	
	порт	Бартошик Н. В.	Ведущий экономист отдела развития и инвестиций Ильичевского морского порта	
		Синюк О.	Представитель Координационного Бюро в Одессе	
Узбекистан	ж/д	Сафаева Н. Х.	Начальник отдела тарифной политики Управления экономического анализа и прогнозирования	

**PROTOCOL
ON RESULTS OF WORKSHOP OF PLENIPOTENTIARY RAILWAY, MARITIME ADMINISTRATION,
SEAPORT AND SHIPPING COMPANY REPRESENTATIVES (EXPERTS) CONCERNING TARIFF
POLICY FOR RAILWAY AND MARITIME TRANSIT SERVICES ON THE TRACECA TRANSPORT
CORRIDOR**

Baku, June 20, 2002

The plenipotentiary representatives of railway, maritime administration, seaport and shipping companies operating freight services on the TRACECA Transport Corridor, together with representatives of the PS IGC TRACECA, (list of signatories below) have discussed matters concerning transit traffic tariff policy on 19 - 20 June 2002 in Baku.

The workshop was chaired by the General Secretary, PS, Intergovernmental Commission, TRACECA, Abdurashid Tagirov.

This workshop was formed in accordance with Article 2 of the Protocol signed in Baku of 15 February, 2002 and the Decision on Development of Sea Transport signed in Tashkent on 25 April, 2002 (Article 3.2 and 5 of Final Resolution) to support the work of the TRACECA project Unified Policy on Transit Fees and Tariffs.

1. The representatives agreed that:
 - a. the meeting was conducted in a cooperative spirit and a professional manner within the context of the 'Basic Multilateral Agreement', (article 3 pp. в, г, article 5, 6, 8, 9 pp.4) with the objective of coordinating tariff policy amongst TRACECA members;
 - b. the purpose of the workshop was to provide direction to those engaged in activities relating to setting of transit traffic tariffs in general, and to the particular objectives of the meeting agenda (attached);
 - c. Mr Abdurashid Tagirov was appointed Chairman for the workshops.
 - d. the programme for future meetings of the workshop should be as in attached document;
 - e. representatives will continue to participate in the workshops at dates to be advised, but approximately at four monthly intervals.
2. Discussions were held on improving the structure of tariffs for railways, ports and shipping for transit freight traffic in the TRACECA Corridor, and the following was agreed:
 - f. Consideration having been given to a range of possible rail tariff structure options at this meeting, the project consultants were then requested to develop in detail one option for further consideration at the next meeting
 - g. The format of the proposed rail tariff structure should be clearly set out (including the limits of this jurisdiction in terms of network links, border stations and ports).
 - h. Existing rail tariff agreements should be taken into account and applied wherever possible so as to minimize the change that transport operators and customers face.
 - i. Proposals should be developed for an approach to port dues, cargo handling rates in ports, taking into account private operations in these types of services, for maritime freight that would reflect the costs of sea transportation and cargo handling as well as available surplus capacity and the existing ratio of fixed to variable costs at the present time.
 - j. A range of possible ports and shipping tariff structures will be presented by the Unified Policy on Transit Fees and Tariffs Project experts at the Workshop in October 2002 – both for the short and long term.
 - k. In view of the multi-modal nature of transport movements in the TRACECA Corridor consideration should be given to incorporation of tariffs for railways, ports and shipping into a single document within the framework of the Basic Multilateral Agreement.
 - l. The new rail tariff structure should be based on study of similar existing tariffs on alternative corridors and should be sensitive to types of cargo, distance, time and level of service.
 - m. The new tariff structure for rail transit traffic should (a) be based on the recovery of those costs that are directly associated with such traffic, including amortization of assets deployed to provide services to acceptable standards, and (b) provide sufficient margin for recovery of those costs that do not vary directly with traffic.
 - n. The different financial and economic policies of national railways, ports and shipping enterprises in the TRACECA Corridor are appreciated. For this reason the consultants were requested to develop any new tariff structure through the application of unified, normative technical and financial bases relating to the costs associated with providing transit services.

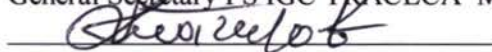
- p. The tariff structure option to be developed by the consultants should permit the identification of charges relating to movement, terminal and other activities provided in an efficient manner by railways.
 - q. It is recommended to consider changing the currency from the Swiss Franc to the Euro.
3. In the interest of attracting more transit traffic to the TRACECA corridor, it was agreed that a new tariffs methodology with examples of tariffs should be proposed by the Consultants to the Working Group at the next planned meeting in October 2002, including the following:
- q. Coordinated rates for the movement of containers (TEU/kilometre) by rail.
 - r. Appropriate charges for terminal operations.
 - s. Appropriate ports and shipping rates.
 - t. A total through tariff, including railways, ports and shipping rates.

Delegates are expected to be able to make a decision at the planned meeting in October 2002 and will be notified 1 month before the meeting with details of the new tariff strategy.

4. The Workshop appreciates the importance of collecting meaningful data for good commercial practice and for evaluating key management decisions, and to this end will fully support the following:
- u. the provision of data at subsequent meetings of the Workshop as specified by the TRACECA IGC Permanent Secretariat for monitoring the effects of reduced tariffs on commercial traffic as well as humanitarian aid traffic
 - v. provision of data to assist in establishing a User Guide to railways, ports, shipping and road services, as specified by the consultants, and to be published on the TRACECA Web Site
 - w. provision of data to determine the reaction of freight forwarders and shippers to services provided, using the draft questionnaire presented to the Workshop.
 - x. promotion of all activities of the project carried out by the consultants as described in the Inception Report dated April 2002, including supplying information agreed by the Workshop. (A list of information requirements was discussed at the Workshop).
 - y. The Workshop acknowledges that the following reports and other documents were received by them:
 - An information pack containing the Workshop agenda, list of delegates including contact details, contact details of consultants
 - The Inception Report
 - Paper reviewing MTT and CIS Tariff Structures
 - Paper setting out possible alternative rail tariff structures
 - A draft outline of the User Guide
 - Draft questionnaire for trader access

5. Next Meeting of the Workshop to be 15 October 2002.

Chairman of Working Group transit fees and tariffs,
 General Secretary PS IGC TRACECA Mr Abdurashid Tagirov



Project Manager "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs" Mr David Roberts



ПРОТОКОЛ
ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА ПОЛНОМОЧНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ (ЭКСПЕРТОВ) ПО
ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ АДМИНИСТРАЦИЙ МОРСКОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА, МОРСКИХ ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ
ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ (TRACESA).

Баку, 20 июня, 2002 г.

Полномочные представители администраций морского и железнодорожного транспорта, морских портов и судоходных компаний, предоставляющие услуги по международному транспортному коридору TRACESA совместно с представителями ПС МПК TRACESA (список прилагается) 19-20 июня 2002 года в Баку обсудили вопросы тарифной политики международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия.

Семинар проходил под председательством Генерального секретаря Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACESA, г. Абдурашид Тагиров.

Семинар был организован согласно статье 2 Протокола, подписанного в Баку 15 февраля 2002 года, статье 3.2 о создании специальной Рабочей Группы по выработке координированной тарифной политики железных дорог, морских портов и судоходных компаний в транспортном коридоре Европа – Кавказ – Азия (TRACESA) и статье 5 о развитии морского транспорта Заключительной Резолюции, принятой в Ташкенте 25 апреля 2002 года.

1. Участники пришли к выводу, что:

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

2. В результате проведенных обсуждений по совершенствованию структуры тарифов на железных дорогах, в портах и судоходных компаниях относительно транзитных грузоперевозок по коридору TRACESA, были приняты следующие решения:

- f. На встрече был сделан анализ возможных альтернативных железнодорожных тарифных структур. Консультантам было предложено разработать один вариант для дальнейшего рассмотрения во время следующей встречи.
- g. Формат тарифной структуры должен быть ясно изложен и включать предложения с точки зрения связей, существующих в транспортной сети, на пограничных станциях и в портах.
- h. Действующие железнодорожные тарифные соглашения должны быть приняты во внимание и применены, где возможно, чтобы свести к минимуму изменения с которыми сталкиваются транспортные операторы и клиенты.
- i. Должны быть разработаны предложения по подходу к портовым сборам и ставкам перевалки грузов в портах с учетом частной деятельности в этом виде услуг, и морскому фрахту, которые бы отражали затраты на морскую транспортировку и

- перевалку грузов, а также имеющиеся резервные производственные мощности и существующие пропорции постоянных к переменным затратам в настоящее время.
- j. Ряд возможных как долгосрочных так и краткосрочных тарифных структур по портам и судоходным компаниям должен быть представлен экспертами проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам» в октябре 2002 года.
 - k. Принимая во внимание многомодульный характер транспортного движения по коридору TRACECA должно рассматриваться внесение тарифов железных дорог, портов и судоходных компаний в единый документ в рамках Основного Многостороннего Соглашения.
 - l. Новая железнодорожная тарифная структура должна быть основана, в первую очередь на изучении аналогичных действующих тарифов в альтернативных коридорах, в то же время она должна быть чувствительна к типам грузов, расстоянию, времени перевозки и уровню сервиса.
 - m. Новая тарифная структура для железнодорожных транзитных грузов должна (а) быть основана на восстановлении тех затрат, которые непосредственно связаны с такими грузами, включая амортизацию активов, используемых для обеспечения услуг по приемлемым стандартам и (б) обеспечивать допустимо-предельный уровень восстановления затрат, которые не меняются непосредственно для грузов.
 - n. Существуют различия в финансово-экономической политике национальных железных дорог, портов и судоходных компаний по коридору TRACECA. С этой целью консультантов попросили разработать новую тарифную структуру через применение единых, нормативных технических и финансовых основ относящихся к прямым затратам связанным с обеспечением транзитных, импортных и экспортных услуг.
 - o. Вариант альтернативной структуры, который должен быть разработан консультантами должен позволить идентификацию цен, относящихся как к «начально-конечному» и «движенческому» обслуживанию, так и другим видам деятельности, предоставляемым железными дорогами.
 - p. При расчетах железнодорожных тарифов рекомендуется рассмотреть вопрос замены валюты со швейцарского франка на евро.
3. В интересах привлечения дополнительных грузопотоков на коридор TRACECA, было достигнуто соглашение по которому консультанты должны будут предложить методологию расчета нового тарифа с приведением примеров тарифов на втором заседании Рабочей Группы, запланированном на октябрь 2002 г.

Консультанты должны будут представить следующее:

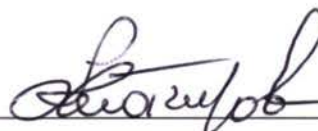
- q. координированные тарифные ставки на «движенческие» услуги по перевозке контейнеров (ДФЭ/километр) по железной дороге;
- г. соответствующие тарифы за терминальные услуги;
- s. соответствующие портовые и судоходные тарифы;
- t. общий «сквозной» тариф, который включает железно-дорожные, портовые и судоходные ставки.

Делегаты должны иметь полномочия принятия решений на втором заседании Рабочей Группы в октябре 2002 г. и будут уведомлены о деталях новой тарифной стратегии за один месяц до запланированного заседания.

4. Семинар осознает важность сбора необходимой информации для хорошей коммерческой практики для оценки ключевых административных решений, и для достижения этого будет полностью поддерживать следующее:
- u. обеспечение информацией на следующих семинарах как обусловлено Постоянным Секретариатом МПК TRACECA для прослеживания результатов пониженных тарифов как на коммерческие грузы так и на грузы гуманитарной помощи;

- v. обеспечение данными для помощи в создании руководства для пользователя железными дорогами, портами, судоходными компаниями и автомобильными дорогами как обговорено консультантами для публикации на Веб странице TRACECA;
 - w. обеспечение данными для определения реакции экспедиторов и грузоотправителей к предоставляемым услугам, используя вопросник представленный участникам семинара;
 - x. содействие всем видам деятельности проекта, выполняемым консультантами как описано в первоначальном отчете подготовленном к апрелю 2002 года, включая обеспечение информацией, согласованной рабочей группой семинара (необходимая информация обсуждалась на семинаре);
 - у. семинар признает, что следующие отчеты и другие документы были получены ими:
 - Пакет информации, содержащий программу семинара, список делегатов, включающий контактные данные, контактные данные консультантов.
 - Первоначальный отчет
 - Документы по обзору МТТ и Тарифной структуры стран СНГ
 - Документ, излагающий возможные альтернативные железнодорожные тарифные структуры.
 - Проект содержания Руководства пользователя
 - Проект вопросника для грузоотправителя
5. Следующая встреча Рабочей Группы по транзитным расценкам и тарифам будет проведена 15 октября 2002 г.

