

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

**Проект рабочего документа: предложения по автомобильным
транзитным расценкам**

Иен Дженкинс

Скотт Уилсон

Май 2003 года

10 мая 2003 года

СОДЕРЖАНИЕ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Обоснование

1.2. Контуры политики

1.3. Разработка согласованного подхода

1.4. Рамки рабочего документа

2. ПОДСЧЕТ ТРАНЗИТНЫХ РАСЦЕНОК

2.1. Введение

2.2. Затраты

2.2.1. Характеристика затрат

2.2.2. Возможные формы транзитных сборов и тарифов

2.2.3. Транзитные сборы

2.3. Определение разумного уровня транзитных сборов

2.3.1. Стандартные затраты на обслуживание дорог

2.3.2. Дополнительные затраты на восстановление дорог

2.4. Обзор предложений

3. РЕАЛИЗАЦИЯ ВАРИАНТОВ

3.1. Введение

3.2. Возможное направление действий по реализации единой политики по транзитным расценкам

3.2.1. Азербайджан

3.2.2. Армения

3.2.3. Болгария

3.2.4. Грузия

3.2.5. Казахстан

3.2.6. Киргизстан

3.2.7. Молдова

3.2.8. Румыния

3.2.9. Таджикистан

3.2.10. Турция

3.2.11. Туркменистан

3.2.12. Украина

3.2.13. Узбекистан

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

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Обоснование

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

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

В настоящем документе содержатся предложения по автомобильным транзитным расценкам в рамках ЕПТРТ.

1.2. Контуры политики

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

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

Стороны согласились с тем, что в текущей системе пошлин указанные выше моменты отсутствуют, как об этом отмечалось в материалах дискуссий.¹ В частности, применяемые пошлины в большей степени а) увязываются с выходом на рынок, чем с эксплуатацией дорог; б) во многих странах TRASECA пошлины не различаются в

¹ Приоритетные вопросы автомобильных транзитных сборов. ЕПТРТ TRASECA и проект рабочего документа по тарифам, 4 октября 2002 года

зависимости от расстояния и характеристике грузового средства; в) проводится различие между различными операторами; г) часто носят неясный характер из-за несвоевременного извещения о предлагаемых изменениях.

Рабочей группой были приняты важные решения по содержанию проекта политики. По транзитным сборам были рассмотрены три альтернативных варианта,² связанные с зарубежными перевозчиками:

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

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

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

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

² Выбор политики автомобильных транзитных расценок. ЕПРТ TRACECA и проект рабочего документа по тарифам, 27 октября 2002 года

Исходя из сказанного, была достигнута договоренность о том, что Контрактору следует разработать проект единой политики для последующего обсуждения с учетом:

- пересмотра в краткосрочном аспекте существующей системы транзитных сборов; в этом смысле проведение фундаментальных реформ в политике взимания пошлин с пользователей дорог, возможно, лишь в долгосрочной перспективе;
- принципов прозрачности, отсутствия дискриминации и учета затрат, необходимых для разработки справедливой транзитной системы без взимания чрезмерно высоких пошлин, способной привлечь дополнительные перевозки по коридору TRACECA;
- подхода, увязывающего транзитные расценки с сервисными затратами (например, обслуживание дорог), устраняющего неоправданные сборы (например, сборы, взимаемые местными властями), упрощающего систему пошлин, делающего ее более прозрачной.

1.3. Разработка согласованного подхода

При оценке транзитных расценок, необходимо учитывать все пошлины, уплачиваемые иностранными транспортными средствами. Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,³ следует принимать во внимание:

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

Указанные транзитные сборы выплачиваются не только транспортными средствами, пересекающими страну, но и теми, которые осуществляют импортно/экспортные рейсы. К ним не относятся пошлины за нестандартное использование дорог (из-за чрезмерного веса или избыточных габаритов груза), которые обычно выплачиваются иностранными и внутренними транспортными средствами. Поскольку нестандартные пошлины обычно взимаются в исключительных случаях, их доля в затратах на транзитные перевозки незначительна.⁴

³ Раздел 3 «Приоритетных вопросов автомобильных транзитных сборов», Проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года

⁴ в ряде стран, например, Казахстане, подобный вид нестандартных пошлин взимается в установленном порядке, хотя согласно международной практике такие случаи???

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

- Ставиться задача, увязать транзитные пошлины за тратами на эксплуатацию дорог.
- Уменьшить различие между пошлинами, взимаемыми с перевозчиков из разных стран.

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

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

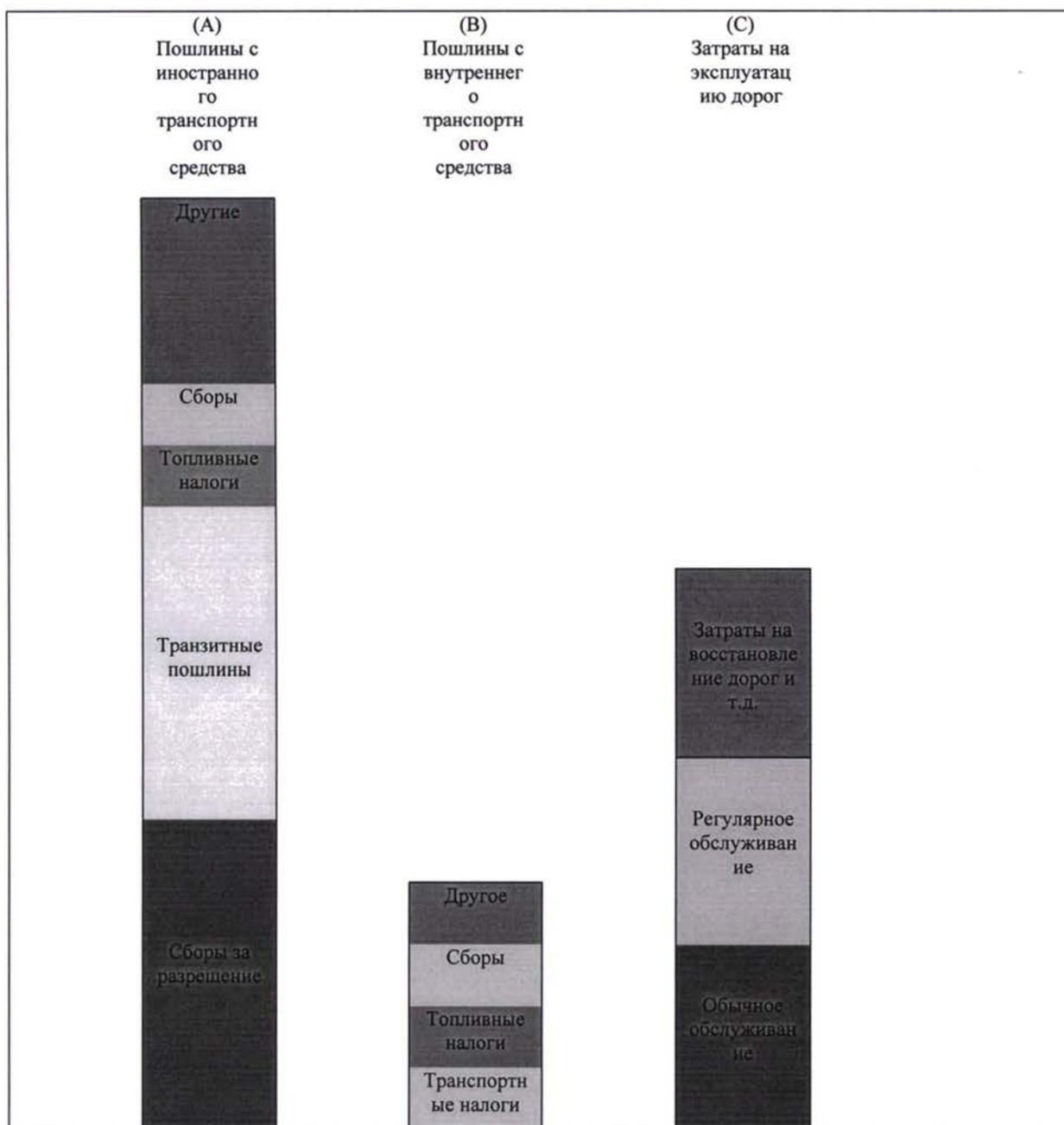
- Усиление связи между пошлинами и затратами требует уменьшения транзитных пошлин таким образом, что общий размер пошлин, взимаемых с иностранных транспортных средств за использование дорог той или иной страны (колонка А), возрастает в размере, эквивалентном затратам за использование дорог (колонка С). Согласно расчетам, приведенным в предыдущем рабочем документе, общая транзитная пошлина, выплачиваемая с груженого 38-тонного грузовика, колеблется между \$40-90 центов за транспорт/км, что намного выше затрат за использование дорог с аналогичных транспортных средств (\$6 центов за транспорт/км).⁵ В свете сказанного увязка с затратами может потребовать снижения транзитных расценок с \$40-90 центов за км до \$6 центов за км.
- Сокращение дискриминации между перевозчиками потребует уменьшения размеров транзитных расценок таким образом, что сумма сборов и пошлин, выплачиваемых иностранными перевозчиками в стране (колонка А) будет равна сумме сборов и пошлин, выплачиваемых внутренними перевозчиками, использующими транспортные средства аналогичных габаритов и типа на аналогичное расстояние (колонка В). Пошлины за пользование дорог, выплачиваемые крупногабаритными местными грузовыми средствами в странах СНГ обычно составляет \$1 цент за км из-за низких налогов на топливо. Основной причиной низкого уровня пошлин,

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

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

⁵ См. Таблица А.4. и Раздел 6 «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

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



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

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

1.4. Рамки рабочего документа

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

Акцент делается на оценке затрат за использование дорог тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Дело в том, что учет использования этих средств играет ключевую роль при установлении транзитных расценок, более тесно связанных с затратами, снижает дискриминацию, упрощает их применение. Особое внимание уделяется затратам за использование дорог в странах СНГ. Причин тому несколько:⁶

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

Анализ полученных результатов (Раздел 3) позволяет выдвинуть предложения о путях реализации этой политики в каждой стране с учетом уже достигнутых договоренностей в ходе первой встречи рабочей группы по транзитным расценкам и тарифам за автомобильные перевозки. Указанные предложения подлежат дальнейшему обсуждению в рамках путей реализации единой политики.

2. Подсчет транзитных расценок

2.1. Введение

В настоящем разделе рабочего документа исследуется характер затрат за использование дорог, дается характеристика проблем, возникающих при оформлении рамок транзитных сборов с иностранных транспортных средств, для повышения связей с затратами и устранения дискриминации. При этом возникает ряд вопросов, на

⁶ См. Раздел 6 «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПТРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

которые в настоящем документе даются ответы по каждой из стран в рамках единой политики.

2.2. Затраты

2.2.1. Характеристика затрат

Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,⁷ пользователи дорог сталкиваются с необходимостью погашения ряда затрат, включая затраты на обслуживание дороги, разработку инфраструктуры, аварийные, по охране окружающей среды. В настоящем рабочем документе упор делается на первом из видов затрат, так как в большинстве стран TRACECA они играют важнейшую роль при установлении создания направлений политики в сфере транзитных расценок.

Затраты на единицу длины дороги зависят от многих факторов, например, потоки перевозок, нагрузки на ось транспортных средств, прочности покрытия, погодных условий. Затраты на обслуживание и развитие инфраструктуры рассматриваются либо как фиксированные (независимо от объема перевозок), либо переменные (различающиеся от потока перевозок либо нагрузки на ось⁸). Подсчет ведется на основе единицы затрат и частоты интервенций, необходимых для обслуживания дороги и условно определяемых как:

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

Затраты на обслуживание дорог в разных странах-членах TRACECA различные, находятся в зависимости от местных условий, стоимости работ, исходя из международного опыта по основным автомобильным магистралям с двусторонним

⁷ См. Раздел 5.3. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

⁸ Условно, нагрузка измеряется в ESAL, устанавливая нагрузку на ось согласно (AL/8.16), где AL является массой оси в тоннах, а 8.16 – международно принятой массой оси.

движением (примерно 1000 транспортных средств в сутки), стандартные цифры по ежегодному обслуживанию за км дороги выглядят следующим образом:

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

Исходя из приведенных выше цифр, ежегодные затраты на обслуживание дорог составляют \$8.800 за км. Большой объем расходов требуется на обслуживание очень загруженных дорог, особенно если речь идет о 4-полосной дороге, однако, если вопрос касается затрат за использование дорог второстепенного значения, цифры соответственно снижаются. В приведенных выше цифрах не учтены затраты на возможную реабилитацию или реконструкцию дорог:

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

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

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

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

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

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

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

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

Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,⁹ подобный подход уже апробирован в ряде стран СНГ, особенно в связи с установлением приблизительных затрат на использование дорог, обусловленных эксплуатацией грузовых транспортных средств различной массы и конфигурации осей (согласно ESAL). В последующей части настоящей работы (Раздел 2.3.) делается попытка подсчитать оправданный уровень транзитных сборов в странах TRACECA.

⁹ См. Раздел 5.4. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

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

С точки зрения экономической перспективы, для эффективного использования ресурсов все виды транспортных средств должны погашать, по меньшей мере, краткосрочные маргинальные затраты на использование дорог, по этой причине необходимо проводить различие между постоянными и переменными (маргинальными) затратами. Если транспортное средство погашает переменные затраты на использование дорог, вызванные повреждением дороги по его вине, с чисто экономической точки зрения малооправданной выглядит попытка со стороны пользователей дорог погашать одновременно и постоянные затраты. Однако, на практике необходимость финансирования дорожного обслуживания обуславливает то обстоятельство, что пошлины с пользователей дорог должны покрывать постоянные затраты на их обслуживание.

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

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

В большинстве стран TRACECA существуют резервные мощности, которые можно задействовать в решении данного вопроса. Эти страны располагают большим числом магистралей, которые нуждаются в укреплении дорожного покрытия с тем, чтобы

выдержать нагрузку от эксплуатации современными типами грузовых транспортных средств, повышенной нагрузкой на ось. В этой связи возникает ряд вопросов, которые необходимо решить:

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2. Возможные формы транзитных расценок и пошлин

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

Вносить изменение в формы транзитных сборов гораздо сложнее, чем менять уровни транзитных расценок, так как при этом необходимо учитывать возникающие юридические проблемы. Хотя, в краткосрочной перспективе и сложно вносить изменения в формы транзитных пошлин, ниже мы попытались поднять ряд вопросов долгосрочного характера, связанных с проведением фундаментальных реформ.

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

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

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

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

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

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

транзитные пошлины с перевозчиков, совершающих транзитные перевозки на короткое расстояние:

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

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

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

Оценка пошлин на основе массы транспортного средства и нагрузки не очень удачный метод решения проблемы. Дело в том, что в этом случае игнорируется решающее воздействие конфигурации осей на затраты по эксплуатации дорог. Кроме того, это затрудняет использование многоосевых грузовых транспортных средств в целях сведения к минимуму возможного повреждения дорожного покрытия. Так, с трехосевого грузовика, перевозящего груз весом в 8 тонн, взимается пошлина такого же размера, как и двухосевого грузовика, перевозящего такой же груз, даже, невзирая на то, что в этом случае вероятность повреждения дорожного покрытия значительно уменьшается.

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

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

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

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

2.2.3. Транзитные сборы

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

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

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

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

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

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

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

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

Неудовлетворительное обслуживание дорог приводит к ухудшению их качества, в этой связи было бы неверно взимать с перевозчиков полную стоимость затрат на обслуживание, так как это означает завышение размеров пошлин за некачественное обслуживание со стороны дорожной администрации. Однако, недостаточное финансирование работ, связанных с обслуживанием дорог, не является предметом устойчивой политики, ибо недостаток средств приводит к ухудшению состояния автомобильной сети, повышению затрат на обслуживание и восстановление дорог. В

этой связи, представляется возможным значительное повышение расходов на обслуживание в долгосрочной перспективе, рекомендуется, чтобы транзитные сборы основывались в большей степени на расходах на обслуживание дорог, чем на фактических расходах.

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

2.3. Определение разумного уровня транзитных сборов

2.3.1. Стандартные затраты на обслуживание дорог

Затраты на обслуживание дорог в связи с использованием трех типов тяжелых грузовых транспортных средств подсчитаны на примере 8-ми стран TRACECA с учетом результатов, представленных в предыдущих¹⁰ и иных отчетов¹¹ TRACECA. Эти оценки включают в себя полную стоимость затрат на обычное обслуживание в течение всего срока эксплуатации дорог, включая периодическое обслуживание, но исключая дополнительные затраты на улучшение дорог. Кроме того, исключаются затраты на обслуживание мостов. Указанные затраты основываются на политике, направленной на минимизацию общих транспортных затрат (затраты пользователя плюс затраты на обслуживание дорог).

¹⁰ Изучение затрат и финансирование использования дорог, отчет по проекту TRACECA TELREG9305, Кокс Консалт, июнь 1997.

¹¹ Изучение реформы финансирования дорожного сектора Украины, проект ЕБРР по восстановлению М17, Карл Бро, октябрь 1997.

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

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

Вставить Таблица

В развернутом виде схема выглядит следующим образом:

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

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

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

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

С учетом приведенных ниже факторов необходимо внести следующие поправки.

(1) Поправка на возможное увеличение в будущем нагрузки на ось: в предыдущем анализе TRACECA отмечалось, что в настоящее время нагрузка на ось достаточно низкая согласно международным стандартам из-за низкой грузоподъемности бывших советских моделей (ESAL на грузовики из стран вне пределов СНГ колеблется между 1-2 для всех типов грузовиков в сопоставлении со средними величинами, указанными в Таблице 2.1. - 0.12 на 2-осевые грузовики, 0,29 на 3-осевые грузовики и 0,71 на многоосевые грузовики). Допустим, что ESAL на грузовик возрастет на 50% в будущем из-за применения более современных

транспортных средств, затраты на использование дорог за грузовик/км могут возрасти до \$0,008-0,018 на 2-осевые грузовики; \$0,011-0,038 на 3-осевые грузовики и 0,019-0,086 на многоосевые грузовики.

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

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

В ряде стран TRACECA, в которых лимиты нагрузки на ось превышают стандарт (свыше 10 тонн на единичную ось), затраты на использование дорог за грузовик/км оказываются выше. В частности, данные по Турции подтверждают сказанное - см. исследование,¹² недавно проведенное экспертами по оценке маргинальных затрат на обеспечение перевозок тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Маргинальные затраты за обслуживание дорог по ESAL составили 0,043 за ESAL/км (сравни \$0.053 в среднем в Таблице 2.1., но с колебаниями в пределах \$0.019 и 0.084). Однако, поскольку тяжелые транспортные средства, применяемые в Турции, имеют в среднем показатель ESAL 4,21 из-за лимита в 11,5 тонна нагрузки на ось, затраты за

¹² Воздействие тяжелых транспортных средств на магистральные дороги и дополнительные затраты. Генеральное Управление Турецких Автомобильных Магистралей, октябрь 2001.

использование дорог оказываются повышенными - \$0,18 за км. Аналогичные показатели характерны для Румынии и Болгарии, в которых применяются сходные лимиты нагрузки на ось.

2.3.2. Дополнительные затраты на восстановление дорог

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

Приводимые в Таблице 2.2. результаты можно прокомментировать следующим образом:

(A) Оценка дополнительных годовых затрат по магистральным дорогам: расходы подсчитываются на основе плана вложений в строительство дорог, с учетом фактических инвестиций, сделанных за последние годы, и возможных финансовых преград в будущем. Часть этих расходов причисляется к переменным затратам на основе транспорт/км, тогда как баланс подсчитывается согласно ESAL в целях упрощения процедуры оценок, при этом за основу принимается 50:50. Отсюда можно сделать вывод, что около половины затрат на восстановление дороги в регионе TRACECA приходится на строительство или реконструкцию дорожного покрытия (отсюда зависимость от ESAL), другая половина – на земляные работы. Однако, и такое деление носит весьма произвольный характер.

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

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

Таблица 2.2. Оценка дополнительных годовых инвестиционных затрат на автомобильные дороги

| | Казахстан | Киргизстан | Таджикистан | Украина |
|---|-----------|------------|-------------|---------|
| (А) Оценка дополнительных годовых затрат на магистральные автомобильные дороги (в млн. \$) | | | | |
| (A1) Планируемые будущие инвестиции | 249 | 20-25 | 30-35 | 200-300 |
| (A2) Фактические инвестиции за последние годы | 30-130 | 33-36 | 9 | 90-130 |
| (A3) Размещение затрат | 125 | 20 | 10 | 130 |
| Включая: переменные (число транспортных средств) | 62.5 | 10 | 5 | 65 |
| Переменные (число ESAL) | 62.5 | 10 | 5 | 65 |
| (В) Оценка затратной единицы | | | | |
| (B1) Годовые перевозки по основным магистралям | | | | |
| Транспорт/км (млн.) | 10,089 | 1,506 | 621 | 27,833 |
| ESAL/км (млн.) | 367.0 | 84.5 | 32.2 | 4,958.0 |
| (B2) Затратная единица | | | | |
| Переменные (\$/транспорт/км) | 0.0062 | 0.0066 | 0.0081 | 0.0023 |
| Переменные (\$/ESAL/км) | 0.1703 | 0.1183 | 0.1553 | 0.0131 |
| (С) Распределение затрат за транспорт/км | | | | |
| (C1) 2-осевые грузовики | | | | |
| ESAL/транспорт | 0.05 | 0.07 | 0.07 | 0.18 |
| Затраты (\$/км) | 0.0147 | 0.0149 | 0.0190 | 0.0047 |
| (C2) 3-осевые грузовики | | | | |
| ESAL/транспорт | 0.18 | 0.17 | 0.17 | 0.49 |
| Затраты (\$/км) | 0.0369 | 0.0267 | 0.0345 | 0.0087 |
| (C3) Грузовики с более чем 3 осями | | | | |
| ESAL/транспорт | 0.21 | 0.63 | 0.63 | 1.34 |
| Затраты (\$/км) | 0.0420 | 0.0811 | 0.1059 | 0.0199 |
| ПРИМЕЧАНИЕ: (1) за исключением инвестиций в местные сельские и городские дороги | | | | |
| ИСТОЧНИК: Текущие планы Правительства и оценки консультанта перспективных финансовых проектов | | | | |

При оценке инвестиционных планов во внимание принимались следующие обстоятельства:

Казахстан имеет 5-летний план развития автомобильных магистралей,¹³ предусматривающий расходы в размере \$1.649 млн., включая \$405 млн. на обслуживание дорог. Однако, фактические затраты на обслуживание дорог составляет по меньшей мере 900 млн., по этой причине, фактический уровень инвестиций ниже планируемого. Однако, план предусматривает реализацию ряда проектов, финансируемых за счет иностранного капитала. По этой причине расходы в размере (\$100-150 млн.) представляются разумными, главным образом, в целях восстановления дорог международного значения.

Киргизия также имеет 5-летний план развития автомобильных магистралей,¹⁴ в котором главный упор делается на завершении проектов восстановления дорог, затраты на которые составляют \$200 млн., или \$40 млн., что составляет 2,5% ВВП и является

¹³ Государственная Программа Республики Казахстан по Развитию Дорожного Сектора на 2001-2005 гг. (28 ноября, 2001).

¹⁴ Концепция и Программа Развития Автомобильных Магистралей Киргизской Республики в 2002-2012 гг. согласно Постановлению Правительства Республики от 9 февраля 2002 года, №59.

нереалистичным показателем, особенно с учетом необходимости в финансировании обслуживания дорог в размере \$22 млн. в год (сравни всего лишь \$4 млн. в настоящее время). В прошлом, инвестиции превышали \$30 млн., однако вследствие финансовых препон текущий план инвестиций составляет 20-25 млн., что вполне осуществимо.

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

В соответствии с новейшими исследованиями¹⁵ Украина располагает значительными возможностями в сфере обслуживания дорог, в стране разработана инвестиционная программа, предназначенная для прокладки новых дорог. Как предполагается, объемы инвестиций и в будущем сохранятся на прежнем уровне.

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

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

2.4. Обзор предложений

¹⁵ Изучение реформы финансирования дорожного сектора Украины, проект ЕБРР по восстановлению М17, Карл Бро, октябрь 1997.

Предлагаемая процедура калькуляции транзитных расценок характеризуется следующими особенностями.

Оценка затрат:

- Учет различных затрат на использование дорог в различных странах.
- Использование данных по местным затратам плюс затратная характеристика в соответствии с моделями, применяемыми в других странах мира.
- В целом, учитываются транзитные расценки по затратам на обслуживание дорог (постоянные и переменные затраты на обслуживание), хотя некоторые страны, возможно имеют намерение стимулировать транзитные перевозки за счет калькуляции транзитных расценок на основе лишь переменных затрат.
- Покрытие затрат иностранными перевозчиками. Речь идет о затратах на восстановление дорог и охрану окружающей среды. В них учитываются различия в национальной политике взимания пошлин с внутренних пользователей (между странами с высоким уровнем погашения затрат за счет внутренних пользователей и странами с низким уровнем погашения затрат).
- Транзитные расценки увязываются с расценками за использование лишь основной дорожной сети (поправки к различиям между расценками на использование основных и местных дорог не вносятся).

Формы пошлин

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

Уровень пошлин

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

Проблемы реализации

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

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

В большинстве стран СНГ применение указанных предложений позволит решить основные проблемы транзитных расценок с упором на установление расценок в соответствии с уровнем обычных затрат на обслуживание дорог с одновременным погашением затрат за счет внутренних пользователей, например, посредством взимания повышенных топливных и транспортных налогов, внедрения виньетты. Исходя из опыта применения указанных предложений в ряде стран TRACECA с учетом затрат на

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

3. Реализация вариантов

3.1. Введение

Для разработки единой политики по транзитным расценкам в соответствии с запросами членов первой рабочей группы по транзитным расценкам и тарифам по автомобильным перевозкам, консультанты разработали следующие предложения, которые могут быть взяты на вооружение для реализации целей единой политики по транзитным расценкам.

Указанные предложения нельзя рассматривать как рекомендации. Однако, они предусматривают действия, направленные на поддержку единой политики, соответствующей целям, одобренным рабочей группой.

Цель подготовки предложений состоит в том, чтобы создать основу дальнейших обсуждений путей реализации единой политики на очередной встрече рабочей группы.

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

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

основным группам в соответствие с тремя основными задачами, отраженными в Протоколе первой встречи рабочей группы.

