



**TRACECA**  
**Единая политика**  
**по транзитным расценкам и тарифам**

**Рабочий документ**

**МТТ - Путь Вперед для TRACECA**

---


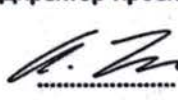
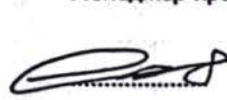
июль 2002 г.

Published July 2002  
Copyright © 2002 by Takis Services DG 1A, European Commission

Enquiries concerning reproduction should be sent to  
the Takis Information Office  
European Commission, Aarlenstraat 88 1/ 06 Rue d'Arlon, B-1040 Brussels.

This report has been produced by Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions. The findings, conclusions, interpretations expressed in this document are those of Scott Wilson/Tebodin/Corporate Solutions alone and should in no way be taken to reflect the policies or opinions of the European Commission

**FORM 1.2: ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА**

Название проекта:	Единая политика по Транзитным Расценкам и Тарифам		
Номер контракта:	01-0181		
Страны:	Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		
	Местный адресат	Консультант ЕС	
Имя:	МПК ТРАСЕСА Постоянный Секретариат	Скотт Вилсон	
Адрес:	Баку ул. Генерала Алиярбекова 8/2  AZ 370000 Азербайджан	Scott House Basing View Basingstoke Hampshire RG21 4JG UK	
Тел. :	(994-12) 982-718	+44(1256) 461161	
Факс :	(994-12) 892-718	+44(1256) 816835	
Контактные лица:	Абдурашид Тагиров Генеральный Секретарь	Адриан Тайт Директор проекта	Девид Робертс Менеджер проекта
Подписи:			

Дата отчета: июль 2002 года

Отчетный период: июль 2002 года

Автор отчета: Скотт Вилсон

ЕС M & E team	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Бюро TACIS [Руков. Программы]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

# СОДЕРЖАНИЕ

<b>1</b>	<b>КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ .....</b>	<b>.....</b>
<b>2</b>	<b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>4</b>
2.1	Техническое Задание .....	4
2.2	Рабочая Группа.....	4
2.3	Протокол .....	4
2.4	Цель данного отчёта.....	4
<b>3</b>	<b>МТТ И ЕТТ .....</b>	<b>5</b>
3.1	Историческая справка.....	5
3.2	МТТ/ЕТТ – Основное различие.....	5
3.3	Оба тарифа основаны на себестоимости, – но на какой себестоимости? .....	5
3.4	Затраты – частичное пояснение.....	5
3.5	Инвестиционные затраты.....	5
3.6	Затраты, рассчитываемые, исходя из расстояния .....	6
3.7	Затраты, рассчитываемые, исходя из времени.....	6
3.8	Затраты на терминал .....	6
3.9	Тарифная структура с постепенным понижением издержек.....	6
3.10	Изменяющийся режим работы .....	6
3.11	Как основа для сбора и распределения доходов.....	7
3.12	Дисконтирующие и Демпинговые Расценки .....	7
3.13	Проблемы, связанные с МТТ и ЕТТ .....	7
<b>4</b>	<b>ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА .....</b>	<b>9</b>
4.1	Варианты для новой тарифной структуры.....	9
4.2	Нормативная основа для калькуляции себестоимости для железной дороги .....	10
4.3	Включить инвестиции .....	12
4.4	Разделение расходов .....	12
4.5	Затраты, связанные с передвижением .....	12
4.6	Затраты, связанные с Терминалами.....	12
4.7	Затраты, связанные с инфраструктурой.....	13
4.8	Косвенные расходы и администрирование.....	13
4.9	Образец калькуляции себестоимости работы с использованием Нормативной Основы.....	13
<b>5</b>	<b>СРАВНЕНИЕ С РАСЦЕНКАМИ МТТ .....</b>	<b>14</b>
5.1	Обычные расценки.....	14
5.2	Российские Транзитные Тарифы через коридор TRACECA и другие страны СНГ .....	14
5.3	Краткосрочные расходы – как основа для дисконтирования.....	15
5.4	Сквозные расценки – основные вопросы.....	15
<b>6</b>	<b>РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ НОВОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРУКТУРЫ .....</b>	<b>16</b>
6.1	Основные рекомендации.....	16
6.2	Следующие шаги .....	18
<b>7</b>	<b>НЕОБХОДИМАЯ ИНФОРМАЦИЯ, РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ И ДОСТУП ТОРГОВОГО СУДНА .....</b>	<b>18</b>
7.1	Необходимая информация .....	18
7.2	Руководство для пользователя.....	18
7.3	Доступ торгового судна к железной дороге .....	18
	<b>ПРИЛОЖЕНИЕ - ПРОТОКОЛ ПО ИТОГАМ СЕМИНАРА.....</b>	<b>19</b>

## 1. КРАТКОЕ СОДЕРЖАНИЕ

Железнодорожные пути, порты и суда, использующие коридор TRACECA, страдают от нехватки не нефтяных грузов. Объёмы перевозимых через смешанную сеть контейнеров ничтожно малы, несмотря на средства, выделяемые ЕС и другими организациями на порты и их обслуживание. В данном отчёте излагаются доводы, доказывающие необходимость изменения принципов калькуляции тарифов, начиная с критики текущего режима, основанного на МТТ, и заканчивая предложением о конкретном изменении.

В прошлом году МТТ исполнилось 50 лет. К своему великому счастью, МТТ продержался так долго и пережил все другие железнодорожные тарифные структуры, существующие в мире. Основа расчёта себестоимости МТТ остаётся прежней, как и во времена СССР. Текущая тарифная политика СНГ полностью строится на МТТ. В данном документе даётся обзор МТТ и политики СНГ по этому вопросу, а также заключение, гласящее о наступлении времени изменений. Железная дорога претерпевает реструктуризацию и ставится на коммерческие рельсы, а при таком положении вещей, пассажирские перевозки не будут больше субсидироваться за счёт грузовых перевозок. Не в интересах регионального экономического развития ради торговли обременять себя такими расходами.

Предлагается новая тарифная политика, основанная на уравнированных затратах, примерно также как раньше, но с разбивкой на передвижение и грузовые операции/ обслуживание пассажиров (терминальные операции), и разделением расходов пользователей маршрутов от сборов, связанных с администрированием. Ожидается, что вследствие этого, тарифная структура станет более простой и прозрачной.