Председатель Рабочей Группы по транзитным расценкам и тарифам,
 Генеральный секретарь ПК МПК TRACECA г. Абдурашид Тагиров



Менеджер проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам»
 г. Дэйвид Робертс



Азербайджанская Государственная Железная Дорога	Заместитель начальника службы Тарифы и Транспортный Сервис: И. А. ГУСЕЙНОВ	
Азербайджанское Государственное Каспийское Пароходство	Заместитель начальника А. М. РАГИМОВ	
Бакинский Международный Морской Порт	Зам. начальника финансовой службы - Начальник планово-организационного аналитического отдела Р. КАСИМОВА	
Болгарская Государственная железная дорога	Руководитель сектора П. ПОПОВ	
Грузинская железная дорога	Начальник экономической службы Т. ЦИХЕЛАШВИЛИ	
Администрации Туркменских железных дорог	1-ый заместитель начальника службы перевозок и коммерческой работы Б.П. АННАЕВ	
Администрация морских портов Турции	Главный Инженер Ф. К. ЯЗАН	
Порт и судоходная компания	Специалист по морским перевозкам Х. БЕЙХАН	
Узбекская железная дорога	Экономист отдела тарифной политики экономической службы Ф. Н. МАХБУБОВА	
Судоходная компания «Укрферри»	Коммерческий Директор В.В. ЧЕРНИЕВСКИЙ	
Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрзализныця»	Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Т. П. ТАРАТАЙКО	
Министерство транспорта и коммуникаций республики Казахстан	Начальник управления регулирования перевозочного процесса Департамента железнодорожного транспорта С.Р. ТАЛЬКО	
Национальная морская судоходная компания «КАЗМОТРАНСФЛОТ»	Директор Коммерческого Департамента С.Ю. ВОРОЖЕЙКИН	
Кыргызская железная дорога	Инженер по тарифам отдела экономики и тарифов Управления Кыргызской ж.д. В.Г.ЧИГРИНА	
Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы»	Начальник отдела грузовых тарифов Н. ЗАЙЦЕВА	
Турецкая Государственная железная дорога	Глава портового департамента Н. АРСЛАН	
Национальное Общество Железнодорожных Грузовых Перевозок « УФР Нарфа»	Начальник службы тарифов, анализа и стоимости МЕДЕШАН И.Ф.	
Морской Торговый Порт Констанца	Коммерческий Директор А. БАЗ	
Ильичевский Морской Торговый Порт	Начальник отдела маркетинга Т.В. РИВИНА	
Морской Торговый Порт Актау	Начальник отдела маркетинга Д.Б. КУТПАНБАЕВ	
Морской Торговый Порт Туркменбаши	Оперативный Менеджер ТМП Н.Н. АТАЕВ	
Морской Торговый Порт Батуми	Коммерческий и Финансовый Директор Р. НАКАШИДЗЕ	
Морской Торговый Порт Варна	Директор эксплуатации А. СТАНКОВ	
Управление «Туркмендемирйоллары»	Зам. Начальника транспортно-экспедиторского отдела финансовой службы О.ХУДАЙБЕРДЫЕВ	
Администрация Морского транспорта Грузии	Зам. председателя АМТГ В.Г. ИМНАИШВИЛИ	

20 июня 2002 г.

За ТАИСК "Ўзбекистон телевидениелари"
(за исхлотишени н. 3 и н. 4)

Махфуза Махбубова Ф.Н.



ПРОТОКОЛ

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

г. Баку, 10/11 марта 2004 г.

Участники Рабочей Группы, рассмотрев вопрос о проведении пилотного проекта по железным дорогам в рамках тарифной структуры ТРАСЕКА, согласились:

- реализовать задачи в соответствии с принципами, согласованными в протоколах на предыдущих встречах РГТРТ;
- рекомендовать железнодорожным администрациям применение ТТТ по всем видам транзитных контейнерных перевозок и внедрение пилотного проекта с 1 октября 2004 г. по 31 декабря 2005 года. Возможность применения ТТТ для сухогрузов вынести на обсуждение Совета Глав железнодорожных администраций, морских портов и судоходных компаний;
- использовать расценки, предусмотренные Приложением В к Протоколу.

Участники встречи отмечают необходимость дополнительного определения корректирующих коэффициентов на перевозку грузов в 40', танк и реф-контейнерах. С этой целью по данному вопросу предлагается представить предложения в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА до 10 апреля 2004 г.

В целях успешной реализации ТТТ по привлечению дополнительных объемов грузов, целесообразно:

- применение сквозных тарифов на железнодорожные и морские перевозки, а также на переработку грузов в портах;
- присоединение к участию в ТТТ других железных дорог ТРАСЕКА;
- обратиться с просьбой в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА по осуществлению координации пилотного проекта;
- на период проведения пилотного проекта утвердить г-на Тамаза Цихелашвили (Грузинская железная дорога) председателем РГТРТ.

Участники встречи выражают благодарность Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА и Консультантам Скотт Вилсон во главе с руководителем железнодорожного проекта, г-ом Дугласом Расбашем, за проделанную работу по разработке ТТТ.



Представить до 25 числа после отчётного месяца г-ну Шафа Рагимову сведения, необходимые для проведения пилотных исследований и мониторинга полученных результатов совместно с другими участниками, для своевременного их анализа.

Согласие на повторную встречу в г. Тбилиси (Грузия) для окончательной договоренности относительно начала пилотного исследования. Дата проведения совещания будет определена позднее.

Стороны пилотного исследования договорились возместить все затраты, связанные с проведением исследования, включая участие в координационных встречах РГРТ, и представить вопрос на утверждение на совещании глав железнодорожных администраций.

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

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

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

Страна	Область	Имя делегата	Должность	Подпись
Украина	ж/д	Татьяна Петровна Таратайко	Начальник управления маркетинга и прогнозирования	
Иран	ип	Вели Заргери	Иранское Посольство	
Азербайджан	ж/д	Рая Касимова	Главный консультант сектора тарифов и лицензий Министерства транспорта	
Грузия	ж/д	Нодар Лацабидзе	Заместитель финансового директора	

Дополнение к Протоколу

В ходе совещания была достигнута договоренность по проведению следующей встречи рабочей группы в Тбилиси (Грузия) 15 апреля 2004 г. (дата будет подтверждена дополнительно в письменном виде Председателем РГТРТ).

Оговорка Румынии и Турции

Ставки и коэффициенты ТТТ являются очень низкими, а потому неприемлемы для Румынии и Турции. Представители выше названных стран просят пересмотреть ставки и коэффициенты. В случае, если результаты пересмотра окажутся неудовлетворительными, Румыния и Турция сохраняют за собой право выступать исключительно в качестве наблюдателей.

Окончательное решение будет принято руководством национальных железнодорожных администраций Румынии и Турции.

В случае, если Румыния и Турция будут участвовать в качестве наблюдателей, они обязуются оплачивать расходы, связанные с переездом и проживанием своих представителей для участия в Рабочих Группках.

Румыния

Турция



A1

ПРОТОКОЛ

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

(А) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

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



A2

Национальные коэффициенты ТТТ

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

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

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

А3

ТТТ Часть 1

Единые расценки за перемещение обычных вагонов

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-4

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

ЕВРО за вагон/км

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

A4

ТТТ Часть 2

Единые расценки за отдельные терминальные операции

Тарифы на терминальные услуги

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-3

Тип терминальных услуг	Тип товаров	Норма выработки	Тип вагона	Расценка в ЕВРО	Единица
1	2	3	4	5	6
Загрузка/разгрузка вагонов на станции	Товары общего назначения; на паллетах, в мешках, стройматериалы, габаритный груз	3.000 тонн в год	1.2	6.34	тонна
Загрузка/Разгрузка/хранение	Скоропортящийся груз - 48 часов холодного хранения	30.000 тонн в год		11.79	тонна
Подача переформированного состава на запасной путь	Сухой и жидкий груз внавалку	1 состав в сутки	3.4	6.2	вагон
Подача групп вагонов из сортировочной станции	Любые типы	20,000 вагонов в год	1.2.6	6.8	вагон
Подача вагонов в порты	Все грузы	100 вагонов в сутки	Все	5.6	вагон
Изменение габаритов	Все грузы	100 вагонов в сутки	Все	5.0	вагон
Загрузка/разгрузка контейнеров из вагонов	Весь контейнерный груз	30.000 TEU в год	5.6	16.73	TEU
Изотермическое хранение	Замороженные продукты	не применяется	5	ЕВРО 9, ЕВРО 15	вагон в сутки
Операции по пересечению границ		10 составов в сутки	все	3.0	вагон

A5**ТТТ Часть 3****Единые расценки за пользование инфраструктурой**

Основные расценки за пользование инфраструктурой ТРАСЕКА

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-4

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

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



A6

ТТТ Часть 4

Единые расценки за обработку грузов и коммиссионные

См. Проект Регулирующего Документа ТТТ, В-5

Основные расценки

Общая сумма ЕВРО 20.0 должна покрывать затраты на административные и расценки за обработку грузов, применяемые железнодорожной структурой ТРАСЕКА.

Различия в основных расценках

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

- Экспорт ЕВРО 25 за вагон
- Внутренние и импорт ЕВРО 15 за вагон
- Транзит ЕВРО 10 за вагон.

Дополнительные расценки

Должны быть включены в Часть 4 ТТТ, включая:

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

Б

Экспериментальные расценки по контейнерным вагонам-платформам

Б1

Сфера применения

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

Б2

Часть 1. Расценка за перемещение вагона

См. А3

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

Б3

Часть 2 Расценки за терминальные услуги

Расценка за выход в порт – ЕВРО 5.6 за вагон

Расценка за пересечение границ – ЕВРО 3.0 за вагон

Расценка за прием/изъятие контейнера с вагона – ЕВРО 16.73 за TEU

Расценка за изменение габаритов – ЕВРО 5.00 за вагон

Б4

Часть 3 Расценки за пользование инфраструктурой

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

Б5

Часть 4 Расценки за обработку груза и КОМИССИОННЫЕ

См. А6

Основные расценки

Общая сумма в ЕВРО 20.00 должна покрывать затраты на административные и расценки за обработку груза, применяемые железнодорожной структурой ТРАСЕКА



C

Единые, сквозные расценки по контейнерам

Примеры: за единицу TEU

C 1

Румынская граница ЕС/до Серакса

Полная расценка - включая морские, итого: ЕВРО 2053.2 (железная дорога – ЕВРО 1322)

Самая низкая расценка - включая морские, итого: ЕВРО 1166 (железная дорога – ЕВРО 642.4)

C2

Болгарская граница ЕС/до Алматы

Полная расценка - включая морские, итого: ЕВРО 2903.5 (железная дорога – ЕВРО 2092.3)

Самая низкая расценка - включая морские, итого: ЕВРО 1594.6 (железная дорога – ЕВРО 1011)

C3

Молдова/Украина до Серакса

Полная расценка - включая морские, итого: ЕВРО 1592 (железная дорога – ЕВРО 1063)

Самая низкая расценка - включая морские, итого: ЕВРО 906.6 (железная дорога – ЕВРО 528.5)



March 28, 2003

To:

**RE: UNIFIED POLICY ON TRANSIT FEES AND TARIFFS (UPTFT) PROJECT
WORKING GROUP III**

April 15 to 16th 2003

Dear Delegates

1. As advised earlier by email, we take great pleasure in inviting you to Baku on April 15 to 16th 2003 for the third meeting of the Working Group on Tariffs for Rail, Ports and Shipping in the TRACECA IGC Secretariat office, in Baku. The meeting will be chaired by the IGC Secretariat.
2. The proposed agenda will be sent to you shortly but it will follow a similar pattern to the earlier meetings. I enclose list of proposed delegates.
3. The UPTFT project will bear the cost of attendance at this working group meeting for the following representatives. Other delegates are welcome to attend at their own cost:
 - Representatives from each of the 13 national railway companies (one representative from each company);
 - Representatives from each of the seven ports of Turkmenbashi, Aktau, Baku, Poti/Batumi, Constanza, Varna/Burgas, and Ilychevsk/Odessa (one representative from each port).
 - Representatives from each of the three shipping companies - Caspian Shipping Company, Turkmen Shipping Line and Ukrferries (one representative from each company)
4. Costs that will be met by the UPTFT project for each delegate will consist of two nights hotel accommodation with meals, plus the cost of economy class return air fares by local carrier. Should flight schedules mean you have to stay longer we will pay the cost of the additional hotel accommodation.
5. Please supply us with the cost of the airfare from your country as soon as possible so that we can assess the implications for our budget. You should send us the original receipt and boarding cards for air or rail ticket stubs as soon as possible after your return so we can reclaim the cost. We will take a photocopy of your ticket when you arrive in Baku Also please inform us of the date, flight or train number and time of your arrival in Baku so that we can arrange to meet you.
6. The draft protocol and working notes will follow shortly
7. Letter of invitation is not needed but you may need a visa at the airport, which costs \$40 and required a passport photograph. We will reimburse this cost in Baku on arrival at the office

Please confirm your attendance ASAP.

Yours sincerely

A. B. TAGIROV
General Secretary
PS of IGC TRACECA

LES CHEESMAN
UPTFT Project Manager

28 марта, 2003

RE: ПРОЕКТ «ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ» (ЕПТРТ)

**ТРЕТЬЯ РАБОЧАЯ ГРУППА
ПО ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ, ПОРТАМ И СУДОХОДНЫМ КОМПАНИЯМ**

15-16 апреля, 2003 г.

Уважаемые делегаты

1. Нам предоставлена большая честь, пригласить Вас 15-16 апреля 2003 г. в г. Баку на третью встречу Рабочей Группы по тарифам железных дорог, портов и судоходных компаний, проводимую в здании ПС МПК TRASECA. Встреча будет проходить под председательством Секретариата МПК.
2. Вскоре Вам будет выслана, предлагаемая повестка дня, аналогичная формату повестки дня предыдущих встреч. Прилагаю список предполагаемых делегатов.
3. Проект ЕПТРТ готов покрыть расходы, связанные с нижеперечисленными представителями Рабочей Группы. Остальные представители, к сожалению, смогут принять участие за свой счет:
 - Представители каждой из 13 национальных железнодорожных компаний (по одному представителю от каждой компании);
 - Представители каждого из 7 портов Туркменбаши, Актау, Баку, Поти/Батуми, Констанца, Варна/Бургас и Ильичевск/Одесса (по одному представителю от каждого порта).
 - Представители каждой из 3 судоходных компаний - Каспийского Морского Пароходства, Туркменской судоходной линии, судоходной компании Укрферри (по одному представителю от каждой компании).

Затраты, расходуемые проектом UPTFT для каждого делегата, составляют - номер в гостинице с питанием, сроком на 2 дня, а также авиабилет местной авиаконпании эконом-класса в оба конца. Если расписание полётов не позволит Вам вылететь в установленное время дополнительный срок Вашего пребывания в Баку будет нами оплачен.

5. Пожалуйста, уведомите нас относительно стоимости авиа/железнодорожных билетов вашей страны, как можно скорее, чтобы мы могли определить необходимые затраты нашего бюджета. Убедительно просим Вас выслать нам оригинал билета по приезду в свою страну (а также оригинал билета прошлой Рабочей Группы), как можно скорее. А также проинформируйте нас о дате, номере рейса/поезда и времени Вашего пребывания в г. Баку для встречи Вас в аэропорту.
6. В ближайшее время Вам будут высланы проект протокола и рабочие документы.
7. Приглашительное письмо не требуется, но Вам может понадобиться виза в аэропорту, для получения которой необходимо предъявить фотографию для паспорта и уплатить 40\$. По Вашему прибытию в Баку, понесённые Вами затраты будут возмещены.

Просьба подтвердить Ваше участие как можно скорее.

С уважением,



А. Б. ТАГИРОВ
Генеральный Секретарь
ПС МПК TRASECA

ЛЕС ЧИЗМАН
Менеджер проекта

5 апреля 2003 г.

Уважаемые делегаты семинара

Привествуем Вас в г. Баку. Мы рады видеть Вас и глубоко признательны Вам за принятие нашего приглашения на участие во встрече Третьей Рабочей Группы по Транзитным Пошлинам и Тарифам по железным дорогам, портам и судоходству в рамках проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам».

Встречи Рабочей Группы будут проводиться в течении 2 дней в здании Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕСА по следующему адресу: ул. Алиярбекова 8/2, 370 000. Вы можете обсудить детали семинара перед его началом по вышеуказанному адресу или связаться с нами по телефонам:

Гюнель 850 334 28 77
Вюсаля 850 328 35 00

Для Вашего удобства мы организовали мини-автобус, который будет сопровождать Вас от отеля «Азербайджан» до здания ПС МПК ТРАСЕСА.

Начало семинара назначено на 10.00 утра. Убедительно просим Вас спуститься в холл отеля к 9. 30 утра.

Надеемся время проведенное в г. Баку окажется приятным для Вас.

Ниже представлена дополнительная информация:

- USD/AZM курс обмена = 4880 приблизительно
- Проект оплачивает пребывание в отеле «Азербайджан» двух ночей – 15-16 апреля, включая завтрак но просим Вас оплатить расходы по спиртным напиткам.
- Обеды 15 и 16 апреля, предусмотренные проектом, будут проведены в турецком ресторане Inter Grand.
- Ужины 15 и 16 апреля будут проведены в ресторанах (15апреля в ресторане «Сахиль» на бульваре, 16 ноября в ресторане Silk & Spices в Старом Городе). Ужин проводится сразу же после завершения рабочего заседания. Рестораны расположены недалеко от Секретариата ТРАСЕСА и от Вашей гостиницы.
- Расходы за Ваш билет будут возмещены в офисе МПК ТРАСЕСА сразу по прибытию. В связи с этим, убедительно просим Вас взять с собой на семинар Ваш билет. Напоминаем Вам, что по возвращению в свою страну, Вы должны выслать нам оригинал Вашего билета.

Лес Чизман
Менеджер проекта



April 5, 2003

Dear Delegate to the Workshop

Welcome to Baku. We are delighted to see you and appreciate your effort in accepting our invitation to this, the Third Working Group Rail, Ports and Shipping on the TRACECA project "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs".

This 2-day Working Group is taking place at the office of the Permanent Secretariat of IGC, TRACECA at 8/2, Aliyarbekov st., Baku. If you wish to come and discuss any matters regarding our workshop before it starts please come to the address below or contact us by telephone.

Gyunel 850 334 28 77
Vusala 850 328 35 00

A minibus will collect you from the front of the Azerbaijan Hotel and take you to the conference room at the office of PS IGC TRACECA.

Please note that each day starts at 10.00, so please be on the bus by 09.30.

We hope you will enjoy the few days you are going to spend in Baku.

The additional information below will be useful for you:

- USD to Azerbaijan Manat is about 4,880. A normal taxi fare is 10,000 to anywhere in Baku.
- We will pay for your accommodation as requested by you and will include all meals but please pay for your own alcohol.
- Lunch on 15 and 16 April will be at the Inter Grand (Turkish) Restaurant
- Dinner on 15th April will be at the "Sakhil" Restaurant on the boulevard; 16th in Silk & Spices restaurant – in the Old City). Dinner will be immediately after the working sessions each day. Both restaurants are walking distance of the IGC office and close to your hotel.
- I will reimburse you for your travel ticket, as soon as you arrive. I need to photocopy your ticket, so please bring it with you.
- **Please note:** when you have returned to your home country you must send us the original copy of this ticket or give it to the local Scott Wilson representative.

We look forward to a lively debate and the chance to make new friends and greet old friends


Les Cheesman
Project Manager

C.F.R. Marfă
National Company of Freight Railway Transport

B-dul Dinicu Golescu Nr. 38, Sector 1, Cod 010873, Bucharest, Romania



Department of Tariffs, Analysis and Costs

E1.4 / 25 / 2004

Telephone: +40 21 223 18 51
Fax : +40 21 223 18 51
Mobile: +40 721 289 170
E-mail: Mugurel.Tanasuica@cfr.ro

To

Mrs. Ludmila TRENKOVA
General Secretary
Permanent Secretariat of TRACECA Intergovernmental Commission

Bucharest, the 5th March 2004

Dear Mrs. Trenkova,

As you know, CFR Marfa has involved actively in the project of development of a common tariff policy and a common transit tariff in the countries participating in the 'Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Europe - Caucasus - Asia Corridor'. Our company takes this opportunity to express once again its support for all efforts in this way and to declare its agreement for the principles indicated in different documents submitted by the Permanent Secretariat of the TRACECA Intergovernmental Commission or in the protocols of the previous meetings. Concretely, we envisage:

1. Principle according to which the TRACECA Transit Tariff will be based on normative costs;
2. Elements which will be taken into consideration for calculating the tariffs;
3. Principle according to which the basic unit for the railway tariff is the wagon;
4. Structure of the new tariff, which will comprise four parts, respectively a fee related to the wagon movement, a fee associated to the terminal services, the infrastructure use charge and a handling and commission fee.

CFR Marfa has agreed to the basic methodologies and algorithms used by the Scott - Wilson consulting firm in order to establish the parameters, the factors and the values of the fees indicated in the working paper called "Traceca Transit Tariffs – Draft Regulatory Document and Explanatory Notes" - version distributed to the attendants at the UPTFT meeting held in Baku, on 15th and 16th of April 2003.

However, CFR Marfa expressed some reservations, which were communicated with our letters no. E1.5 / 11 dated 13th of Mai 2003, E.1.1 / 88 dated 11th of July 2003, E.1.1 / 120 dated 24th of July 2003 and E.1.5 / 37 dated 14th of August 2003. Our main objections have envisaged the TRACECA national coefficients and the values of the parameters used in the calculation of these coefficients.

Our first analysis indicated the following aspects:

1. Use of different parameters for the different railways. Thus, in the case of Kazakhstan and Republic of Moldavia, the consultant had worked with the technical speed, while in the cases of Romania, Bulgaria, Turkey, Georgia, Ukraine and Uzbekistan, it had used a value converted from the technical speed and called operating speed.

2. Values of the operating speed seem, in many cases, greater than the values of the real commercial speeds. We already indicated a such example in our letter E.1.1/120 120 dated 24th of July 2003 and we are able to present you other real situations:
 - A direct (complete) train covers the distance of 503 km, between Baku Freight and Beyuk Kyasik Border, in approximately 16 hours. This means that the commercial (operating) speed recorded on this relation is 31.4 kph. Excepting a section of 15 km (from 500 km), for Azerbaijan, the consultants worked with technical speeds having values greater than 40 kph;
 - A direct (complete) train covers the distance of 464 km, between Gardabani and Batumi, in approximately 11 hours and 30 minutes. This means that the commercial (operating) speed recorded on this relation is 34.4 kph. Excepting a section of 170 km (from 467 km), for Georgia, the consultants worked with operating speeds having values of 40 kph and 50 kph;
3. National coefficients were established without taking into account the fact that a train in transit on a certain network will have the same length and tonnage on its entire transit itinerary;
4. Romanian national coefficient got the value of 1.29, which is closed of the Ukrainian one (1.16) and much lower than the values calculated in the case of Bulgaria (1.64) and Turkey (1.61). Our objection comes from the fact that the railway systems from Bulgaria and Turkey have characteristics closer of those from Romania than the characteristics of the Ukrainian Railways.