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

Таблица 3.1. Стратегия единой политики транзитных сборов

| ПРОБЛЕМА | ВОЗМОЖНОЕ ДЕЙСТВИЕ |
|--|---|
| (А) СВЯЗЬ С ЗАТРАТАМИ | |
| A1. общий уровень транзитных расценок выше затрат за использование дорог (либо пошлин с внутренних транспортных средств) | Снижение пошлин ниже максимально оправданного уровня |
| A2. Транзитные расценки не различаются в зависимости от типа транспортного средства и конфигурации оси | Установление различных пошлин на различные типы транспортных средств |
| A3. Транзитные расценки не различаются в зависимости от расстояния | Определение пошлин на основе км (возможно и суток) |
| A4. Транзитные расценки не различаются в зависимости от груженых и порожних грузовиков | Установление различных пошлин с загруженных и порожних грузовиков |
| A5. Пошлины с нестандартных транспортных средств не основываются на трех стандартных компонентах – избыточной массе, избыточной нагрузке на ось и избыточных габаритах | Определение пошлин по каждому уровню избыточных габаритов/массы по каждому из трех аспектов |
| A6. Пошлины за пользование дорогами дублируют пошлины взимаемые с той же целью | Отмена дублирующих друг друга пошлин |
| (В) ОТСУТСТВИЕ ДИСКРИМИНАЦИИ | |
| V1. Неразрешенные расценки взимаются местными властями | Отмена неразрешенных пошлин. |
| V2. Транзитные расценки взимаются в зависимости от гражданства грузовика | Унификация/снижение иностранных транспортных расценок |
| V3. Пошлины за пользование дорогами различаются в зависимости от иностранного или внутреннего транспортного средства | Унификация расценок таким образом, что одни и те же расценки применяются независимо от гражданства транспортного средства |
| V4. Пошлины с нестандартных транспортных средств различаются в зависимости от иностранных и внутренних транспортных средств | Унификация расценок таким образом, что взимаются одни и те же пошлины за избыточные габариты и массу независимо от гражданства транспортного средства |
| (С) ПРОЗРАЧНОСТЬ | |
| C1. Усложненная система взимания пошлин | Отмена необязательных пошлин |
| C2. Усложненная основа взимания пошлин | Упрощение процедуры калькуляции пошлин |
| C3. Отсутствие четкой информации о пошлинах | Публикация современных расценок в Руководстве Пользователя, реклама предполагаемых изменений |

Анализ упомянутых выше вопросов и предлагаемых действий основан на Перечне автомобильных сборов и разрешений по каждой из 13 стран TRASECA. Проект перечня был ранее представлен на первой встрече рабочей группы, а в настоящее время получил свое окончательное оформление с учетом комментариев, полученных от членов рабочей группы. Достигнутые результаты нашли свое отражение в Руководстве Пользователя.

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

Следует добавить, что анализ также основывается на результатах сравнения текущего уровня общих транзитных сборов, погашаемых иностранными перевозчиками, как показано в Приложении (А) с максимальным уровнем оправданных сборов, отмеченных в предыдущем разделе. В заключительной части Раздела 2.4. речь идет о многоосевых грузовиках, с которых максимально оправданный уровень пошлин \$0.20 за км. В тех случаях, когда текущие транзитные расценки превышают приведенные выше, даются указания о том, как можно уменьшить расценки. В этом случае общие платежи включают также сборы с иностранных перевозчиков (разрешения на транзит и сборы), а также сборы, которые могут быть погашены и иностранными и внутренними перевозчиками (топливный налог, сборы и т.д.). Топливный налог включает все виды налогов и в настоящее время в большинстве стран TRASECA уровень его достаточно низок, хотя в перспективе ожидается рост топливных налогов, обусловленных стремлением увеличить погашаемость затрат с пользователей дорог.

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

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

- Договоренность, достигнутая членами рабочей группы в вопросе обеспечения Контрактором сведениями о текущих автомобильных разрешениях и сборах с тем, чтобы последний имел возможность внести соответствующее изменение в проект Перечня Автомобильных Расценок и Разрешений;
- Использование этих сведений Контрактором для последующего их отражения в Руководстве Пользователя и Размещения его на Интернет-сайте TRACECA;
- Договоренность, достигнутая членами рабочей группы в вопросе обеспечения МПК TRACECA сведениями о любых изменениях в уровнях транзитных расценок с тем, чтобы в будущем внести необходимые поправки в Руководство Пользователя.

В последующем разделе дается характеристика данных по транзитным расценкам по каждой из 13 стран TRACECA, с использованием соответствующих сведений, содержащихся в Приложении А, анализируются возможные действия по реализации единой политики транзитных расценок. Под транзитными расценками подразумевается сборы, выплачиваемые за использование транспортных средств, не имеющих разрешения на перевозку грузов. На практике многие транспортные средства функционируют с разрешениями, освобождающими их от необходимости погашения некоторых транзитных сборов (см. Приложение А).

3.3. Возможное направление действий по реализации единой политики по транзитным расценкам

3.2.1. Азербайджан

Учет затрат

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

- Тарифы за получение разрешения на использование азербайджанских автомобильных дорог иностранными транспортными средствами, которые колеблются в пределах \$100-600 в зависимости от вида перевозок и гражданства транспортного средства (предусмотрены освобождение для владельцев разрешений);

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

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

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

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

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

Пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов также применяются к иностранным транспортным средствам. За избыточные габариты пошлина не взимается. Ожидаются изменения в структуре пошлин для приведения их в соответствие с недавним соглашением СНГ по структуре аналогичных пошлин с учетом габаритов и лимитов массы, согласованных странами СНГ.

Прозрачность

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

- Различия, обусловленные наличием или отсутствием двусторонних соглашений с Азербайджаном.
- Специальные расценки, применяемые к отдельным странам, например, Ирану.

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

3.2.2. Армения

Учет затрат

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

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

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

По всей видимости, пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов применяются лишь к иностранным транспортным средствам. Отсутствует пошлина за избыточные габариты, поэтому ожидается внесение изменений в структуру пошлин для их приведения в соответствие с недавним соглашением стран СНГ¹⁶ по структуре указанных пошлин с учетом лимитов габарита и массы в рамках стран СНГ.¹⁷

3.2.3. Болгария

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$1.58 за км) за стандартный транзитный пробег в 400 км, что значительно превышает максимально оправданную расценку из-за высоких сборов (\$400) на пограничных постах с транспортных средств, не имеющих разрешения на перевозку. Однако, практически всем грузовикам удается избежать выплаты высоких сборов за получение разрешения благодаря тому, что, они имеют разрешение на перевозку, выданные в их стране (которые, возможно, а может быть и нет, освобождают их от выплаты транзитных сборов).

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

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

За исключением сборов за использование мостов транзитные пошлины с иностранных транспортных средств необходимо снизить с \$160 до \$60 в целях уменьшения общего

¹⁶ Соглашение о методологии определения размеров выплат за автомобильные перевозки тяжелых и крупногабаритных грузов, Чисенао, 17 мая, 2002

¹⁷ Соглашение о габаритах и массе транспортных средств в странах СНГ, Минск, 4 июня 1999.

уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданной расценки (\$80 с учетом \$0.20 за км на 400 км).

Хотя транзитные пошлины различаются в зависимости от типа и числа осей, их можно теснее увязать с затратами на использование автомобильных дорог, если при этом пошлина за въезд увязывается с расстоянием, пониженные расценки устанавливаются на незагруженные транспортные средства.

Отсутствие дискриминации

Сборы за выдачу разрешения и транзитные пошлины носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. Дискриминацию можно уменьшить путем снижения уровня транзитных пошлин, обмена достаточного количества разрешения на автомобильные перевозки и тем самым дать возможность всем перевозчикам получить разрешения в своих странах (даже в том случае, если эти разрешения не освобождают перевозчика от выплаты транзитных сборов, они будут избавлены от необходимости выплаты высоких сборов за получение разрешения, взимаемых в настоящее время на пограничных постах).

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

Прозрачность

Благодаря обращению к различным источникам, можно получить сведения о болгарских транзитных сборах. Однако, некоторые из этих источников, например, Интернет веб-сайт проекта UNECE по развитию торговли, являются неофициальными, а потому, возможно, не охватывают текущих данных.

3.2.4. Грузия

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.86 за км) за стандартный пробег в 400 км, что четырежды превышает максимально оправданную расценку. Основным

видом пошлины является налог за использование грузинских автомобильных дорог иностранными транспортными средствами, которые применительно к грузовикам колеблется между \$180 и 420 в зависимости от грузоподъемности грузовика.

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

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Текущие пошлины за нестандартные перевозки также носят дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются исключительно с иностранных перевозчиков. Их можно теснее увязать с транспортными затратами благодаря внесению изменений в размеры пошлин в зависимости от пройденного расстояния, а не за счет взимания фиксированных пошлин за проезд. Пошлина за избыточные габариты отсутствует. Структура пошлин, как предполагается, подлежит модификации для приведения ее в соответствие с недавним соглашением СНГ по структуре этих пошлин с учетом лимитов габаритов и массы, согласованных странами СНГ.

Прозрачность

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

3.2.5. Казахстан

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.33 за км) за стандартный пробег в 500 км, что на 50% превышает максимально оправданную расценку. Основным видом пошлины является пошлина за получение разрешения согласно транзитной процедуры и правилам выдачи разрешений для транзитных транспортных средств на территории республики Казахстан,¹⁸ которая составляет \$163 за транзитный проезд независимо от типа или габаритов грузовика.

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

Уменьшение общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданных расценок потребует снижения пошлин за получение разрешения в краткосрочной перспективе. При снижении пошлин необходимо принимать во внимание наличие возможных планов по увеличению налогов на дизельное топливо.

¹⁸ Постановление №62 от 19 января 2002 года

Учет затрат можно значительно улучшить, если адаптировать пошлины за получение разрешения к типам грузовиков и конфигурации осей, установлению пониженных пошлин на порожние транспортные средства.

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

Отсутствие дискриминации

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

Пошлины, взимаемые местными властями, также носят дискриминационный характер и подлежат отмене, как того требует законодательство Казахстана, однако, при этом пошлины все-таки применяются из-за того, что соответствующих предписаний очень сложно придерживаться.

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

Прозрачность

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

3.2.6. Кыргызстан

Учет затрат

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

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

Учет затрат можно значительно улучшить, если адаптировать пошлины за получение разрешения к типам грузовиков и конфигурации осей, установлению пониженных пошлин на порожние транспортные средства. Необходимо учитывать возможность внесения изменений за получение пошлин в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране.

Отсутствие дискриминации

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

С нестандартных транспортных средств и грузов пошлины не взимаются, так как отсутствует правовая база по определению габаритов и лимитов массы транспортного средства. Ожидается, что структура пошлин будет приведена в соответствие с положениями недавнего соглашения СНГ по структуре этих пошлин с учетом лимитов габаритов и массы, согласованных со странами СНГ.

Прозрачность

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

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

3.2.7. Молдова

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.44 за км) за стандартный пробег в 150 км, что дважды превышает максимально оправданную расценку на указанный тип транспортного средства. Основной транзитной пошлиной является пошлина за использование молдавских дорог иностранными транспортными средствами, которая характеризуется наличием постоянного элемента (за въезд) и переменного элемента (за транспорт/км). Применительно к стандартному транзитному проезду размер пошлины составляет \$63 с многоосевого 38-тонного грузовика. К грузовикам меньших размеров применяются меньшие пошлины, к порожним грузовикам применяются пошлины, взимаемые с загруженных грузовиков. Транспортные средства, пребывающие в стране более 24 часов, обязаны выплачивать дополнительную ежедневную пошлину в размере \$24.

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

Пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов также носят дискриминационный характер из-за применения различных расценок к иностранным транспортным средствам. Дискриминацию можно было бы избежать, если бы одинаковые пошлины взимались независимо от гражданства транспортного средства. Структура пошлин соответствует положениям недавнего соглашения СНГ по структуре этих пошлин с учетом лимитов габаритов и массы, согласованных со странами СНГ.

Прозрачность

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

3.2.8. Румыния

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика

(\$1.92 за км) за стандартный пробег в 700 км, что намного превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено применением повышенных сборов (\$620) на пограничных постах с транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд. Однако, практически всем грузовикам удастся избежать выплаты повышенных сборов за получение разрешения ввиду того, что разрешения на перевозку были ранее ими получены в собственных странах (которые, возможно, освобождены от транзитных сборов).

Так, в тех случаях, когда крупногабаритные грузовики имеют разрешение, которое не освобождает их от выплаты транзитных сборов, транзитные пошлины составляют \$720 (\$1.0 за км). С иностранных транспортных средств взимается транзитная пошлина в размере \$0,023 за брутто-тонну/км (\$612 за стандартный проезд (38-тонного грузовика).

К другим значительным пошлинам, выплачиваемым внутренними и иностранными транспортными средствами, относятся сборы за использование мостов через Дунай (до \$70 за проезд), топливный налог (\$0,08 за км 38-тонного грузовика), ровиньетта (\$16 в неделю с крупногабаритного грузовика).

Если исключить сборы за использование мостов, но в то же время принять во внимание, что текущие топливные налоги и ровиньетта рассматриваются как пошлины за использование дорог, в этом случае транзитные пошлины с иностранных транспортных средств необходимо снизить с \$612 до \$70 и таким образом уменьшить общий уровень транзитных пошлин до максимально оправданной расценки (\$140, или \$0,20 за км на 700 км). Хотя транзитные пошлины меняются в зависимости от массы транспортного средства и протяженности проезда, пошлины можно еще теснее увязать с затратами на использование дорог, при условии, что пошлины за въезд будут увязаны с конфигурацией осей, а применительно к незагруженным транспортным средствам будут установлены пониженные расценки.

Отсутствие дискриминации

Сборы за получение разрешения и транзитные пошлины носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что он взимается лишь с иностранных перевозчиков. Снижение транзитных пошлин неизбежно приведет к снижению дискриминации, а обмен разрешений на перевозку позволит всем перевозчикам получить разрешение в своих странах (даже если эти разрешения не освобождают

перевозчика от выплаты транзитных сборов, так как в этом случае им не нужно будет платить повышенные сборы за получение разрешения на пограничных пунктах).

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

Прозрачность

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

3.2.9. Таджикистан

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$1.38 за км) за стандартный пробег в 145 км, что превышает примерно в 7 раз максимально оправданную расценку. Единственной транзитной пошлиной является пошлина, взимаемая с иностранных транспортных средств за использование таджикских дорог, меняющаяся в зависимости от гражданства. (особенно, в зависимости от того, где зарегистрировано в СНГ или за его пределами). Применительно к 38-тонному грузовику стандартная пошлина составляет \$200 с грузовиков вне СНГ (\$150 с грузовиков СНГ). Однако, применяются специальные, обычно сниженные расценки применительно к грузовикам из отдельных стран. С транспортных средств превышающих сроки пребывания в стране (обычно 5 дней для большинства грузовиков), взимается \$50 в сутки. Размер транзитных пошлин, взимаемых с порожних грузовиков, аналогичен размеру пошлин с загруженных грузовиков.

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

Учет затрат можно значительно усилить при условии снижения транзитных пошлин ти в зависимости от конфигурации осей, при этом на порожние транспортные средства должны быть установлены пониженные тарифы. Необходимо также учитывать

изменения в пошлины за получение разрешения в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране

Отсутствие дискриминации

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

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

С нестандартных транспортных средств и грузов пошлины в настоящее время не взимаются из-за отсутствия правовой базы по габаритам и лимитам массы транспортного средства (за исключением отдельных правил, применяющихся исключительно к иностранным транспортным средствам). Как ожидается, структуру пошлин предполагается доработать с тем, чтобы привести ее в соответствие с недавним соглашением СНГ с учетом габаритов и лимитов массы, согласованных между странами СНГ.

Прозрачность

Текущая система транзитных пошлин не столь прозрачна как в других странах. Это обусловлено тем, что размеры пошлин меняются в зависимости от гражданства транспортного средства. В этой связи необходимо разработать более упрощенную единую расценку, которую можно применять к транспортным средствам независимо от их гражданства.

3.2.10. Турция

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.53 за км) за стандартный пробег в 1500 км, что вдвое превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено применением повышенных транзитных сборов с иностранных транспортных средств (\$0.01-0.15 за брутто-тонна/км), эквивалентных, по меньшей мере, \$570 (0,38 за км) за обычный транзитный проезд 38-

тонного грузовика). С незагруженных грузовиков взимаются пошлины по меньшим расценкам.

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

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

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

Хотя транзитные пошлины меняются в зависимости от массы, загрузки и расстояния, пройденным транспортным средством указанные пошлины можно теснее увязать с затратами на использование дорог при условии увязки транзитных сборов с конфигурацией осей.

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Прозрачность

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

3.2.11. Туркменистан

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.61 за км) за стандартный пробег в 600 км, что втрое превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено применением повышенных транзитных сборов с иностранных транспортных средств (\$150 за въезд) и пошлиной с поправкой на цену топлива (\$96 за 600 км при 0,16 за км). С порожних грузовиков пошлины взимаются на той же основе, что и с загруженных.

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Прозрачность

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

3.2.12. Украина

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.12 за км) за стандартный пробег в 750 км, что соответствует уровню максимально оправданной расценки. Основным видом пошлины является единая пошлина за использование украинских дорог, взимаемая со всех международных перевозок, включая местных и иностранных перевозчиков (около \$25 за стандартный проезд). С порожних грузовиков пошлины по пониженным расценкам.

Кроме указанной единой пошлины, некоторыми местными властями взимаются сборы с иностранных и украинских транспортных средств за пересечение их территорий (\$30 до 90). Однако, указанные сборы не соответствуют проводимой центральным правительством политике, поэтому в настоящее время предпринимаются шаги для отмены этих сборов. Внутренние и иностранные перевозчики также выплачивают топливный налог, размер которого достигает \$0,01 за км.

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Прозрачность

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

3.2.13. Узбекистан

Учет затрат

Текущие пошлины с иностранных транспортных средств формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.70 за км) за стандартный пробег в 600 км, что более чем в 3 раза превышает максимально оправданную расценку для данного типа транспортного средства. Основным видом пошлины является пошлина за использование узбекских дорог \$400 за въезд, что эквивалентно \$0,67 за км стандартного проезда). На практике, размеры пошлин часто меняются в зависимости от применения положений тех или иных двусторонних соглашений, кроме того, пошлины

меняются в зависимости от гражданства транспортного средства. С порожних грузовиков пошлины взимаются аналогично загруженным грузовикам. Кроме того, взимаются дополнительные пошлины с транзитных транспортных средств, срок пребывания которых в стране превышает 3 дня.

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

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

Отсутствие дискриминации

Пошлины за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. На практике, применение этой пошлины обнаруживает дискриминацию по отношению к перевозчикам из разных стран. Дискриминацию можно уменьшить за счет снижения уровня разрешительных пошлин.

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

В настоящее время с иностранных транспортных средств взимаются пошлины, размеры которых превышают установленные лимиты массы и загрузки (но не габариты). Применение указанных пошлин является дискриминацией по отношению к

иностранным перевозчикам, поскольку с внутренних перевозчиков они не взимаются. Как ожидается, структура пошлин будет усовершенствована для приведения ее в соответствие с недавним соглашением СНГ по структуре аналогичных пошлин с учетом габаритов и лимитов массы, согласованных странами СНГ.

Прозрачность

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

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

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

Ниже приводятся таблицы, в которых дается характеристика транзитным пошлинам, выплачиваемым иностранными транспортными средствами, осуществляющими стандартные транзитные поездки по маршрутам TRASECA в каждой из стран-членов TRASECA. В первой таблице речь идет о загруженных грузовиках, во второй – порожних. Таблицы представляют собой модифицированную версию с незначительными поправками Таблиц А.4 и А.5, включенных в проект рабочего документа: приоритетные проблемы, связанные с автомобильными транзитными сборами (октябрь 2002 года).

В каждой таблицы приведены 2 типа пошлин:

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

Необходимо отметить, что пошлины за получение разрешения на проезд иностранного транспортного средства в Болгарии и Румынии взимаются редко. Дело в том, что изначально предполагается, что все транспортные средства, въезжающие в страну, имеют соответствующие разрешения на проезд, которые освобождают либо не освобождают от транзитных сборов. Даже транспортные средства, имеющие разрешения, которые не освобождают их от транзитных пошлин, не выплачивают пошлин за разрешение на проезд иностранного транспортного средства. Так, в Болгарии крупногабаритные грузовики, имеющие разрешение, которые не освобождают их от транзитных сборов, обычно платят \$234 за въезд в страну (\$634 минус 400).

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

Топливные налоги отражают в себе все виды налогов, включая общие налоги, налог на продажу, специальные пошлины за использование дорог. По этой причине приводимые

в таблице цифры нельзя рассматривать как исключительно пошлины за транзитный проезд транспортных средств.

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



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

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

ПРОТОКОЛ

второго заседания Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ) для автомобильных перевозок

Баку 2-3 июля 2003г.

1. Вступление

В соответствии с соглашением, заключенным на начальном этапе исполнения Проекта, 2-3 июля в Баку прошла вторая встреча РГТРТ по автомобильным перевозкам. Было решено создать рабочую группу по автомобильным перевозкам с тем, чтобы иметь возможность представить на обсуждение полученные Подрядчиком данные и разработать единую политику по автомобильным сборам.

Предложения, составленные рабочей группой, будут представлены Межправительственной Комиссии (МПК) ТРАСЕКА для дальнейших действий. МПК ТРАСЕКА желает получить гарантию того, что любые изменения по транзитным сборам, установленным в настоящее время государственными органами, стали шагом вперед, к рыночной экономике, основанной на повышении эффективности и снижении затрат. Признается, что каждое заседание РГТРТ будет принимать решения и договоренности на основе протоколов предыдущих заседаний и тем самым сумеет обеспечить ощутимый прогресс в реализации поставленных задач.

Во второй половине октября 2003 года планируется провести третье заседание РГТРТ в целях выявления путей эффективного продолжения деятельности РГТРТ по завершении контракта путем продления деятельности созданных в свое время Национальных Рабочих Групп ТРАСЕКА. Тем самым будет сделан ощутимый вклад в деятельность МПК и Постоянного Секретариата, усиление проделанной Национальными Комиссиями ТРАСЕКА работы.

2. На второй встрече РГТРТ были подтверждены выводы, достигнутые на первой встрече РГТРТ о том, что:

(а) все участники выразили единодушное стремление повысить эффективность работы, улучшить уровень услуг международных автомобильных перевозок в регионе ТРАСЕКА с целью развития торговли и привлечения дополнительного грузопотока из альтернативных коридоров.

(б) Следовательно, РГТРТ следует продолжить совместную работу для разработки Проекта единой политики по автомобильным транзитным сборам, в соответствии с Основным Многосторонним Соглашением ТРАСЕКА (ОМС) на основе согласованных на первой встрече РГТРТ принципов.

(в) Многие проблемы, существующие в области международных автомобильных перевозок, требуют коренного решения в части структуры автомобильных налогов и сборов, взимаемых с пользователей дорог в странах ТРАСЕКА. Таким образом, краткосрочной первоочередной задачей является разработка единой политики, основанной на совершенствовании существующей национальной системы транзитных сборов, предусматривающей, что будущие пошлины будут в большей степени:

- 1) увязаны с затратами на использование дорог, обслуживание и эксплуатацию автодорожной сети и т.д;
- 2) взиматься по месту использования;
- 3) справедливыми (без дискриминации между перевозчиками) и прозрачными.

(г) При дальнейшей разработке единой политики и определении изменений, рекомендуемых в рамках данного Проекта, необходимо под контролем Национальных Секретарей ТРАСЕКА в полной мере задействовать Национальные Рабочие Группы каждой из стран ТРАСЕКА, добиться того, чтобы любые предложения получали широкую поддержку со стороны стран-участниц.

3. Обсуждение системы калькуляции транзитных сборов: исходя из результатов анализа, содержащегося в проекте рабочего документа Предложений по Политике Автомобильных Транзитных Сборов, была достигнута следующая договоренность:

(а) относительно видов пошлин - в транзитных сборах должны:

- 1) учитываться различные затраты за использование автомобильной дороги в каждой стране;
- 2) использоваться данные о затратах, получаемые как из местных, так и международных источников;
- 3) основываться либо на переменных, либо общих затратах за стандартное обслуживание дорог;
- 4) обеспечиваться покрытие затрат на восстановление дорог, охрану окружающей среды при условии, что это не приведет к увеличению дискриминации между местными и иностранными перевозчиками;
- 5) приниматься во внимание затраты за использование четко установленной магистральной сети.

б) относительно видов пошлин – в единой политике должны:

- 1) учитываться местные географические условия, например, влияние на длительность транзитного рейса ;
- 2) учитываться различия в затратах за использование дороги различными видами транспорта (грузовики с двумя, тремя и более осями);
- 3) учитываться различные пошлины для порожних и груженых грузовиков, за исключением виньеты, других пошлин за получение разрешение на использование транспортной сети.

в) относительно уровня взимания транзитных сборов - единая политика должна обосновывать транзитные сборы скорее с учетом расходов на содержание дорог, чем фактическими расходами на эти цели (кроме того, если это оправдано, скорее на фактических, чем планируемых расходах на восстановление дорог).

г) страны-члены TRACECA должны договориться об общих принципах, которые позволили бы определить методологию, применяемую каждой страной при оценке затрат за использование дорог различными типами транспортных средств (с точки зрения общих годовых переменных и постоянных затрат на обеспечение автомобильной сети, общих годовых перевозок с использованием этой сети (грузопоток и загрузка, исчисляемые из расчета эквивалента стандартной оси (ESAL) и производных затратных единиц из расчета км/транспорт и ESAL/км).

4. Обсуждение стратегии реализации единой политики: основываясь на вариантах исполнения, содержащихся в проекте рабочего документа Предложений по Политике Автомобильных Транзитных Сборов, была достигнута договоренность:

а) относительно общей стратегии - требуются координированные действия для решения вопросов, связанных с затратами, дискриминацией и прозрачностью; для их решения следует принять такие меры, как снижение затрат, реструктуризация и упрощение транзитных сборов.

б) краткосрочной первоочередной задачей является:

- 1) снижение или отмена тех транзитных сборов, которые уже были определены РГТРТ как слишком высокие;
- 2) в тех случаях, когда это необходимо, увязать сборы с типом и габаритом транспортного средства и пройденным расстоянием (или временем, проведенным в стране).

Рекомендуется рассмотреть возможность целесообразности применения скидок в тех случаях, когда общие пошлины с груженых грузовиков превышают 0.20 долл.США за 1 км с грузовиков с более чем тремя осями, 0.10 долл.США за 1 км с грузовиков с тремя осями и 0.05 долл. США за 1 км с грузовиков с двумя осями. Пошлины с порожних грузовиков не должны быть выше 50% указанных показателей. В среднесрочной перспективе необходимо рассмотреть возможность дальнейшего снижения и отмены необоснованных транзитных сборов.

в) Странам-членам TRACECA следует стремиться к устранению различий в пошлинах за использовании мостов, других аналогичных пошлинах, взимаемых с внутренних и иностранных перевозчиков. Установить ставки по транзитным сборам с иностранных перевозчиков независимо от места регистрации транспортного средства.

г) Странам-членам TRACECA следует усилить прозрачность процедур при установке транзитных сборов посредством упрощения системы определения

ставок, представления обновленной информации о транзитных сборах (рекомендуется направить извещение за 6 месяцев до предлагаемых изменений).

д) Странам-членам ТРАСЕКА следует в краткие сроки предусмотреть упразднение тех сборов, которые считаются РГТРТ как необоснованные, в частности:

- 1) сборы, взимаемые местными властями с иностранных транспортных средств;
- 2) сборы за охрану окружающей среды, не связанные с воздействием на нее и не применяемые в одинаковой мере к внутренним и иностранным перевозчикам;
- 3) топливные поправочные сборы, взимаемые с иностранных перевозчиков как компенсация низких цен за топливо в стране.

е) Странам-членам ТРАСЕКА следует разработать процедуру сотрудничества с национальными перевозчиками по улучшению процедуры получения разрешений на справедливой основе, совершенствования правил формирования транзитных сборов в целях исключения необоснованных пошлин.