Отчёт показывает, что в настоящее время, тарифы МТТ по сравнению с 1991 годом примерно составляют 60% для транзитного грузооборота TRACECA, и в результате этого, они стали очень рентабельными.

Но рынок, сказал своё слово. Факт, что плотность многомодального грузооборота через коридор TRACECA для международного коридора одна из самых низких в мире<sup>1</sup>.

Но, основной результат заключается в формировании для смешанного коридора ряда сквозных тарифов, объединяющих железную дорогу, порты и судоходство. Только за счёт этого механизма клиенты начнут пользоваться коридором TRACECA.

Члены недавно назначенной Рабочей Группы по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ) согласовали и подписали Протокол, который оставляет старый МТТ в прошлом.

---

<sup>1</sup> 500 контейнеров в 2001 году из 9 миллионов тонн.– или 0.08%

## 2. ВВЕДЕНИЕ

### 2.1 Техническое Задание

В Техническом Задании проекта «Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам» (ЕПТРТ) чётко излагается, что ожидаемый результат – это новая тарифная структура для железных дорог, портов и судоходств, проходящих через коридор TRACECA и транзитные сборы для дорожных перевозок, где общая цель состоит в увеличении степени эксплуатации Коридора TRACECA.

### 2.2 Рабочая Группа

В опубликованном в апреле и утверждённом со стороны TRACECA Первоначальном Отчёте излагается подход к достижению этих результатов, главным орудием, которого является РГТРТ кому и адресуется этот документ.

В программе рабочей группы чётко сказано о том, какие решения ожидается принять на каждом из пяти заседаний, проведение которых запланировано в течении двухлетнего периода осуществления проекта.

Решения, требующие принятия на первом заседании, изложены ниже

- a) Поддержать задачу изменения тарифной структуры
- b) Дать чёткое направление этому изменению
- c) Определить единый тариф для контейнеров, который будет применяться на протяжении ограниченного периода времени
- d) Предоставить информацию, необходимую для поддержания проекта, включая Руководство для Пользователя TRACECA.

### 2.3 Протокол

В протоколе, который был роздан заранее всем участникам встречи, излагаются ожидаемые от них решения. Подписанный протокол прилагается к этому отчёту и содержит передовые соображения участников, практически, из всех стран TRACECA.

### 2.4 Цель данного отчёта

В данном отчёте содержится историческая справка и логическое обоснование решений, указанных в протоколе. Он будет использоваться как основа для разработки новой тарифной политики, в том числе и на предстоящих заседаниях рабочей группы. В данном документе излагается следующее:

- a) Примечания по МТТ (на английском языке International Transit Tariff (Международный Транзитный Тариф) - ИТТ) и ЕТТ (на английском языке Unified Transit Tariff (Единый Транзитный Тариф) - УТТ<sup>2</sup>),
- b) Варианты для новой тарифной структуры,
- c) Нормативная основа себестоимости,
- d) Сравнение с расценками МТТ
- e) Предложения по экспериментальному одинаковому тарифу, а также
- f) Информация, необходимая от участников на заседаниях РГТРТ

<sup>2</sup> в избежания путаницы между ЕТТ, УТТ, МТТ и ИТТ, в тексте будут использоваться аббревиатуры на русском языке.

### 3. МТТ и ЕТТ

#### 3.1 Историческая справка

Применение МТТ по всему СССР началось в 1951 году (во всех областях и административных единицах), а также в Странах Восточной Европы. После развала СССР, в странах СНГ, как суверенных государствах в 1991 году в силу вступили новые соглашения. Основа расчёта себестоимости, тарифная структура и правила их применения в новых соглашениях, в основном, остаются подобными МТТ – большая часть, которой останется в новой предлагаемой политике. Применение ЕТТ началось в 1977 году и, в основном, в странах Азии, включая Китай и Корею. МТТ до 2000 года был под попечительством польской железной дороги, после этого, это право было передано OSJD, которая, сейчас, координирует обе тарифные политики.

#### 3.2 МТТ/ЕТТ – Основное различие

Основное различие между ЕТТ и МТТ состоит в том, что расценки МТТ выше; на 1000 км расценка МТТ - 350 SF, а расценка ЕТТ - 200 SF. По МТТ тарифы рассчитываются по 10-км шагам, а по ЕТТ – 5-км шагами.

#### 3.3 Оба тарифа основаны на себестоимости, – но на какой себестоимости?

Важно подчеркнуть тот факт, что и МТТ и ЕТТ считаются тарифными структурами, при расчёте которых учитываются фактические затраты. Несмотря на это, сложно определить основу расчёта такой себестоимости. Уместно вспомнить, что в 1951 году, и конечно в 1997, когда МТТ и ЕТТ начались применяться, подход к железнодорожному финансированию и управлению был совсем иным.

#### 3.4 Затраты – частичное пояснение

Железнодорожные затраты рассматриваются в трёх направлениях – прямые, условно фиксированные и прибыль. Прямые затраты включали затраты, которые менялись в зависимости от расстояния, например, затраты на поездные бригады, передвижение и техническое обслуживание подвижного состава и топливо. Условно фиксированные<sup>3</sup> затраты менялись частично в зависимости от времени, в том числе технического обслуживания инфраструктуры и зданий, а также числа рабочих, и были установлены в размере 60% от прямых затрат. Прибыль была установлена в размере 15% от общей суммы с таким расчётом, чтобы охватить также расходы на управление.

#### 3.5 Инвестиционные затраты

В прошлом, соответствующие министерства, отвечающие за железную дорогу, порты и судоходства, проводили надзор финансирования режима работы и разрабатывали его в соответствии с принципами государственного планирования. Возможно, не включались затраты министерств, а также расходы по выплате кредитов и процентов по инвестициям, предоставленным государством. Также считается, хотя и не точно, что затраты на сопряженные социальные услуги, образование, здравоохранение и т.д.

<sup>3</sup> Необходимо отметить, что термин условные фиксированные расходы широко используется в других Странах TRACECA. Этот термин практически не используется в ЕС и других странах. Условные фиксированные расходы охватывают все расходы, которые не меняются в зависимости от дистанции, включая расходы, основанные на расходовании времени, такие как амортизация активов, также как и косвенные расходы, такие как аренда и администрирование.