The issues mentioned above have determined us to consider that the value of 1.29 got by the TRACECA Romanian national coefficient is not representative for the geographical and technical features of our railway network. Consequently, CFR Marfa asked for the recalculation of all national coefficients in a unitary manner. Moreover it proposed to replace the unique national coefficient with coefficients granted to every national transit relation which should be established taking into account the operating speed calculated with the formula:

$$v_{op} = \frac{D}{t_{total}},$$

in which:

D is the distance associated to the transit relation (from the entry border station to the exit border station in every country);

t_{total} – total duration necessary in order to cover the distance D, including the effective travel times and the standstill times in different locations on the itinerary. We have also proposed to real duration in the timetables in force on every railway network.

Our objections got a single reply, which did not provide the necessary clarifications. Moreover, the Scott - Wilson Company did not propose new values for the TRACECA coefficients.

Therefore, CFR Marfa has performed a deeper analysis of the documents related to the TRACECA Transit Tariff drawn up by the Scott - Wilson consulting company.

Our first conclusion is that the proposals are rather oriented to the situation from the countries members of the Commonwealth of Independent States. This fact is proved by the values of the different norms used in the calculations. From this point of view, a simple example is relevant. In the working paper called "Traceca Transit Tariffs – Draft Regulatory Document and Explanatory Notes", it is mentioned that a standard train includes 60 14m wagons and two locomotives, which lead to a total train length of 890m.

This approach has determined, in our opinion, the neglect of many aspects necessary in the co-operation between railways with different technical characteristics (gauge, loading gauge, maximal admitted axle load, etc.), performing the transport process in different conditions (trains with different lengths and tonnage, etc.) and applying different international laws in the international rail transport (CIM, SMGS).

CFR has also compared the fees actually applied in international traffic with the values, which should be calculated according to the TRACECA Transit Tariff. We have taken into consideration a direct (complete) train circulating between Constanța Ferry – Boat Fr. and Curtici Frontieră (829 km), having a net tonnage of 1200 tonnes and made-up from 24 wagons loaded every one with 50 tonnes of goods. In this case, the special offer applied according to our tariff policy supposes to invoice 21332.4 Euro. This sum includes the infrastructure use fee and should be increased with supplementary charges.

According to the TRACECA methodology, in the case of a covered wagon, the total tariff should be calculated using the following parameters:

1. TRACECA national coefficient proposed by the Scott - Wilson consulting firm: 1.29;
2. Covered wagon movement rate: 0.5 Euro / wagon and kilometre;
3. Infrastructure use charge (minimal value used): $829 \times (2.79 \times 1) / 24 = 96.4$ Euro / wagon;
4. Terminal service rate in case of transit: 0 Euro / wagon;
5. Handling and commission charge: 10 Euro / wagon.

Consequently, the total transport fee associated to a through (direct) train should be:

$$24 \times (0.5 \times 1.29 \times 829 + 96.4 + 10 + 0) = 15389.4 \text{ Euro.}$$

The great difference between actual transport fee (including the discount granted through the CFR Marfa Tariff Policy) and the fee calculated according to the TRACECA methodology represents a supplementary reason for not accepting the value of 1.29 for the TRACECA Romanian national coefficient.

CFR Marfa also performed a check of the calculation, which had led to this value, and it found that there were some errors. We recalculated the national coefficient using the methodology proposed by the consultant, but the value of 1.29 remained unchanged.

We also calculated the coefficients associated to the relations, which had been included on the Europe - Caucasus - Asia corridor, respectively:

- Constanța Port Zona A Fr. – Curtici Frontieră ;
- Constanța Port Zona A Fr. – Episcopia Bihor Fr.;
- Constanța Port Zona B Fr. – Curtici Frontieră ;
- Constanța Port Zona B Fr. – Episcopia Bihor Fr.;
- Constanța Ferry – Boat Fr. – Curtici Frontieră ;
- Constanța Ferry - Boat Fr.– Episcopia Bihor Fr.;
- Constanța Port Mol 5 Fr.– Curtici Frontieră ;
- Constanța Port Mol 5 Fr. – Episcopia Bihor Fr.

Their values are presented in annex.

For the example mentioned above, after recalculating the transport fee, we got the value:

$$24 \times (0.5 \times 1.40 \times 829 + 96.4 + 10 + 0) = 16480.8 \text{ Euro.}$$

The difference between actual rates the discounted according to our tariff policy and the TRACECA rate is still important due to the low value of the rate related to the covered wagon.

We think this fact is a consequence of the use of the data which are not specific for the railway transport in Romania, including in the calibration processes of the factors associated to the train lengths, speeds, gradients and curve radiuses.

Therefore, we ask for:

1. cost analysis based on the RailCost methodology which should be performed in a distinct way for the countries which are not members of the Commonwealth of Independent States;
2. Recalculation of the wagon rates.

We also consider that the tariff system using rates for wagons without any distinction related to the wagon characteristics (number of axles, capacity, etc.) could encourage the customers to ask for high capacity wagons instead of lower capacity 2 axle wagons, when they have to transport important quantities of goods. We propose to introduce and use the concept of conventional wagon (i.e., the 2-axle wagon of 1435 mm, having the length of 10m).

Concerning the infrastructure use charge, we think that the values proposed by the consultant (2.79 Euro / train x km, respectively 9.22 Euro / train x km) are high in comparison with those applied in the European countries which already separated the activities connected to the infrastructure management, respectively to the train operating. As examples, we present the following values (from 2002):

1. France: 1.1 Euro / train x km;
2. Netherlands : 0.1 Euro / train x km;
3. United Kingdom: 1.8 Euro / train x km;
4. Germany: 3.6 Euro / train x km;
5. Switzerland: 3.7 Euro / train x km.

In Romania, the following infrastructure use fees are applied:

1. 1.8 Euro / train x km for complete trains in transit;
2. 3.6 Euro / train x km for other freight trains.

The values indicated above are established in order to cover the expenses related to the current infrastructure maintenance and the traffic control and management.

We also have to mention that Romania is going to join the European Union, on the 1st January 2007, so our country is forced to apply the European rules for establishing the infrastructure use fee (Directive 2001/14/EC). According to the provisions of the article 4, point 3 from the 'Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Europe - Caucasus - Asia Corridor', the rules from the future accession treaty will have priority in the relationship with other agreements. Therefore, we ask for the recalculation of the infrastructure use charge and for the revision of the recommendations related to its application in Romania.

Concerning the terminal service charges, we found that in the working paper called "Traceca Transit Tariffs – Draft Regulatory Document and Explanatory Notes" it is stipulated that such fees should not be applied in case of transit. This proposal is in contradiction with the situation in the border stations between the countries from the Commonwealth of Independent States and the countries (including Romania) holding railway networks formed from tracks having normal gauge (1435 mm) and compliant with the UIC loading gauges. In these railway stations, it is necessary to perform operations such as axle changes or commodity transshipment between wagons characterised by different gauges.

Consequently, we consider that the following activities:

1. A new analysis of the provisions in the chapter dedicated to the terminal service charges;
2. Completion of the list containing the fees applied to the terminal services.

We have also to mention that there are cases in which the commodities from a CIS wagon are transferred in more than one wagon respecting the European standards and the loading gauge from Romania and other transit countries (usually, the UIC loading gauges). In such situations, we need clarifications in connection with the different charges calculation (wagon movement, terminal service, infrastructure use, handling and administrative activities).

Concerning the handling charges and commissions, in the working paper called "Traceca Transit Tariffs – Draft Regulatory Document and Explanatory Notes", it is introduced the idea according to which in the transit countries no documentation is drawn up. Therefore, we inform you that in the border stations between Romania and the Commonwealth of Independent States, we draw up SMGS consignment notes (waybills) for the shipments of export or in transit to the CIS countries, respectively CIM consignment notes for the shipments of import or in transit from the CIS countries to other European states. These activities are necessary because Romania applies only the COTIF Convention and its Appendice B - CIM and not the SMGS Convention. Similar activities could occur in any other point of transfer of wagons between states applying different international laws related to the railway transport.

Another administrative service is the drawing up of the transport documents for the supplementary wagons in which goods have been transferred from CIS wagons.

The European states also apply, for transit, supplementary fees that are not in the list drawn up by the Scott - Wilson consulting firm. We can mention the charge for the accomplishment of the custom procedures in the transit country, having the UIC code 41 and the UN code 301075. The full list of the supplementary charges which could be included both in the class of the terminal services fees and in the class of the handling charges and commissions could be found in the UIC Leaflet no. 920-6. For Romania, many of the supplementary fees shall get an enhanced importance due to the accession of our country in the European Union. Therefore, we cannot take into account the idea of avoiding or abandoning them.

Moreover, the analysis of the values actually applied for different administrative procedures indicates that they are higher than the values proposed by the consultant, respectively 25 Euro / wagon for export, 15 Euro / wagon for import and 10 Euro / wagon for transit.

Therefore, we ask for:

1. Review the list containing the activities for which our countries should perceive handling charges and commissions;
2. Establish higher values for the handling charges and commissions.

Concerning the proposals in the working paper "Traceca Transit Tariffs – Draft Regulatory Document and Explanatory Notes", Chapter 2 - General Provisions, CFR Marfa raises objection to many aspects. Thus, taking into account our experience as president of the Europe - Asia Tariff Union and manager of the Europe - Asia Tariff for the commodity transport on railways, UIC no. 9192.00, we can appreciate that the prescriptions concerning the tariff modification procedures are rigid and cannot be always strictly respected. Therefore, we propose:

1. Allow to change the tariffs twice per year;
2. Eliminate the rule according to which the changes must be approved during the annual conference of the parts in the agreement and with the vote of 60 % from the parts in the agreement;
3. Reduce the period of three months for notification to the Tariff Authority at one month;
4. Reduce to 15 days the period for entry into force from two months from the date of the notification done by the Tariff Authority.

In context, we mention that the article 6 from CIM stipulates the entry into force of the changes in the international tariffs after 15 days from the notification date, without imposing other constraints for the notification.

The instructions also impose to the shipper to make the payment of the transport fees to the initiating party to the conveyance through TRACECA network. This rule should be also discussed and negotiated with the European countries, which are not part of the 'Basic Multilateral Agreement on International Transport for the Development of the Europe - Caucasus - Asia Corridor'. We mention that, actually, the rules applied in international traffic are the provisions of the documents called 'Special Regulations for the international Freight Traffic' (RSM).

As CFR Marfa proposed to introduce coefficients in connection with every transit relation, we also consider that the clauses concerning the calculation of the transport charges for the shipments of import or export when using TRACECA routes should be modified. Thus, in the case of the railway stations, which do not belong to TRACECA relations, every state should supply a table containing the distances from these stations to the TRACECA border stations and the coefficient to be applied. Another variant is to use the TRACECA coefficient of the relation, which will be used by the respective shipments. The first option has the advantage of better reflecting the transport conditions.

CFR Marfa also found that in the working paper called paper "Traceca Transit Tariffs – Draft Regulatory Document and Explanatory Notes":

1. There are wrong references (Appendice B4 is referred in the paragraph 2.7.3 in connection with the terminal service, despite the fact that it is connected to the infrastructure use charge) or references to annexes or documents which miss (Annex A3) or are not known (Tariff Guidance no. 4);
2. Appendice A3 in connection with the TRACECA network and distances do not contain the Romanian data;
3. Ferry - boat transport fees applied by CFR Marfa miss.

Consequently, we ask for the review of the wrong references and the introduction of the elements, which miss.