ё) относительно превышения габаритов и веса - краткосрочной первоочередной задачей является:

выполнение всеми странами СНГ соглашений по гармонизации предельных весовых и габаритных параметров транспортных средств, структуре сборов за превышение этих параметров, устранению различий при взимании указанных пошлин с внутренних и иностранных перевозчиков;

ж) Странам-членам ТРАСЕКА следует также рассмотреть возможность осуществления и других важных реформ в сфере взимания пошлин за транзитные перевозки, например, за счет:

- 1) увеличения налога за топливо и внедрения ежедневных оплат за выход в сеть с целью увеличения возмещения затрат от всех перевозчиков (внутренних и иностранных), осуществления дальнейшего уменьшения дискриминационных транзитных сборов, взимаемых с иностранных перевозчиков;
- 2) заключения международных соглашений, направленных на признание на взаимной основе страховых полисов для иностранных транспортных средств для снижения дополнительных страховых пошлин с них;
- 3) снижения непомерных транзитных пошлин вследствие применения иммиграционных и таможенных процедур (в особенности, путем полного соблюдения конвенции TIR и соответствующих расходов за сопровождение с тем, чтобы они отражали стоимость оказанных услуг);
- 4) снижения незаконных ограничивающих лимитов по срокам пребывания международных транспортных средств в стране в целях уменьшения размеров штрафа.

5. Следующие шаги

(а) Достигнута договоренность, что Контрактор разработает единую политику, с учетом соглашений, достигнутых на первой и второй встречах РГТРТ. Проект будет подготовлен для распространения до третьей встречи РГТРТ в октябре 2003 года.

(б) Единая политика должна иметь следующую форму.

(1) Введение; краткое изложение рамок разработки единой политики

(2) Цели; формирование общих целей политики транзитных сборов с точки зрения развития торговли и привлечения дополнительных перевозок в коридоре ТРАСЕКА (о чем была достигнута договоренность на встречах РГТРТ)

3) Общие цели политики транзитных сборов с точки зрения учета затрат, взимания на месте пользования, отсутствия дискриминации и прозрачности (о чем была достигнута договоренность на встречах РГТРТ)

4) Основа калькуляции транзитных сборов с точки зрения исполнения соглашений, достигнутых на первой встрече и отраженных в настоящем протоколе

5) Стратегия исполнения с точки зрения выполнения положений соглашений, достигнутых на первой встрече РГТРТ и отраженных в настоящем протоколе.

Е) Члены РГТРТ должны представить Контрактору к 20 июля свои комментарии по возможному сценарию действий в рамках проекта рабочего документа по Предложениям по Политике Автомобильных Транзитных Сборов со стороны каждой из стран для реализации единой политики транзитных сборов.

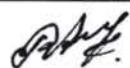
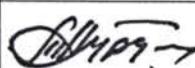
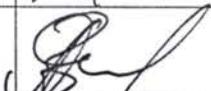
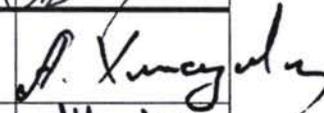
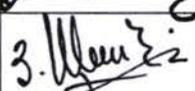
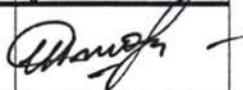
Ж) МПК TRASECA должна рассмотреть возможность оказания содействия своим членам в вопросе использования и координации национальных механизмов по претворению на практике единой политики по транзитным сборам. Следует принять во внимание возможность создания внутри МПК TRASECA координационной организации по вопросам автомобильного транспорта, аналогичной той, которая предлагается в рамках железнодорожной части Проекта ЕПТРТ.

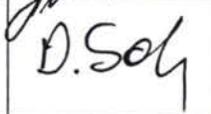
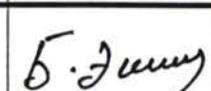
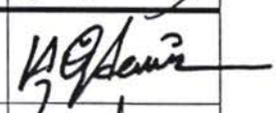
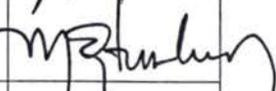
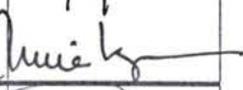
6. Следующая встреча

Заключительная встреча РГТРТ по автомобильным перевозкам состоится не позднее 31 октября 2003г., на которой будет обсуждаться проект единой политики, подготовленной Контрактором.

**Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам
Автомобильные Перевозки ТРАСЕКА:
Единая Политика По Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТРТ)**

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ ПС МПК ТРАСЕКА
2-3 июня, 2003 г.

| Страна | Делегат | Должность | |
|-------------|---------------|---|---|
| Азербайджан | Ахундов Р. | Зам. Начальника ГК "Азеравтонаглият" |  |
| | Нуруллаев Т. | Президент АВАДА |  |
| Болгария | Каров Е. С. | Представитель Управления дорожных сборов и разрешений |  |
| | Атанасова А. | Эксперт департамента транспортной информации (АЕВТРИ) |  |
| Грузия | Хмидашвили А. | Генеральный Директор «САГИНЕРАВТОСЕРВИС» |  |
| | Шенгелия З. | Генеральный Секретарь АЭГ |  |
| Румыния | Попеску С. | Инженер-эксперт | |
| | Калапис А. | Начальник Отдела Генерального Директората по Правилам и Качеству Услуг на Дорожном Транспорте | |
| | Борза М. | Представитель АРТРИ | |
| Казахстан | Дженалинов Р. | Начальник Управления Транзитной Политики и внешних связей Республики Казахстан |  |
| Кыргызстан | Садабаев Ж. | 1-ый Зам. Генерального Директора "Киргизинтранс" |  |
| | Халмурзаев Ф. | Генеральный Секретарь АsМАР |  |

| | | | |
|-------------|--------------------|---|---|
| Молдова | Ротару Р. | Главный специалист Отдела Международных Связей Управления АМТАИ |  |
| | Димитру С. | Директор Учебного Центра АІТА, Президент Союза Транспортников |  |
| Таджикистан | Эшонов Б. | Вице-президент Ассоциации АBBAT |  |
| Турция | Оздемир Х. | Начальник Отдела Генерального Директората Министерства транспорта Турции по Автомобильному транспорту |  |
| | Озтуркмен М. | Эксперт Министерства Транспорта, TRACECA Национальный Секретариат |  |
| | Кая М. | Ассоциация международных перевозчиков |  |
| 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. |  |
| | Сыдыкназаров М. К. | Президент Международной Ассоциации экспедиторов |  |

Конус берис

(2017)

Х. *[Signature]* *[Signature]*



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

| | Армения | Азербайджан | Грузия | Казахстан | Кыргызстан | Таджикистан | Украина | Узбекистан |
|---|---------|-------------|--------|-----------|------------|-------------|---------|------------|
| (А) Определение затрат на обслуживание дорог | 3,148 | 4,689 | 5,005 | 17,496 | 3,110 | 1,785 | 31,078 | 21,825 |
| (A1) Протяженность международных, иных магистральных дорог (км) | 1,569 | 1,409 | 946 | 6,132 | 748 | 1,089 | 11,547 | 1,393 |
| Включая: Международные | 1,579 | 3,280 | 4,059 | 11,364 | 2,362 | 696 | 19,531 | 20,432 |
| По другим республикам | | | | | | | | |
| (A2) Среднегодовые затраты (\$/км) | 13,763 | 22,219 | 18,887 | 11,189 | 13,876 | 5,662 | 15,706 | 28,066 |
| Международные | 5,695 | 8,561 | 3,726 | 8,182 | 6,865 | 5,963 | 15,706 | 6,110 |
| Иные магистральные дороги | 30,6 | 59,4 | 33,0 | 161,6 | 26,6 | 10,3 | 488,1 | 163,9 |
| (A3) Общегоодовые затраты (в млн. долларов) | 11,7 | 25,6 | 10,1 | 60,5 | 9,4 | 3,5 | 140,7 | 52,8 |
| Включая: Переменные затраты (по числу транспортных средств) | 8,2 | 16,3 | 7,6 | 43,9 | 7,1 | 2,7 | 95,8 | 42,5 |
| Постоянные затраты (по числу ESAL) | 10,6 | 17,4 | 15,2 | 57,3 | 10,1 | 4,0 | 251,7 | 68,6 |
| (В) Определение затратных единиц на использование дорог | | | | | | | | |
| (B1) Годовые перевозки по магистральным дорогам | | | | | | | | |
| Транспорт/км (в млн.) | 1,970 | 4,497 | 2,088 | 10,089 | 1,506 | 621 | 27,833 | 10,629 |
| ESAL/км (млн.) | 165,0 | 634,0 | 395,9 | 367,0 | 84,5 | 32,2 | 4,958,0 | 1,925,3 |
| (B2) Затратная единица | | | | | | | | |
| Переменные (\$/транспорт/км) | 0,0059 | 0,0057 | 0,0048 | 0,0060 | 0,0062 | 0,0056 | 0,0051 | 0,0050 |
| Переменные (\$/ESAL/км) | 0,0497 | 0,0257 | 0,0192 | 0,1196 | 0,0840 | 0,0839 | 0,0193 | 0,0221 |
| (С) Определение переменных затрат на транспорт/км | | | | | | | | |
| (C1) 2-осевые грузовики | | | | | | | | |
| ESAL/транспорт | 0,16 | 0,13 | 0,10 | 0,05 | 0,07 | 0,07 | 0,18 | 0,19 |
| Затраты (\$/км) | 0,0139 | 0,0090 | 0,0067 | 0,0120 | 0,0121 | 0,0115 | 0,0086 | 0,0092 |
| (C2) 3-осевые грузовики | | | | | | | | |
| ESAL/транспорт | 0,41 | 0,18 | 0,50 | 0,18 | 0,17 | 0,17 | 0,49 | 0,19 |
| Затраты (\$/км) | 0,0262 | 0,0103 | 0,0144 | 0,0275 | 0,0205 | 0,0199 | 0,0146 | 0,0092 |
| (C3) Грузовики более чем с 3-осями | | | | | | | | |
| ESAL/транспорт | 0,36 | 0,34 | 1,13 | 0,21 | 0,63 | 0,63 | 1,34 | 1,01 |
| Затраты (\$/км) | 0,0238 | 0,0144 | 0,0265 | 0,0311 | 0,0591 | 0,0585 | 0,0310 | 0,0273 |

Источник: Оценки консультантов на основе предыдущих исследований

| Тип пошлин (Показатели по загруженным грузовикам) | Армения | Азербайджан | Болгария | Грузия | Казахстан | Кыргызстан | Молдова | Румыния | Таджикистан | Турция | Таджикистан | Украина | Узбекистан |
|---|------------------|--------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|------------------|---|--|----------------|----------------|--------------------------|--|
| Характеристика транзитного проезда | | | | | | | | | | | | | |
| Протяженность (км) | 500 | 508 | 400 | 400 | 500 | 600 | 153 | 700 | 145 | 1,500 | 600 | 750 | 600 |
| Пошлины за стандартное использование дорог | | | | | | | | | | | | | |
| (1) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | 200 (0) | 100 (0) | 400 (0) | 310 (0) | 163 (0) | 50 (0) | | 612 (0) | 200 (0) | | 150 (150) | | 400 (0) |
| (2) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | | 120 (120) | 160 (0) | | | | 63 (0) | 612 (0) | | 570 (0) | | | |
| (3) Сборы за использование дорог или мостов | | | 55 (55) | ? (?) | | | | 40 (40) | | 35 (35) | 85 (85) | | |
| (4) Топливные налоги | 6 (6) | 6 (6) | 19 (19) | 8 (8) | 3 (3) | 7 (7) | 4 (4) | 53 (53) | 0 (0) | 180 (180) | 96 (96) | 7 (7) | 17 (17) |
| (5) Пошлины за использование дорог | | | | | | | | 16 (16) | | | | 25 (0) | |
| (6) Пошлины за охрану окружающей среды | 27 (27) | | | | | 10 (10) | | | | | | | |
| (7) Пошлины, взимаемые местными властями | | 25 (25) | | | | | | | | 5 (5) | | 60 (60) | |
| (8) Страховые пошлины | | | | 25 (25) | | | | | | | 35 (35) | | 5 (5) |
| (9) Разные пошлины | | | | | | | | | | | | | |
| ПОШЛИНЫ, ИТОГО | 233 (33) | 251 (151) | 634 (74) | 343 (33) | 166 (3) | 67 (17) | 67 (4) | 1,341 (109) | 200 (0) | 790 (220) | 366 (366) | 92 (67) | 422 (22) |
| Пошлина за грузовик/км | 0.47 (0.07) | 0.49 (0.30) | 1.58 (0.18) | 0.86 (0.08) | 0.33 (0.01) | 0.11 (0.03) | 0.44 (0.02) | 1.92 (0.16) | 1.38 (0.00) | 0.53 (0.15) | 0.61 (0.61) | 0.12 (0.09) | 0.70 (0.03) |
| Комментарии | | | | | | | | | | | | | |
| Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутах. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешений, выдаваемых в соответствие с двусторонними соглашениями и освобождающими перевозчиков от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на владельцев этих разрешений. | Баргаташен-Метри | Баку-Гырмазы Керпо | Бургас-Католина, Капикюле-Руссе | Садакло-Мерке, Шимкент-Хоргос | Шимкент-Мерке, Шимкент-Хоргос | Мерке/Георгиевка-Торугарт | Леушени-Дубасари | Константа-Арад, Гиоргиу-Сирет. 7-дневный ровиньет | Куркак-Канибадам. Для грузовиков вне СНГ | Сарпи-Едирне | Фагап-Серакс | Одесса-Кракомел/Чернигов | Лят-Гишт Куприк/Узун/Бекобал, Термез-Узун, Бекобал-Гишт Куприк |

| Тип пошлин (Показатели по загруженным грузовикам) | Армения | Азербайджан | Болгария | Грузия | Казахстан | Кыргызстан | Молдова | Румыния | Таджикистан | Турция | Таджикистан | Украина | Узбекистан |
|---|------------------|--------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|------------------|---|--|----------------|----------------|--------------------------|---|
| Характеристика транзитного проезда | | | | | | | | | | | | | |
| Протяженность (км) | 500 | 508 | 400 | 400 | 500 | 600 | 153 | 700 | 145 | 1,500 | 600 | 750 | 600 |
| Пошлины за стандартное использование дорог | | | | | | | | | | | | | |
| (1) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | 200 (0) | 0 (0) | 400 (0) | 310 (0) | 163 (0) | 50 (0) | | 612 (0) | 200 (0) | | 150 (150) | | 400 (0) |
| (2) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | | | 160 (0) | | | | 63 (0) | 258 (0) | | 120 (0) | | | |
| (3) Сборы за использование дорог или мостов | | | 55 (55) | ? (?) | | | | 40 (40) | | 35 (35) | 85 (85) | | |
| (4) Топливные налоги | 6 (6) | 6 (6) | 19 (19) | 8 (8) | 3 (3) | 7 (7) | 4 (4) | 53 (53) | 0 (0) | 180 (180) | 96 (96) | 7 (7) | 17 (17) |
| (5) Пошлины за использование дорог | | 120 (120) | | | | | | 16 (16) | | | | 4 (0) | |
| (6) Пошлины за охрану окружающей среды | 27 (27) | | | | | 10 (10) | | | | | | | |
| (7) Пошлины, взимаемые местными властями | | 25 (25) | | | | | | | | 5 (5) | | 60 (60) | |
| (8) Страховые пошлины | | | | 25 (25) | | | | | | | 35 (35) | | 5 (5) |
| (9) Разные пошлины | | | | | | | | | | | | | |
| ПОШЛИНЫ, ИТОГО | 233 (33) | 151 (151) | 634 (74) | 343 (33) | 166 (3) | 67 (17) | 67 (4) | 987 (109) | 200 (0) | 340 (220) | 366 (366) | 71 (67) | 422 (22) |
| Пошлина за грузовик/км | 0.47 (0.07) | 0.30 (0.30) | 1.58 (0.18) | 0.86 (0.08) | 0.33 (0.01) | 0.11 (0.03) | 0.44 (0.02) | 1.41 (0.16) | 1.38 (0.00) | 0.23 (0.15) | 0.61 (0.61) | 0.09 (0.09) | 0.70 (0.03) |
| Комментарии | | | | | | | | | | | | | |
| Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутах. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями и освобождающими перевозчиков от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на владельцев этих разрешений. | Баргаташен-Метри | Баку-Гырмазы Керпю | Бургас-Католина, Капикюле-Руссе | Садакло-Мерке, Шимкент-Хоргос | Шимкент-Мерке, Шимкент-Хоргос | Мерке/Георгиевка-Торугарт | Леушени-Дубасари | Константа-Арад, Гиоргиу-Сирет. 7-дневный ровиньет | Куркак-Канибадам. Для грузовиков вне СНГ | Сарпи-Едирне | Фагап-Серакс | Одесса-Кракомец/Чернигов | Лят-Гингт Куприк/Узун/Бекобад, Термез-Узун, Бекобад-Гист Куприк |

The European Commission
Mr S Dalamangas
EuropeAid A/4
A/4
Room 2/138
200 Rue de la Loi
Brussels B-1049
Belgium

01-0181.00
D0LEMSB/A1
January 2004

Dear Mr Dalamangas

TRACECA: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs
Project Number: 01-0181.00
Request for Contract Extension

Following the success in development of the unified policy on transit fees and tariffs in railways sector (Protocols of June 2002, October 2002, April 2003 and July 2003), there are the initiatives on the development and implementation of the Pilot Projects in order to assess the proposed tariff methodology.

Six countries, Azerbaijan, Georgia, Moldova, Turkey, Romania and Bulgaria have signed Statements of Endorsement confirming their interest in participating in the Pilot Projects.

In addition, there is the intention of the Heads of Railways to establish the Council of Heads of Railways (Protocol July 2003) that requires assistance of the Consultant in preparation and conducting the Council of Heads of Railways meeting.

Therefore, we request a project extension of total Euro XXXX and duration until 14 December 2004 for the purpose of development and implementation of the Pilot Projects in the above three countries, and assistance to the Railways Authorities in the preparation and conducting the Council of Heads of Railways.

Please find attached:

1. Budget breakdown for extension.
2. Statements for Endorsement from Azerbaijan
3. Statements for Endorsement from Georgia
4. Statements for Endorsement from Moldova
5. Statements for Endorsement from Turkey
6. Statements for Endorsement from Romania
7. Statements for Endorsement from Bulgaria
8. 1st Working Group of Railways, Ports and Shipping Companies, June 2002 Protocol
9. 2nd Working Group of Railways, Ports and Shipping Companies, October 2002 Protocol
10. 3rd Working Group of Railways, Ports and Shipping Companies, April 2003 Protocol
11. Meeting of Heads of Railways, Ports and Shipping Companies of TRACECA member-states, July 2003 Protocol

Many thanks in advance and we look forward to receiving your approval in due course.

Yours sincerely
for SCOTT WILSON KIRKPATRICK & CO LTD

EXPLANATORY NOTE

Addendum No 4 to a Tacis service contract

| | |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| Contract title : | Unified Policy and Tariff Fees |
| Programme code / budget line : | ZZ00020101 |
| Contractor / Beneficiary : | Scott Wilson |
| Identification number : | Contract number 01-0181 |
| Name of Project manager : | E. Dalamangas |

| | Original contract | Existing contract | Addendum |
|--------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Budget (€) | 1.999.465 | 1.999.465 | 355.024 |
| Duration | 24 months | 27 months | 9 months |
| Expiry date | 14 Dec 2003 | 14 March 2004 | 14 December 2004 |

| | | |
|-------------------------------------|--|------|
| Objective of contract | To increase the competitiveness of the TRACECA corridor for transit traffic by achieving a more transparent tariffs and transit fees structure and the removal of illegal, non-physical barriers to effective international trade and transport services within TRACECA region. | |
| Background information | <p>The expected outputs of the project, related to the objectives, are:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Transit Fees & Tariffs Working Groups in road, rail and maritime; ▪ analysis of MTT tariffs and recommendation for change; ▪ improved access for traders to the rail system; ▪ improved methodologies in setting rail tariffs; ▪ unified policy for road transit fees; ▪ analysis and recommendations on maritime rates and port fees; ▪ User guide for transport operators and traders. <p>The project activities are:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ establishment of working groups; ▪ review of previous work; ▪ development of unified policy for road transit fees; ▪ evaluation of MTT tariffs and recommendations for change; ▪ development of improved methodology for rail tariff setting; ▪ improvement of traders access to the rail system.; ▪ analysis and recommendations on maritime rates and port fees; ▪ development of a user guide for transport operators and traders; ▪ on-the-job training and management development. <p>The objectives of this addendum are:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) to develop and implement Pilot Projects in railways sector in several TRACECA countries, in order to assess the proposed and approved tariff methodology (TTT); (2) to assist National Railways in preparation and conducting the Council of Heads of Railways, Ports and Shipping; (3) to progress harmonisation on the vehicle size and weight limits in line with EU standards. <p>This should be achieved by:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) provision of additional budget of total Euro 355.024; (2) extending duration of the project until 14 December 2004. | |
| Action required and deadline | Signature of this addendum | |
| Signature of Project Manager | Signature E. Dalamangas | Date |

ANNEX VI: ADDENDUM No.4 TO BUDGET BREAKDOWN

Contract Number: 01-0181.00

TRACECA: Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

| CONTRACT | | | | | ADDENDUM No 4 | | | |
|----------|---|------------------------|-----------------------------|------------------|------------------------|------------------|-------------------------|------------------|
| Category | | Estimated Working Days | Fee Rate/Working Day - Euro | Amount - Euro | Change in Working Days | Change in amount | New no. of Working Days | New Amount Euro |
| | A. Fees | | | | | | | |
| | <i>Long-term International Experts</i> | | | | | | | |
| A1 | Team Leader | 421 | 1 108 | 466 324 | | 0 | 421 | 466 324 |
| A2 | Senior Experts | 458 | 1 055 | 483 384 | 245 | 258 475 | 703 | 741 859 |
| | <i>Short-term International Experts</i> | | | | | | | |
| A3 | Director | 14 | 1 055 | 14 776 | 0 | 0 | 14 | 14 776 |
| A4 | Senior Experts | 307 | 946 | 290 333 | 26 | 24 596 | 333 | 314 929 |
| A5 | Junior Experts | 289 | 769 | 220 849 | 37 | 28 453 | 326,000 | 249 302 |
| | Total Fees | | | 1 475 666 | | | | 1 787 190 |

| CONTRACT | | | | | | ADDENDUM No 4 | | | |
|----------|-------------------------------------|-------|-------------|-------|----------------|------------------------|------------------|------------------|----------------|
| | B. Incidental Expenditure | No. | Unit | Rate | Amount | Change in no. of units | Change in amount | New no. of units | New amount |
| B1 | Short Term Local Senior Experts | 52 | Months | 1 200 | 62 500 | | | | 62 500 |
| B2 | Short Term Junior Experts | 26 | Months | 900 | 23 000 | | | | 23 000 |
| B3 | Per Diems | 1 288 | Days | 140 | 180 300 | 65,00 | 9 100 | | 189 400 |
| B4 | EU/Region Travel | 8 | No. | 1 100 | 8 800 | 14,00 | 15 400 | | 24 200 |
| B5 | Inter Region Travel | 40 | No. | 700 | 28 000 | 10,00 | 7 000 | | 35 000 |
| B6 | Office & Consumables | 24 | Months | 1 400 | 33 800 | 9,00 | 1 200 | | 35 000 |
| B7 | Office Equipment | 1 | Provision | 7 000 | 7 000 | | | | 7 000 |
| B8 | Driver & Car | 21 | Months | 900 | 18 472 | 4,00 | 3 600 | | 22 072 |
| B9 | Interpreters | 52 | Months | 800 | 41 400 | 9,00 | 7 200 | | 48 600 |
| B10 | Workshops | 0 | Provision | 7 000 | 0 | | | | 0 |
| B11 | Inter Regional Working Groups | 1 | WG meetings | | 120 528 | lump sum | | | 120 528 |
| | Total Incidental Expenditure | | | | 523 800 | | | | 567 300 |

CONTRACT VALUE

Euro 1 999 466

Euro 2 354 490

TRASECA: ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО ТРАНЗИТНЫМ РАСЦЕНКАМ И ТАРИФАМ

ЕДИНАЯ ПОЛИТИКА ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНЗИТНЫМ СБОРАМ

Йен Дженкинс
Скотт Уилсон
Октябрь 2003

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| 1. ВВЕДЕНИЕ | 3 |
| 2. ЦЕЛИ..... | 5 |
| 3. ЗАДАЧИ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ | 5 |
| 4. ОСНОВА КАЛЬКУЛЯЦИИ СБОРОВ..... | 6 |
| 5. СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ..... | 8 |
| 5.1. Общая стратегия | 8 |
| 5.2. Краткосрочные приоритеты | 8 |
| 5.3. Другие приоритеты..... | 9 |
| 5.4 Структурные аспекты | 10 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ А..... | 11 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ В | 17 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ С | 18 |

1. ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

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

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

- Проекте рабочего документа, озаглавленного "Предложения по автомобильным

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

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

Достигнутые договоренности нашли отражение в

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

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

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

Исходя из предыдущей работы, проект единой политики нашел отражение в

- Проекте Единой политики по автомобильным Транзитным Сборам, август 2003

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

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

2. ЦЕЛИ

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

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

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

Среди текущих проблем следует назвать следующие:

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

3. ЗАДАЧИ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ

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

- (1) учет затрат:** увязка транзитных сборов с затратами за обслуживание (например, затраты на дорожное обслуживание) без взимания чрезмерно высоких пошлин;
- (2) взимание сборов по месту использования:** страна, взимающая пошлину, является стороной, оказывающей услуги;
- (3) отсутствие дискриминации:** взимание пошлин со всех операторов на недискриминационной основе независимо от страны регистрации транспортного средства (например, устранение неоправданных сборов, взимаемых местными властями с конкретных перевозчиков);
- (4) прозрачность:** автомобильные перевозчики должны иметь ясное представление о том, за что взимаются транзитные сборы (например, путем упрощения тарифной системы)

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

4. ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ СБОРОВ

В рамках калькуляции транзитных сборов необходимо учитывать следующие факторы:

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

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

1. учет местных географических условий, в частности, факторов, оказывающих влияние на распределение длительности транзитного рейса;
2. учет различий в затратах за использование дорог в зависимости от различных типов транспортных средств (например, грузовики 2, 3 и более осями);
3. учет разницы в пошлинах, взимаемых с порожних и загруженных грузовиков, за исключением виньеты, других пошлин за выход в сеть.

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

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

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

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

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

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

5. СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ

5.1. Общая стратегия

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

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

5.2. Краткосрочные приоритеты

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3. Другие приоритеты

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

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

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

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

5.4 Структурные аспекты

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

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ А
РАМКИ КАЛЬКУЛЯЦИИ ЗАТРАТ НА СТАНДАРТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ
ДОРОГ

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

При оценке затрат на стандартное использование дорог (речь идет о транспортных средствах, перевозящих грузы в соответствии с максимально допустимыми лимитами

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

(А) Оценка затрат на обеспечение дорог

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

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

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

| Страна | P_v | P_a |
|---------------|-------------------------|-------------------------|
| Азербайджан | 43 | 27 |
| Армения | 38 | 27 |
| Грузия | 31 | 23 |
| Казахстан | 37 | 27 |
| Кыргызстан | 35 | 27 |
| Таджикистан | 34 | 26 |
| Украина | 29 | 20 |
| Узбекистан | 32 | 26 |

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

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

A.4 Фактические (неплановые) дополнительные ежегодные инвестиционные затраты (It) на восстановление дорог, включая обслуживание, не отраженное в пункте A2. Следует учитывать данную статью затрат (It), которая колеблется в зависимости от объемов грузопотока (Iv) и соответствия ESAL (Ia).