рассчитывались отдельно, и не являлись частью операционных затрат железной дороги, компенсированных в тарифах. Расходы на модернизацию и усовершенствование, сейчас, уже включаются в МТТ (согласно OSJD), хотя не объясняется в точности, какие затраты, и как эти затраты включаются. Такие затраты исключены из ЕТТ.

### 3.6 Затраты, рассчитываемые, исходя из расстояния

Тарифная структура МТТ и ЕТТ рассчитывается на основе количества вагонов и расстояния, т.е.  $x$  за вагон на км., переведенных на тонны с учётом грузоподъёмности (несущей способности) вагонов. Также учитывается процент пробега порожняком (следования резервом) в зависимости от количества вагонов и типа товара. Например, танкера (нефтеналивное судно, бензовоз или цистерна), перевозящие нефть, как правило, возвращаются на 50% порожняком, вследствие невозможности следования обратно полностью нагруженным. Пробег порожняком – важный фактор при определении цен и, особенно, для нефтяных цистерн, тогда как для общей цели и для платформ, он становится менее важным, по мере изменения рынка и направления грузооборота.

### 3.7 Затраты, рассчитываемые, исходя из времени

OSJD утверждает<sup>4</sup>, что при расчёте тарифной структуры МТТ, временной фактор не рассматривался как основа для расчёта себестоимости. Клиенты готовы платить больше за более быстрый транзит, и этот фактор учитывается в МТТ, где за быструю доставку может устанавливаться сумма в 50%. Но степень оперативности, за которую полагается вознаграждение, и принцип, по которому рассчитываются эти 50%, не указываются.

### 3.8 Затраты на терминал

Затраты, связанные с терминальными операциями включаются в тарифную структуру, в том числе, на каждой конечной точке транзита, пограничные операции между суверенными государствами, а также на перевалочных пунктах. Так как они объединены, трудно понять каковы отдельно расценки по терминалу, а также на передвижение.

### 3.9 Тарифная структура с постепенным снижением издержек

Результатом объединения терминальных расходов с расходами на передвижение стала тарифная структура с постепенным снижением издержек;  $P = md + ntk/d^{**2}$  (цена = тариф на передвижение  $\times$  расстояние + число терминалов  $\times$  ставка терминала / расстояние в квадрате).  $k$  – это коэффициент, влияющий на расстояние, где кривая выравнивается. Для МТТ линия уклона выравнивается примерно на отрезке 2,500 км, что указывает на то, что расходы на терминал были полностью покрыты на этой дистанции. В ЕС уклон выравнивается на отрезке 1000 км, так как расстояния намного короче, чем в странах СНГ.

### 3.10 Изменяющийся режим работы

Ясно, что помимо расстояния и груза, другие факторы также будут влиять на принцип расчёта себестоимости тарифов. Принимаются во внимание топографические различия между географической местностью, что выражается в ограничении длины состава и

<sup>4</sup> Встреча OSJD состоялась в Варшаве с автором 10 мая 2002 года



габаритов груза для каждой железнодорожной местности. Благодаря горному рельефу, операции в Грузии стоят в 6 раз больше, чем в Казахстане. По общему мнению, уже наступило время для серьёзного рассмотрения таких доводов.

### 3.11 Как основа для сбора и распределения доходов

Кроме всего выше сказанного, МТТ и ЕТТ даёт возможность определить то, как доходы, собранные одной страной от транзита, следует распределять в другие страны, через которые проходит транзит. Самой объёмистой частью кода является целевая табуляция расстояний «от точки до точки». Это также является причиной того, почему тарифы МТТ выражены в швейцарских франках, - чтобы устранить проблемы, связанные с обменным курсом.

### 3.12 Дисконтирующие и Демпинговые Ставки

В начале этого года были установлены льготные ставки TRACECA с использованием специальных коэффициентов до 50% от публикуемых ставок МТТ. Для портов, судоходств, а также для гуманитарных товаров, следующих в Афганистан, установлены специальные скидки. Несмотря на преобладание коэффициентов, указывающих на трудности соответствия тарифу МТТ, они остаются конкурентоспособными. Кроме этого, по МТТ 2002 года российский транзитный грузооборот был, в значительной степени, дисконтирован, – некоторые говорят, – по демпинговым расценкам. Тогда, вопрос о том, как часто, фактически, применяются расценки МТТ, остаётся без ответа.

### 3.13 Проблемы, связанные с МТТ и ЕТТ

- a) Частично, вследствие объединения расходов на передвижение и терминал, которое осуществляется без учёта затрат на конкретные услуги, и без учёта индивидуальных особенностей отдельно взятого сервиса;
- b) Не учитывается время, т.е. расходы могут меняться только вследствие уменьшения или увеличения расстояния, без учёта затраченного времени. Это не должно быть так;
- c) Не включаются затраты по инвестициям, что создаёт проблему для современной железной дороги при условиях нецентрализованной плановой экономики;
- d) Распределяет фиксированные и накладные расходы как часть прямых (или переменных) издержек, *де-факто*, превращая фиксированные расходы в переменные;
- e) Трудно поменять тариф, базируясь на факторах повышенной эффективности работы и улучшенного сервиса, так как невозможно отразить расходы ни одного из этих факторов – в тех странах, где идёт работа по улучшению маршрутов, увеличивается возможность повышения тарифов, базируясь на факторе повышенного качества работы;
- f) Основная проблема связана с применением принципа постепенного уменьшения издержек. В начале, в СССР применялась отметка 2,500 км, сейчас, таких дистанций больше нет ни в какой стране кроме России и Казахстана;
- g) Осуществляемый между любыми двумя городами СССР сервис, когда-то

считающийся только внутренним, сейчас, рассматривается как транзитный, импортный, или же экспортный грузооборот. При таких условиях, принцип постепенного уменьшения издержек применяется скорее от границы к границе, нежели между точкой отправки и пунктом назначения;