CFR Marfa sustains the idea to perform a pilot study in connection with the TRACECA Transit Tariff, but, before this process, it is necessary to improve and to complete the provisions of the tariff draft. The values of the different charges and transit relation coefficients to be applied must be recalculated and then approved by every part involved in our basic agreement.

CFR Marfa is interested in the effects of the common tariff on the revenues and expenses, railway resources (wagons, terminals, etc.), internal activities of the railway companies, inter-railway settlements and the interest of the customers related to the railway transport services. From this point of view, a correct analysis requires the application of the TRACECA Transit Tariff for at least one year, without using, in parallel, the tariffs in force today. We think that the parallel use of two tariffs cannot lead to relevant conclusions, because this will not produce financial effects on the customers' finances and the railway administrations will record supplementary expenses.

Therefore, CFR Marfa sustains:

1. Proposals made by the Scott - Wilson consulting firm and the Permanent Secretariat of the TRACECA Intergovernmental Commission concerning the performance of a pilot study by the railways in Azerbaijan, Georgia, Ukraine and Republic of Moldavia. We also appreciate that the participation of a state holding a railway network of normal gauge (1435 mm) would be useful for the accomplishments of the goals of the pilot study, if we take into consideration the features of their railway system;

2. Organisation and management of this process according to the recommendations previously submitted by the Permanent Secretariat of TRACECA Intergovernmental Commission.

CFR Marfa would like to be periodically informed about the results of the pilot study, but it will not make available other resources than those necessary for the travel of its delegates to the common actions.

Hoping to receive your favourable reply, we express our consideration and appreciation for your entire activity.

Sincerely,

Victoraş BUCUREANU
General Director



From	To	Tariff distance	Train length		Speed		Gradient		Curve radius		All factors
		km	m	factor	kph	factor	‰	factor	m	factor	
Constanta Ferry Boat Fr.	Curtici Frontieră	829	600	1,34	40	1	27	1,022	240	1,0456	1,4076
Constanta Ferry Boat Fr.	Episcopia Bihor Frontieră fr.	868	600	1,34	40	1	25	1,025	230	1,0462	1,4112
Constanta Port Zona A	Curtici Frontieră	826	600	1,34	40	1	27	1,022	240	1,0456	1,4076
Constanta Port Zona A Fr.	Episcopia Bihor Frontieră Fr.	865	600	1,34	40	1	25	1,025	230	1,0462	1,4112
Constanta Port Zona B Fr.	Curtici Frontieră	823	600	1,34	40	1	27	1,022	240	1,0456	1,4076
Constanta Port Zona B Fr.	Episcopia Bihor Frontieră Fr.	862	600	1,34	40	1	25	1,025	230	1,0462	1,4112
Constanta Port Mol 5 Fr.	Curtici Frontieră	823	600	1,34	40	1	27	1,022	240	1,0456	1,4076
Constanta Port Mol 5 Fr.	Episcopia Bihor Frontieră Fr.	862	600	1,34	40	1	25	1,025	230	1,0462	1,4112



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

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

ПРОТОКОЛ

Третьего Заседания Рабочей Группы по Транзитным Сборам и Пошлинам (РГТСП) - Автомобильные Перевозки Баку, 15-16 октября 2003 года

1. Введение

Третье заседание рабочей группы по автомобильным перевозкам состоялось в Баку 15-16 октября в соответствии с договоренностью, достигнутой на начальном этапе реализации проекта.

Выдвинутые рабочей группой предложения будут представлены на рассмотрение МПК TRACECA для последующих действий. МПК TRACECA стремится получить гарантии того, что любые реформы в сфере транзитных сборов, принятые правительствами стран, будут шагом вперед к рыночному подходу, базирующемуся на повышении эффективности перевозок и снижении затрат при перевозках. Каждое заседание рабочей группы должно развивать решения, которые достигнуты в ходе предыдущих заседаний и закреплены в протоколах.

Необходимо найти пути продолжения успешной работы РГТСП после окончания проекта, что позволит вносить вклад в работу МПК и постоянного секретариата.

2. Обсуждение основ расчетов пошлин за избыточные габариты и массу автотранспортного средства

На основе анализа проекта рабочего документа «Предложения по пошлинам за избыточные габариты и массу автотранспортного средства» были приняты следующие решения:

- а) В целях повышения эффективности транспортных перевозок по коридору ТРАСЕКА необходимо гармонизировать максимально допустимые габаритные и весовые параметры автотранспортных средств. Для этого правительствам всех стран рекомендуется привести национальные стандарты в соответствие со стандартами, принятыми Европейским Союзом.
- б) Рекомендуется прекратить перевозки автотранспортом с избыточными габаритами и массой автотранспортных средств, за исключением транспортировки неделимого груза.



в) Расчет транзитных сборов и пошлин на автотранспортные средства с избыточными габаритами и массой должен проводиться по следующей формуле:

$$P_1 = [P_{ew} + (P_{caw1} + \dots + P_{cawi})] \times S + (C_1 + C_w + C_h) \times S + K, \text{ где}$$

P_1 = оплата **одного** рейса (действителен на 1 рейс) автотранспортного средства;

P_{ew} = оплата, производимая в том случае, если брутто масса транспортного средства превышает максимально допустимую массу;

P_{cawi} = оплата из расчета на ось, производимая в том случае, если нагрузка на ось превышает максимально допустимую массу;

S = протяженность рейса (в `00 км);

C_1 , C_w и C_h = оплата, производимая в том случае, если длина, ширина и высота транспортного средства превышает максимально допустимые габариты.

K = оплата, производимая независимо от протяженности рейса в км (одной перевозки).

г) Следующие определения рекомендуется применить в формулах: 1) пошлина за превышение максимально допустимой массы брутто транспортного средства P_{ew} должна основываться на дополнительных затратах на укрепление, обслуживание и ремонт мостов и других аналогичных строений, или другой инфраструктуры, которые имеют непосредственное отношение к конкретной перевозке; 2) пошлина за превышение максимально допустимой нагрузки на ось P_{caw} должна основываться на учете затрат на восстановление поврежденного дорожного покрытия согласно ESAL; 3) пошлина за превышение максимальной длины, ширины и высоты C_1 , C_w и C_h должна основываться на дополнительных затратах на модификацию конкретной инфраструктуры или обеспечение альтернативных маршрутов в обход мостов с низким пролетом.

(д) Для того чтобы пошлины за превышение максимально допустимых габаритов и массы покрывали только дополнительные затраты, они должны основываться на переменных затратах на восстановление дорог при условии учета всех переменных затрат, включая административные затраты на планирование и контроль за перевозкой. Рекомендуется также предусмотреть в рамках единой политики применение либо постоянных, либо переменных пошлин в зависимости от расстояния или времени.

(е) Для снижения чрезмерно высоких пошлин, взимаемых в странах - участницах TRACECA, рекомендуется рассмотреть возможность снижения пошлин за превышение максимальной нагрузки на ось, установив лимит переменной затраты на восстановление дороги за ESAL/км.

3. Обсуждение вопросов единой политики по автомобильным транзитным сборам

Члены РГТСП рекомендуют принять за основу «Проект единой политики по автомобильным транзитным сборам» для последующей доработки и согласования странами-участницами.



4. Последующие действия

(а) Стороны договорились о том, что Контрактор подготовит следующие документы:

- окончательный вариант документа «Единая политика по автомобильным транзитным сборам» с учетом замечаний сторон;
- доработанный вариант документа «Стратегия внедрения единой политики по автомобильным транзитным сборам». Данный документ будет подготовлен на основе предлагаемых действий по внедрению единой транзитной политики и действий, представленных в проекте документа «Предложения по автомобильным транзитным сборам» (июль 2003г) и будет содержать предложения к Плану действий для правительства каждой из стран TRACECA.

Копии данных документов должны быть направлены всем членам рабочей группы до 1 декабря 2003г.

(б) Рекомендовано, что постоянный секретариат TRACECA представит копии документа «Единая Политика по автомобильным транзитным сборам» национальным секретарям и главам национальных комиссий до 15 декабря 2003 г.

(в) Решено, что постоянный секретариат TRACECA разработает Техническое приложение к «Основному многостороннему соглашению», содержащее статьи по транзитным сборам которое должно быть представлено на одобрение на 4-ой ежегодной конференции МПК TRACECA.

(г) В целях реализации единой политики, члены рабочей группы в сотрудничестве с национальными секретарями TRACECA должны представить соответствующим национальным комиссиям до 15 декабря 2003 г. следующие документы: (1) окончательный вариант единой транзитной политики, (2) окончательный вариант стратегии внедрения единой транзитной политики для каждой конкретной страны.


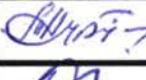


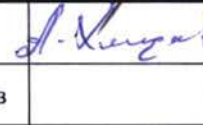
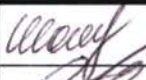







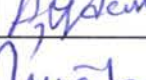


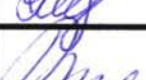


(д) Члены рабочей группы рекомендуют Национальным Комиссиям каждой из стран совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами подготовить согласованный план действий на краткосрочную и долгосрочную перспективу к июню 2004 года.

(е) Делегаты РГТСП выразили просьбу к Европейской Комиссии о продлении технического содействия (в рамках проекта ЕПТРТ) в целях реализации единой политики.

(ж) Рабочая группа рекомендует МПК TRACECA рассмотреть возможность оказать содействие (посредством реализации дополнительных проектов) в решении других важных проблем, выявленных в ходе проведения данного проекта, а именно: 1) разработка единой транзитной политики по максимально допустимым габаритам и массе автотранспортных средств; 2) разработка единой транзитной политики по страхованию транспортного средства, основанной на системе зеленых карт (green cards) с взаимным признанием национальной страховой политики в отношении автотранспортных средств и страховки для водителей; 3) улучшение информационного обеспечения пользователей автодорог путем дальнейшего усовершенствования Руководства для пользователей автодорог; 4) усовершенствование разрешительной системы на международном



автотранспорте; (5) внедрение единой эффективной системы выдачи виз водителям грузовых транспортных средств; 6) внедрение единого сертификата взвешивания; 7) совершенствование интермодальных и мультимодальных перевозок.

Страна	Делегат	Должность	
Азербайджан	Ахундов Р.	Зам. начальника Управления организации перевозок Департамента "Автоаглийатсервис" Министерства транспорта	
	Нуруллаев Т.	Президент ABADA	
Болгария	Панчев И.П.	Представитель департамента дорожных пошлин и разрешений	
	Атанасова А.	Эксперт департамента транспортной информации (AEBTRI)	
Грузия	Хмидашвили А.	Генеральный Директор «САКИНТЕРАВТОСЕРВИС»	
	Цикурия Г.	Зам. ген. Секретаря Ассоциации Международных перевозчиков	
Румыния	Попеску С.	Инженер-эксперт	
	Калапис А.	Начальник Отдела Генерального Директората по Правилам и Качеству Услуг на Дорожном Транспорте	
	Борза М.	Представитель ARTRI	
Казахстан	Момбаев Т.	Начальник отдела Управления автомобильного транспорта	
	Ашурметов А.	Транспортный оператор КазАТО	
Кыргызстан	Садабаев Ж.	1-ый Зам. Генерального Директора "Киргизинтранс"	
	Халмурзаев Ф.	Генеральный Секретарь AsMAP	
Молдова	Таран С.	Учебный Центр АИТА, Президент Ассоциации Железнодорожников Респ. Молдова	
	Руснак А.	Департамент международных отношений Генерального директората по международному сотрудничеству и развитию автотранспорта	
Таджикистан	Бобоев О.	Директор Института "Наглият" при Министерстве Транспорта	
	Абдуллоев А.	Ассоциации АBBAT	
Турция	Оздемир Х.	Начальник Отдела Генерального Директората Министерства транспорта Турции по Автомобильному транспорту	
	Кая М.	Ассоциация международных перевозчиков	
Украина	Коваленко К. А.	Главный специалист «Укравтотранс»	
	Медведева Е. К.	Начальник Отдела Международной Ассоциации Перевозчиков Украины	
Узбекистан	Топалиди А. В.	Директор научно-учебного центра (AIRCUZ) "BILIMINTERTRANS"	
	Сыдыкназаров М. К.	Президент Международной Ассоциации перевозчиков	





PROTOCOL

Third Transit Fee and Tariffs Working Group (TFTWG) for Roads

Baku, 15-16 October 2003

1. Introduction

The third meeting of the TFTWG for roads took place in Baku on 15 and 16 October in accordance with the agreement made during the inception phase of the project. It had been determined that a roads working group would be established to provide a means for presentation and discussion of the Contractor's findings, and for the development of a unified policy for road transport fees.