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

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

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

$$Li * Mi + Lo * Mo$$

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

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

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

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

(В) Оценка удельных затрат на использование дорог

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

| Страна | K_a/K_v |
|---------------|-----------------------------|
| Азербайджан | 0.141 |
| Армения | 0.084 |
| Грузия | 0.190 |
| Казахстан | 0.036 |
| Кыргызстан | 0.056 |
| Таджикистан | 0.052 |
| Украина | 0.178 |
| Узбекистан | 0.181 |

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

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

В2. Переменные удельные затраты можно вычислить следующим образом:

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

$U_a = C_a / K_a$ (\$ за ESAL/км)

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

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

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

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

$$R_2 = Uv + E_2 * Ua$$

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

С.3 Применительно к многоосевым тяжелым грузовикам используется формула:

$$R_4 = U_v + E_4 * U_a$$

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ В

ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ ТАРИФОВ ЗА ИЗБЫТОЧНЫЕ ГАБАРИТЫ И МАССУ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

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

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

где

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

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

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

S = длительность перевозки (в км);

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

K – платежи независимо от протяженности рейса.

При калькуляции пошлин, необходимо руководствоваться следующими принципами:

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

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

¹ Согласно Соглашению СНГ $(C_1 + C_w + C_h) = 0$ для тех стран СНГ, которые не располагают законодательной базой для взимания налогов за превышение максимальной длины, ширины и высоты

ПРИЛОЖЕНИЕ С
СТРАТЕГИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЕДИНОЙ ПОЛИТИКИ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ
ТРАНЗИТНЫМ СБОРАМ

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

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

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОРТОВ И ПОГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ - ТАРИФЫ С УЧЕТОМ
ИЗДЕРЖЕК.
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

ВВЕДЕНИЕ

Представленные в Рабочем документе разработки основываются на анализе соответствующих данных по эксплуатации портов и работе судоходных компаний, входящих в систему TRACECA. Разумеется, документ не претендует на всеобъемлющий охват всех проблем, по крайней мере, многие аспекты затрагиваемых вопросов остаются неосвещенными. Вместе с тем, представленные в документе данные дают возможность сделать предварительный вывод об уровне эксплуатационных тарифов и тем самым ускорить реализацию транзитного проекта TRACECA. Следует отметить, что содержание документа построено главным образом на анализе данных по каспийскому региону, хотя не были обойдены стороной и соответствующие сведения по черноморскому региону. Хочется надеяться, что в ближайшем будущем заинтересованные организации и судоходные компании, задействованные в черноморских портах, представят более подробные сведения по интересующим стороны вопросам.

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОРТОВ И ПОГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ - ТАРИФЫ С УЧЕТОМ
ИЗДЕРЖЕК.
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

А. ПОРТЫ

1. ЦЕЛИ

2. ТАРИФЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRASECA

Существующие тарифы

Текущие подходы к установлению тарифов

Структура текущих тарифов

Сопоставление тарифов TRASECA и международных тарифов

Заключение

3. ТАРИФЫ УСТАНОВЛЕННОГО ОБРАЗЦА, ПРИМЕРЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRASECA

Роль государственного и частного секторов

Регулирование тарифов

Дисконты

4. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ

Общий объем перевозок

Транзитные перевозки

Маршруты, не входящие в систему TRASECA

Потенциальный объем транзитных перевозок

5. ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

Доходы с портовых услуг

Расходы

Общие расходы

Разбивка по пунктам (заработная плата, амортизация, погашение ссуд, прибыль)

Сопоставление доходов и затрат по основным видам услуг

Рентабельность

Переменные издержки по основным видам услуг

6. ЛЬГОТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ОСНОВЕ МИРОВЫХ СТАНДАРТОВ

7. ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ МОЩНОСТИ ПОРТОВ

8. ТАРИФНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, УСТРАНЕНИЕ БАРЬЕРОВ НА ПУТИ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕШЕНИЮ ТАРИФНЫХ ПРОБЛЕМ В ПОРТОВЫХ ОПЕРАЦИЯХ

10. ОТГРУЗКА

11. ИТОГИ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ I. ПОДРОБНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ТАРИФОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В ПОРТАХ TRASECA

ПРИЛОЖЕНИЕ II. ПЕРЕВОЗКИ В ЧЕРНОМОРСКИХ ПОРТАХ

ПРИЛОЖЕНИЕ III. НЕОБХОДИМОСТЬ СНИЖЕНИЯ ЦЕН

1. ЦЕЛИ

Основным содержанием раздела Операции в портах и отгрузка, составляющегося часть Технического Задания, являются "предложения по тарифным изменениям в целях приведения их в соответствие с реалистическими нормами, отражающими фактические затраты" (Техническое Задание, стр.12)... в целях "превращения маршрутов TRACECA, начиная с границ Китая и кончая границами западно-европейских стран, в коммерчески-конкурентноспособные и привлекательные проекты" (стр.8).

Среди основных целей можно выделить:

- Предложения по изменению тарифов, сближению их с реальными требованиями дня;
- Рекомендации по снижению затрат/тарифов, которые иногда оказываются слишком завышенными по сравнению с тарифами, принятыми в другим странах. Этой цели предполагается достичь за счет снижения объема затрат, усиления их эффективности с помощью иных подходов.

2. ТАРИФЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACECA

2.1. Существующие тарифы

В Приложении 1. подробно указаны тарифы по трем основным Каспийским портам (все тарифные ставки предполагается вставить по завершении редактирования побочных пунктов).

2.2. Текущие подходы к установлению тарифов

В большинстве стран-членов TRACECA до сих пор применяются подходы, имевшие распространение в советское время. В этот период тарифы исчислялись на основе формул, предлагавшихся Министерством Морского Флота (Совморфлот).

Однако, на практике крайне редко предпринимались попытки исчислять тарифы на основе издержек, невзирая на уже имевшиеся разработки в сфере ценообразования в портах. Однако, даже эти разработки лишь в незначительной степени акцентировали внимание на учете такого важного фактора, как издержки.¹

С момента получения независимости бывшими советскими республиками большинство тарифных ставок устанавливается самой портовой администрацией, при этом следует отметить, что порты продолжают оставаться государственными. Большинство этих портов пользуется монопольными правами на установление тарифных ставок, по этой причине принимаемые ими соответствующие решения подлежат утверждению центральным

¹ Например, подобного рода исследования проводились в Актау Скоттом Уилсоном (бизнес-план по Актау, 1998); в городе Туркменбаши в соответствии с проектом Общее Решение (отчет об анализе тарифов, 1999); в Баку, усилиями организации "Институциональное Развитие и Финансовое Управление в Бакинском порту/ТЕБОДИН", Роттердам, бизнес-план, 2001; в Грузии - благодаря исследованиям канадского консультанта, сотрудничающего с Морским Транспортным Управлением Грузии (исследования продолжаются, 2002); в Констанце усилиями GTZ, Германия (исследования продолжаются, 2002).

правительством на основе рекомендаций с антимонопольными комиссиями (более подробные сведения содержатся в Главе 3).

На практике при установлении тарифных ставок исходят из их расценок, принятых в соседних странах. Подобный подход получил достаточно широкое распространение, невзирая на теоретическую необходимость соблюдения "стандартов". Риск применения подобного подхода заключается в том, что тарифы в этом случае обнаруживают скорее тенденцию к сохранению, чем снижению.

Другой фактор повышения тарифов обусловлен необходимостью погашения банковских ссуд, например, ссуд, предоставленных ЕБРР.

Необходимо иметь в виду, что в течение нескольких лет после распада СССР доходы каспийских портов не покрывали расходов, что было обусловлено низким объемом грузоперевозок, а не высокими тарифными ставками.

В последние годы несколько ослабло давление со стороны в плане увеличения тарифных расценок, что обусловлено ростом объема перевозок через практически все ведущие каспийские порты. Благодаря этому обстоятельству, деятельность всех трех ведущих каспийских портов приобрела рентабельный характер (см. Главу 5). Следует отметить, что за последнее время тарифы неуклонно возрастают. Среди основных причин можно выделить усиливающее давление со стороны ЕБРР. Так, рост тарифов в порту Туркменбаши обусловлен необходимостью погашения ссуд ЕБРР.

2.2. Структура текущих тарифов

Тарифы, применяемые в портах стран-членов TRACECA, включают в себя пункты, **общепринятые во всем мире**. Среди основных тарифов, применяемых на международном уровне, следует назвать пошлины за въезд в порт, лоцманский сбор, пошлины за буксировку, место у причала, обработку груза и его хранение. Указанные тарифы распространены и в большинстве портов TRACECA (см. Приложение 1). Единственное серьезное различие состоит в том, что в некоторых из этих стран продолжают пользоваться чаще кубическими единицами измерения судна (общая длина x ширина x осадка), чем GRT - стандартной международной единицей измерения. Использование кубических метров сохранилось еще с советских времен, хотя большинство стран уже приняло GRT.

2.4. Сопоставление тарифов TRASECA и международных тарифов

Сопоставление объемов международных тарифных ставок и ставок, принятых в TRASECA приведено в Таблице 2.1. Указанные тарифы применяются к судам, плавающим на Каспии. Как видно из Таблицы, существует 2 основных вида пошлин: а) взимаемые с судов и б) взимаемые за обработку груза. В каспийских и черноморских портах пошлины на обработку груза применяются чаще, как, впрочем, и во всем мире.

Из приведенного сопоставления видно, что тарифы, применяемых в портах стран-членов TRASECA, **вполне соответствуют уровню международных тарифов. Исключением** из этого правила являются **портовые пошлины**, взимаемые с судов в черноморских портах. Будучи весьма высокими, портовые пошлины играют гораздо меньшую роль в этих операциях, чем тарифы, взимаемые за обработку грузов. Общий объем пошлин, взимаемых с судов, колеблется от \$0,4 до 3,0 за тонну обработанного груза (см. последнюю колонку в Таблице 2.1.). Анализ указанных сопоставлений затрагивает лишь официально применяемые тарифы. Ранее было показано, что скрытые платежи также применяются в целях ускорения операций в отдельных портах. Однако, это, в целом, приводило к росту общей стоимости портовых услуг. Было проведено исследование, основанное на интервью с экспедиторами грузов, заинтересованными агентами и т.д., которые показали, что скрытые платежи несомненно производятся, особенно в тех случаях, когда необходимо убедить докеров ускорить работу по обработке грузов (исключение составляют санитарные пошлины на железнодорожные вагоны в грузинских портах). Необходимо отметить, что портовые тарифы за обработку нефти, основной груз, перевозимый по трассе TRASECA, достаточно низкие по международным стандартам. Так, они составляют \$0,36 за тонну в основном нефтяном порту Азербайджана - Дубенди (Баку)² и даже ниже - \$0,13 за тонну в порту Туркменбаши. Тарифные ставки соответствуют международным стандартам лишь в порту Актау, где они составляют \$1.5 за тонну.

Как сообщается, тарифы за обработку железнодорожных вагонов на пароме Баку-Туркменбаши-Актау составляют \$36 за 18 вагонных метров в Баку и \$60 за 18 вагонных метров в Туркменбаши (ВСЕОМ, август 2001). В данном случае трудно проводить какие-либо параллели с международными стандартами, поскольку в индустриально развитых странах объем паромных перевозок железнодорожного транспорта относительно низок, так как в них преобладают транспортно-дорожные перевозки, тогда как на паромах осуществляется перевозка лишь грузовиков и прицепов. Исключения в этом вопросе составляют Клайпеда, Киль, некоторые шведские порты. Однако, учитывая то, что 18-метровый грузовик в

² Бакинский порт имеет право распоряжаться лишь стоянкой у причала. Другие операции полностью относятся на счет ГНКАР, которой также принадлежат нефтяные резервуары и трубы. Порт имеет право взимать судовые пошлины в установленном размере +36 центов за оказание "инспекционных услуг". До снижения, расценка составляла 60 центов.

состоянии перевозить 2 ДФЭ (даже 3, однако на практике это встречается редко), указанные тарифные ставки нельзя считать слишком завышенными, особенно если сравнить их с тарифами на спуск/подъем контейнеров, принятыми в мире.

Заключение

В целом, тарифные ставки в портах стран-членов TRASECA соответствуют международным стандартам. Исключение в этом вопросе составляют портовые пошлины, взимаемые с судов, в черноморских портах. Однако, они слишком незначительны по сравнению с объемом пошлин, взимаемых за обработку груза. Анализ Главы 5 показывает следующее:

- ◇ Если тарифы за обработку грузов считаются низкими по международным стандартам, тарифы за необработываемые грузы оказываются немного выше этих стандартов.
- ◇ Имеются большие возможности для снижения транзитного грузопотока, поскольку маргинальные затраты за дополнительную обработку грузов низкие.

Таблица 1.2.

Сопоставление портовых тарифов на сухой груз в портах стран-членов TRACESA,
в других странах

| | Тарифы, взимаемые за обработку груза | | | Портовые пошлины |
|----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------|
| | Груз в мешках (а) \$/тонна | Насыпной груз (б) \$/тонна | Контейнеры (в) \$/20' | (г) \$/тонна |
| Варна | 7,4 | 3,0 | 54 | 0,9 |
| Бургас | 8,0 | 6,5 | 27 | 0,9 |
| Констанца | 7,5 | 3,1 | 64 | 0,6 |
| Ильичевск | 5,2 | 2,2 | 104 | 2,9 |
| Одесса | 5,2 | 2,2 | 104 | 3,0 |
| Поти/Батуми | 6,0 | 3,5 | 50 | 2,1 |
| Баку | 3,5 | 3,2 | 36 | 0,4 |
| Актау | 8,0 | 8,0 | 80 | 1,5 |
| Туркменбаши | 10,0 | 5,0 | 40-50 | 1,1 |
| Стандартные международные тарифы | | 5,0 | 100 (д) | 0.7 (е) |

(а) в 50-кг мешках

(б) Зерно

(в) Тариф применяется к загруженным контейнерам. Стандартный вес груза составляет около 12 тонн (максимум 21 тонна).

(г) Указанная цифра характеризует портовые либо тоннажные пошлины, за якорную стоянку, проезд через канал, место у причала, карантинные и санитарные пошлины, пошлины за лоцманские услуги, плату за буксировку, швартовку, а также административные пошлины. Стоимость за тонну составляет 75-процентный коэффициент со стандартных судов водоизмещением 3000 тонн.

(д) Лишь в некоторых портах индустриально развитых стран обработка мешков производится традиционными методами. Груз, прошедший обработку в мешках, перевозится контейнерами либо службой RoRo.

(е) Указанная расценка составляет среднюю величину, хотя встречаются и отдельные расхождения. Ниже приводятся соответствующие примеры.

US\$/ДФЭ

| | |
|-----------------------|-----|
| Роттердам | 68 |
| Феликстоу | 100 |
| Шанхай | 107 |
| Сингапур | 106 |
| Гонконг | 142 |
| Порт Келанг, Малайзия | 53 |
| Карачи | 69 |
| Янгьян | 100 |

(ж) Указанная ставка представляет собой среднюю величину. Встречаются и сильные расхождения. Ниже приводятся соответствующие примеры (следует иметь в виду, что объем грузов, с которых взимаются портовые пошлины, намного превышает аналогичные объемы за пределами Каспийского моря).

| | US\$/тонн |
|-----------------|-----------|
| Таллин | 0,7 |
| Рига | 0,8 |
| Клипеда | 0,7 |
| Санкт-Петербург | 1,6 |
| Вентспилс | 1,3 |
| Сингапуре | 0,4 |
| Коломбо | 0,3 |
| Бомбей | 0,8 |
| Нхава Шева | 1,0 |
| Дубай | 0,1 |

Источник по каспийским и черноморским портовым пошлинам: Секретариат TRACECA, Баку, сентябрь 2001.

Источник международных тарифов: различный

3. ТАРИФЫ УСТАНОВЛЕННОГО ОБРАЗЦА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACECA

3.1. Роль государственного и частного секторов

Почти все порты TRACECA принадлежат и управляются государством. Частный сектор практически нераспространен. Ниже приводятся соответствующие данные по ведущим портам.

| | |
|--------------|--|
| Баку: | государственная монополия (исключение составляют частные нефтяные причалы) |
| Туркменбаши: | государственная монополия на всех терминалах |
| Казахстан: | государственная монополия (исключение составляют частные нефтяные причалы) |
| Украина: | государственная монополия, имеются отдельные совместные предприятия по нефтяным терминалам и т.д. |
| Болгария: | государственная монополия, однако в настоящее время, обсуждается вопрос о концессиях |
| Румыния: | порт принадлежит государству, однако, в Констанце осуществляются частные операции |
| Грузия: | государственная монополия, однако, в настоящее время обсуждается вопрос о приватизации портовых операций. Отдельные операции уже носят частный характер, включая работу на нефтяных терминалах |

Среди исключений из правила можно упомянуть порт Констанца, в котором отдельные виды операций по обработке грузов приватизированы.

Заключение: государственный сектор доминирует. Хотя государственная монополия и имеет ряд неудобств, применительно к реализации настоящего проекта государственная монополия обладает рядом преимущественных черт, в частности, благодаря осуществлению контроля над тарифными расценками.

3.2. Регулирование тарифов

Практически все портовые тарифы регулируются центральными правительствами. В большинстве случаев процесс регулирования производится в сотрудничестве с антимонопольными комиссиями. Данное обстоятельство представляется нам разумным с той точки зрения, что каспийские порты имеют монопольные полномочия на установление тарифов. В большинстве стран-членов TRACECA межпортовая либо внутривортовая конкуренция отсутствует. Правда, следует оговориться, что государственное регулирование необходимо, главным образом, для того, чтобы контролировать частный сектор. Среди организаций, занимающихся вопросами регулирования тарифов в каспийских странах, следует выделить следующие:

- ◇ Азербайджан: антимонопольный комитет.
- ◇ Туркменистан: Кабинет Министров, который утверждает предложения по тарифам, выдвигаемые Министерством Транспорта (?), которому принадлежит порт Туркменбаши и отгрузочная линия TML.
- ◇ Казахстан: антимонопольный комитет по основным тарифам. Однако, правительство не устанавливает пошлины за буксировку, хранение груза, некоторые другие виды услуг.
- ◇ Болгария: Министерство Транспорта устанавливает портовые тарифы.
- ◇ Румыния: Министерство общественных работ, транспорта и жилищного хозяйства утверждает тарифы, применяемые в порту Констанца. Однако, частные грузовые компании устанавливают свои собственные цены.
- ◇ Грузия: Управление Морского транспорта при Министерстве транспорта Грузии.

3.3. Дисконты

Регулирование дисконтирования

В Каспийских портах ограничено использование договорных тарифных ставок для привлечения бизнесменов. Все тарифы устанавливаются правительствами стран региона, а дисконтирование часто вступает в противоречие с законом. Однако, в зависимости от отдельно взятого порта, ситуация выглядит по-разному, в частности:

- ◇ Туркменбаши: дисконты не разрешены.
- ◇ Баку: дисконты разрешены до 30%.
- ◇ Актау: тарифы устанавливаются правительством. Дисконты подлежат утверждению. Более того, порт дает гарантии ЕБРР в том, что тарифы в ходе переговоров о предоставлении ссуды снижены не будут.

- ◇ Украина: разрешены 10% скидки от размера тарифов, утверждаемых Министерством Транспорта. Для получения более высоких скидок необходимо провести переговоры с МОРТ.
- ◇ Болгария: путем проведения переговоров можно достичь соглашения о более высоких объемах скидок в порту Бургас.
- ◇ Скидки, ограниченные размером по сравнению с скидками, указанными в тарифном справочнике Управления Морского Транспорта.

Скидки в портах TRACECA

Следует отметить, что концессии незначительного объема уже предоставляются. В феврале 2002 года Рабочая Группа TRACECA, занимающаяся вопросами железных дорог, морских портов и судоходных компаний, пришла к следующему соглашению:

- Порты Баку и Батуми договорились о выделении скидки в 20% на контейнерную отгрузку грузов в Афганистан.
- Компания Каспар дала разрешение на 50% скидку по порожним вагонам, перевозящим гуманитарный груз либо строительный материал в Афганистан.
- Компания Укрпаром дала разрешение на 30% скидку по порожним вагонам, перевозящим гуманитарный груз либо строительный материал в Афганистан.

Однако, приведенные выше концессии весьма незначительны по объему. По этой причине грузопоток в Афганистан слишком мал.

Кроме того, дисконтирование коснулось портовых тарифов, применяемых Каспийским Пароходством, основной пароходной линией Каспийского моря. Тарифы, применяемые к паромоперевозкам, очень высокие, однако, в результате переговоров между сторонами были выработаны специальные тарифные расценки - \$2.800 за один паромозаход в порт Туркменбаши и \$800 - в порт Баку. Из этого можно заключить, что возможности дальнейшего снижения расценок явно ограничены. С другой стороны, переменные затраты за операции Рога в портах крайне низкие. Затрата рабочей силы незначительна, наибольшие издержки приходится на погашение ссуд за реконструкцию паромных терминалов во всех трех портах.

Однако, скидки применительно к Каспийскому Пароходству применяются к паромным операциям в целом и не связаны с транзитными грузоперевозками TRACECA.

Наконец, Актау в настоящее время ведет переговоры как со своим правительством, так и правительствами ряда других стран о предоставлении специальных скидок. В первую очередь, речь идет о привлечении транзитных китайских грузов. Во-вторых, вопрос

заключается в том, чтобы убедить заинтересованные правительства уменьшить портовые тарифы на перевозку стали в целях сохранения российского транзитного грузопотока, следующего в Иран (данный транзитный грузопоток к TRACECA отношения не имеет).

4. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ

4.1. Общий объем перевозок

Объем грузопотока в Каспийских портах чрезвычайно низкий. Это относится как к импорту/экспорту, так и транзитным перевозкам. За исключением нефтеперевозок, три страны Каспийского региона общей численностью населения в 30 млн. перевезли всего лишь 4 млн. тонн иной, не имеющей к нефти отношения продукции в 2001 году. Подавляющая часть международных грузоперевозок осуществляется наземными маршрутами через Россию или Иран/Турцию.

В конце 80-х годов общий объем грузов, обработанных в Каспийских портах, составил

| | (млн.тонн) |
|-------------|------------|
| Туркменбаши | 8 (а) |
| Баку | 16 (б) |
| Актау | ? |

(а) в основном паромные перевозки

(б) примерно 9-10 млн. тонн нефти + 5 млн. тонн паромных грузоперевозок и 1.5 млн. тонн груза общего характера. Наиболее важные услуги в сфере судоходства на Каспийском море в указанный период оказывались с помощью паромных перевозок железнодорожного транспорта между Баку и Туркменбаши. В 1997 году объем перевозок составил 5.8 млн. тонн, однако, к 1994 году объем упал на 0.7 млн. тонн. Хотя в последнее время наблюдается повышение объема грузопотока до 1.6 млн. тонн в 2001 году, общий уровень грузопотока все еще остается низким по сравнению с 1980-ми годами. В целом, грузопоток в Каспийском регионе возрастает, как видно из приведенной ниже таблицы.

Таблица 4.1.

Грузопоток в Каспийских портах, 1995-2001 (в тыс. тонн)

| | 1995 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--------------|-------------------------|--------------|---------------|---------------|
| Баку | 1,290 | 3,214 | 4,478 | 4,562 |
| Актау | 361 | 3000? | 4,110 | 5,659 |
| Туркменбаши | 990 | 5,848 | 5,592 | 6,979 |
| | Не нефтяные продукты | | | |
| Итого | 2,641 | 9,062 | 14,180 | 17,200 |

В последующей части работы приводится таблица 4.2., из которой видно, что главенствующие позиции в общем грузопотоке принадлежат нефти, паромным перевозкам, металлическим изделиям и химикатам.

В настоящее время основным и важнейшим грузом, перевозимым странами-членами TRACECA, является **нефть**. Объем производства нефти составляет 65 млн. тонн, из которых свыше 40 млн. тонн экспортируется из стран Каспийского региона согласно последним данным EIA. Российская монополия на рынках сбыта нефтепродуктов, составлявшая почти 100% в конце 90-х годов, в настоящее время несколько ослабла. Железной дорогой из Азербайджана в Батуми было перевезено в 2001 году около 10 млн. тонн. Кроме того, объемы так называемой "ранней нефти", начиная с 1999 года, перекачиваются трубопроводом Супса в Грузию. Необходимо отметить, что **по указанным маршрутам в системе TRACECA было уже перекачено около 1.3 общего объема нефтеэкспорта каспийского региона**, причем около 2,3 этого объема все еще перекачивается через российскую территорию, в частности, с использованием трубопровода "Дружба" и нового трубопровода "Тенгиз-Новороссийск". Однако, следует отметить, что хотя трубопровод "Тенгиз-Новороссийск" и пролегает по российской территории с грузоперевозками через российский порт Новороссийск, он контролируется в основном не русскими. Российское правительство имеет в этом проекте незначительную долю в 24%. Приведенные выше данные можно считать большим достижением, особенно в свете того факта, что большая часть Казахстанской нефти расположено относительно близко к российскому трубопроводу "Дружба". Грузы, перевозимые по маршрутам TRACECA, состоят, главным образом, из казахстанской нефти, перевозимой танкерами в Азербайджан, а затем железной дорогой до Батуми.

4.2. Транзитные перевозки

Говоря о транзитном грузопотоке, нельзя забывать, что на всем своем протяжении грузопоток пересекает регион Черного моря, при этом **практически весь его объем проходит через Баку**, которому, кстати, принадлежит крупный нефтяной порт Дубенди. Россия располагается к северу от Баку, а Иран к югу, в этой связи **Баку является ключевым пунктом маршрута**. В 2001 году объем грузов, перевезенных через бакинский порт, выглядел следующим образом.

- ◇ 3.2 млн. тонн нефти, практически вся экспортируемая из Казахстана в Баку/Дубенди и далее железной дорогой в Батуми (другие 3 млн. тонн нефти перекачиваются через частный терминал Azpetrol близ Баку).
- ◇ 128.000 тонн алюминия транзитом перевозятся через Баку в Грецию и другие страны из алюминиевого завода в Таджикистане. Аналогичное транспортное движение протекает и в обратную сторону.
- ◇ 36.000 тонн хлопка из Узбекистана и других соседних среднеазиатских стран в европейском направлении.
- ◇ 86.000 тонн соевых бобов из Южной Америки для переработки на заводе в Узбекистане.
- ◇ 534.000 тонн других транзитных грузов, состоящих, главным образом, из труб, нефтяного оборудования, а также мясных продуктов (куры), перевозимых в Актау.

Общий объем грузопотока составил 4 млн. тонн, из которых на долю сухого груза пришлось 0,8 тонн.

| | (тыс.тонн) | |
|------------------------------------|--------------|--------------|
| | 2000 | 2001 |
| Нефть | 3,571 | 3,246 |
| Сухогруз | 107 | 86 |
| Соевые бобы | 122 | 36 |
| Хлопок | 34 | 128 |
| Глинозем | 222 | 545 |
| Прочее | | |
| Общий транзитный грузообъем | 4,056 | 4,041 |

Статистические данные по порту Туркменбаши подтверждают сказанное выше. характерной особенностью грузопотока является наличие в нем текстильного экспорта, глиноземных материалов, транспортируемых в Таджикистан для переработки, алюминиевые болванки и т.д. кроме того, нельзя забывать об экспорте из Узбекистана, а также текстильных изделий из Ашхабада, транспортируемых через порт Туркменбаши.