- h) В результате g) наблюдается увеличение тарифов. Железной дороге приходится полагаться на доходы от транзитного грузооборота, чтобы покрыть свои расходы на убыточное внутреннее и пассажирское сообщение. В действительности, когда несение расходов по терминалу не предусматривается, транзитный грузооборот должен быть наиболее экономичным, и как следствие, самым дешевым тарифным сервисом. А он вместо этого - самый дорогой.
- i) Дорогой транзит влияет на себестоимость торгового, и как следствие, экономического развития.
- j) Другая крупная проблема, связанная с тарифной структурой, касается только вопроса дистанции, за счёт более быстрого транзита получение дополнительной прибыли не предусматривается. Это может быть приемлемо для основных недорогостоящих видов сырья, таких как уголь и нефть, но что касается дорогих товаров, то это создаёт проблему. Исследования показали, что клиенты готовы платить больше за более быструю поставку.
- k) Это связано с вопросом надёжности, что очень важно в данный период службы многомодульного транспорта и оперативной системы материально-технического снабжения. Если поезд опоздает, суда не будут ждать лишний день.
- l) Не ясно, на чём основано дисконтирование, например, для порожней обратной перевозки, предварительное уведомление, использование вне пикового или внесезонного резерва и т.д.
- m) Условия перевозки могут не быть едиными между странами СНГ или TRACECA, например, необходимо усилить компенсацию за плохое качество работы при изменении любой новой тарифной структуры.
- n) Для грузоотправителя перспектива обговаривания тарифов с 5 или более различными железными дорогами – это не преимущество. Трудно понять и принять логическое обоснование перемен. Также необходимо учесть и другие проблемы, такие как требование разной документации, условия перевозки, условия оплаты и т.д.<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Целью предлагаемого Руководства для Пользователя TRACECA является уменьшение числа некоторых из этих трудностей. Участников РГРТ попросили поддержать подготовку Обзора Доступа Торгового Судна для Руководства для Пользователя, а также помочь усовершенствовать практику установления цен

## 4 ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА

### 4.1 Варианты для новой тарифной структуры

Для разработки новой тарифной структуры существует несколько возможных вариантов. Тарифная структура может представлять собой единый тариф для передвижения типа вагон-платформа, плюс фиксированные расходы на терминальные операции, обслуживание грузов и т.д. плюс оказание других услуг. Ниже, на таблице, изложены факторы, которые необходимо рассматривать при выборе тарифной структуры:

#### Предлагаемая Транзитная Тарифная Структура

##### Рассматриваемые Факторы

##### 1. Принцип расчёта тарифа, исходя из затрат

- Тариф, рассчитываемый, исходя из затрат – фактических затрат
- **Тариф, рассчитываемый, исходя из затрат – нормативных затрат**

##### 2. Факторы Себестоимости

- Средняя система переменных издержек плюс фиксированные расходы как часть переменных издержек плюс накладные расходы как процент от общей суммы.
- **Переменные издержки, зависящие от работы, плата за пользование маршрутом плюс фиксированная сумма за обслуживание каждого состава.**

##### 3. Объясняющие переменные

- **Расстояние**
- **Груз**
- **Время**
- **Уровень сервиса**

##### 4. Структура

- **Тарифная структура по вагону**
- Тарифная структура по виду товара

##### 5. Принцип постепенно снижающихся издержек

- С постепенно снижающимися издержками – включение расходов за включённый «конечный» сервис
- **Без постепенно снижающихся издержек – отделение расходов на передвижение и конечный сервис.**

##### 6. Тариф

- Единый (одинаковый) тариф для всех стран
- **Единый тариф для всех стран, индексированный коэффициентами, связанными с сетевыми ограничениями.**

- Независимый тариф для каждой страны

#### 7. Взаимоотношения

- **Экспортная и Импортная Тарифная Структура**
- Внутренняя Тарифная Структура

#### 8. Вклад в чистый доход

- Нормальный
- Перекрёстное субсидирование внутреннего и пассажирского транспорта
- **Низкий для привлечения грузооборота**

#### 9. Правила Применения

- МТТ и СНГ
- **Изменённый МТТ и СНГ**
- Совершенно новые

#### 10. Область Применения

- **Страны TRACECA**
- Шире

Выше, жирным шрифтом мы выделили самый предпочтительный путь по предлагаемой тарифной структуре.

## **4.2 Нормативная основа для калькуляции себестоимости для железной дороги**

Если международная тарифная ставка будет основана на принципе расчёта, исходя из затрат, в таком случае, необходимо чётко определить основу расчёта таких затрат. Чтобы это сделать, непрактично рассмотреть финансовый статус каждой участвующей железной дороги. Не нарушая коммерческую конфиденциальность, необходимо отметить, что все железные дороги находятся на разных этапах развития, работы, и функционируют в разных условиях фискальной политики. Самый целесообразный путь вперёд – это рассмотреть принцип расчёта тарифа, исходя из нормативных соображений, т.е. основные финансовые и технические нормы, требующиеся для достижения устойчивого уровня сервиса. В целях ускорения процесса, ниже, на таблице показаны некоторые из этих норм:

**Таблица 1 Образец норм для установления себестоимости сервиса  
Перевозка контейнерным поездом**

<b>Модель Себестоимости для Железной Дороги</b>			
<b>Главные Предположения по Расходам</b>			
<b>Локомотив</b>	Текущий режим работы	Единица измерения	Примечания
2250 л.с. электрический	1	№	Стандартный Локомотив Магистральной Линии
Текущая Восстановительная Стоимость	3,500000	€	Международные Цены
Наиболее Экономичный Срок Службы	30	Годы	
Работоспособность (возможность использования)	85	%	
Годовая Продуктивная Мощность	120,000	км	Локомотивный поезд км в год – за исключением легковесного хода.
<b>Вагон-платформа</b>			
Плоская платформа	2	Контейнер	
Вместимость	60	Тонн	
Текущая Восстановительная Стоимость	40000	€	
Наиболее Экономичный Срок Службы	30	Годы	
Работоспособность (возможность использования)	90	%	
Использование	100,000	Км	
<b>Трасса (маршрут)</b>			
Железобетонная шпала			
Рельсы	60	Кг	выравнивание, срок службы, состояние
Деревянные шпалы			
Рельсы	45	Кг	
<b>Топливо / Энергия</b>			
Потребление Локомотива Магистральной Линии	15	кВт/1000 gtk	
Расход	0.05	КВт/ч	
<b>Поезд</b>			
Мощность Локомотива	1	На поезд	В зависимости от уклона и т.д.
Вагон-платформы на поезд	40	№	В зависимости от ограничения длины поезда
Бригада	3	человек	машинист, помощник, охрана
Месячные расходы на раб.силу	500	€/месяц	Включая пособия и социальные расходы
<b>Стандарты работы</b>			
Скорость на отрезке	40	Крh	Время эксплуатации, включая ярды
Время ожидания на терминалах, станциях и границах	1	ч	На каждую коммерческую остановку отдельно
Надёжность	5	%	Отклонение от графика
<b>Финансирование</b>			
Себестоимость	10	% р а	
Уплата (погашение)	30	Годы	

#### 4.3 Включить инвестиции

Как упомянуто выше, ни ЕТТ, ни МТТ не учли амортизацию активов, поэтому они не повлияли на размещение активов на протяжении времени. Ясно, что новая структура должна включать обеспечение для инвестиций и повышение качества работы, учитывая как фактор времени, так и фактор расстояния.