Proposals made by the working group will be submitted to the TRACECA Intergovernmental Commission (IGC) for their action. The TRACECA IGC will wish to ensure that any reforms of transit fees presently set by state authorities are moves towards a market-driven system, based on improved efficiency and reduced cost. It is appreciated that each TFTWG meeting will build on the decisions and agreements agreed by protocols from earlier TFTWG meetings so that clear progress in decision-making is achieved.

It is intended that ways will be found to extend the effective life of the TFTWG beyond the prime period of the contract through the expansion of the activities of the TRACECA National Working Groups which have now been established. This will provide continuing input to the work of the IGC and Permanent Secretariat, and maintain the momentum of the work done by the National TRACECA Commissions.

2. Discussions on the framework for calculating road vehicle excess size and weight fees: based on an analysis described in the draft working paper on Proposals for Road Vehicle Excess Size and Weight Charges, it was agreed that:

(a) To promote efficiency and use of TRACECA routes, consideration should be given by all member governments to the harmonisation of maximum road vehicle size and weight limits in accordance with the standards adopted by the EU.

(b) It is further recommended that road vehicles should not operate with size or weight in excess of these maximum limits except when the load cannot be divided.



(c) The unified policy for excess size and weight charges should be based on the following formula:

$$P_1 = [P_{ew} + (P_{eaw1} + \dots + P_{eawi})] \times S + (C_l + C_w + C_h) \times S + K$$

where

P_1 = payment for **one** (valid for one occasion only) haul of freight by road vehicle;

P_{ew} = payment if gross weight of vehicle exceeds the maximum legally allowed weight;

P_{eawi} = payment (per axle) if an axle load exceeds the maximum legally allowed weight;

S = length of haul (in km);

C_l, C_w, C_h are the payments if length, width and height of vehicle exceed the maximum legally allowed dimensions.

K is a payment made irrespective of the length of trip (per occasion)

(d) It is recommended that the following definitions are adopted for terms used in the above formula: (i) the charge for exceeding the maximum allowed gross vehicle weight, P_{ew} , is to be based on the additional costs of strengthening, maintenance or repairing bridges and similar infrastructure, which are explicitly related to the planned haul, (ii) the charge for exceeding the maximum allowed axle weight, P_{eaw} , is to be based on the pavement damage costs as measured by Equivalent Standard Axles (ESAL), and (iii) the charge for exceeding the maximum length, width and height, C_l, C_w, C_h , is to be based on the additional costs of modifying overhanging infrastructure or providing alternative routes that avoid low bridges.

(e) It is further recommended that, to ensure that charges cover only the additional costs incurred, excess size and weight charges should be based on variable road use costs, provided all variable costs are included (including administrative costs of planning and supervising the haul). It is recommended that the unified policy allows charges to be either fixed or to vary with distance or time.

(f) To help reduce excessively high charges in TRACECA countries, it is recommended that consideration be given to reducing the excess axle weight charge by basing it on an upper limit for the variable road use cost (per ESAL km).

3. Discussions on the unified policy on road transit fees: the TFTWG members recommend for adoption the unified policy described in the Working Paper: Draft Unified Policy on Road Transit Fees, subject to minor amendments agreed during TFTWG discussions.

4. Next Steps

(a) It was agreed that the Contractor would prepare the following documents:

- A finalised Unified Policy on Road Transit Fees incorporating the amendments agreed in Point 3 above.
- Based on the suggested actions for implementing the Unified Policy described in Draft Working Paper: Road Transit Fee Policy Proposals (July 2003), an updated Implementation Strategy for the Unified Road Transit Policy, containing a list of proposed actions required by each government of the TRACECA member states to implement the Unified Policy.



Both documents should be circulated to all TFTWG members by 1 December 2003.

(b) It was recommended that the TRACECA Permanent Secretariat will distribute the Unified Policy on Road Transit Fees to the TRACECA National Secretaries and Heads of the National Commissions by 15 December 2003.

(c) It was agreed that, to provide the basis for implementing the policy, the TRACECA Permanent Secretariat should use the finalised Unified Policy to draft those sections of the Roads Annex to the TRACECA General MLA that will deal with transit fees. This annex should be presented for approval at the 4th IGC TRACECA annual meeting.

(d) In order to implement the Unified Policy, the TFTWG members, in cooperation with TRACECA National Secretaries, should submit to their respective National Commissions (i) the finalised Unified Policy, and (ii) the finalised Implementation Strategy for their country, by 15 December 2003.

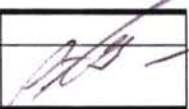







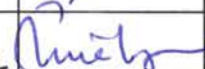


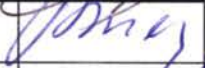

(e) The TFTWG members recommend that the National Commission of each country prepares by June 2004, through dialogue with all important stakeholders, an agreed plan for implementing those actions which are required by each stakeholder to meet the short-term priorities described in the Unified Policy.

(f) The TFTWG members requested the European Commission to extend technical assistance, in the framework of the UPTFT project, to ensure implementation of the unified transit fee policy.

(g) It is recommended that IGC TRACECA should consider, through appropriate projects, giving assistance to member countries in tackling other important problems identified by the UPTFT project, including (i) developing a unified policy on road vehicle size and weight limits, (ii) developing a unified policy on vehicle insurance based on a green-card system, with mutual recognition of national motor vehicle and driver insurance policies, (iii) improving the supply of information to road users by further developing and updating the User Guide, (iv) improving the road transport permit system to remove current bottlenecks, (v) introducing an efficient, unified system for issuing visas to commercial drivers, (vi) setting up a unified vehicle weight certificate, and (vii) improving multi/inter-modal transport.

COUNTRY	NAME	POSITION	
Azerbaijan	Mr. R. Akhundov	Deputy Head Dept. International Transport Relations "Azeravtonaglyiyatservice"	
	Mr. T. Nurullayev	President ABADA	
Bulgaria	Mr. I.P. Panchev	Representative Department Road Fees and Permits	
	Mrs. A. Atanassova	Expert Transport Information Department (AEBTRI)	
Georgia	Mr. G. Tsicuria	Deputy General Secretary International Carriers Association	
	Mr. A. Khmiadashvili	General Director Ltd "SACINTERAVTOSERVICE"	
Kazakhstan	Mr. T. Mombajev	Head Road Transport Department Unit	



	Mr. A. A. Ashurmetov	Transport Operator KazATO	
Kyrgyzstan	Mr. Zh. Sh. Sadabayev	1 Deputy General Director "Kyrgyzintrans"	
	Mr. F. Khalmurzayev	General Secretary KyrgyzASMAP	
Moldova	Mr. S. Taran	<i>Vice</i> Director International Conveyors Center, AITA <i>President Forwarders Association</i>	
	Mr. A. Rusnak	Chief Expert Department of International Relations	
Romania	Mr. A. F. Kalapis	Head Dept. General Directorate for Regulations and Quality of Services in Road Transports.	
	Mr. M. Borza	Representative of ARTRI	
	Mr. C. Popescu	Department of Approvals and Permits, Ministry of Transport, Construction and Housing.	
Tajikistan	Mr. O. Boboyev	Director "Nagliyot" Institute MOT	
	Mr. A. Abdulloyev	Vice-President ABBAT Association	
Turkey	Mr. H. Özdemir	Head of Section, General Directorate of Road Transportation, Ministry of Transport	
	Mrs. M. Kaya	International Transporters Association <i>Member of Executive Committee</i>	
Ukraine	Mrs. E. Medvedeva	Head Department of International Shippers Association	
	Mr. K. Kovalenko	Chief Expert UKRAVTOTRANS	
Uzbekistan	Mr. A. V. Topalidi	Director of Scientific-Training Center (AIRCRUZ) "BILIMINTERTRANS"	
	Mr. M. K. Sydyknazarov	President International Freight Forwarders Association	





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

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

PROTOCOL

On the results of fourth meeting of railway representatives (experts) concerning tariff policy for railway transit services on the TRACECA transport corridor (TFTWG4) Baku, March 10/11, 2004

Having considered implementation of the Pilot Project in the framework of the TRACECA railway tariff structure, the participants of the Working Group have agreed:

- to implement the objectives according to the principles agreed in the protocols of previous meetings of the TFTWGs;
- to recommend to railway administrations to use TTT for every kind of transit container transportation, and to implement the Pilot Project during the period from 1st October 2004 until 31st December 2005. To propose to the Council of Heads of Railways, Ports and Shipping companies to apply TTT for dry cargoes;
- to use charges, presented in the Annex B to this Protocol.

The participants of the Working Group emphasize the requirement for the additional corrective coefficients for the 40 foot, tank and refrigerated containers. For this purpose, it has been agreed to submit proposals to the Permanent Secretariat of IGC TRACECA until 10 November 2004.

To achieve successful implementation of TTT, aimed to attract additional traffic flows, it is necessary:

- to apply through rates for railway and maritime transportation, including cargo handling in the ports;
- to involve other TRACECA railways into implementation of TTT;
- to request the Permanent Secretariat of IGC TRACECA to coordinate the Pilot Project;
- to endorse Mr Tamas Tsikhelashvili (Georgian Railways) as a Chairman of the TFTWG.

The participants of the Workshop are grateful to the Permanent Secretariat of IGC TRACECA and to Consulting company Scott Wilson led by Mr Rasbash for the development of TTT.

To submit whatever information before the 25th of the each month to Mr Shafa Ragimov that is required to establish the TTT pilot studies and to monitor the results in coordination with other participants and expect to receive analysis and results in good time.



Agree to meet again in Tbilisi (Georgia) to finalise the arrangements for the launch of the pilot study. The date of the meeting is to be defined later on.

Parties to the pilot studies agree to absorb all costs associated with the implementation of the studies including attendance at TFTWG coordination meetings with further submission of this issue for consideration at the Meeting of Heads of Railway Administrations.

PARTICIPANTS OF THE FOURTH WORKING GROUP ON TARIFFS

PERMANENT SECRETARIAT IGC TRACECA

March 10-11, 2004

COUNTRY	AREAS	NAME OF DELEGATE	POSITION	SIGNATURES
Azerbaijan	rail	Mr. Husameddin Melikov	Deputy Head Tariff and Transport Service	
Bulgaria	rail	Mr. Pencho Popov	Head expert indirection Freight Transports (BDZ)	
Georgia	rail	Mr. Tamaz Tsikhelashvili	Head Economic Service Georgian Railways	
Moldova		Mr. Svetlana Movile	Consultant Railway Transport Authority Ministry of Transport and Communication	
Romania	rail	Mr. Tanasuica Nicolae Mugurel	Project Manager Department of Tariffs, Analyses and Costs	 Tanasuica With reservation
Turkey	rail	Mrs. Hulya Cilgi	Turkish State Railways Acting International Marketing Manager Operations Department	 with reservation
Turkmenistan	rail	Mr. Klichmurad Annanepesov	Head Forwarders & International Settlements Department	

OBSERVERS ATTENDING FOURTH WORKING GROUP ON TARIFFS

March 10-11, 2004

COUNTRY	AREAS	NAME OF DELEGATE	POSITION	SIGNATURES
Ukraine	rail	Mrs. Taratayko T. P.	Head Marketing and Prognosis Authority	
Iran	IE	Mr. Veli Zergeri	Iran Embassy	
Azerbaijan	rail	Mrs. Raya Kasimova	Main Consultant Tariff and Licences Sector Ministry of Transport	
Georgia	rail	Mr Nodar Latsabidze	Deputy Financial Director	

Addendum to the Protocol

During the meeting there has been reached an agreement to hold the next meeting of the Pilot Project Working Group in Tbilisi (Georgia) on the 15 April 2004 (the date to be confirmed in writing by the Chairman).