Эффективность работы порта Актау представляется более успешной, чем в двух предыдущих портах, по крайней мере миллионы тонн сухого груза, главным образом, стали, транзитом

перевозятся через этот порт. Однако, этот груз не имеет отношения к транзитному грузопотоку TRACECA, так как весь объем груза направляется в Иран.

Черноморские порты:

- ⇒ Транзитный грузопоток в **Поти** (Грузия) составил 1,8 млн. тонн, включая нефть, в 2001 году. Однако, лишь 317,000 тонн груза следовало из/в Центральную Азию. Оставшаяся часть грузооборота осуществлялась с Арменией (801,000 тонн) и Азербайджаном (747,000 тонн). Транспортный грузопоток в Потти в 2001 году составил 41,000 TEU, однако, разбивка на транзитные и государственные перевозки не производилась. Что касается местного транзитного грузопотока, порт Потти специализируется в грузинском/азербайджанском товарообороте, а порт Батуми - в армянском грузообороте.
- ⇒ Транзитный грузопоток в **Батуми** (Грузия) составил 7,6 млн. тонн нефти и 414,000 тонн сухого транзитного груза в 2001 году. лишь небольшая часть сухого груза направлялась либо транзитом пересекала Центральную Азию, в частности, 73,000 тонн составил грузооборот из Узбекистана. Остальная часть пришлось на долю Армении и Азербайджана. Перевозка транзитного сухогруза осуществляется (а) паромом Roro (грузоподъемность 40 грузовиков) из Констанцы каждые 2-3 недели (в 2001 году объем составил всего лишь 2,288 тонн) и (б) паромными перевозками дорожных составов из Ильичевска. Отмечается, что в последние месяцы подобный тип паромных перевозок пользуются большим спросом, однако, конкретные данные по объемам перевозок отсутствуют.
- ⇒ Транзитный грузопоток в **болгарских портах** весьма незначителен. Осуществляется главным образом (а) SOMAT, принадлежащей Вилли Бетцу, осуществляющей Roro услуги между портами Бургас и Потти/Новороссийск, а также (б) паромные железнодорожные перевозки, связывающие порты Варна и Ильичевск с портами Потти и Батуми. В 2001 году объем груза перевезенного через порт Батуми из Варны в Грузию составил всего лишь 23,000 тонн.
- ⇒ Транзитный грузопоток в **Констанцу** весьма незначителен. Тарифные пошлины, взимаемые с железнодорожных паромов, весьма льготные, однако, подобного рода услуги, инициированные Румынским Управлением Железных Дорог в 1998 году и связывающие порты Констанца и Потти, были вскоре прекращены из-за отсутствия груза.

Из таблицы 4.2. можно заключить, что большая часть потенциального транзитного грузопотока проходит мимо портов, а, следовательно, мимо маршрутов, не входящих в систему TRACECA. Например, маршрут TRACECA из Европы через порт Потти в Ашхабад пересекает на своем пути 4 границы, включает как выплату официальных пошлин и тарифов,

так и нелегальных вкуче с задержками. Ниже приводится ряд примеров, свидетельствующих о негативных последствиях подобного положения дел:

- Паромом Актау-Баку в конце 2000 года перевозилось всего лишь 5-6 грузовиков за один морской рейс.
- Новые контейнеры в Баку было перевезено всего лишь 1000 TEU с момента их пуска в 2000 году.

Экспорт хлопка, основной предмет межправительственного соглашения, который ранее производился по коридору TRACECA, теперь осуществляется по другим маршрутам. В 2001 году хлопкооборот в Баку составил всего лишь 36 тыс. тонн, что составляет лишь незначительную часть общего объема в несколько миллионов тонн хлопка, подавляющая часть которых приходится на долю Узбекистана. Дело в том, что большая часть узбекского хлопка транспортировалась в советское время через Латвийский порт Рига. Вторым в этом списке был порт Ильичевск на Украине. В середине 90-х годов было заключено межправительственное соглашение о переключении большей части хлопкоперевозок на маршрут TRACECA через порт Потти, причем железнодорожные тарифы были дисконтированы на 40% от общего уровня ставок. Однако, перевозки через Потти оказались сопряженными с отсутствием гарантий безопасности, неудовлетворительным качеством портовых услуг. Более того, экспорт хлопка из Азербайджана в этих перевозках не производился. В настоящее время большая часть хлопка экспортируется через порт Бендер Аббас в Иране.

Маршруты, не входящие в TRACECA, применяемые для транзитных перевозок

Основными маршрутами в потенциальном коридоре TRACECA в настоящее время являются:

Волго-Донской канал. Указанный маршрут главным образом используется для перевозок нефтепродуктов и строительных материалов, включая также оборудование, трубы, машины и т.д. Однако, в настоящее время в работе канала встречаются серьезные трудности. Прежде всего, эффективность перевозок по каналу часто низкая из-за его замерзания в течение 4-х месяцев в году, по этой причине пользователи вынуждены производить перевозку грузов в течение ограниченного периода времени. Кроме того, глубина канала ограничена 3,000 пеннивейт, что накладывает серьезное ограничение на размер судов. В-третьих транзитные пошлины, взимаемые с иностранных судов, очень высоки. В-четвертых, иностранные суда вынуждены обращаться к российским властям за получением разрешения в каждом конкретном случае. В-пятых, низким является уровень судоходных услуг в Каспийском море вследствие монопольной позиции Каспийского Морского Пароходства. Не взирая на все указанные проблемы, Волго-Донской канал продолжает оставаться ключевым маршрутом для перевозки нефти и строительных материалов, а также транзитного провоза хлопка.

Таблица 4.2.

Грузопоток в портах Баку, Актау и Туркменбаши (тыс. Тонн)

| | | |
|--|--------------|--------------|
| Грузопоток в порту Баку | | |
| | 2000 | 2001 |
| Экспорт | | |
| Окись глинозема и глинозем | 251 | 111 |
| Прочие | 44 | 63 |
| Общий объем экспорта | 295 | 174 |
| Импорт | | |
| Соль | 42 | 24 |
| Прочие | 85 | 77 |
| Общий объем импорта | 127 | 101 |
| Транзитный грузопоток | | |
| Нефть | 3,571 | 3,246 |
| Соевые бобы | 107 | 86 |
| Хлопок | 122 | 36 |
| Глинозем | 34 | 128 |
| Прочие | 222 | 545 |
| Общий объем транзитного потока | 4,056 | 4,041 |
| Итого | 4,478 | 4,562 |
| Грузопоток в порте Актау | | |
| Сырая нефть и нефтепродукты (а) | 3385 | 4357 |
| Сталь, металлы | 702 | 1060 |
| Зерно | 15 | 84 |
| Паромные перевозки | 8 | 158 |
| Итого | 4110 | 5659 |
| из них... Транзит | | |
| Нефть | 2241 | 2621 |
| Сухой груз | 145 | 312 (б) |
| Итого | 2386 | 2933 |
| (а) Почти вся сырая нефть | | |
| (б) В основном перевозки российской стали в Иран не имеет отношения к грузопотокам в системе TRACECA | | |
| Грузопоток в порте Туркменбаши | | |
| Нефть (а) | 4117 | 5113 |
| Паромные перевозки (б) | 1246 | 1662 |
| - из них | | |
| Химикаты | 254 | |
| Нефть | 237 | |
| Текстильные изделия | 80 | |
| Металлы | 50 | |
| Прочее | 625 | |
| Сухой груз | 229 | 204 |
| - из них | | |
| Соль | 41 | 17 |
| Металлы | 69 | 24 |
| Химикаты | 31 | 119 |
| Машины | 62 | 25 |
| Итого | 6838 | 6979 |

- Через **Турцию и Иран** по автомобильной дороге. Указанному маршруту отдают предпочтение импортеры строительных материалов и товаров произведенного назначения, которые даже поощряют своевременные поставки. Бакинский порт сообщает, что большая часть транзитного груза продолжает следовать по турецко-иранским маршрутам. Эти маршруты активно используются даже невзирая на плохое состояние дорог, приводящее к ненужным задержкам в сроках поставок товаров, особенно в портах Баку и Туркменбаши.
- Через Россию по железной дороге. В частности, около 95% казахстанского импорта и экспорта транспортируется по железной дороге. Перевозимый груз главным образом включает поставки феррохрома, которые осуществляются через Балтийские и Черноморские порты из Актюбинска и Павлодара. Следует иметь в виду, что транспортные компании ряда стран-членов TRACECA считают прямое железнодорожное сообщение через Россию для импорта продукции из Северной Европы более надежным и дешевым с экономической точки зрения, чем маршруты TRACECA.
- Маршруты из **Среднего Востока через Иран**. Постоянно возрастает роль ОАЭ как источника поставок товаров и основного торгового партнера Азербайджана и Туркменистана.

Говоря о морских перевозках, необходимо подчеркнуть, что по Каспийскому морю транспортируется лишь 0,8 млн. тонн грузов TRACECA вследствие того, что большая часть потенциального грузопотока осуществляется по автомобильной дороге (в особенности, из Турции, Ирана и Европы), по железной дороге (через Россию), небольшая часть через Волго-Донской канал (в летнее время), а также по трубопроводам.

Потенциальные транзитные грузоперевозки

Соответствующие отделы портов не располагают сведениями об объеме потенциальных грузоперевозок. Удалось выяснить следующее:

⇒ Возможные поставки нефти из Узбекистана через порт Туркменбаши.

Предполагается, что объемы этих поставок будут значительными.

⇒ Экспорт зерна из Казахстана, традиционно главного производителя зерновых.

⇒ Контейнеры

⇒ Строительные материалы

⇒ Сера

Разумеется, в приведенном списке наблюдается явная недооценка потенциальных возможностей. Дело в том, что население стран-членов TRACECA насчитывает в общей сложности 70 млн. человек. В потенциальном плане это предполагает достаточно большие объемы торговли. Даже если в торговых вопросах TRACECA доминирующую роль будут продолжать играть Россия, Турция, Иран и Дальний Восток, основные объемы будут составлять поставки из\в Европу. Вместе с тем, в настоящее время объемы торговли продолжают оставаться низкими. Основной упор делается на нефтепоставках. Характерно при этом, что промышленность стран-поставщиков нефти не развивается, даже те отрасли, которые непосредственно связаны с разработкой нефти. В лучшем случае инвестиции осуществляются в производство нефтехимикатов, аммиака, удобрений, губчатого железа, алюминиевого оборудования. В целом, деловая активность в этом направлении весьма низкая. Остается вероятность того, что даже если экономика стран-членов TRACECA когда-нибудь оживится, акцент в этом случае будет сделан на развитие торговых отношений с Азией, чем Европой. Например, Дубай уже сейчас выступает важным поставщиком продукции в страны Каспийского региона, чему в немалой степени способствует относительно высокое качество дорог и интенсивное железнодорожное сообщение через Иран.

5. Доходы и расходы

5.1. Доходы

Доходы, получаемые каспийскими портами, низкие. В 2001 году они составляли в среднем \$1 за тонну в портах Баку и Туркменбаши, и \$4 за тонну груза в Актау. Приведенные цифры включают в себя расходы на обработку грузов и портовые пошлины. Портовые пошлины в 2001 году составляла \$0,6 за тонну груза в Туркменбаши, менее \$0,5 в Баку и \$1,3 в Актау. Что касается черноморских портов, доходы здесь также не отличались высоким уровнем. Так доходы порта Батуми составляли в 2001 году в среднем \$ 1,5 за тонну груза, в порту Одессы - \$ 1,8

Таблица 5.1.

Доходы каспийских портов

| | Доходы, \$ млн. (а) | Обработанный груз (в тыс.тонн) | |
|-------------|------------------------|------------------------------------|-----|
| Баку | 2,9 | 4,3 | 0,7 |
| Туркменбаши | 7,3 | 7,0 | 1,0 |

| | | | |
|-------|------|-----|-----|
| Актау | 22,7 | 5,6 | 3,9 |
|-------|------|-----|-----|

(а) см. Таблицы 5.8. до 5.10.

Среди причин, обуславливающих низкий уровень доходов, можно выделить несколько:

- в портовом грузообороте преобладает нефть, которая ни в одной стране мира не приносит высоких доходов из расчета на тонну веса. Нефть - груз, требующий больших объемов для перевозки при полной механизации отгрузочных работ. По этой причине затраты низкие.
- погромные перевозки пользуются большими скидками. Так, скидки за перевозки через Каспийское море установлены в размере 50% официального тарифа в Туркменбаши и в размере \$800 за 1 заход в Бакинский порт парома (\$1.200 за перевозку насыщенного\наливного груза). Приведенные цифры касаются всех пошлин, взимаемых с судов за провозимый груз.
- большинство малогабаритных грузов состоит из малоценной продукции с низкими пошлинами, взимаемыми за их обработку. Так, основным грузам в Туркменбаши является соль, пошлина за обработку которой устанавливается в размере \$2 за тонну, \$2 за металлы, \$4 за химикаты. Актау представляет собой исключение: размер доходов за обработку миллионов тонн стали в 2001 году составил \$6 с тонны. Кроме того, доходы от пошлин, взимаемых в поту за обработку нефти, также выше, чем в других портах.
- Следует добавить, что за погрузочные и портовые услуги в портах, принадлежащих одной и той же организации, пошлины не взимаются, например, суда от TML не платят портовых пошлин за услуги, оказываемые в Туркменбаши. Правда, нельзя забывать о некоторых, достаточно высоких пошлинах. Так, за услуги в порту Туркменбаши с иранских судов взимаются очень высокие пошлины. К сказанному необходимо добавить, что если бы порты обслуживали грузы с более разнообразным ассортиментом и контейнерами, их средние доходы были бы выше. В Таблице 5.2 указаны размеры тарифов за обработку грузов. Очевидно, что тарифы по большинству грузов превышают средний размер доходов за 1 тонну (см. крайнюю колонку Таблицы 5.1.)

Таблица 5.2.

Пошлины за обработку грузов (\$ за тонну)

| | Актау | Туркменбаши | Баку | Страны Балтики | На международном уровне |
|----------------|---------|-------------|--------|----------------|-------------------------|
| Нефть | 1,5 (а) | 0,13 | 0,36 | 1-5 (ж) | 1-2 |
| Сталь | 6 | 4 | 4,5 | 4 | 5 |
| Зерно | 8 (д) | 3 | 3 | 4 (в) | 4 (в) |
| Контейнеры (е) | 80/120 | 40/60 | 50/100 | 60/90 (б) | 100/150 (г) |

(а) Актау: в последнее время лишился большей части своих доходов в результате передачи права владения 2-3 терминалами местной нефтяной судоходной компании.

(б) Балтийские порты располагают терминалоконтейнерами и достаточно эффективной службой обработки грузов.

Ни тем, ни другим каспийские порты похвастать не могут.

в) для крупногабаритных грузов

г) большое разнообразие грузов

д) на практике, порт получает всего лишь \$ 0,9, так как зерно грузится в виде силосной башни

е) применительно к контейнерам 20' и 40'

ж) нижний конец предназначен для сырой нефти, которая подается по трубопроводам. Верхний конец предназначен для грузов, перевозимых автодрезинами.

5.2 Общие затраты

Общие эксплуатационные затраты значительно ниже доходов по всем трем каспийским портам (см. Таблицу 5.3)

Таблица 5.3.

Общие затраты в сопоставлении с доходами по каспийским портам, 2001

| (в млн. долларах) | Доходы | Расходы | Расходы без амортизации (а) |
|--------------------|--------|---------|-----------------------------|
| Актау | 22,7 | 11,1 | 9,4 |
| Туркменбаши (б) | 7,3 | 4,0 | 3,8 |
| Баку | 2,9 | 2,3 | 2,0 |

а) амортизация не относится к реальной стоимости; ее обоснованность представляется сомнительной применительно к основным активам портов (см. Раздел 5.3.)

б) предмет обсуждения

Соотношение между общими затратами и общими доходами составило в 2001 году:

по Актау - 50%

по Туркменбаши - 55%

по Баку - 79%

Из расчета на тонну обработанного груза затраты выглядят очень низкими.

Средние размеры составляют:

Затраты \$/тонна, включая амортизацию

Баку - 0,5

Туркменбаши - 0,4

Актау - 1,9(а)

- а) В отличие от других портов, Актау приступила к погашению ссуд, выданных ЕБРР.
- Следует иметь в виду, что приведенные затраты занижены. В частности, амортизация слишком низкая;
- б) эксплуатационные издержки недостаточны для поддержания портов в должном рабочем состоянии;
- в) погашение ссуд ЕБРР по двум портам еще не начиналось. В разделе 5.4 затраты приведены с поправками на указанный дефицит.

5.3. Разбивка затрат по основным пунктам

К основным затратам относятся заработная плата, амортизация, погашение ссуд и процентные выплаты. Ниже приводится таблица, в которой в обобщенном виде представлены основные затраты

Таблица 5.4.

Затраты в каспийских портах. Разбивка по пунктам

| В % к общим затратам | Баку | Туркменбаши | Актау |
|------------------------|------|-------------|-------|
| Заработная плата | 35% | 48% | 26%? |
| Социальное страхование | 11% | 9% | 5%? |
| Амортизация | 15% | 5% | 21% |
| Ремонт | 6% | 13% | 10% |
| Топливо | 2% | 3% | 11% |
| Прочие (указать) | 31%? | 21%? | 28%? |
| | 100% | 100% | 100%? |

Ниже приводится характеристика основных затрат.

(а) Заработная плата

На Таблице 5.5. показано количество занятого персонала, счета на зарплату, средний размер зарплаты в Каспийских портах. Как видно из таблицы, между пунктами имеются серьезные различия, однако, ни в одном из портов затраты по заработной плате не превышают 50 центов за тонну обработанного груза.

Таблица 5.5.

Занятость и средняя заработная плата, 2001

| Порт | Количество персонала | Заработная плата (в млн. долларах) | Средняя заработная плата (в год) |
|-------------|----------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Баку | 850 (а) | 1.1 | 1300 |
| Туркменбаши | 930 | 2.4 | 2600 |
| Актау | 400 | 2.7 | 6800 |

(а) Количество персонала уменьшилось на 1000 пять лет назад и на 1500 с советского периода.

(б) Амортизация

Амортизационные расходы, отмеченные в портовых отчетах, низкие. В Таблице 5.6. показана динамика амортизационных расходов. В порту Актау они рассчитаны на основе реалистических стандартов, в то время как в Туркменбаши и Баку их исчисление производится на основе общих правительственных инструкций в соответствии с которыми стоимость приравнивается к активам, которые намного ниже возмещающих затрат.

Таблица 5.6.

Амортизационные расходы по отчетам портов, 2001

(в тыс. американских
долларов)

| | |
|-------------|-----------|
| Баку | 363 |
| Туркменбаши | 160 |
| Актау | 1,790 (а) |

(а) Активы, которые в последний раз переоценивались в 1997 году. Текущая стоимость активов составляет \$47 млн., что считается близким к реальности.

Основным недостатком портовых отчетов является недооценка амортизационных расходов. Однако, это упущение не столь серьезно, как может показаться на первый взгляд. Дело в том, что амортизация не представляет собой реальную стоимость. На практике, амортизация используется в двойной форме: 1) для снижения налоговых обязательств; 2) для создания возмещающего фонда. Однако, возмещение основных активов портов - причалов редко производится, но даже в тех случаях, когда это имеет место, предпочтение отдается фондированию инвестиций в большей степени за счет ссуд, чем внутренних резервов. С другой стороны, возмещение вторичного основного актива - обработки оборудования - обычно фондируются за счет накопленных амортизационных скидок. Соответственно, более реалистичным представляется присоединение амортизации к 50% величины возмещения общих активов.

(в) Погашение ссуд

В настоящее время, лишь в порту Актау производится погашение ссуд, выданных в 2001 году. Как ожидается, к 2003 году все порты погасят выданные им ссуды. Ссуды следующие:

По Актау \$54 из ЕБРР

По Туркменбаши \$30 млн. из ЕБРР + 11 млн. предполагается предоставить нефтяной компании.

По Баку: \$16 млн.

Необходимо отметить, что погашение ссуд и процентов по ним ведет к повышению себестоимости услуг. Предстоящее погашение ссуд Каспийскими портами выглядит следующим образом.

Таблица 5.7.

Погашение ссуд и процентов по ним каспийскими портами (в млн. долларов)

| | 2002 | 2003 | 2004 |
|-------------|------|------|------|
| Баку | 1,4 | 1,4 | 1,4 |
| Туркменбаши | 2,4 | 4,4 | 3,4 |
| Актау | 3,8 | 3,8 | 3,8 |

(г) Эксплуатационные расходы

Указанные в отчетах данные по эксплуатационным расходам слишком низкие для того, чтобы поддерживать работу портов на должном уровне.

5.4. Поправки к затратам для покрытия более реалистической амортизации и эксплуатации портов. Погашение ссуд

Из анализа последнего раздела можно заключить, что в текущих счетах проявляется недооценка затрат на эксплуатацию, амортизацию и обслуживание долгов. В Таблице 5.8. приведены поправки к затратам по отчетам 2001 года. Эти поправки включают:

- более реалистические амортизационные затраты
- более реалистические эксплуатационные затраты
- погашения по ссудам ЕБРР и процентам к ним.

Подсчеты позволяют выявить приблизительные данные, основанные на международно принятых правилах. При этом предполагается, что:

- ⇒ в среднем годовые эксплуатационные расходы составляют 1,5% приблизительных затрат на возмещение активов;
- ⇒ амортизационные расходы, основанные на средней продолжительности действия ссуды в течение 25 лет на основе 50% величины возмещения активов (см. предыдущую страницу);
- ⇒ погашение ссуд и процентов по ним на последующие несколько лет (согласно фактическим данным, представленным портами).

Таблица 5.8.

Поправки к затратам для покрытия более реалистической амортизации и эксплуатации портов. Погашение ссуд в будущем

| (В млн. американских долларов) | Расходы, указанные в портовых | Расходы, указанные в портовых |
|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|

| | отчетах по 2001 году | отчетах по 2001 году плюс а. будущие погашения по ссудам б. более реалистическая амортизация в. более реалистическая эксплуатация |
|---------------------------------|----------------------|--|
| ТУРКМЕНБАШИ | | |
| Заработная плата | 1,42 | 1,42 |
| Социальное страхование и т.д. | 0,28 | 0,28 |
| Амортизация | 0,13 | 0,60 |
| Погашения по ссудам и процентам | | |
| Ремонт | 0,39 | 3,00 |
| Топливо | 0,10 | 0,39 |
| Прочие | 0,63 | 0,10 |
| ИТОГО | 2,95 | 6,42 |
| | | |
| БАКУ | | |
| Заработная плата | 0,83 | 0,83 |
| Социальное страхование и т.д. | 0,26 | 0,26 |
| Амортизация | 0,36 | 0,60 |
| Погашения по ссудам и процентам | 0,13 | 1,40 |
| Ремонт | 0,05 | 0,23 |
| Топливо | 0,72 | 0,05 |
| Прочие | | 0,72 |
| ИТОГО | 2,35 | 4,08 |
| | | |
| АКТАУ | | |
| Заработная плата | 2,27 | 2,26 |
| Социальное страхование и т.д. | 0,44 | 0,44 |
| Амортизация | 1,79 | 0,90 |
| Погашения по ссудам и процентам | 2,46 | 2,46 |
| Ремонт | 0,84 | 0,84 |
| Топливо | 0,94 | 0,94 |
| Прочие | 2,39 | 2,39 |
| ИТОГО | 11,13 | 10,23 |

5.5. Понижения, необходимые для приведения тарифов в соответствие с общими затратами

В Таблице 5.9. показаны общие тарифные понижения, необходимые для приведения тарифов в соответствие со средними или общими затратами. В Таблице показана, во-первых, процентная ставка понижения тарифов для приведения их в соответствие с затратами по отчетам 2001 года (без каких-либо остатков), во-вторых, уровень возможного понижения тарифов для приведения их в соответствие с теми же затратами без каких-либо добавок с тем, чтобы обеспечить покрытие:

- более реалистических амортизационных расходов
- более реалистических эксплуатационных расходов
- погашений ссуд ЕБРР и процентов по ним.

Из таблицы явствует, что все порты в состоянии понизить тарифные ставки, если есть потребность в покрытии общих затрат по отчетам 2001 года. Однако, среди этих портов, лишь один - порт Актау в состоянии понизить тарифы с учетом более реалистических допущений по амортизации, погашениям ссуд и эксплуатационных расходов, указанных в Разделе 5.4..

Таблица 5.9.

Изменения, необходимые для приведения тарифов в соответствие со средними/общими затратами, 2001

| | Исходя из затрат, указанных в отчетах от 2001 года без учета прибылей | Исходя из затрат в 2001 году плюс а. будущие погашения по ссудам б. более реалистическая амортизация в. более реалистическая эксплуатация - плюс 25%-ный рост расходов на грузоперевозки |
|-------------|---|--|
| Туркменбаши | -60% | -9% |
| Актау | -51% | -58% |
| Баку | -21% | +42% |

(а) Все 3 вышеназванных пункта исчисляются в примерных цифрах.³

³ Следует подчеркнуть, что затраты, указанные в таблице, весьма приблизительны. Проект не ставит целью осуществить детальный анализ тарифного состояния портов TRACECA. Цель состоит в том, чтобы получить ясное представление о дисконтировании тарифов в коридоре TRACECA в широком смысле этого слова.

5.6. Сопоставление доходов и затрат по отдельным видам услуг

Затраты по всем отдельным видам услуг ниже доходов во всех трех каспийских портах. В Таблицах от 5.10. до 5.12. показано, что единственным значительным исключением из этого правила - когда затраты превышают доходы - являются операции, связанные с обработкой грузов в Баку. Обслуживающий персонал в этом порту сохраняется в полном объеме, невзирая на то, что объем собственно грузовых операций остается очень низким.

Таблица 5.10.

Расходы и доходы по порту Актау, 2001

| | Доходы (в тыс. американских долларов) | Расходы (в тыс. американских долларов) | Обработанный груз (в тыс. тоннах) | Доходы на тонну (в американских долларах) |
|---|--|---|--------------------------------------|---|
| Грузовые пошлины | | | | |
| Нефть | 6,507 | 2,014 | 4329 | 1,5 |
| Зерно | 75 | 41 | 84 | 0,9 |
| Паромные перевозки | 205 | 89 | 191 | 1,1 |
| Пошлины за обработку груза | | | | |
| Металл | 6,322 | 4,507 | 1,041 | 6,1 |
| Паромные перевозки всех металлов | 137 | 103 | 22 | 6,2 |
| Прочее, включая зерно | 192 | 103 | 5,659 | 2,4 |
| Общие грузовые пошлины за обработку грузов | 12,438 | 6,856 | 5,659 | 1,3 |
| Портовые пошлины | 7,137 | 3,500 | | |
| Пошлины за тоннаж | 1,274 | 589 | | |
| Стоянка у причала | 425 | 192 | | |
| Стоянка у борта | 4,192 | 2,116 | | |
| Световые пошлины | 267 | 130 | | |
| Пошлины за охрану окружающей среды | 123 | 75 | | |
| Прочее | 856 | 397 | | |
| Прочее | 2,144 | 788 | | 0,4 |
| Итого | 22,733 | 11,130 | 5,659 | 3,9 |

Источник: Порт Актау

Таблица 5.11.