#### 4.4 Разделение расходов

Самой главной характерной чертой любой тарифной структуры должна быть прозрачность, где расходы на передвижение, терминальные операции, инфраструктуру и администрирование чётко разделены между собой. Внизу, указано несколько причин этому:

- Железная дорога, в настоящее время, переживает реструктуризацию, отделяя инфраструктуру от эксплуатации.
- Сейчас, можно чаще встретить такие терминалы, которые не являются собственностью железной дороги.
- Грузовые операции и обслуживание пассажиров на железной дороге (терминальные операции), в основном, ограничиваются сбором и доставкой партий товаров поездом.
- На обслуживание грузов, требующих особое обращение, может быть установлена отдельная цена.
- Для транзитных операций редко требуются терминальные операции
- Для импортного и экспортного грузооборота, обычно, требуется одна терминальная операция в стране импортёра или экспортёра.

#### 4.5 Затраты, связанные с передвижением

Затраты на передвижение изменчивы в зависимости от груза, дистанции и времени и включают в себя:

- Локомотивное и вагоно-платформенное обслуживание и обеспечение
- Обслуживание пути (маршрута) – становится частью цены за использование пути.
- Топливо или энергия
- Маневровая работа на границах и промежуточных станционных парках
- Расходы на поездную бригаду
- Расходы на меры безопасности и предотвращение аварий

#### 4.6 Затраты, связанные с Терминалами

Включённые в ЕТТ и МТТ расходы на терминальные операции непонятны. Предположительно, цена за терминальные операции 60-тонного вагона-платформы примерно составляет \$2.5 за тонну или \$150 за вагон-платформу. Возможно, эта цена включает в себя загрузку и разгрузку вагонов, а также маневровые работы и составление поездов. Если есть необходимость отдельного установления цен на терминальный сервис, тогда необходимо чётко определить, что есть легитимная терминальная операция. В данном отчёте предлагается отдельно устанавливать цену

только на те услуги, которые непосредственно оказываются клиентам. Это означает, что промежуточная маневровая работа, пограничные операции и т.д. являются внутренними операциями любых нормальных железнодорожных служб и не должны рассматриваться в качестве терминального сервиса.

#### 4.7 Затраты, связанные с инфраструктурой

Обычно, в результате реструктуризации железной дороги, ее инфраструктура переходит в собственность какого-либо государственного ведомства, которое покрывает расходы за счёт цены за использование путей. Как правило, эта цена представляет собой сумму, связанную с поездным или вагоно-платформенным километражом, и включает в себя расходы, как на снабжение (т.е. инвестиции), так и на техническое обслуживание. Новая тарифная структура будет основана на этом принципе.

#### 4.8 Косвенные расходы и администрирование

Обычно, эти расходы составляют 40% от всех расходов железной дороги, хотя в результате реструктуризации, это цифра сильно упадёт. Для любой новой тарифной структуры очень важно в интересах прозрачности разделить эти расходы между собой<sup>6</sup>. Для TRACECA, должны включаться только те расходы, которые связаны с транзитом. Покрытие всех других расходов – это их внутреннее дело. Подходящая цена, которая будет включаться в предлагаемую тарифную структуру, будет определена далее, во время осуществления проекта.

#### 4.9 Образец калькуляции себестоимости работы с использованием Нормативной Основы

Внизу, в таблице 2 даётся информация о себестоимости с использованием нормативных данных из Таблицы 1 выше<sup>7</sup>. В расходах отражено действие включения амортизационных затрат (долгосрочные переменные издержки) и исключения амортизационных затрат (краткосрочные переменные издержки). Результаты также показывают действие скорости на затраты на грузооборот, аспект, который ещё не был включён в ЕТТ и МТТ. Расходы на передвижение учитывают промежуточную маневровую работу, станционные и пограничные операции, включая время ожидания 1 час, – цифра, согласованная множеством стран как часть стандартов работы AGCT. В данном примере, терминальные операции подразумевают загрузку и разгрузку контейнеров в терминале средних размеров.

В данной таблице, расходы на передвижение и терминальные операции, исходя из тонны и числа вагонов-платформ, указываются отдельно, а далее, вместе, чтобы продемонстрировать пример нормативной себестоимости перевозки контейнеров маршутным поездом из 40 вагонов на различные дистанции.

<sup>6</sup> Перекрёстное субсидирование пассажирского транспорта или чрезмерное оплачивание непродуктивной рабочей силы фрахтовщиками неразумно. Альтернатива поддержанию высоких транзитных тарифов с целью удовлетворения внутренних правил, что идёт в разрез с Базовым Многосторонним Соглашением TRACECA, может быть анафемой.

<sup>7</sup> Модель *Railcost* с производными затратами была разработана Д. Росбашем, Всемирный Банк в 1990 году, далее усовершенствована и применена в проектах в Южной Африке, Китае, Индонезии, России, Замбии и Македонии

**Таблица 2 Нормативные Расходы Перевозки Контейнеров Маршрутным Поездом**

Передвижение	Краткосрочная Маргинальная Стоимость		Долгосрочная Маргинальная Стоимость	
	Цент/короткая тонна км	Цент/вагон км	Цент/короткая тонна км	Цент/вагон км
40 kph	0.7	18.5	1.00	28.00
20 kph	0.6	17.5	1.28	36.00
<b>Терминал</b>	\$0.40 за тонну	\$13.6 за вагон	\$3.25 за тонну	\$91 за вагон
<b>Уплата (1)</b>	<b>\$ За тонну</b>	<b>\$ За вагон</b>	<b>\$ За тонну</b>	<b>\$ За вагон</b>
500 км	4.30	119.70	11.50	322.00
1000 км	7.80	215.20	16.50	462.00
2000 км	14.80	397.20	26.50	742.00
3000 км	21.80	582.20	36.50	1022.00