Reservation of Romania and Turkey

TTT Rates and Coefficients are very low and therefore not acceptable. We ask for the review of the calculations of the rates and coefficients. In case the final results will not be appropriate, Romania and Turkey reserve the right to act only as observers.

Final decision will be taken by the high management of the national railways in Romania and Turkey.

In the case Romania and Turkey act as observers, they will cover only the cost of travel and accommodation of their representatives to the Working Groups.

For Romania



For Turkey





A1

Governing protocol determining the structure of the TTT

Included for record only

PROTOCOL

On results of second meeting of plenipotentiary railway, maritime administration, seaport and shipping company representatives (experts) concerning tariff policy for railway and maritime transit services on the TRACECA transport corridor (TFTWG2)

Baku, October 17, 2002

RAIL TARIFFS

The following was agreed by delegates:

- 1) The new rail tariff structure for TRACECA transit traffic will be based on normative costs i.e. costs reflecting acceptable technical and financial indicators, acceptable to all TRACECA countries.
- 2) The tariff structure will be based on long run variable costs.
- 3) An allowance will be built in to provide a return on assets of not less than 12% on productive assets to be valued at current replacement costs.
- 4) By December, 30, 2002 the Consultants will make allowances for variations of coefficients from the agreed indicators, i.e. higher tariffs will be applicable to sections of the TRACECA network where ruling gradients, train lengths, service standards and other technical and financial indicators exceed those specified.
- 5) The tariff structure will be based on the costs of moving a full wagon (not weight based), i.e. it will vary by type and weight capacity of wagon. The tariff structure will take into accounts the costs of return of empty wagons. The new tariff structure will not apply to less than wagonloads.
- 6) The new tariff structure will consist of four components:
 - (a) Movement tariff (flat rate per kilometre for each wagon type);
 - (b) Terminal tariff (in two sub-parts – per wagon and per wagon-kilometre; and for collection/delivery)
 - (c) Infrastructure user charge per train-kilometre (for access to main track, signalling, communications, power supply)
 - (d) Handling fees and commission per assignment
- 7) In the short run, to build up TRACECA transit traffic, discounts should be offered from the new tariff scales down to the levels reflecting normative short run variable costs. These costs will be defined in the working paper. These discounted tariffs will be defined after calculating of tariff rates.
- 8) The tariff currency will be Euro.
- 9) By 15th of December 2002 the Administrations of National Railways are required to respond in written form to the level of wagon costs, infrastructure user charges, terminal charges and commission in the proposals. Failure to do so will be taken by TRACECA as acceptance of those cost items.
- 10) Administrations of National Railways will be required to advise the TRACECA Secretariat by 30th November of the details that should be taken into account for the estimation of national adjustment factors to then be used as coefficients in the TTT. See Appendix 1 of this Protocol.
- 11) By the 1st of February Administrations of National Railways are to provide comparative analysis for transit traffic on TRACECA corridor by commodities for 2001 – 2002.

A2 National TTT Coefficients

The objective of the TTT National Coefficient is to provide a legitimate basis for adjustment of unified standard rates to reflect essential differences in the configuration of each railway. The basis for the TTT National Coefficients was agreed in TFTWG Protocol 15th-17th October 2002 in Baku. The TTT National Coefficients were subsequently derived from information submitted to the Permanent Secretariat by each TRACECA partner between November 2002 and June 2003.

TRACECA		Network	TTT
Partner		Included	National
		km	Coefficient
Azerbaijan		500.00	1.10
Armenia		295.00	1.55
Bulgaria		500.00	1.64
Georgia		467.00	1.43
Kazakhstan		4217.00	1.13
Kyrgystan		324.00	1.40
Moldova		207.90	1.10
Romania		2061.80	1.29
Tajikistan		-	1.00
Turkey		6987.00	1.61
Ukraine		950.00	1.16
Uzbekistan		2634.00	1.15
Turkmenistan		-	1.00
Total Network Covered by TTT		19143.7	

Note: TTT National Coefficients of unity are given to countries that have yet to submit railway system data to TRACECA Secretariat. TTT National Coefficients can be subject to change based on revised and verifiable data submitted to the TRACECA Secretariat.

A3

TTT Part 1

Unified rates for the movement of common wagons

Refer TTT Draft Regulatory Document B4

1. The rates given in the table are based on the normative costs of TRACECA railways.
2. The rates have been derived from studies carried out by TRACECA in the UPTFT study
3. The full rate includes for the amortisation of assets valued at their current replacement costs and a return on capital of 12% pa.
4. The lowest rate covers only the direct variable costs associated with each train movement. (This provides a floor for discounting).
5. The third party rate is applied if a TRACECA national railway does not own the wagon.

€ per wagon km

	lowest rate	third party rate	full rate	Armenia	Azerbaijan	Bulgaria	Georgia	Kazakhstan	Kyrgistan	Moldova	Romania	Turkey	Turkmenistan	Tajikistan	Ukraine	Uzbekistan
<i>TTT National Coefficient</i>				1.55	1.10	1.64	1.43	1.13	1.40	1.10	1.29	1.61	1.00	1.00	1.16	1.15
Wagon Type																
Covered Wagon	0.18	0.25	0.38	0.60	0.42	0.63	0.55	0.43	0.54	0.42	0.50	0.62	0.38	0.38	0.45	0.44
Platform (General Purpose)	0.21	0.22	0.39	0.61	0.43	0.64	0.56	0.44	0.55	0.43	0.50	0.63	0.39	0.39	0.45	0.45
Open-Wagon	0.27	0.24	0.49	0.76	0.54	0.81	0.70	0.56	0.69	0.54	0.64	0.79	0.49	0.49	0.57	0.57
Tanker Wagon	0.44	0.28	0.73	1.13	0.81	1.20	1.05	0.83	1.02	0.80	0.95	1.18	0.73	0.73	0.85	0.84
Isothermal Wagon	0.30	0.23	0.64	0.99	0.70	1.05	0.92	0.72	0.90	0.70	0.83	1.03	0.64	0.64	0.74	0.74
Platform for Containers	0.19	0.22	0.36	0.56	0.40	0.59	0.52	0.41	0.51	0.40	0.47	0.58	0.36	0.36	0.42	0.42



A4

TTT Part 2

Unified rates for selected terminal operations

Tariffs for Terminal Services

Refer TTT Draft Regulatory Document B3

Type of Terminal Services	Type of goods	Output Norm	Wagon Type	Rate €	Unit
1	2	3	4	6	7
Loading unloading wagons in good sheds	General goods Packaged items; pallets, bagged goods, building materials, timber out of gauge loads	3000 Tons per year	1,2	6.34	Ton
Loading unloading storage of refers	Perishable Goods - 48 hours cold storage	30,000 Tons per year		11.79	Ton
Collection Delivery of made-up trains Industrial Sidings	Dry and liquid bulk	1 Train per day	3,4,	6.2	Wagon
Collection Delivery of wagon groups from freight yards	All	20,000 Wagons per year	1,2,6	6.8	Wagon
Collection delivery of wagons in Ports	All cargo	100 Wagons per day	All	5.6	Wagon
Gauge Change	All Cargo	100 Wagons per day	All	5.0	Wagon
Loading and unloading containers from rail wagons	All Containerised Cargo	30,000 TEU s per year	5,6	16.73	TEU
Isothermal Storage	Frozen Food	Not Applicable	5	€9, €15	Wagon Day
Border Crossing Operations		10 Trains per day	All	3.0	Wagon



A5

TTT Part 3

Unified rates for the application of Infrastructure User Charges

TRACECA Basic Infrastructure User Charges

Refer TTT Draft Regulatory Document B4

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

Minimum IUC	Full IUC
€2.79 Per Train Km	€9.22 Per Train Km
4.65 cents per wagon km with up to 60 wagon train lengths	15.33 cents per wagon km with up to 60 wagon train lengths
6.97 cents per wagon km with up to 40 wagon train lengths	22.95 cents per wagon km with up to 40 wagon train lengths



A6

TTT Part 4

Unified rates for the application of Handling Charges and Commission

Refer TTT Draft Regulatory Document B5

Basic Charge

A general amount of €20.0 per wagon would be appropriate to recover the costs of administration and handling charges applied by the TRACECA initiating railway.

Variations in basic charge

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

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

Additional Charges

Additional charges should be included in TTT Part 4 covering

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



B

Experimental Rates for Container Flat Wagons

B1

Application and scope

To be applied to TRACECA railway Network submitted to TRACECA Permanent Secretariat (declared in the process to obtain TTT national coefficient defined in A2)

B2

Part 1 Wagon Movement Rate

Refer to A3

		Armenia	Azerbaijan	Bulgaria	Georgia	Kazakhstan	Kyrgistan	Moldova	Romania	Turkey	Turkmenistan	Tajikistan	Ukraine	Uzbekistan
	<i>National Coefficient</i>	1.55	1.10	1.64	1.43	1.13	1.40	1.10	1.30	1.61	1.00	1.00	1.16	1.15
Full Rate (wagon/km)	€ 0.36	0.56	0.40	0.59	0.52	0.41	0.50	0.39	0.47	0.58	0.36	0.36	0.42	0.41
Lowest Rate (wagon/km)	€ 0.19	0.30	0.21	0.31	0.27	0.21	0.27	0.21	0.25	0.31	0.19	0.19	0.22	0.22
Third Party Rate (wagon/km)	€ 0.22	0.34	0.24	0.36	0.32	0.25	0.31	0.24	0.29	0.35	0.22	0.22	0.25	0.25



B3

Part 2 Terminal Services Charges

Rate for port access - €5.6 per wagon

Rate for border crossing - €3.0 per wagon

Rate for lifting container on/off wagon – €16.73 per TEU

Rate for Gauge Change €5.00 per wagon

B4

Part 3 Infrastructure User Charges

Minimum IUC	Full IUC
€2.79 Per Train Km	€9.22 Per Train Km
4.65 cents per wagon km up to 60 wagon train lengths	15.33 cents per wagon km up to 60 wagon train lengths
6.97 cents per wagon km up to 40 wagon train lengths	22.95 cents per wagon km up to 40 wagon train lengths

B5

Part 4 Handling Charges and Commission

Refer to A6

Basic Charge

A general amount of €20.0 per would be appropriate to recover the costs of administration and handling charges applied by the TRACECA initiating railway.