Расходы и доходы по порту Туркменбаши, 2001

(в тыс. долларов)

| | Доходы | Расходы | Обработанный груз (в тыс. тоннах) | Доходы на тонну (в американских долларах) |
|--|--------------|--------------|--------------------------------------|---|
| Судоходство | 1,977 | 956 | 6,979 | 0,3 |
| Портовые и пошлины за стоянку у причала | 4,029 | 1,365 | 6,979 | 0,6 |
| Обработка грузов | 888 | 538 | 6,979 | 0,1 |
| - из них | | | | |
| РРК 1, сухогруз | .. | 540 | 204 | |
| РРК 2, паром | .. | 85 | 1,662 | |
| РРК 3 | .. | 0 | | |
| РРК 4, нефть | .. | 33 | 5,113 | |
| Окагет | 4 | 0 | 1,662 | |
| Паромные услуги | 452 | 452 | | |
| Прочее (а) | ==== | ==== | | |
| Общие портовые пошлины, за исключением фрахта | 7,226 | 2,950 | 6,979 | 1,1 |
| | ==== | ==== | | |
| [Фрахт (исключается)] | 1,460 | 1,062 | | |

(а) В основном мастерские

Источник: Порт Туркменбаши

Таблица 5.12.

Расходы и доходы по порту Баку, 2001

| | Доходы (в тыс. американских долларов) | Расходы (в тыс. американских долларов) | Обработанный груз (в тыс. тоннах) | Доходы на тонну (в американских долларах) |
|---|--|---|--------------------------------------|---|
| Грузовые пошлины по терминалам | | | | |
| Нефтяной терминал | 750 | 475 | 2,619 | 0,29 |
| Паромный терминал | 815 | 85 | 1,877 | 0,43 |
| Общий погрузочный терминал | 145 | 620 | 64 | 2,26 |
| Общие грузовые пошлины | 1,710 | 1,181 | 4,562 | 0,38 |
| Судоходные пошлины, прочее | 1,190 | 1,119 | 4,562 | 0,26 |
| Итого | 2,900 | 2,300 | 4,562 | 0,64 |

Источник: Порт Баку

5.7. Рентабельность

В настоящее время работа всех каспийских портов считается рентабельной (см. Таблица 5.13.) в особенности после периода середины 90-х годов.⁴ Кроме того, доходными считаются практически все виды оказываемых услуг, даже доходы от грузопотока имеют тенденцию к росту.

Таблица 5.13.

Рентабельность основных каспийских портов, 2001

| | Актау | Туркменбаши | Баку |
|---------|-------|-------------|------|
| Доходы | 22.7 | 7.3 | 2.9 |
| Расходы | 11.1 | 2.9 | 2.3 |
| Излишек | 11.6 | 4.4 | 0.6 |

Источник: Отчеты портов

Однако, финансовое положение Каспийских портов в будущем может оказаться под угрозой. В первую очередь следует иметь ввиду, что большая часть доходов портов складывается за счет нефтеперевозок. В настоящее время транзитными маршрутами TRACECA через Каспийское море и далее железной дорогой в Батуми, Грузия перевозится около 10 млн. тонн нефти. Однако, транспортировка нефти зависит от технических характеристик трубопроводов, например, трубопровод Тенгиз-Новороссийск с пропускной способностью 30 млн. тонн, трубопровод Баку-Джейхан с проектируемой пропускной способностью в 60 млн. тонн. Во-вторых, Российское правительство приняло решение обеспечить защиту своих портов в течение 2-х лет. В наибольшей степени это решение может отразиться на деятельности порта Актау. Дело в том, что традиционный транзитный провоз российской стали через этот порт предполагается отныне осуществлять через собственно российские порты путем внесения изменений в российские железнодорожные тарифы. В-третьих, всем портам придется погасить выданные им ЕБРР ссуды в течение ближайших 10 лет. С этой точки зрения финансовое положение Каспийских портов, как ожидается, в ближайшие несколько лет ухудшатся.

5.8. Переменные затраты на основные виды услуг

⁴ На Черном море:

- ⇒ Отчеты о деятельности украинских портов свидетельствуют о незначительных прибылях в 2001 году.
- ⇒ В порту Варна (Болгария) прибыли превысили на 50% размеры затрат в 10 млн. EURO. Порт потерпел убыток в размере 30% своих доходов после создания в 2000 году нового портового управления. Вместе с тем, были повышены тарифные ставки в среднем на 30% для компенсаций потерь.
- ⇒ В порту Батуми отмечался большой размер прибыли, составившие \$12,1 млн., а расходы - всего лишь \$4,5 млн. в 2001 году.
- ⇒ В порту Поти наблюдался небольшой объем прибылей в \$1 млн. от общего объема доходов в \$16,1 млн. в 2001.

Основным средством дисконтирования тарифов на транзитный грузооборот TRACECA являются переменные, а не общие затраты.

На следующей странице приводятся таблицы, из которых видно, что затраты большинства каспийских портов носят скорее фиксированный, нежели переменный характер. Это означает, что размер затрат остается одинаковым независимо от объема обработки транзитного груза.

Основными фиксированными затратами остаются погашения ссуд, амортизация, социальное страхование, заработная плата. Основными переменными затратами являются топливо, поставки, эксплуатация, материалы, эксплуатационные расходы.

Подробный анализ положения дел в порту Актау, проведенный Скоттом Уилсоном в 1998 году, показал, что переменные затраты оказались ниже чем 15% общих затрат.

Предварительный анализ отчетов каспийских портов за 2001 год продемонстрировал аналогичные результаты: переменные затраты составили примерно 19-31% общих затрат.

Переменные затраты в % к общим затратам, 2001

| | |
|-------------|-----|
| Баку | 19% |
| Туркменбаши | 31% |
| Актау | 22% |

В таблицах от 5.12 до 5.14 подробно показан процесс подсчета этих затрат. Необходимо отметить, что переменные затраты составляют лишь 11-15% доходов.

Переменные затраты в % к общим доходам, 2001

| | |
|-------------|-----|
| Баку | 15% |
| Туркменбаши | 12% |
| Актау | 11% |

Таблица 5.12.

**Порт Актау: переменные и фиксированные затраты, 2001
(включая, погашение по ссудам 2001 года)**

| | (в млн. долларов) | |
|------------------------------------|----------------------|-------------|
| Фиксированные затраты | | |
| Зарботная плата (75%) | 1,7 | |
| Социальное страхование (25%) | 0,3 | |
| Амортизация | 1,8 | |
| Погашения по ссудам | 2,5 | |
| Прочее | 2,4 | |
| Общие фиксированные затраты | 8,7 | 78% |
| Переменные затраты | | |
| Зарботная плата (25%) | 0,6 | |
| Социальное страхование (25%) | 0,1 | |
| Ремонт | 0,8 | |
| Топливо | 0,9 | |
| Общие переменные затраты | 2,4 | |
| Общие затраты | 11.1 | 100% |

Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Таблица 5.13.

**Порт Туркменбаши: переменные и фиксированные затраты, 2001
(исключая предстоящие погашения по ссудам)**

| | (в млн. долларов) | |
|---|----------------------|-------------|
| Фиксированные затраты | | |
| Заработная плата (75%) | 1,07 | |
| Социальное страхование (25%) | 0,21 | |
| Амортизация | 0,13 | |
| Погашения по ссудам | | |
| Прочее | 0,63 | |
| Общие фиксированные затраты | 2,04 | 69% |
| Переменные затраты | | |
| Заработная плата (25%) | 0,36 | |
| Социальное страхование (25%) | 0,07 | |
| Ремонт | 0,39 | |
| Топливо | 0,10 | |
| Общие переменные затраты | 0,91 | 31% |
| Общие затраты (плюс предстоящие затраты по ссудам) | 2,95 | 100% |

Погашение по ссудам в 2001 году не начинались. Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Таблица 5.14.

**Порт Баку: переменные и фиксированные затраты, 2001
(исключая предстоящие погашения по ссудам)**

| | (в млн. долларов) | |
|---|----------------------|-------------|
| Фиксированные затраты | | |
| Заработная плата (75%) | 0,62 | |
| Социальное страхование (25%) | 0,20 | |
| Амортизация | 0,36 | |
| Погашения по ссудам | | |
| Прочее | 0,72 | |
| Общие фиксированные затраты | 1,90 | 81% |
| Переменные затраты | | |
| Заработная плата (25%) | 0,21 | |
| Социальное страхование (25%) | 0,06 | |
| Ремонт | 0,13 | |
| Топливо | 0,04 | |
| Общие переменные затраты | 0,44 | 19% |
| Общие затраты (плюс предстоящие затраты по ссудам) | 2,34 | 100% |

Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Ценообразование в портах

Обычной практикой в деятельности портов является снижение цен для стимулирования роста грузооборота. Наглядным примером могут служить скидки, предлагаемые на терминалах и предназначенные для перевалки контейнеров в соответствии с пунктами назначения. В Таблице 6.1. показаны порты перевалки контейнеров в Сингапуре, Коломбе и Келанге, которые предлагают гораздо более низкие расценки за подъем груза, чем на государственных контейнерах.

Таблица 6.1.

Сопоставление тарифов, взимаемых в крупнейших портах Азии за перевалку груза, 2000 (\$)

| | Импорт/Экспорт | | Перевалка (за 1 перемещение) | |
|-------------|----------------|-----|------------------------------|-----|
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| Коломбо | 148 | 228 | 36 | 72 |
| Сингапур | 82 | 117 | 70 | 70 |
| Порт Келанг | 61 | 61 | 27 | 41 |

Источник: главная судоходная линия по контейнерам, 2002

В настоящее время наиболее широко рекламируются скидки на портовые пошлины в Сингапуре. Годами пользуясь репутацией основного контейнерного порта мира (наравне с Гонг Конгом), порт в последнее время уступает свои позиции двум соседним портам. В 2002 году руководство порта приняло решение снизить размеры портовых пошлин на 10%, а тарифы на порожние контейнеры на 50%.

Следует отметить, что и Балтийские порты снизили за последнее время размеры портовых пошлин для противодействия растущему российскому транзитному грузообороту.

7. РЕЗЕРВНЫЕ МОЩНОСТИ

Объем грузооборота в каспийских портах ниже того, что первоначально планировалось, а также уступает объемам конца 1980-х гг.

Таблица 7.1.

Сопоставление наивысшего и текущего объемов грузооборота в основных каспийских портах (в млн. тонн, за исключением нефти)

| | Наивысший грузооборот, конец 80-х гг. | Текущий грузооборот |
|-------------|---------------------------------------|---------------------|
| Актау | данные отсутствуют | 1,3 |
| Туркменбаши | 8 (1987) | 2 |
| Баку | 7 (на конец 198-х гг.) | 2 |

Необходимо подчеркнуть, что во всех трех каспийских портах имеются избыточные мощности в вопросе эксплуатации большинства причалов. Достаточно обратиться к представленным ниже данным.

Резервные мощности, 2001

| | | |
|-------------|--------------------------------------|------|
| Баку | Причалы для грузов общего назначения | 90% |
| | Паромные терминалы (а) | 70% |
| | Нефтепричалы | 50% |
| Туркменбаши | Причалы для грузов общего назначения | 60% |
| | Навал/конгломерат | 90% |
| | Паромные терминалы (а) | 70% |
| | Нефтепричалы | ... |
| Актау | Причалы для грузов общего назначения | 30% |
| | Паромные терминалы (а) | <90% |
| | Нефтепричалы | 40% |

(а) Цифры по паромным терминалам отражают резервные мощности паромного парка и терминалов

Резервные мощности черноморских портов

⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы в болгарском порту Бургоке использовались на 46%, в Варне - на 55%.

⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы в румынском порту Констанца использовались на 40%.

⇒ Порты Украины работали на полную мощность.

⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы для сухогрузов в грузинском порту Батуми использовались на 77%, нефтепричалы - 37%.

⇒ Использование резервных мощностей позволяет портам существенно снизить размеры тарифов за оказываемые услуги, привлечь дополнительные объемы грузопоставок.

8. ТАРИФНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, УСТРАНЕНИЕ БАРЬЕРОВ НА ПУТИ УСПЕШНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Тарифы, несомненно, являются серьезным препятствием в осуществлении эффективного грузооборота в рамках TRACECA. Однако, существуют сложности и иного рода, не связанные с тарифной политикой. Ниже приводятся мнения экспедиторов, сотрудников транспортной индустрии как основных **пользователей портов и клиентов портовых услуг**, высказанные ими в ходе проведенного интервью.

Таможенные проблемы

Таможенные проблемы, характерные для стран-членов TRACECA, включая спорные и непредсказуемые толкования правил и законов, необоснованные задержки, бюрократические препоны, высокие импортные пошлины, нелегальные выплаты, считаются самым серьезным препятствием на пути развития транзитной торговли в коридоре TRACECA. Представители транспортных организаций неоднократно заявляли в своих интервью, что таможенные проблемы превратили **Баку**, в ключевой транзитный порт, в котором очень сложно эффективно осуществлять деловые операции. Они также заявили, что Азербайджан не скоро превратится в центр торговли Каспийского региона наподобие Дубаи. Коснувшись аналогичного положения в **Туркменбаши**, экспедиторы заявили, что самой серьезной проблемой для порта является наличие таможенных проблем. Они подчеркнули, что в порту Туркменбаши каждый раз по-разному трактуются те или иные положения закона, что вносит путаницу и мешает осуществлению эффективных деловых контактов. На этом фоне удивительным выглядит то обстоятельство, что таможенные проблемы на ирано-азербайджанской границе в Астаре, где особенно интенсивны автомобильные грузоперевозки, решаются достаточно оперативно. Владельцы транзитных транспортных средств оперативно обеспечиваются транзитными документами, которые путем факса передаются по ту сторону границы, осмотр грузов также занимает мало времени за исключением тех случаев, когда используется специально обученные на обнаружение наркотических средств собаки. Основная процедура на границе сводится к тому, что на документ ставится

дополнительная печать при пересечении границы грузовиком. Таможенные формальности осуществляются на месте назначения.

Монополия Каспийского пароходства

Каспийское пароходства представляет собой полумонопольную организацию, занимающуюся регулированием перевозок большей части сухого груза через Каспийское море по маршрутам TRACECA. В 2001 году Пароходство проконтролировало заход в Баку практически 90% судов. Однако, объемы груза, не относящегося к сухому, незначительны. Эксперты подвергли критике действия Каспийского пароходства за сооружение в 1998 году паромного терминала, неудачно составленный график отплытия и захода судов, за необоснованные, нелегальные платежи. Кроме того, весьма высокими являются фрахтовые расценки (более подробно см. раздел Главы 10). Результаты интервью проведенного в 2002 году показали, что респонденты продолжают рассматривать Каспийское пароходство как одно из главных препятствий на пути осуществления эффективных транзитных перевозок. Основной удар критики приходится на чрезмерно высокие сервисные расценки, которые не отвечают потребностям клиентов, характеризуются отсутствием гибкости. Кроме того, проблема состоит в том, что слишком высокая доля потенциальных транзитных грузоперевозок TRACECA приходится на паромные перевозки, осуществляемые Каспаром.

Неудовлетворительный железнодорожный сервис

Сервис на железных дорогах относительно недорог, однако, в той же мере неэффективен. Так, говоря о Туркменистане, ключевые экспедиторы отмечали, что они практически не рассматривают всерьез железнодорожный сервис из-за крайне низкого его качества. По этой причине экспедиторам приходится пользоваться автомобильными услугами даже невзирая на относительно высокую их стоимость. Проблема состоит в том, что, если на практике предпочтение будет отдаваться в большей степени связке автомобильная дорога - море, чем связке железная дорога - море, конкурентоспособность грузооборота окажется весьма низкой.

Высокая стоимость дорожных перевозок

Стоимость дорожных перевозок в регионе достаточно высокая, по крайней мере, она превышает стоимость железнодорожных перевозок. Средний размер эксплуатационных затрат составляет \$1 на км для крупногабаритных грузовиков по сравнению с 25 центами за аналогичные железнодорожные перевозки. Кроме того, повышению стоимости способствуют транзитные пошлины, взимаемые на том основании, что тяжелые грузовики разрушают дорожное покрытие. В результате, стоимость перевозок зачастую удваивается,

как это имеет место в Грузии. К сказанному следует добавить, что число пропусков, выдаваемых владельцам грузовиков для пересечения территорий стран-членов TRACECA, крайне ограничено. По этой причине водителям часто приходится приобретать их по весьма высоким ценам. К тому же, очень дорого обходится водителям получение виз. Если объем перевозимого груза превышает стандартные габариты, стоимость перевозок также резко возрастает. Так, экспедиторы, осуществляющие свои операции в Туркменистане подтверждают, что для проезда через территорию страны транспорта с избыточными габаритами может потребоваться выплата пошлины в размере \$3000-4000. Кроме того, иногда осуществляются выплаты отдельным министерствам, в частности, при выборе маршрута требуется специальное заключение.

Эффективность работы портов

Общепризнанно, что качество портовых услуг оставляет желать лучшего. И напротив, большинство пользователей признают, что взимаемые тарифы достаточно умеренны, за исключением чрезвычайно высоких тарифов за использование тяжелого грузоподъемного крана.

Разное

- Российские власти предпринимают активные попытки перетянуть грузооборот в свои порты. С этой целью осуществляется манипуляция с железнодорожными тарифами на экспорт стали, перевозившейся в Махачкалу в 2001 году через порт Актау и Астрахань. Аналогичная политика проводится и в отношении прибалтийских стран.
- Стоимость интермодального трансфера в Баку достаточно высокая. Так, стоимость передвижения прицепа 40' между железной дорогой и портом составляет \$100.
- Оформление документов носит гораздо более усложненный характер, чем в европейских странах.
- В Грузии осуществление транзитных перевозок максимально затруднено следующей процедурой:
 - Каждый контейнер должен иметь соответствующее разрешение таможни
 - В ночное время контейнерам запрещено передвигаться
 - Отсутствие обоснованных документов, позволяющих предъявить их во время случайных остановок
 - Чрезмерно затянутая процедура оформления документов и пропусков
 - Дорожный налог на грузовики в Азербайджане (\$200)

В добавление к сказанному выше, контейнеры, прибывающие железной дорогой из Грузии в Баку, должны в обязательном порядке пользоваться Кишлинским терминалом, на котором таможенная процедура настолько усложнена, что грузоотправители отказываются от использования этой железнодорожной ветки.

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТОРГОВЫМ ТАРИФАМ

Как отмечалось выше, существуют две возможности понизить **торговые тарифы за перевозку груза**.

⇒ Во-первых, каждый порт располагает неиспользованным резервом мощностей. Не случайно, объем грузооборота намного ниже того, который изначально планировался в советское время.

⇒ Во-вторых, портовые затраты носят в основном фиксированный характер. Маргинальная стоимость обработки дополнительного транзитного груза низкая. По этой причине снижение транзитных тарифов не приведет к уменьшению прибылей, по крайней мере, временно, до тех пор пока грузооборот не наберет достаточного темпа и станет неизбежной задачей последующего инвестирования и усиления занятости.

Осуществление указанных выше задач позволит портам дисконтировать тарифы за перевозку грузов и получить прибыли от дополнительных объемов грузооборота.

В своем анализе мы акцентируем внимание на транзитном грузообороте. Цель проекта состоит не в том, чтобы предлагать рекомендации по уменьшению тарифов на местный импорт и экспорт, хотя и предполагается, что работа направлена на прояснение величины себестоимости тарифов. Выше указывалась, что отчеты каспийских портов показывают величину переменных затрат, составляющих лишь 19-31% общих затрат, в то время как фиксированные затраты составляют 69-81%. Более того, переменные затраты составляют даже меньшую пропорцию - около 10-15% общих доходов. Доля фиксированных затрат растет по двум причинам. Во-первых, погашения ссуд ЕБРР ведут к увеличению объемов в последующие десятилетия. Во-вторых, эксплуатационные расходы слишком низкие, поэтому необходимо их повысить с тем, чтобы получить возможность поддерживать деятельность порта на должном эксплуатационном уровне. С другой стороны, переменные затраты могут в будущем возрасти. В частности, заработную плату можно будет повысить, если порты сумеют предпринять меры по привлечению транзитного грузооборота. Кроме того, фонд жалования варьируется в зависимости от объема обработанного груза. Исходя из этого, а также можно предложить бонусы по транзитному грузообороту (речь идет лишь о сухогрузе). Руководство каждого порта должно самостоятельно разработать

соответствующую формулу. Если бонусы либо другие иные стимулы найдут поддержку, переменные затраты возрастут, правда, в небольшой степени. Даже если фонд жалования удвоится, это будет означать лишь дополнительные 0,25 центов за тонну в Баку, 40 центов в Туркменистане и 50 центов в Актау.

Кроме того, при установлении тарифов необходимо учитывать такой важный фактор, как эластичность цен. Однако, на практике, решение этой задачи выглядит достаточно сложным.

Из сказанного можно заключить, что существует логическая возможность снижения тарифов за транзитный перевоз на 2/3 и вместе с тем получения скромных прибылей от дополнительных объемов грузоперевозок. Для достижения этой цели желательно использование дисконта в 50%.

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЦЕН

Эластичность цен зависит от того, в какой мере спрос реагирует на изменение цен. В конкретном выражении, эластичность цен позволяет установить коэффициент изменений объема груза в процентном изменении цен. Так, если объем груза возрастает на 80% в ответ на снижение цен на 40%, эластичность цены составляет 2. Однако, если снижение цены на 20% приводит к увеличению объема груза всего лишь на 20%, в этом случае эластичность цен составляет 1. Очевидно, что эластичность цен должна быть выше 1,0 снижения цены. На практике эластичность цен должна быть выше 1 применительно к большинству транзитных грузов TRACECA, так как объемы транзитных грузов в настоящее время составляют минимальную цифру в большинстве портов.

Однако, анализ эластичности цен усложняется тем обстоятельством, что привлечение дополнительного грузообъема зависит от общего дисконтирования в общей транспортной цепи.

Оформление портовых тарифов в свободные тарифы

(За железнодорожные, морские, портовые, судоходные и дорожные услуги на маршрутах TRACECA). Необходимо подчеркнуть, что снижение одних лишь портовых тарифов вряд ли приведет к увеличению объема транзитного грузооборота. Разумеется, снижение тарифов может оказаться в ряде случаев благоприятным фактором, однако, для

достижения более эффективного результата необходимо осуществить также дисконтирование всей транспортной цепи.

Таблица 9.1. Образец свободных транспортных затрат:

Казахстан-Средиземное море

(US\$/TEU)

Внутренняя континентальная часть Казахстана до Актау (около 1000 км)

Подъем груза с железнодорожного состава

Порт Актау

Фрахтовая расценка, принятая в Каспийском регионе

Порт Баку

Железная дорога, 1000 км

Подъем груза с железнодорожного состава

Порт Поти

Подъем груза с железнодорожного состава

Фрахтовая расценка, принятая на Черноморском регионе

Порт Варна

Железной дорогой до места назначения

Местные поставки

Свободные тарифы можно сопоставить с:

- автомобильной дорогой через Турцию/Иран
- железной дорогой через Россию
- автомобильной дорогой через Россию

10. ОТГРУЗКА

Основными отгрузочными линиями, играющими особо важную роль для грузооборота TRACECA в Каспийском регионе являются:

- 1) Каспийское пароходство, расположенное в Баку
- 2) TML, расположенное в Туркменбаши

Важную роль для грузооборота TRACECA также играют Управление Укрпаром и совместная служба болгарских операторов, использующих паромы для перевозки грузов через Черное море.

10.1. Каспийское Морское Пароходство

10.1.1. Флот Пароходства

Ключевой отгрузочной линией для осуществления транзитного грузооборота TRACECA в Каспийском регионе является Каспийское морское пароходство. Практически весь потенциальный транзитный грузооборот TRACECA пересекает Каспийское море по маршруту Баку и Туркменбаши или Актау, пользуясь полумонопольными услугами Каспийского пароходства. На указанной трассе также функционируют отдельные небольшие отгрузочные линии, однако, на практике они не в состоянии серьезно конкурировать с каспийским пароходством. Свидетельством тому может служить очень незначительный объем груза у причалов, обслуживаемых судами, не входящими в систему пароходства.

Каспийское пароходство принадлежит государству. Его флот состоит в основном из судов, действующих еще с периода распада бывшего Советского Союза. Флот насчитывает 70 судов, из которых 60 - суда типа "река-море" (34 танкера и 24 сухогруза). Каспийское пароходство имеет в своем распоряжении 8 паромов типа "Дагестан" для перевозки железнодорожных составов и пассажиров и 2 судна Roro.

Большинство судов пароходства действует в Каспийском море, они перевозят нефть из Туркменбаши и Актау в Иран и в меньшей степени в Азербайджан. Хотя большая часть нефтяного грузооборота осуществляется танкерами, на паромных перевозках преобладают нефтегрузы. Объем пассажирского оборота незначителен.

В Средиземном море, Черном и Азовском морях действуют 20 сухогрузов. Паромы Roro (нежелезнодорожного назначения) также действуют за пределами Каспийского моря. Рентабельность судоходства вне пределах Каспийского моря ниже, чем в пределах Каспийского региона.

10.1.2. Грузооборот

В 2001 году Каспийское пароходство обработало 10 млн. тонн груза, 80% которого пришлось на маршруты TRACECA. Большую часть груза составляла **нефть, перевозившаяся в танкерах и паромах**. Двумя основными пунктами назначения были Иран и Азербайджан (для последующего транзита груза в Батуми). В 2001 году железнодорожные паромы, обслуживающие Туркменбаши и Актау, обработали 1,8 млн. тонн груза, из которых 70% приходилось на нефть, согласно данным Бакинского порта. Остальную часть составлял сухой груз.

Необходимо отметить, что объемы грузооборота внутри и вне пределов страны хорошо сбалансированы. Практически весь паромный груз проходила обработку в железнодорожных вагонах. Грузооборот с помощью грузовиков был минимальным. Наивысший объем паромного грузооборота имел место в 1986 году - более 6 млн. тонн,

который к 1993 году составил всего лишь 0,6 млн. тонн. За последнее время грузооборот постепенно повысился, хотя основной объем груза продолжает составлять нефть.

Число пассажироперевозок упало от 300.000 в 1989 году до 93.000 в 1993 году. В настоящее время этот уровень продолжает оставаться низким.

10.1.3. Общие доходы и расходы

В 2001 году доходы Каспийского Пароходства составили \$7 млн. Услуги Пароходства составляют большую часть транспортных расходов в Каспийском регионе, не удивительно, что доходы Пароходства в 2 раза превысили доходы всех трех портов Актау, Туркменбаши и Баку вместе взятых. Необходимо иметь в виду, что большая часть доходов пароходства достигается за счет перевозок нефти и осуществление коммерческих связей с областями, не входящими в Каспийский регион.

Таблица 10.1.

Доходы и расходы Каспийского Пароходства, 2001

| | в млн. долларов |
|---------|-----------------|
| Доходы | 77 |
| Расходы | 59 |
| Остаток | 18 |

Доходы Каспийского Пароходства составили в 2001 году в среднем \$7,7 за тонну. К ним также необходимо присовокупить доходы от обработки грузов за пределами Каспийского моря, осуществленную, комбинированными паромными нефте- и другими перевозками. Сообщается, что перевозка грузов танкерами более рентабельно, чем паромами.

10.1.4. Тарифы

Судоходные тарифы на перевозку грузов (1) паромами, (2) сухогрузом и (3) контейнерами на обычных судах показаны на следующей странице.