Примечание 1 на основе 40 kph, 40 тонн за вагон и 30% порожнего хода

## 5. СРАВНЕНИЕ С РАСЦЕНКАМИ МТТ

### 5.1 Обычные расценки

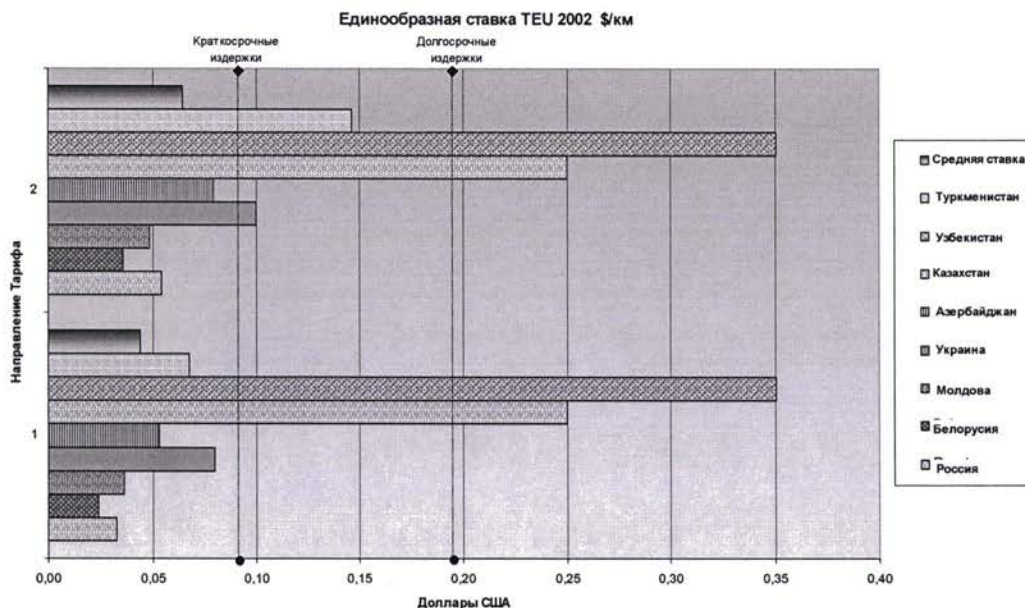
Для сравнения, обычные расценки МТТ для 60-тонных вагонов на 500 км составляют 2.7 цент за тонну/км; на 1000 км 1.7 цент и на 2500 км 1.2 цент. Допустим, что груз в 40 тонн, тогда эти расценки будут: \$540 на 500 км; \$680 на 1000 км и \$1200 на 2500 км. Может показаться, что эти расценки имеют тот же порядок увеличения величины, как и долгосрочная маргинальная стоимость на Таблице 2. Это хорошо, так как это указывает на то, что а) выбранные нормы довольно приемлемы, и что б) расценка МТТ предусматривает некоторое покрытие инвестиционных расходов.

### 5.2 Российские Транзитные Тарифы через коридор TRACECA и другие страны СНГ

Справочник МТТ на 2002 год включает специальные расценки на контейнерную транзитную перевозку через страны СНГ. Это служит примером предоставления значительной скидки. В некоторых случаях, расценки слишком низкие (некоторые называют их демпинговыми расценками), тогда как другие довольно высокие. С первого взгляда, может казаться, что существование таких низких расценок может сделать коридор TRACECA неконкурентоспособным. Но, этому можно возразить тем, что коридор TRACECA своим существованием внёс свой вклад в конкурирующую среду, и тем самым, в целом уменьшил себестоимость торговли. Может это и не станет результатом увеличения грузооборота на нуждающейся в этом железной дороге TRACECA, но это поможет привлечь участие в управлении по достижению их цели по уменьшению расходов торговли. Без перекрёстного субсидирования низкие тарифы на российской железной дороге долго не продержатся. Желание партнёров TRACECA использовать практику перекрёстного субсидирования в своём бизнесе – это уже другой вопрос.



Внизу, на графике показаны специальные расценки МТТ для контейнеров (TEU) по каждой стране в 1-ом направлении (в Россию) и во 2-ом направлении (из России). На графике показана самая низкая расценка в 2 цента за контейнер из Европы в Россию через Белоруссию и самый высокий в 35 центов через Казахстан.



### 5.3 Краткосрочные расходы – как основа для дисконтирования

Опубликованные тарифные структуры должны быть основаны на долгосрочных переменных (маргинальных) издержках – это необходимо для обеспечения устойчивого долгосрочного функционирования сервиса. Краткосрочные (выше, на Таблице 2) издержки необходимы для создания основы для предложения скидок. Не рекомендуется назначать цену, которая ниже краткосрочных расходов – обычно, это приводит к незамедлительным убыткам.

Выше, на графике проведены вертикальные линии, указывающие на долгосрочную маргинальную стоимость в 19 центов за контейнер на км и краткосрочную маргинальную стоимость в 9 центов за контейнер на км (на основе урavnенных расчётов себестоимости). Ясно, что многие дисконтированные расценки МТТ не смогут выжить даже на протяжении короткого периода времени.

### 5.4 Сквозные расценки – основные вопросы

Одним из главных требований новой тарифной структуры является публикация сквозных тарифов TRACECA для смешанного и другого грузооборота.

Ясно, что текущие транзитные тарифы МТТ попадают под сильное влияние множества границ и нескольких коротких дистанций. Примером этому может служить тариф для перевозки контейнера из Поти через Баку, Туркменбаши, Фарап, Сориасия в Душанбе на расстояние 2846 км, что составляет \$782.26 или 27 центов за контейнер на км. Чтобы это рассчитать, необходимо было его отдельно рассчитать по каждой из 5 стран, и далее их сложить. Но, допустим, что границ нет, тогда тариф бы составил \$494.00 за 2846 км или 17.6 центов за контейнер на км<sup>8</sup>. До 1991 года, так и было.

<sup>8</sup> Оба тарифа рассчитываются с использованием самих последних коэффициентов TRACECA и относятся только к железной дороге

*Каково же логическое обоснование резкого увеличения тарифа?*

*Наблюдалось ли резкое увеличение расходов?*

Невозможно, так как уровень оказываемых услуг прежний, если не хуже, не было вложено инвестиций и есть не использованная резервная мощность.