C Unified Through Rates for Containers

Examples: Per TEU

C1 Romanian EU/Border to Serakhs

Full Rate – Total including marine - €2053.2 (Rail - €1322)

Lowest - Total including marine - €1166 (Rail - €642.4)

C2 Bulgarian EU/Border to Almaty

Full - Total including marine - €2903.5 (Rail – €2092.3)

Lowest - Total including marine - €1594.6 (Rail – €1011)





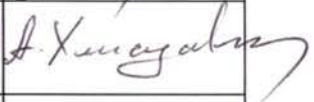


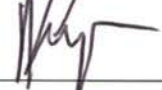
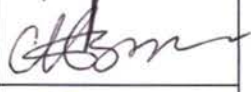


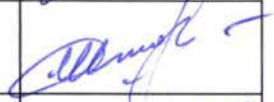
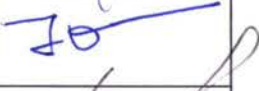
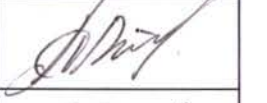

C3 Moldova / Ukraine to Serakhs

Full - Total including marine - €1592 (Rail – €1063)

Lowest - Total including marine - €906.6 (Rail – €528.5)

ДЕЛЕГАТЫ ПЕРВОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ IGC TRACESA
27-28 ноября, 2002

Страна	Делегат	Должность	Подпись
АЗЕРБАЙДЖАН	Ахундов Р.	Зам. Начальника ГК "Азеравтонаглият"	
	Нуруллаев Т. <i>Уешингеров</i>	Президент АВАДА <i>Нач. TIR Dept.</i>	
БОЛГАРИЯ	Крачунов К.	Начальник отдела Дорожных Сборов Автотранспортного Агентства, MRDPW	
	Атанасова А.	Эксперт департамента транспортной информации (АЕВТРИ)	
ГРУЗИЯ	Хминадшвили А.	Генеральный Директор «САГИНЕРАВТОСЕРВИС»	
	Нониашвили Р.	Исполнительный Секретарь	
РУМЫНИЯ	Попеску С.	Инженер-эксперт	
	Калапис А.	Начальник Отдела Генерального Директората по Правилам и Качеству Услуг на Дорожном Транспорте	
	Борза М.	Представитель ARTRI	
КАЗАХСТАН	Дженалинов Р.	И.О. Начальника Управления Транзитной Политики и внешних связей Республики Казахстан	
	Ашурметов А.	Транспортный оператор из KazATO	
КЫРГЫЗСТАН	Садабаев Ж.	1-ый Зам. Генерального Директора "Кыргызинтранс" I	
	Халмурзаев Ф.	Генеральный Секретарь AsMAP	
МОЛДОВА	Ротару Р.	Главный специалист Отдела Международных Связей Управления АМТАИ	
	Соломон Д.	Директор Учебного Центра АИТА, Президент Союза Транспортников	

Страна	Делегат	Должность	Подпись
ТАДЖИКИСТАН	Бобоев О.	Директор Института "Наглият" при Министерстве Транспорта	
	Эшонов Б.	Вице-президент Ассоциации АБВАТ	
ТУРЦИЯ	Оздемир Х.	Начальник Отдела Генерального Директората Министерства транспорта Турции по Автомобильному транспорту	
	Сагироглу М.	Транспортная компания «Старинтекс»	
ТУРКМЕНИСТАН	Тойлиев Д.	Начальник THADA	
	Джумакулиев А.	Начальник Туркменской Трансинспекции	
УКРАИНА	Коваленко К. А.	Главный Эксперт «Укравтотранспорта»	
	Медведева Е. К.	Начальник Отдела Международной Ассоциации Перевозчиков Украины	
УЗБЕКИСТАН	Арипджанов Ю.А	Начальник Отдела Агентства Автомобильного и Речного Транспорта.	
	Топалиди А. В.	Директор научно-учебного центра (AIRCUZ) "BILIMINTERTRANS"	
	Сыдыкназаров М. К.	Президент Международной Ассоциации экспедиторов	

PROTOCOL
ON RESULTS OF WORKSHOP OF PLENIPOTENTIARY RAILWAY, MARITIME ADMINISTRATION,
SEAPORT AND SHIPPING COMPANY REPRESENTATIVES (EXPERTS) CONCERNING TARIFF
POLICY FOR RAILWAY AND MARITIME TRANSIT SERVICES ON THE TRACECA TRANSPORT
CORRIDOR

Baku, June 20, 2002

The plenipotentiary representatives of railway, maritime administration, seaport and shipping companies operating freight services on the TRACECA Transport Corridor, together with representatives of the PS IGC TRACECA, (list of signatories below) have discussed matters concerning transit traffic tariff policy on 19 - 20 June 2002 in Baku.

The workshop was chaired by the General Secretary, PS, Intergovernmental Commission, TRACECA, Abdurashid Tagirov.

This workshop was formed in accordance with Article 2 of the Protocol signed in Baku of 15 February, 2002 and the Decision on Development of Sea Transport signed in Tashkent on 25 April, 2002 (Article 3.2 and 5 of Final Resolution) to support the work of the TRACECA project Unified Policy on Transit Fees and Tariffs.

1. The representatives agreed that:
 - a. the meeting was conducted in a cooperative spirit and a professional manner within the context of the 'Basic Multilateral Agreement', (article 3 pp. в, г, article 5, 6, 8, 9 pp.4) with the objective of coordinating tariff policy amongst TRACECA members;
 - b. the purpose of the workshop was to provide direction to those engaged in activities relating to setting of transit traffic tariffs in general, and to the particular objectives of the meeting agenda (attached);
 - c. Mr Abdurashid Tagirov was appointed Chairman for the workshops.
 - d. the programme for future meetings of the workshop should be as in attached document;
 - e. representatives will continue to participate in the workshops at dates to be advised, but approximately at four monthly intervals.
2. Discussions were held on improving the structure of tariffs for railways, ports and shipping for transit freight traffic in the TRACECA Corridor, and the following was agreed:
 - f. Consideration having been given to a range of possible rail tariff structure options at this meeting, the project consultants were then requested to develop in detail one option for further consideration at the next meeting
 - g. The format of the proposed rail tariff structure should be clearly set out (including the limits of this jurisdiction in terms of network links, border stations and ports).
 - h. Existing rail tariff agreements should be taken into account and applied wherever possible so as to minimize the change that transport operators and customers face.
 - i. Proposals should be developed for an approach to port dues, cargo handling rates in ports, taking into account private operations in these types of services, for maritime freight that would reflect the costs of sea transportation and cargo handling as well as available surplus capacity and the existing ratio of fixed to variable costs at the present time.
 - j. A range of possible ports and shipping tariff structures will be presented by the Unified Policy on Transit Fees and Tariffs Project experts at the Workshop in October 2002 – both for the short and long term.
 - k. In view of the multi-modal nature of transport movements in the TRACECA Corridor consideration should be given to incorporation of tariffs for railways, ports and shipping into a single document within the framework of the Basic Multilateral Agreement.
 - l. The new rail tariff structure should be based on study of similar existing tariffs on alternative corridors and should be sensitive to types of cargo, distance, time and level of service.
 - m. The new tariff structure for rail transit traffic should (a) be based on the recovery of those costs that are directly associated with such traffic, including amortization of assets deployed to provide services to acceptable standards, and (b) provide sufficient margin for recovery of those costs that do not vary directly with traffic.
 - n. The different financial and economic policies of national railways, ports and shipping enterprises in the TRACECA Corridor are appreciated. For this reason the consultants were requested to develop any new tariff structure through the application of unified, normative technical and financial bases relating to the costs associated with providing transit services.

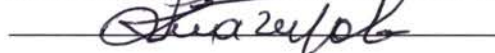
- o. The tariff structure option to be developed by the consultants should permit the identification of charges relating to movement, terminal and other activities provided in an efficient manner by railways.
 - p. It is recommended to consider changing the currency from the Swiss Franc to the Euro.
3. In the interest of attracting more transit traffic to the TRACECA corridor, it was agreed that a new tariffs methodology with examples of tariffs should be proposed by the Consultants to the Working Group at the next planned meeting in October 2002, including the following:
- q. Coordinated rates for the movement of containers (TEU/kilometre) by rail.
 - r. Appropriate charges for terminal operations.
 - s. Appropriate ports and shipping rates.
 - t. A total through tariff, including railways, ports and shipping rates.

Delegates are expected to be able to make a decision at the planned meeting in October 2002 and will be notified 1 month before the meeting with details of the new tariff strategy.

4. The Workshop appreciates the importance of collecting meaningful data for good commercial practice and for evaluating key management decisions, and to this end will fully support the following:
- u. the provision of data at subsequent meetings of the Workshop as specified by the TRACECA IGC Permanent Secretariat for monitoring the effects of reduced tariffs on commercial traffic as well as humanitarian aid traffic
 - v. provision of data to assist in establishing a User Guide to railways, ports, shipping and road services, as specified by the consultants, and to be published on the TRACECA Web Site
 - w. provision of data to determine the reaction of freight forwarders and shippers to services provided, using the draft questionnaire presented to the Workshop.
 - x. promotion of all activities of the project carried out by the consultants as described in the Inception Report dated April 2002, including supplying information agreed by the Workshop. (A list of information requirements was discussed at the Workshop).
 - y. The Workshop acknowledges that the following reports and other documents were received by them:
 - An information pack containing the Workshop agenda, list of delegates including contact details, contact details of consultants
 - The Inception Report
 - Paper reviewing MTT and CIS Tariff Structures
 - Paper setting out possible alternative rail tariff structures
 - A draft outline of the User Guide
 - Draft questionnaire for trader access

5. Next Meeting of the Workshop to be 15 October 2002.

Chairman of Working Group transit fees and tariffs,
 General Secretary PS IGC TRACECA Mr Abdurashid Tagirov

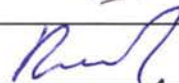
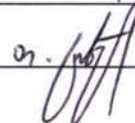


Project Manager "Unified Policy on Transit Fees and Tariffs" Mr David Roberts



Азербайджанская Государственная Железная Дорога	Заместитель начальника службы Тарифы и Транспортный Сервис: И. А. ГУСЕЙНОВ
Азербайджанское Государственное Каспийское Пароходство	Заместитель начальника А. М. РАГИМОВ
Бакинский Международный Морской Порт	Зам. начальника финансовой службы - Начальник планово-организационного аналитического отдела Р. КАСИМОВА
Болгарская Государственная железная дорога	Руководитель сектора П. ПОПОВ
Грузинская железная дорога	Начальник экономической службы Т. ЦИХЕЛАШВИЛИ
Администрации Туркменских железных дорог	1-ый заместитель начальника службы перевозок и коммерческой работы Б.П. АННАЕВ
Администрация морских портов Турции	Главный Инженер Ф. К. ЯЗАН
Порт и судоходная компания	Специалист по морским перевозкам Х. БЕЙХАН
Узбекская железная дорога	Экономист отдела тарифной политики экономической службы Ф. Н. МАХБУБОВА
Судоходная компания «Укрферри»	Коммерческий Директор В.В. ЧЕРНИЕВСКИЙ
Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Укрзализныця»	Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Т. П. ТАРАТАЙКО
Министерство транспорта и коммуникаций республики Казахстан	Начальник управления регулирования перевозочного процесса Департамента железнодорожного транспорта С.Р. ТАЛЬКО
Национальная морская судоходная компания «КАЗМОРТРАНСФЛОТ»	Директор Коммерческого Департамента С.Ю. ВОРОЖЕЙКИН
Кыргызская железная дорога	Инженер по тарифам отдела экономики и тарифов Управления Кыргызской ж.д. В.Г.ЧИГРИНА
Государственное предприятие «Железная дорога Молдовы»	Начальник отдела грузовых тарифов Н. ЗАЙЦЕВА
Турецкая Государственная железная дорога	Глава портового департамента Н. АРСЛАН
Национальное Общество Железнодорожных Грузовых Перевозок « УФР Нарфа»	Начальник службы тарифов, анализа и стоимости МЕДЕШАН И.Ф.
Морской Торговый Порт Констанца	Коммерческий Директор А. БАЗ
Ильичевский Морской Торговый Порт	Начальник отдела маркетинга Т.В. РИВИНА
Морской Торговый Порт Актау	Начальник отдела маркетинга Д.Б. КУТПАНБАЕВ
Морской Торговый Порт Туркменбаши	Оперативный Менеджер ТМП Н.Н. АТАЕВ
Морской Торговый Порт Батуми	Коммерческий и Финансовый Директор Р. НАКАШИДЗЕ
Морской Торговый Порт Варна	Директор эксплуатации А. СТАНКОВ
Управление «Туркмендемирйоллары»	Зам. Начальника транспортно-экспедиторского отдела финансовой службы О.ХУДАЙБЕРДЫЕВ
Администрация Морского транспорта Грузии	Зам. председателя АМТГ В.Г. ИМНАИШВИЛИ

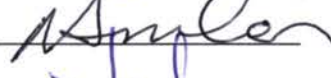


















20 июня 2002 г.