Следует подчеркнуть, что цифры, представленные соответствующими организациями, включающими портовых операторов, операторов судов, экспедиторов и т.д. различались между собой. Кроме того, были определенные расхождения о размерах дисконтов. Во всяком случае эти цифры превышали соответствующие данные по тарифам, взимаемым за оказание аналогичных услуг во всем мире.

Таблица 10.2. Ставки на паромный фрахт в Каспийском море

1. Груз в железнодорожных вагонах (18 м)

| | \$ на метр-полосу | \$ на 18 метров железнодорожного вагона | | Расстояние в км | \$ на тонно-км (а) |
|------------------|-------------------|---|----------------------------|-----------------|--------------------|
| | | Одиночный рейс | Включая возврат порожняком | | |
| Баку-Актау | 35 | 630 | 1260 | 468 | 0,027 |
| Баку-Туркменбаши | 30 | 540 | 1080 | 305 | 0,035 |

2. Железнодорожные вагоны, перевозящие контейнеры (2 на 18-метровый вагон)

| | \$ на метр-полосу | \$ на 20' контейнер (2 на вагон) | | Расстояние в км | \$ на тонно-км (б) |
|------------------|-------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------|--------------------|
| | | Одиночный рейс | Включая возврат порожняком (в) | | |
| Баку-Актау | 35 | 315 | 630 | 468 | 0,056 |
| Баку-Туркменбаши | 30 | 270 | 540 | 305 | 0,074 |

(а) С допущением груза в 50 тонн.

(б) С допущением груза в 12 тонн на 20' контейнер.

(в) Возврат порожняком обычный.

Следует иметь ввиду, что тарифы, представленные различными пользователями и операторами различаются между собой. Кроме того, применяется дисконт по возврату порожняком на некоторых маршрутах.

Таблица 10.3. Ставки по отгрузочному фрахту для сухогруза в Каспийском море

| | \$ на тонну | Расстояние в км | \$/тонна/км |
|------------------------|-------------|-----------------|-------------|
| Груз общего назначения | | | |
| Баку-Актау | 11 | 468 | 0,023 |
| Баку | 7 | 305 | 0,023 |
| Туркменбаши | | | |
| Груз вновалку | | | |
| Баку-Актау | 12 | 468 | 0,026 |
| Баку | 7 | 305 | 0,023 |
| Туркменбаши | | | |

Источник: ВСЕОМ/Uniconsult (июль, 2001)

Таблица 10.4. Ставки по отгрузочному фрахту для контейнеров на судах многоцелевого назначения (возврат порожняком)

| | 20' рейс в оба конца (полная отгрузка, обратный порожняк) | Расстояние в км | \$/тонна/км |
|------------------|---|-----------------|-------------|
| | \$ | | (а) |
| Баку-Актау | 400 | 468 | 0,071 |
| Баку-Туркменбаши | 400 | 305 | 0,109 |

Источник: ВСЕОМ/Uniconsult (июль, 2001)

Тарифы за использование контейнеров, перевозимых через Каспийское море паромными, намного выше международно принятых стандартов. Так, за использование 40' контейнера, перевозимого из Баку в Туркменбаши (165 морских миль) \$540, включая возврат контейнеров в порожнем виде, что является обычной практикой. В то же время, уплатив примерно такую же сумму можно, в частности, перевезти контейнер из Гамбурга/Бремерхавена в Литву (500 морских миль), либо в Эстонию и Финляндию (700 морских миль). Следует иметь в виду, что железнодорожные паромы редко используются в мире. Среди немногих можно назвать паром в порту Клайпеда. Официальный тариф за перевозку груза из Клайпеды в Киль (400 морских миль) составляет \$630 для 40' контейнера, что превышает расценку за TEU/км, взимаемую на трассе Баку-Туркменбаши.

Однако, применение высоких фрахтовых расценок частично обусловлено использованием паромов типа "Дагестан" для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Эти расценки намного превышают тарифы, применяемые за обработку обычных грузов. В других странах грузы подобного объема проходят обработку на судах, размеры которых составляют 1/5 GRT. Кроме того, они передвигаются с меньшей скоростью и имеют меньший уровень коэффициента полноты водоизмещения, а также потребляют гораздо меньше топлива, чем паромы типа "Дагестан". Резервная мощность паромов типа "Дагестан" объясняется частично тем, что они были изначально спроектированы для перевозки гораздо большего числа пассажиров, чем это происходит на практике. Если бы судоходная компания смогла бы приступить к своей деятельности, как говорится, с чистого листа бумаги, имея в виду возможность перевозок на расстоянии 165 морских миль, эта компания могла бы зафрахтовать небольшие суда 100 TEU за \$2000 в сутки и совершать рейсы в оба конца по ценам, намного ниже тарифов, используемых на паромных типа "Дагестан".

Кроме того, применение тарифов рассчитано на покрытие затрат от эксплуатации всех паромов, не взирая на то, что в последнее время грузооборот резко понизился на 2/3 (см.

Раздел 10.1.5.). По всей видимости, использование подобных судов может принести определенную экономическую выгоду.

Как сообщается, тарифы за перевозку нефти составили в 1998 году \$5-5.5/тонна и \$6,5-8/тонна в 2001, что составляет завышенную цифру, если исходить из международных стандартов. Такое положение дел частично объясняется использованием танкеров небольшого размера и соответствующим отрицательным экономическим эффектом. Причин использования танкеров небольшого размера несколько: они удобны для осуществления перевозок на небольшие расстояния, легко преодолевают мелководье, в состоянии перемещаться по Волго-Донскому каналу. Однако, тарифы за их использование выше, чем это принято при эксплуатации судов подобного типа.

Тарифы за фрахт также слегка превышают международные стандарты. Так, в 2002 году они составляли \$2.500 в день за использование небольшого сухогруза (3.000 пеннивейт) и \$4500 в день за использование танкеров (5.000 пеннивейт).

10.1.5. Резервные мощности

Паромный флот Каспара имеет большой резервный потенциал. Общий объем транспортируемого груза составил всего 1,8 млн. тонн по сравнению с 6 млн. тонн в середине 80-х годов. Теоретическая максимальная мощность 8 паромов составляет 8 млн. тонн, включая перевозку в обоих направлениях. Однако, преобладание нефтегруза на западных маршрутах ведет к снижению этой цифры.

Что касается резервных мощностей Каспара применительно к танкерному флоту, они достаточно скромные - 10-20%.

10.1.6. Стоимость эксплуатации

Эксплуатационные расходы на использование паромов и нефтяных танкеров показаны⁵ в Таблицах 10.5 до 10.8. Из таблиц видно:

- Общие эксплуатационные расходы за использование паромов типа "Дагестан"; ежедневные эксплуатационные расходы (Таблица 10.5.). Указанные цифры относятся как к новым, так и старым судам. Суть проблемы усугубляется таким фактором, как величина оценки капитальных затрат. Во-первых, суда достались Пароходству от бывшего СССР практически бесплатно. Во-вторых, прежние цены не играют никакой роли, так как исходная цена за каждое судно выражалось в рублях (суда были закуплены в Югославии в 80-х годах). В-третьих, представляется маловероятным, чтобы когда-нибудь вновь были построены суда подобного типа. По этой причине

⁵ Каспийское морское пароходство не представило подробные сведения о своих доходах и расходах.

новые суда будут конечно спроектированы совершенно на иной основе. В сносках к Таблице подробно приведены мнения по этому вопросу.

- Переменные и фиксированные эксплуатационные расходы за использование паромов типа "Дагестан" (Таблица 10.6.). Судовые издержки представляют собой так называемые "погружные" затраты, тогда как страховые, административные и "экипажные" издержки носят более или менее фиксированный характер. Переменные издержки характеризуют затраты на топливо, поставки материалов, обслуживание и ремонт оборудования.
- Общие эксплуатационные расходы за использование нефтяных танкеров 5.000 и 10.000 пеннивейт (Таблица 10.7.). Капитальные затраты в данном случае включаются в число затрат на возмещение. Подобный подход позволяет судить о том, что Каспийское пароходство и иные судоходные линии в Каспийском море планируют приобрести новые танкеры.
- Переменные и фиксированные эксплуатационные расходы за использование нефтяных танкеров (Таблица 10.8.).

Пояснения:

⇒ По оценкам, переменные затраты за использование паромов составляют всего лишь 16-36% общих затрат в зависимости от того, используется ли старое или новое судно.

⇒ Суточные эксплуатационные расходы за использование паромов типа "Дагестан" намного выше суточных фрахтовых расходов небольшого контейнеровоза, способного перевозить груз аналогичного тоннажа.

| | (Суточные судовые расходы) | |
|--|----------------------------|---------|
| | В порту | В море |
| Паромы типа "Дагестан" | | |
| Грузоподъемность - 28 железнодорожных вагонов или 56 TEU (а) | | |
| Новое судно | \$6.697 | \$8.617 |
| Старое судно | \$3.230 | \$5.630 |
| Контейнеротранспортер, 100 TEU, фрахтовая стоимость | \$2.000 (б) | \$2.750 |

(а) Можно загрузить 3 TEU в 18-метровый железнодорожный вагон. Однако на практике в Каспийском регионе, как, впрочем, и повсюду, это встречается редко.

(б) На мировых фрахтовых рынках (высокая)

⇒ Переменные затраты за использование паромов составляют по оценкам, всего лишь 23-27% общих затрат, в зависимости от того, является ли судно новым или старым. Однако значение этого фактора ограничено, так как широко распространено использование нефтяных танкеров, поэтому резервная мощность в данном случае незначительная.

Таблица 10.5. Оценочные годовые эксплуатационные затраты за использование Каспийского железнодорожного парома (фрахтовые операции)

| Паром типа "Дагестан" (\$) | Новое судно | Старое судно (возраст 15 лет) |
|--|------------------|----------------------------------|
| Закупочная цена (в млн. долларов) (а) | 12 | 4 |
| Срок эксплуатации судна (в годах) | 25 | 25 |
| Норма возврата | 12% | 12% |
| Грузоподъемность (железнодорожные вагоны) | 28 | 28 |
| Экипаж (фактический) (а) | 40 | 40 |
| Численность экипажа (б) | 3 | 3 |
| Средняя заработная плата (в долларах) | 1000 | 1000 |
| Потребление топлива, тонна/час в морских условиях, обычное | 1.25 | 1.5 |
| Потребление топлива, тонна/час в морских условиях, фактические (в) | 0.8 | 1 |
| Цена на топливную нефть (\$/тонна) (г) | 100 | 100 |
| Эксплуатационные расходы | 1,530,000 | 1,530,000 |
| Капитальные затраты (% и погашения) | 120,000 | 120,000 |
| Экипаж (питание) | 40,000 | 40,000 |
| Страхование (2% стоимости) | 240,000 | 80,000 |
| Обслуживание и ремонт (1,5 % новой цены) | 180,000 | 216,000 |
| Топливо (д) | 197,120 | 246,120 |
| Администрация | 100,000 | 100,000 |
| Итого | 2,407,120 | 1,312,120 |
| - \$/сутки в порту | 6,697 | 3,230 |
| - \$/сутки в море | 8,617 | 5,630 |

(а) Цены возмещения за использование паромов типа "Дагестан" носят в основном теоретический характер. В целом, в мире относительно редко оказываются услуги в сфере железнодорожного обслуживания паромов. По этой причине, железнодорожные перевозки паромами имеет тенденцию к снижению. То же самое относится к пассажиро-потоку. Не удивительно, что при проектировании паромов их создатели делают акцент на их использовании для фрахтовых перевозок и уменьшении размера. Фактическая грузоподъемность паромов типа "Дагестан" составляет всего 1680 тонн плюс небольшое количество транспортных средств. Цифра в \$12 млн. как сумма возмещения представляет собой компромисс между стоимостью строительства нового парома типа "Дагестан" и ценой за создание парома грузоподъемностью в 2.000 тонн (28х60 тонн железнодорожных вагонов плюс несколько грузовых транспортных средств).

(б) Экипаж судов Каспийского Пароходства насчитывает минимум 40 человек. Следует отметить, что эти суда могут функционировать и с меньшим числом операторов.

(в) 3 человека экипажа на одно судно.

(г) На практике суда двигаются с меньшей скоростью, чем изначально спроектировано. Это делается для экономии средств.

(д) Суда спроектированы таким образом, чтобы их можно было эксплуатировать с применением дизельного топлива, однако, в настоящее время используется топливная нефть, стоимость которой ниже.

(е) В 2001 году 8 паромов совершили в среднем 88 рейсов в оба конца (среднее время рейса, включая простой, составляет 4,1 дня). Стоимость топлива потребляемого в год на судно, исчисляется из расчета 14 часов рейса в обоих направлениях при совершении 88 рейсов в оба конца в год со скоростью, ниже проектной.

Примечание: Портовые пошлины и второстепенные издержки, например такие как пополнением топливом в порту, в приводимую ниже Таблицу не включены.

Таблица 10.6. Сопоставление фиксированных и переменных затрат на Каспийских железнодорожных паромов (типа "Дагестан")

| | Новое судно | Старое судно (возраст 15 лет) |
|---|------------------|----------------------------------|
| ФИКСИРОВАННЫЕ ЗАТРАТЫ | | |
| Капитальные затраты (% и погашения) | 1,530,000 | 1,530,000 |
| Экипаж | 120,000 | 120,000 |
| Экипаж (питание) | 40,000 | 40,000 |
| Страхование (2% стоимости) | 240,000 | 80,000 |
| Обслуживание и ремонт | 180,000 | 64,000 (а) |
| Топливо | 197,120 | 0 |
| Администрация (б) | 100,000 | 30,000 (б) |
| Итого | 2,407,120 | 844,800 |
| - \$/сутки, включая топливо | 6,103 | 2,500 |
| | | |
| ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ | | |
| Капитальные затраты (% и погашения) | 0 | 0 |
| Экипаж | 0 | 0 |
| Экипаж (питание) | 0 | 0 |
| Страхование (2% стоимости) | 0 | 0 |
| Обслуживание и ремонт | 126,000 | 151,200 (а) |
| Топливо | 197,120 | 246,400 |
| Администрация (б) | 70,000 | 70,000 |
| Итого | 393,120 | 467,600 |
| - \$/сутки, включая топливо | 1,191 | 1,417 |
| ИТОГО ФИКСИРОВАННЫЕ+ПЕРЕМЕННЫЕ | 2,407,120 | 1,312,120 |
| Переменные в % к общим затратам | 16% | 36% |

(а) 70% переменных затрат на обслуживание

(б) 70% переменных затрат на управление

**Таблица 10.7. Сопоставление эксплуатационных затрат за использование
Каспийских нефтяных танкеров (\$)**

| | Новое судно | Старое судно (возраст 15 лет) |
|---|--------------------|--|
| Пеннивейт | 5,000 | 10,000 |
| Скорость в узлах | 11 | 13 |
| Закупочная цена, новая (в млн. долларов) | 6.0 | 9.1 |
| Срок использования судна в годах | 25 | 25 |
| Требуемая норма возврата | 12% | 12% |
| Экипаж одного судна | 15 | 18 |
| Численность экипажа | 3 | 3 |
| Средняя заработная плата, в \$ | 1000 | 1000 |
| Потребление топлива, тонна/час в море | 0.30 | 0.64 |
| Цена на топливную нефть (газойль, \$/тонна) | 180 | 180 |
| ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ | | |
| Капитальные затраты (% и погашения) | 765,000 | 1,159,523 |
| Экипаж | 45,000 | 54,000 |
| Экипаж (питание) | | |
| Страхование (2% стоимости) | 120,000 | 181,866 |
| Обслуживание и ремонт (1,5% новой цены) | 90,000 | 136,414 |
| Топливо (а) | 194,400 | 411,543 |
| Администрация | 50,000 | 50,000 |
| Итого | 1,264,400 | 1,993,367 |
| - \$/сутки, в порту | 3,242 | 6,041 |
| - \$/сутки, в море | 4,538 | 8,784 |

(а) Предполагается 300 эксплуатационных дней в году, причем половина из них приходится на пребывание в море, половина в порту.

Таблица 10.8. Сопоставление фиксированных и переменных затрат на Каспийских нефтяных танкерах (\$)

| | Новое судно | Старое судно (возраст 15 лет) |
|---|------------------|----------------------------------|
| ФИКСИРОВАННЫЕ ЗАТРАТЫ | | |
| Капитальные затраты (% и погашения) | 765,000 | 1,159,523 |
| Экипаж | 45,000 | 54,000 |
| Экипаж (питание) | 120,000 | 181,886 |
| Страхование (2% стоимости) | 27,000 | 40,924 (а) |
| Обслуживание и ремонт | | |
| Топливо | 0 | 0 |
| Администрация | 15,000 | 15,000 (б) |
| Итого | 972,000 | 1,451,333 |
| - \$/сутки, в порту | 2,945 | 4,398 |
| | | |
| ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ | | |
| Капитальные затраты (% и погашения) | 0 | 0 |
| Экипаж | 0 | 0 |
| Экипаж (питание) | | |
| Страхование (2% стоимости) | 0 | 0 |
| Обслуживание и ремонт (1,5% новой цены) | 63,000 | 95,490 (а) |
| Топливо | 194,400 | 411,543 |
| Администрация | 35,000 | 35,000 (б) |
| Итого | 292,400 | 542,033 |
| - \$/сутки, в порту | 886 | 1,643 |
| ОБЩИЕ ФИКСИРОВАННЫЕ+ПЕРЕМЕННЫЕ ЗАТРАТЫ | 1,264,400 | 1,993,367 |
| Переменные в % к общим затратам | 23% | 27% |

(а) 70% переменных затрат на обслуживание

(б) 70% переменных затрат на управление

10.1.7. Сопоставление доходов и затрат

(а) Паромы

В Таблице 10.9. приведены размеры доходов и затрат на использование паромов 2001 году. Указанные цифры охватывают лишь фрахтовые операции (объем пассажиро-перевозок слишком незначителен). Из таблицы видно, что излишки преобладают над затратами, если речь идет о старых судах (с низкими капитальными затратами), в то же время излишки незначительные, если речь идет о новых судах (с высокими капитальными затратами).

**Таблица 10.9. Оценка доходов и затрат на паромные и фрахтовые операции, 2001
(в млн. долларов)**

| | Новое судно | Старое судно (возраст 15 лет) |
|--|-------------|----------------------------------|
| ДОХОДЫ (а) | 28,1 | 28,1 |
| ЗАТРАТЫ ПАРОМНОГО ФЛОТА | | |
| 8 судов, стоимостью от \$1.27 до 2.37 млн. (см. Таблица 2) | 19,3 | 10,5 |
| Портовые пошлины (б) | 2,6 | 2,6 |
| Общие затраты | 21,8 | 13,1 |
| ИЗЛИШЕК | 6,2 | 6,2 |

| ДОПУЩЕНИЯ | |
|----------------------------------|---|
| (а) Доходы, основанные на | |
| Грузооборот, в 2001 году | 1,87 млн. тонн |
| Вагонозагрузка, средняя | 50 тонн |
| Длина вагона, средняя | 15 метров |
| Тарифы: | |
| Средний тариф | \$50 за линейный метр, включая порожний возврат |

(б) Портовые затраты: \$800 за заход в порт Баку и \$2800 в порт Туркменбаши, 709 рейсов туда и обратно в 2001 году.

(б) Танкеры

В таблице 10.10 приведены расценки за обслуживание танкеров, перевозящих нефть в Каспийском море между Казахстаном и Азербайджаном (около \$3 за тонну, что намного ниже приведенных выше тарифов) (см. Раздел 10.1.4.).

**Таблица 10.10. Затраты на перевозку нефти между Казахстаном и Баку,
(в долларах)**

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Пенинвейт судна | 5,000 | 10,000 |
| Актау-Баку | | |
| Расстояние в морских милях | 250 | 250 |
| Скорость судна в узлах | 11 | 13 |
| | | |
| Стоимость судового времени (\$/сутки) | | |
| В порту (а) | 3,242 | 6,041 |
| На море (б) | 4,538 | 8,784 |
| | | |
| Время на рейс в оба конца | | |
| Дни, проведенные в море, включая возвращение | 1,89 | 1,60 |
| Время простоя | 0,11 | 0,40 |
| Дни, проведенные в порту (для загрузки/разгрузки) | 2 | 2 |
| Общее количество дней, на рейс в оба конца | 4 | 4 |
| | | |
| Затраты на рейс в оба конца | | |
| Время, проведенное судном в море | 8,595 | 14,077 |
| Время, проведенное судном в порту | 6,829 | 14,482 |
| Общая стоимость рейса в оба конца | 15,424 | 28,559 |
| Перевезенный груз, в тоннах | | |
| Стоимость в \$/тонну | 5,000 | 10,000 |
| | 3,08 | 2,86 |

(а) См. Таблицу 10.7.

(б) См. Таблицу 10.7.

10.1.8. Взгляд на состояние транспортной отрасли

Каспийское Морское Пароходство подверглось критике со стороны ряда организаций. Пароходство обладает монополией на перевозку сухого груза в Каспийском регионе. Объем этих перевозок составляет 90% движения всех судов, заходивших в Бакинский порт в 2001 году. Объем груза, не относящегося к сухогрузам и перевозимого пароходством, является очень низким.

Действие пароходства также подверглось критике при подготовке технико-экономического обоснования по восстановлению паромных терминалов в 1997 году, осуществленного Рамбол/ЕБРР. Основное острие критики было направлено на "произвольный график времени отплытия, усугубленного неофициальными поборам и дополнительными пошлинами, вымогаемыми администрацией в целях сокращения времени ожидания паромных услуг. Общая сумма неофициальных выплат превышала 100%-ную величину официальных тарифов, при том, что среднее время ожидания для грузовиков составляло 5 дней..." В ходе интервью выяснилось, что Каспийское Пароходство многими экспертами рассматривается как основное препятствие на пути развития транзитного грузопотока. Кроме того, Пароходство критикуют за то, что оно является монополистом в своей области, проводит негибкую политику, его услуги обходятся слишком дорого. Решение этой проблемы представляется очень важным в свете того, что большая часть потенциального грузопотока TRACECA приходится на долю услуг, оказываемых Каспаром.

10.1.9. Льготные тарифы по транзитным грузоперевозкам TRACECA

Следует отметить, что:

- Имеются огромные **резервные мощности** для осуществления паромных перевозок в Каспийском регионе. 15 лет назад паромный флот перевозил груз объемом, превышающим в 3 раза нынешние объемы грузов - 6 млн. тонн.
- **Переменные затраты**⁶ на обработку дополнительного груза намного ниже общих затрат. Даже если требуются дополнительные затраты на обработку нового груза, включая портовые пошлины, их размер составляет всего лишь 16% стоимости услуг нового судна с высокими фиксированными капитальными затратами; и около 36% стоимости старого судна с низкими фиксированными капитальными затратами.

⁶ Переменные затраты состоят в основном из расходов на топливо, обслуживание/ремонт, административные расходы. Эти затраты используются на обработку значительной части дополнительного тоннажа груза. Фиксированные затраты на судоходные услуги включают главным образом амортизацию, заработную плату и страхование.

Ниже приводятся аргументы за и против тарифных дисконтов за паромные перевозки.

Основной аргумент против снижения тарифов состоит в том, что Каспийские паромы отражают в определенной степени ситуацию, сложившуюся в Бакинском порту. Нельзя забывать о том, что большая часть паромного груза относится к грузам под эгидой TRACECA. Соответственно, для того, чтобы избежать снижения рентабельности, необходимо убедиться в том, что эластичность цен на спрос достаточно эффективно для оправдания тарифных дисконтов. Как указывалось выше, обеспечение эластичности осложняется зависимостью от железнодорожных, морских и портовых тарифов, а также таможенных формальностей. Однако, имеются и серьезные аргументы в пользу осуществления дисконтирования фрахтовых операций на транзитных грузах:

- Пользователи транспортных средств считают паромные тарифы как главное препятствие на пути развития маршрутов TRACECA/
- Тарифы на фрахт в Каспийском регионе намного превышает международно принятые стандарты, особенно в части контейнеров. Так, тариф на 40' контейнер, перевозимый из Баку в Туркменбаши (165 морских миль), составляет примерно \$540/40', включая возвращение порожнего контейнера, что является обычной практикой. В то же время, уплатив примерно такую же сумму можно, в частности, перевезти контейнер из Гамбурга/Бремерхавена в Литву(500 морских миль), либо в Эстонию и Финляндию (700 морских миль). Высокие фрахтовые расценки в Каспийском море является, в определенной степени, неизбежными при эксплуатации паромов типа Дагестан для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Кроме того, они слишком крупногабаритны для текущего грузооборота. Их грузоподъемность применительно к контейнерам, эффективна лишь на 56 TEU. В других странах обработка указанных объемов производится в судах габаритами меньше чем 1/5 размеров GRT. Кроме того, они передвигаются с меньшей скоростью и имеют меньший уровень коэффициента полноты водоизмещения, а также потребляют гораздо меньше топлива, чем паромы типа "Дагестан". Резервная мощность паромов типа "Дагестан" объясняется частично тем, что они были изначально спроектированы для перевозки гораздо большего числа пассажиров, чем это происходит на практике. Кроме того, применение тарифов рассчитано на покрытие затрат от эксплуатации всех паромов, не взирая на то, что в последнее время грузооборот резко понизился на 2/3. По всей видимости, использование подобных судов может принести определенную экономическую выгоду.

- Сопоставление доходов и затрат на Каспийских паромных операциях⁷ показывает, что доходы намного превышают затраты, по крайней мере, применительно к старому парому с низкими капитальными затратами. Наши оценки предполагают, что общие затраты могут быть менее 50% доходов применительно к старому парому. Что касается нового парома с высокими капитальными затратами, общие затраты оцениваются в размере 3/4 доходов.
- Хотя большая часть паромного груза составляет груз TRACECA, ее подавляющая часть приходится на долю нефти, поэтому нефть следует исключить из дисконта TRACECA.
- Паромные тарифы составляют гораздо более высокую пропорцию общих транспортных затрат на маршрутах TRACECA, чем портовые тарифы. В этой связи дисконты на паромный грузооборот представляются более важными, чем дисконты на торговые тарифы.

Из сказанного можно заключить, что внедрение тарифных дисконтов на сухогруз, за небольшим исключением, может привести к увеличению объемов транзитного груза TRACECA. Правда, они могут ограничиваться "новыми" транзитными грузами в отличие от существующих транзитных грузов.

10.1.10. TML (Туркменистан)

TML представляет собой государственное пароходство Туркменистана. В настоящее время TML входит в организацию, которой принадлежит порт Туркменбаши. Однако, как ожидается в ближайшем будущем судоходные и управленческие функции пароходства будут разделены. Пароходству принадлежат 4 небольших сухогруза, грузоподъемностью 2.500-3.000 пеннивейт каждый. Построенные в 1992 году, они главным образом используются для фрахтовых рейсов. Лайнерная служба отсутствует. Туркменское пароходство часто обращается к услугам агентств для поиска клиентов для отправки грузов. Все суда пароходства плавают в водах Каспийского моря. В середине 90-х годов суда выходили за пределы Каспийского моря, занимались перевозкой хлопка в страны Средиземноморского региона. Однако, вследствие роста услуг и стоимости затрат при эксплуатации Волго-Донского канала, суда пароходства вынуждены были отказаться от заходов в Черноморские/Средиземноморские порты. Подобное положение дел оказалось выгодным для туркменских перевозчиков, так как объем грузов, перевозимых в Каспийском регионе, был не ниже средиземноморских объемов, к тому же цены на топливо были намного ниже. Поэтому период эксплуатации туркменскими судами

⁷ Оценка произведена сотрудниками TRACECA. Каспийское морское пароходство не представило

средиземноморских терминалов нельзя считать успешным с точки зрения рентабельности рейсов. К тому же, в ряде случаев положение усугублялось тем, что постоянно существовала угроза арестов в иностранных портах за неуплату соответствующих пошлин.