*Возможно, что режим работы изменился?*

Вовсе нет. Советская железная дорога была разделена на управления, которые, в большинстве своём, на сегодняшний день, представляют собой государственные границы стран, поэтому, как и сегодня, в прошлом можно было наблюдать изменения в составах и поездных бригадах.

*Может он более рентабельный?*

Почти наверняка, с 1991 года транзитные тарифы в Таджикистане увеличились на 560%, в Туркменистане – на 30%, в Грузии – на 51%, в Азербайджане на 70%<sup>9</sup>. Рентабельность транзитного грузооборота наблюдается в Казахстане, где транзитный грузооборот составляет лишь 4% от общей суммы, и 23% от дохода<sup>10</sup>.

*А кто же тогда играет «в дурачка» на железной дороге?*

В Молдове, 60 центов за контейнер на км, в 2001 году было перевезено всего 62 контейнера. В 2001 году по маршрутам TRACECA через Каспийское море было перевезено всего 500 контейнеров. По грузинской железной дороге было транспортировано только лишь 4,000 из 50,000 контейнеров, которые прибыли в Потти, почти все, из которых были внутренними. По казахстанской железной дороге не было транспортировано почти ни одного контейнера в порт Актау. Такая же ситуация наблюдалась на туркменской железной дороге в порт Туркменбаши. Контейнерная перевозка по железной дороге по маршруту TRACECA довольно редкое зрелище, несмотря на вложенные Европейским Союзом в порты инвестиции.

## 6. РЕКОМЕНДАЦИИ ДЛЯ НОВОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРУКТУРЫ

### 6.1 Основные рекомендации

Основные рекомендации для новой тарифной структуры записаны в Протоколе в Приложении А, а также приводятся ниже:

- a) Новая тарифная структура должна основываться на расходах, отражать технические и финансовые нормы, с помощью которых можно достичь и поддерживать приемлемый уровень сервиса
- b) Структура должна основываться на долгосрочных переменных издержках на передвижение и терминальные операции
- c) Цена за доступ к путям и фиксированная сумма косвенных затрат должны выявляться отдельно.

<sup>9</sup> Основаны на расчётах, проделанных на семинаре РГТРТ 19/20 июня 2002 года

<sup>10</sup> Отчёт о Реструктуризации КТЗ; финансируемый ADB; Harrell, Thompson et al. 2000г.

- d) Необходимо создать основу для отклонения от этих норм, таких как:
  - i. Преобладающая величина уклона
  - ii. Максимальная длина поезда
  - iii. Стандарты работы, где доказано их превосходство над нормами
- e) Новая структура должна разделять тариф на передвижение от тарифа на терминальный сервис.
- f) Таким образом, тарифная структура должна быть единой (не с постепенно снижающимися издержками)
- g) Тарифная структура должна продолжаться рассчитываться на основе вагонов (не на грузе)
- h) Основные объясняющие переменные – это расстояние; груз; время и уровень обслуживания
- i) В изменённой тарифной политике стран СНГ, по возможности, должны использоваться особые условия, которые, в настоящее время, в силе в МТТ.
- j) Структура не должна быть искусственно завышена с целью перекрёстного субсидирования других железнодорожных операций.
- k) Она должна применяться только лишь по отношению к транзитному грузообороту на коридоре TRACECA (а также, в будущем, для импортного и экспортного грузооборота).
- l) Тарифная структура должна применяться в странах TRACECA, – необходимо согласовать точные расстояния в целях калькуляции тарифов.
- m) Тарифная структура не должна заменять ЕТТ и МТТ для транзита на других маршрутах вне коридора TRACECA
- n) В случаях когда груза для заполнения вагона меньше стандартной нормы должна применяться не Тарифная структура, а ЕТТ или МТТ.
- o) Благодаря смешанному (межмодульному) характеру коридора TRACECA, сквозные тарифы должны включать в себя расходы на портовый и судоходный сервис на Чёрном и Каспийском морях
- p) Подводя итог, скажем, что новая тарифная политика должна обеспечивать основу для расчёта смешанного сквозного тарифа.

## 6.2 Следующие шаги

- a) Подготовить для 2-ой Встречи РГТРТ новую тарифную политику, структуру и методологию установления тарифов
- b) Подготовить образец сквозных тарифов, включая порты и судоходство – сравнить с другими маршрутами.

## 7. НЕОБХОДИМАЯ ИНФОРМАЦИЯ, РУКОВОДСТВО ДЛЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ И ДОСТУП ТОРГОВОГО СУДНА

### 7.1 Необходимая информация

Информация, необходимая для поддержания новой тарифной структуры:

- Согласованные дистанции «граница-граница» и «граница–главный город» для расчёта тарифов
- Перечень эксплуатируемых вагонов-платформ, их вес нетто и собственная масса вагона
- Ограничение поездов по длине и весу на всех железных дорогах TRACECA по каждой стране с целью установления коэффициентов переменных

### 7.2 Руководство для пользователя

Признано, что только за счёт снижения тарифов будет трудно в значительной степени увеличить грузооборот. Руководства для пользователя преследует цель предоставления пользователям объёмной информации по всем аспектам транспортного сервиса на коридоре TRACECA, в особенности, в части нормативных актов/правил и тарифов.

### 7.3 Доступ торгового судна к железной дороге

Чтобы лучше понять отношения между клиентами и железной дорогой, будет проведено исследование, которое прольёт свет на вопрос определения тарифов. Это поможет нам дать совет по вопросу установления цен и использования предлагаемой тарифной структуры.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## ПРОТОКОЛ

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

**Баку, 20 июня, 2002**

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

Семинар проходил под председательством Генерального секретаря Постоянного Секретариата Межправительственной Комиссии TRACECA, г. Абдурашид Тагиров. Семинар был организован согласно статье 2 Протокола, подписанного в Баку 15 февраля 2002 года, статье 3.2 о создании специальной Рабочей Группы по выработке координированной тарифной политики железных дорог, морских портов и судоходных компаний в транспортном коридоре Европа – Кавказ – Азия (TRACECA) и статье 5 о развитии морского транспорта Заключительной Резолюции, подписанной в Ташкенте 25 апреля, 2002 года.