Грузооборот

В 2001 году TML обработал груз объемом 171.000 тонн, что намного ниже объема грузооборота, обработанного Каспийским Пароходством (10 млн. тонн в 2001 году). Более того, TML не связан с торговыми маршрутами TRACECA. Его основные маршруты следуют в Иран и российские порты - Махачкала и Астрахань.

Доходы и расходы

В 2001 году доходы и расходы компании были относительно низкими, составив \$1,5 млн. В настоящее время, TML работает в рентабельном режиме.

Таблица 10.1. Доходы и расходы TML, 2001
(в тыс. американских долларах)

| | |
|----------------------|-------|
| Доходы | 1,459 |
| Затраты | |
| Заработная плата (а) | 310 |
| Социальные услуги | 63 |
| Амортизация | 13 |
| Ремонт | 63 |
| Топливо | 101 |
| Прочее (б) | 512 |
| Итого | 1,061 |
| Остаток | 398 |

(а) В осуществлении судоходных операций занято 250 человек, некоторые из которых также занимаются буксирными процедурами в порту.

(б) "Прочее" включает, главным образом, портовые пошлины.

Тарифы

Фрахтовые тарифы, взимаемые TML, небольшие, составляют всего лишь \$1100 за 1 судно/день с поправкой на 330 рабочих дней в году для 4-х судов. Приведенная цифра намного ниже обычной фрахтовой расценки для судов, указанных габаритов, которая обычно составляет \$2000 в сутки на рынке (это позволяет получить возврат в 12%). Однако, TML также имеет возможность эксплуатировать суда, возраст которых составляет до 10 лет, при этом не имея обязательств по покрытию капитальных затрат. Дело в том, что эти суда были получены в наследство от бывшего СССР бесплатно. Поэтому их надлежащая переоценка не проводилась. Как видно, из приведенной выше таблицы, размер амортизации составил в 2001 году всего \$13.000. Если говорить языком цифр, размер амортизации должен составлять в реальности около \$600.000-700.000 с поправкой на 4 судна стоимостью \$4 млн. каждый и сроком эксплуатации до 25 лет. Более того, указанный выше 12% возврат по судам требует переоценки почти \$2 млн. долларов сверх эксплуатационных расходов, тогда как фактический анализ показывает лишь \$410.000 сверх эксплуатационных расходов. Основными маршрутами и расценками на фрахт TML являются следующие:

| | Стоимость фрахта на рейс в оба конца |
|-----------------------|---|
| Туркменбаши-Иран | \$16.000 плюс иранские портовые пошлины |
| Туркменбаши-Махачкала | \$15.000 плюс портовые пошлины |
| Туркменбаши-Астрахань | \$18.000 плюс портовые пошлины |

Суда TML редко заходят в бакинский порт, в котором **почти все транзитные перевозки осуществляются паромами и танкерами Каспийского Пароходства**. Фактически, TML не в состоянии сколько-нибудь серьезно конкурировать с Каспийским Пароходством (Практически все бакинские суда плавают под азербайджанским флагом, лишь немногие из них - под российским).

Основными видами грузопотока, осуществляемыми TML являются полепропиленовые материалы, химикаты, кокс, соль и строительный груз.

11. ИТОГИ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

11.1. Порты

Цель отчета состоит в том, чтобы "предложить такие тарифные изменения, которые обусловили бы **реалистические расценки, отражающие фактические затраты** (Вопросы компетенции, стр.12) ... в целях превращения всего маршрута TRACECA, от каспийских границ до границ западноевропейских стран, в коммерчески конкурентноспособный и привлекательный проект" (стр.8).

В настоящее время в портах TRACECA, вполне соответствуют международным стандартам, за небольшим исключением. Однако, большинство портов применяет эти тарифы в отношении весьма незначительного объема транзитных грузопотоков в рамках TRACECA. Очевидно, что необходимость внедрения стимулирующих методов в деятельности этих портов. В ходе анализа нам удалось выявить две ключевые проблемы, решение которых будет способствовать улучшению состояния в отрасли:

- имеется огромный потенциал в форме резервных мощностей основных портов TRACECA. Задействовать эти мощности - это значит существенно увеличить объемы обработки принимаемых грузов, например, более чем в 2 раза от текущего объема;
- переменные затраты⁸ на обработку дополнительных объемов грузов (см. Таблицу 11.3).

Терять, как говорится нечего, зато приобрести можно очень много, в особенности, от применения льготных тарифов в большинстве портов. В настоящее время финансовое для того, чтобы провести эксперимент м льготными тарифами. После кризиса середины 1990-ых годов деятельность всех трех основных каспийских портов признана рентабельной. Более того, рентабельными считаются также отдельные портовые услуги, увеличивается грузооборот. С другой стороны, в будущем финансовое благополучие каспийских портов может серьезно пошатнуться. В первую очередь, следует признать, что большая часть дополнительных прибылей, получаемых портами, приходится на долю нефтяного грузооборота. В настоящее время объем грузопотока, следующего по маршрутам TRACECA через каспийское море и железной дорогой до порта Батуми, Грузия, составляет около 10 млн. тонн. Однако, нефтеперевозки в большей степени зависят от эффективности работы трубопроводов. Так, по трубопроводу Тенгиз-Новороссийск перекачивается 30 млн. тонн продукции, по трубопроводу Баку-Джейхан - предположительно 60 млн. тонн. Во-вторых, в последние два года российское правительство предприняло ряд шагов по защите интересов своих портов. В результате

⁸ м. третью страницу Заключения, в которой дано определение "переменных и фиксированных затрат".

этих акций в небольшой степени пострадал порт Актау: транзитная перевозка стали стала осуществляться посредством российских портов вследствие манипуляций с российскими железнодорожными тарифами. В-третьих, все порты оказались перед необходимостью погашения ссуд, выданных ЕБРР на развитие портового хозяйства в последующем десятилетии. С этой точки зрения руководителям портов стоило бы подумать над тем, как усилить работу в сфере транзитного бизнеса.

В настоящее время во всех отчетах, представленных ведущими каспийскими портами, отмечается рентабельность работы этих портов.

Таблица 11.1

Рентабельность ведущих портов, 2001 (в млн. долларов)

| | Актау | Туркменбаши | Баку |
|---------|-------|-------------|------|
| Доходы | 22,7 | 7,3 | 2,9 |
| Расходы | 11,1 | 2,9 | 2,3 |
| Сальдо | 11,6 | 4,4 | 0,6 |

Источник: Отчеты портов

В Таблице 11.2 показано снижение тарифов, необходимое для приведения их в соответствие со средними или общими затратами. Во-первых, прослеживается процентное отношение снижения тарифов для приведения их в соответствие с затратами согласно отчетам портов за 2001 год (без сальдо). Во-вторых, в Таблице показаны уровни снижения тарифов для приведения их в соответствие с затратами с поправкой на прирост для покрытия:

- Более реалистических амортизационных скидок;
- Более реалистических эксплуатационных расходов;
- Погашений и процентов по ссудам ЕБРР.

Анализ Таблицы показывает, что порты могли бы снизить тарифы для покрытия средних затрат. Вместе с тем, лишь порт Актау в состоянии снизить тарифы при условии, если будут приняты во внимание более реалистические подходы к амортизации, погашениям ссуд и эксплуатационным затратам.

Таблица 11.2.

Изменения, которые необходимо внести для приведения тарифов в соответствии со средними\общими затратами, 2001

| | Основанные на затратах согласно отчету за 2001 год, без учета прибылей | Основанные на затратах согласно отчету за 2001 год плюс а. будущее погашение ссуд б. более реалистичные амортизационные скидки в. более реалистичные эксплуатационные расходы плюс 20% прирост грузозатрат |
|-------------|--|---|
| Туркменбаши | -60% | -13% |
| Актау | -51% | -52% |
| Баку | -21% | +41% |

(а) указанные пункты представлены в приближенном отчислении.⁹

Однако, основой для транзитный тарифов должны служить не средние, а переменные затраты на обработку дополнительной тонны груза плюс разумные прибыли.

Необходимо подчеркнуть, что **переменные затраты** связаны преимущественно с использованием энергии, топлива, поставками, в небольшой степени с заработной платой. Затраты производятся за каждую дополнительную тонну груза.

Напротив, **фиксированные затраты** связаны главным образом с заработной платой, погашением ссуд, страхованием и амортизацией. Указанные фиксированные затраты остаются идентичными независимо от того, прошли ли обработку дополнительные грузы.

Анализ отчетов каспийских портов показывает, что **переменные затраты** составили лишь 19-31% общих затрат в 2001 году (см. Таблицу 11.3.). **Фиксированные затраты** составили оставшиеся 69-81%. Переменные затраты, отмеченные в отчетах, составили лишь 10-15% общих доходов.

⁹ Следует подчеркнуть, что затраты носят приблизительный характер. Проект не ставит целью осуществить подробное тарифное обоснование по каждому из портов TRACECA. Задача состоит в том, чтобы получить ясное представление о дисконтировании тарифов в коридоре TRACECA.

Таблица 11.3.

Переменные затраты в % к общим затратам и общим доходам каспийских портов

| | Основанные на отчетах 2001 года | Основанные на отчетах 2001 года с поправками (а) |
|---|---------------------------------|--|
| Переменные затраты в % к общим затратам | | |
| Актау | 22% | 23% |
| Туркменбаши | 31% | 14% |
| Баку | 19% | 13% |
| Переменные затраты в % к общим доходам | | |
| Актау | 11% | 10% |
| Туркменбаши | 12% | 12% |
| Баку | 15% | 15% |

(а) с учетом::

- более реалистических амортизационных скидок
- более реалистических эксплуатационных затрат
- включения погашений и процентов по ссудам ЕБРР.

Следует иметь в виду, что переменные затраты возрастают по мере увеличения размеров заработной платы, особенно в тех случаях, когда порты собираются предпринять меры по привлечению транзитного грузопотока. Даже если размер заработной платы удвоится, это будет означать прирост в \$0,25 за тонну в Баку, \$0,40 в Туркменбаши и \$0,50 в Актау по текущим затратам и объему грузопотока. Кроме того, при установлении дисконтов следует принимать во внимание и

эластичность цен. Проблема осложняется тем, что привлечение дополнительного грузопотока будет в этом случае зависеть от дисконтирования тарифов в общей транспортной цепи, включая железнодорожные и судоходные тарифы.

Их сказанного можно заключить, что существует вполне обоснованная причина для снижения транзитных тарифов на 2/3 с сохранением скромных прибылей от дополнительного транзитного груза. Однако, было бы целесообразно применить 50% дисконт для достижения более эффективного сальдо.

Следует подчеркнуть следующее:

- Снижение тарифов приведет скорее к росту прибылей, чем их уменьшению. В настоящий момент потенциал транзитного грузооборота не принимается во внимание. Поэтому ущерб может оказаться незначительным, зато применение льготных тарифов на большинстве маршрутов может привести немало дивидендов. Правда, могут быть и исключения. В частности, 2001 году 75% сухого груза и практически весь грузооборот нефти в Бакинском порту составили транзитный груз TRACECA. Кроме того, чистые доходы Бакинского порта не столь высоки, как в других портах. Соответственно, необходимы гарантии того, что эластичность цен окажется выше, чем до

дисконтирования тарифов. В противном случае, размеры доходов окажутся ниже общих затрат, особенно после того, как начнется погашение ссуд ЕБРР;

- Мы не рекомендуем снижения внутранзитных тарифов;

Не рекомендуется также применение одинаковых транзитных тарифов в разных портах. Проблема состоит в том, что существуют серьезные различия в размерах заработной платы, портовой инфраструктуре и капиталовложениях в оборудования (частью из-за различий в объемах), расходах на дноуглубительные и волнорезные работы.

В течение, по меньшей мере, одного года необходимо применить на практике и проверить эффективность применения льготных транзитных тарифов.

При этом нельзя забывать о том, что:

- Портовые пошлины не играют решающую роль в увеличении транзитного грузооборота. Дисконты должны составлять всего лишь звено в цепи льготных тарифов, предлагаемых портами, пароходными линиями и железными дорогами;
- Необходимо решать и другие проблемы, связанные с привлечением дополнительного транзитного грузооборота. Руководству порта следует представить гарантии того, что любой груз будет обработан и отправлен по назначению без малейшего промедления, быстро и эффективно. В частности, оно должно позаботиться об устранении волокиты при проведении таможенных процедур, особенно, если речь идет о запечатанных контейнерах.

11.2. Отгрузка

Услуги по отгрузке транзитного грузопотока TRACECA занимают важное место в деятельности Каспийского Пароходства. Конкуренция на основных маршрутах, связывающих Баку с Туркменбаши и Актау, незначительная. В 2001 году доходы Пароходства превысили в 50 раз аналогичные показатели, достигнутые второй по значительности пароходной линией Каспия TML, проводятся на маршрутах, не относящихся к TRACECA, в частности, с иранскими и российскими портами.

Объем паромных перевозок, осуществленных в 2001 году, составил 1,8 млн. тонн, из которых 70-80% пришлось на долю нефтеперевозок. Объем сухого груза был минимальным.

В ходе проведенного нами анализа было установлено, что:

- паромные перевозки через каспийские терминалы располагают огромными резервными возможностями. Достаточно вспомнить, что пятнадцать лет назад объем указанных перевозок был в 3 раза выше, чем в настоящее время - около 6 млн. тонн груза.

- переменные затраты¹⁰ на обработку дополнительных объемов груза намного выше общих затрат. Даже если новый груз нуждается в дополнительном транзите, то при этом дополнительные расходы, включая портовые пошлины, могут составить всего 16% затрат при использовании нового судна (с фиксированными капитальными затратами) и около 36% при использовании старого судна (с более низкими фиксированными капитальными затратами).

Ниже приводятся аргументы за и против введения тарифных дисконтов.

Основной аргумент против состоит в том, что положение, в котором в настоящее время находится паромный флот Каспия, отражает ситуацию, сложившуюся вокруг Бакинского порта. Иными словами большая часть грузовых паромов обслуживает грузы TRACECA. Следовательно, в целях предотвращения падения рентабельности паромных перевозок необходимы гарантии того, что эластичность цен спроса превышает уровень, необходимый для дисконтирования тарифов.

Основные аргументы в пользу введения тарифных дисконтов включают:

- транспортники рассматривают паромные тарифы как главное препятствие на пути дальнейшего развития маршрутов TRACECA;
- фрахтовые расценки, применяемые в каспийском судоходстве, намного превышают международно принятые стандарты, особенно в том, что касается контейнеров. Такое положение частично объясняется использованием паромов типа "Дагестан" для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Эти расценки слишком завышены для осуществления текущего грузооборота;
- сопоставление доходов и расходов при осуществлении паромных перевозок на Каспии¹¹ показало, что доходы намного превышают расходы, по меньшей мере, если речь идет об использовании старого парома с низкими капитальными затратами. Наши оценки предполагают, что общие затраты могут оказаться ниже 50% уровня доходов применительно к старому парому. Если речь идет об использовании нового парома с высокими капитальными затратами, общие затраты могут составить 3/4 объема доходов;
- хотя большая часть паромных перевозок приходится на долю TRACECA, в них доминирующее место отводится нефтеперевозкам. По этой причине нефтяной фактор можно исключить из дисконтов TRACECA;

¹⁰ Переменные затраты включают главным образом расходы на топливо, обслуживание, ремонт, частично административные расходы. Фиксированные затраты включают в основном расходы на амортизацию, заработанную плату и страхование.

- паромные тарифы составляют гораздо больший удельный вес в общих транспортных расходах на маршрутах TRACECA, чем портовые тарифы. По этой причине более важным представляется дисконтирование паромных перевозок, чем дисконтирование портовых тарифов.

Из сказанного можно заключить, что введение тарифных дисконтов на сухогруз, за исключением ряда грузов, позволит увеличить объемы грузоперевозок в коридоре TRACECA. Ограничения могут коснуться "новых" транзитных перевозок, которые отличаются от основных видов перевозных грузов.

¹¹ Оценка произведена экспертами TRACECA. Каспийское Пароходство не предоставило необходимые сведения по доходам и расходам

**ПРИЛОЖЕНИЕ I.
ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ**

1. БАКУ

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

| Тарифы | На | американские центы |
|---|------------------------------|---------------------------|
| Судовые пошлины | Кубический метр объема судна | 1,6 |
| Пошлины за использование каналов | Кубический метр объема судна | 2,7 |
| Пошлины за использование причалов, суточные | Кубический метр объема судна | 2,4 |
| Пошлины за якорную стоянку | Кубический метр объема судна | 0,1 |
| Экологические пошлины | За один заход | 2,4 |
| Пошлины за лоцманские услуги | Кубический метр объема судна | 0,6 |

Тарифы исчисляются в азербайджанских манатах и американских долларах.

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

(\$/тонна)

| | Прямая | Косвенная |
|-------------------------------------|---------------|------------------|
| РОЗНИЧНЫЙ ГРУЗ | | |
| Мешки, пакеты, коробки | 3,3 | 4,7 |
| Сваи, тюки, рулоны, цилиндры | 3,9 | 5,9 |
| Металл в упаковке | 2,9 | 4,3 |
| Распакованный металл | 3,3 | 4,7 |
| Металлолом | 2,0 | 2,7 |
| Груз в больших емкостях | 3,1 | 4,3 |
| | | |
| ВНАВАЛКУ | | |
| Зерно | 3,1 | 0,0 |
| Соль | 2,2 | 2,4 |
| Продовольствие (бобы, сахар и т.д.) | 1,4 | 1,8 |
| Металлические руды | 1,8 | 2,7 |
| Песок, гравий | 1,8 | 2,0 |
| Древесина в упаковке | 2,9 | 4,3 |
| Распакованная древесина | 3,3 | 5,3 |
| Автомобили | 11,6 | 15,7 |
| | | |
| КОНТЕЙНЕРЫ | | |
| 20' загруженные | 36,1 | 49,6 |
| 40' загруженные | 72,4 | 99,2 |
| 20' порожние | 16,3 | 25,1 |
| 40' порожние | 32,9 | 50,0 |
| | | |
| НЕФТЬ | 0,36 | |

2. АКТАУ

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

| Тарифы | На | американские центы |
|--|------------------------------|--------------------|
| Пошлины за использование маяка | GRT | 5 |
| Тоннаж | GRT | 12 |
| Пошлины за использование канала | Кубический метр объема судна | 7 |
| Пошлины за использование причала, суточные | Кубический метр объема судна | 8 |
| Пошлины за якорную стоянку | За 1 заход | 2382 |
| Экологические пошлины | GRT | 2,4 |
| Пошлины за лоцманские услуги | Кубический метр объема судна | 0,6 |

ОБРАБОТКА ГРУЗА

| | \$/тонны | |
|-------------------------------------|----------|--|
| РОЗНИЧНЫЙ ГРУЗ | | |
| Продовольствие (соль, сахар и т.д.) | 6 | |
| Зерно | 8 | |
| Уголь | 6 | |
| Емкости, вместимостью до 30 кг | 9-10 | |
| Емкости, вместимостью свыше 30 кг | 8-9 | |
| Цветные металлы | 8-9 | |
| Черные металлы | 6 | |
| Хлопок | 10 | |
| | | |
| КОНТЕЙНЕРЫ | | |
| 20' загруженные | 80 | |
| 40' загруженные | 120 | |
| 20' порожние | 60 | |
| 40' порожние | 100 | |
| | | |
| НЕФТЬ | 1,5 | |

3. ТУРКМЕНБАШИ

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

| Тарифы | На | американские центы |
|---|------------------------------|--------------------|
| Судовые пошлины | Кубический метр объема судна | 1,6 |
| Пошлины за использование каналов | Кубический метр объема судна | 2,7 |
| Пошлины за использование причалов, суточные | Кубический метр объема судна | 2,4 |
| Пошлины за якорную стоянку | Кубический метр объема судна | 0,1 |
| Экологические пошлины | За один заход | 2,4 |
| Пошлины за лоцманские услуги | Кубический метр объема судна | 0,6 |

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

(\$/тонна)

| | Прямая | Косвенная |
|-------------------------------------|-------------|-----------|
| Продовольствие (соль, сахар и т.д.) | 2 | 2 |
| Металлическая руда | 2 | 2,5 |
| Химикаты | 4 | |
| Коробки и мешки | 10 | 12 |
| Мука в мешках | 10 | 12 |
| Цветные металлы | 10 | 12 |
| Черный металл | 6 | 8 |
| | | |
| КОНТЕЙНЕРЫ | | |
| 20' загруженные | 40 | 50 |
| 40' загруженные | 60 | 70 |
| 20' порожние | 20 | 25 |
| 40' порожние | 30 | 35 |
| | | |
| НЕФТЬ | 0,13 | |

4. ПОТИ, ГРУЗИЯ
ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ
(Линейный груз)

| Тарифы | На | американские центы |
|---------------------------------|--------------|--------------------|
| Пошлины за тоннаж | GT | 20 |
| Причальный сбор | GT | 2 |
| Пошлины за использование канала | GT | 12 |
| Пошлины за якорную стоянку | GT | 0,1 |
| Пошлины за швартовку | За операцию | 36-54 |
| Пошлины за лоцманские услуги | GT | 1 |
| Пошлины за использование маяка | GRT за заход | 2 |

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ
(\$/тонна)

| | Прямая (\$/тонна) | |
|--|----------------------|--|
| ВНАВАЛКУ | | |
| Зерно, черпаками | 3,5 | |
| Зерно, пневматическим способом | 5,5 | |
| Сахар | 6,0 | |
| Концентрированные руды | 4,5 | |
| МЕШКИ | | |
| вместимостью до 25 кг | 6,5 | |
| вместимостью 25-50 кг | 6,0 | |
| ГРУЗ В ФОРМЕ ПЛИТ | 5,0 | |
| Металлические изделия | 7-11 | |
| Металлолом | 7-8 | |
| Древесина | 7-9 | |
| КОНТЕЙНЕРЫ | | |
| с помощью портовых кранов: | | |
| 20' загруженные | 50 | |
| 40' загруженные | 60 | |
| 20' порожние | 20 | |
| 40' порожние | 30 | |
| с помощью судовых кранов: | | |
| 20' загруженные | 25 | |
| 40' загруженные | 35 | |
| 20' порожние | 10 | |
| 40' порожние | 15 | |
| ПЕРЕВОЗКА ЖИДКИХ МАТЕРИАЛОВ ТАНКЕРАМИ | | |
| Судну на танкер/вагон | 2,50 | |
| ПАРОМНЫЕ ПОШЛИНЫ | | |
| На вагон загруженный | 60 | |
| На вагон порожний | 10 | |
| НЕФТЬ | 0,36 | |

5. ВАРНА

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

| Тарифы | На | американские центы |
|-----------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Пошлины за тоннаж | GT | 40-55 |
| Пошлины за использование канала | GT | 1-10 |
| Пошлины за использование причалов | Линейный метр/день | 10 |
| Пошлины за якорную стоянку | Кубический метр объема судна | 0,1 |
| Экологические пошлины | За 1 заход | 2,4 |
| Пошлины за лоцманские услуги | За 1 заход | \$80-560 |

6. БУРГАС

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

| Тарифы | На | американские центы |
|-----------------------------------|------------------------------|--------------------|
| Пошлины за тоннаж | GT | 40-55 |
| Пошлины за использование канала | GT | 1-10 |
| Пошлины за использование причалов | Линейный метр/день | 10 |
| Пошлины за якорную стоянку | Кубический метр объема судна | 0,1 |
| Экологические пошлины | За 1 заход | 2,4 |
| Пошлины за лоцманские услуги | За 1 заход | \$80-560 |

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

(\$/тонна)

| | Прямая | Косвенная |
|--|------------|-----------|
| Мешки, тюки вместимостью до 40 кг | 9,6 | |
| Мешки, тюки вместимостью до 41-82 кг | 8,1 | |
| Большие мешки вместимостью свыше 1000 кг | 3,1 | |
| Бумажные рулоны до 1000 кг | 5,3 | |
| Плиты, 800-1600 кг | 4,6 | |
| Металлолом внавалку | 2,3 | |
| Сталь | 2,4-3,2 | |
| Соль внавалку | 1,3 | |
| Пищевые гранулы | 1,4 | |
| Пищевые гранулы | 2,4 | |
| Пшеница | 1,4 | |
| Уголь | 0,9 | |
| Сахар внавалку | 1,2 | |
| | | |
| Нефть через трубопровод | 1,0 | |

6. КОНСТАНЦА

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

| Тарифы | На | американские центы |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| Тарифы за использование каналов | Кубический метр за объем судна | 2,7 |
| Тарифы за использование пристани | Метр в сутки | 6.0-8.0 (а) |
| Тарифы за использование водоема | Метр в сутки | 0,15-0.28 (а) |

(а) Отличается в зависимости от типа судна. Примером могут послужить контейнерные суда.

6. ИЛЬИЧЕВСК

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА

| | (\$/тонна) | |
|-------------------|------------|--|
| Руда | 2,1 | |
| Сахар | 1,8 | |
| Железо | 5,3 | |
| Жидкие материалы | 1,5 | |
| Зерно | 1,6 | |
| Жидкие химикаты | 3,3 | |
| Химикаты внавалку | 2,2 | |
| Древесина | 8,6 | |
| Уголь | | |
| Бумага | 4,5 | |
| Древесные отходы | | |
| Паромные вагоны | 0,6 | |
| Оборудование | 6,3 | |

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Объем грузопотока в черноморских портах, 2001.

Варна - 7,4

Бургас - 12,5

Констанца - 33,7

Батуми - 8,4

Поти - 3,4 (включая 41.000 TEU)

Супса - 5,9 (нефть из азербайджанских месторождений)

Одесса - 28,6

Ильичевск - 11,9

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Необходимость снижения затрат

В "Вопросах Компенсации" сказано, что "там, где текущие расходы превышают соответствующие расценки, применяемые в портах других стран за оказание аналогичных услуг по отгрузочным работам, подрядчик обязан предложить рекомендации по снижению этих расходов".

Однако, на практике текущие расходы достаточно низкие. Анализ представленных в Главе 5 отчетов позволяет заключить следующее.

Общие затраты за тонну обработанного груза низкие по международным стандартам.

Можно выделить три типа основных затрат:

- заработная плата
- амортизация
- погашение суд и процентов.

Заработная плата. Хотя персонал, занятый в портах Баку и Туркменбаши, считается высокооплачиваемым, их ставки ниже международно принятых стандартов. Заработок на 1 тонну обработанного груза составляет от \$0,25 до \$0,50.

Амортизационные скидки в портах Баку и Туркменбаши очень низкие, главным образом, из-за занижения их реальной стоимости. Единственным Каспийским портом, в котором размеры скидок приближаются к их действительной стоимости, является порт Актау. Но даже в этом порту эти скидки не слишком высокие - лишь \$0,30-0,40 за тонну обработанного груза. В любом случае, амортизация не отражает действительную стоимость.

Погашение по судам и процентам должны составить большую часть общих затрат в ближайшие десять лет для всех трех ведущих каспийских портов, что в общем-то следует признать непреложным фактом.