1. Участники пришли к выводу, что:

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

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

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

- j. Ряд возможных как долгосрочных так и краткосрочных тарифных структур по портам и судоходным компаниям должен быть представлен экспертами проекта «Единая политика по транзитным расценкам и тарифам» в октябре 2002 года.
- k. Принимая во внимание многомодульный характер транспортного движения по коридору TRACECA должно рассматриваться внесение тарифов железных дорог, портов и судоходных компаний в единый документ в рамках Основного Многостороннего Соглашения.
- l. Новая железнодорожная тарифная структура должна быть основана, в первую очередь на изучении аналогичных действующих тарифов в альтернативных коридорах, в то же время она должна быть чувствительна к товару, расстоянию, времени перевозки и уровню сервиса.
- m. Новая тарифная структура для железнодорожных транзитных грузов должна (а) быть основана на восстановлении тех затрат, которые непосредственно связаны с такими грузами, включая амортизацию активов, используемых для обеспечения услуг по приемлемым стандартам и (б) обеспечивать допустимо-предельный уровень восстановления затрат, которые не меняются непосредственно для грузов.
- n. Существуют различия в финансово-экономической политике национальных железных дорог, портов и судоходных компаний по коридору TRACECA. С этой целью консультантов попросили разработать новую тарифную структуру через применение единых, нормативных технических и финансовых основ относящихся к прямым затратам связанным с обеспечением транзитных, импортных и экспортных услуг.
- o. Вариант альтернативной структуры, который должен быть разработан консультантами должен позволить идентификацию цен, относящихся как к «начально-конечному» и «движенческому» обслуживанию, так и другим видам деятельности, предоставляемым железными дорогами.
- p. Рекомендуется рассмотреть вопрос замены валюты со швейцарского франка на евро.

3. В интересах привлечения дополнительных грузопотоков на коридор TRACECA, было достигнуто соглашение по которому консультанты должны будут предложить методологию расчета нового тарифа с приведением примеров тарифов на втором заседании Рабочей Группы, запланированном на октябрь 2002 г.

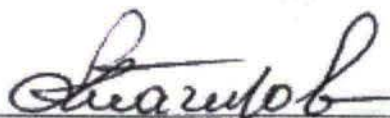
Консультанты должны будут представить следующее:

- q. Координированные тарифные ставки на «движенческие» услуги по перевозке контейнеров (ДФЭ/километр) по железной дороге.
  - г. Соответствующие тарифы за терминальные услуги.
  - s. Соответствующие портовые и судоходные тарифы.
  - t. Общий «сквозной» тариф, который включает железно-дорожные, портовые и судоходные ставки.
  - u. Делегаты должны иметь полномочия принятия решений на втором заседании Рабочей Группы в октябре 2002 г. и будут уведомлены о деталях новой тарифной стратегии за один месяц до запланированного заседания.
4. Семинар осознает важность сбора необходимой информации для хорошей коммерческой практики для оценки ключевых административных решений, и для достижения этого будет полностью поддерживать следующее:
- v. обеспечение информацией на следующих семинарах как обусловлено Постоянным Секретариатом МПК TRACECA для прослеживания результатов пониженных тарифов как на коммерческие грузы так и на грузы гуманитарной помощи.
  - w. обеспечение данными для помощи в создании руководства для пользователя железными дорогами, портами, судоходными компаниями и автомобильными дорогами как обговорено консультантами для публикации на Веб странице TRACECA.

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

Следующая встреча Рабочей Группы по транзитным расценкам и тарифам будет проведена 15 октября 2002 г.

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



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



Азербайджанская Государственная  
Железная Дорога

Азербайджанское Государственное  
Каспийское Пароходство

Бакинский Международный Морской  
Порт

Болгарская Государственная  
железная дорога

Грузинская железная дорога

Администрации Туркменских  
железных дорог

Администрация морских портов  
Турции

Порт и судоходная компания

Узбекская железная дорога

Судоходная компания «Укрферри»

Государственная администрация  
железнодорожного транспорта  
Украины «Укрзалізниця»

Министерство транспорта и  
коммуникаций республики Казахстан

Национальная морская судоходная  
компания «КАЗМОТРАНСФЛОТ»

Кыргызская железная дорога

Государственное предприятие  
Железная дорога Молдовы»

Бурецкая Государственная  
железная дорога

Национальное Общество  
Железнодорожных Грузовых  
Перевозок « УФР Нарфа»

Морской Торговый Порт Констанца

Ильичевский Морской  
Торговый Порт

Морской Торговый Порт Актау

Морской Торговый Порт  
Туркменбаши

Морской Торговый Порт Батуми

Морской Торговый Порт Варна

Управление «Туркмендемирйоллары»

Администрация Морского транспорта  
Турции

Заместитель начальника службы Тарифы и  
Транспортный Сервис:  
И. А. ГУСЕЙНОВ

Заместитель начальника  
А. М. РАГИМОВ

Зам. начальника финансовой службы -  
Начальник планово-организационного  
аналитического отдела  
Р. КАСИМОВА

Руководитель сектора  
П. ПОПОВ

Начальник экономической службы  
Т. ЦИХЕЛАШВИЛИ

1-ый заместитель начальника службы  
перевозок и коммерческой работы  
Б.П. АННАЕВ

Главный Инженер  
Ф. К. ЯЗАН

Специалист по морским перевозкам  
Х. БЕЙХАН

Экономист отдела тарифной политики  
экономической службы  
Ф. Н.МАХБУБОВА

Коммерческий Директор  
В.В. ЧЕРНИЕВСКИЙ

Начальник управления маркетинга и  
технологий Главного коммерческого  
управления  
Т. П. ТАРАТАЙКО

Начальник управления регулирования  
перевозочного процесса Департамента  
железнодорожного транспорта  
С.Р. ТАЛЬКО

Директор Коммерческого Департамента  
С.Ю. ВОРОЖЕЙКИН

Инженер по тарифам отдела экономики и  
тарифов Управления Кыргызской ж.д.  
В.Г.ЧИГРИНА

Начальник отдела грузовых тарифов  
Н. ЗАЙЦЕВА

Глава портового департамента  
Н. АРСЛАН

Начальник службы тарифов, анализа и  
стоимости  
МЕДЕШАН И.Ф.

Коммерческий Директор  
А. БАЗ

Начальник отдела маркетинга  
Т.В. РИВИНА

Начальник отдела маркетинга  
Д.Б. КУТПАНБАЕВ

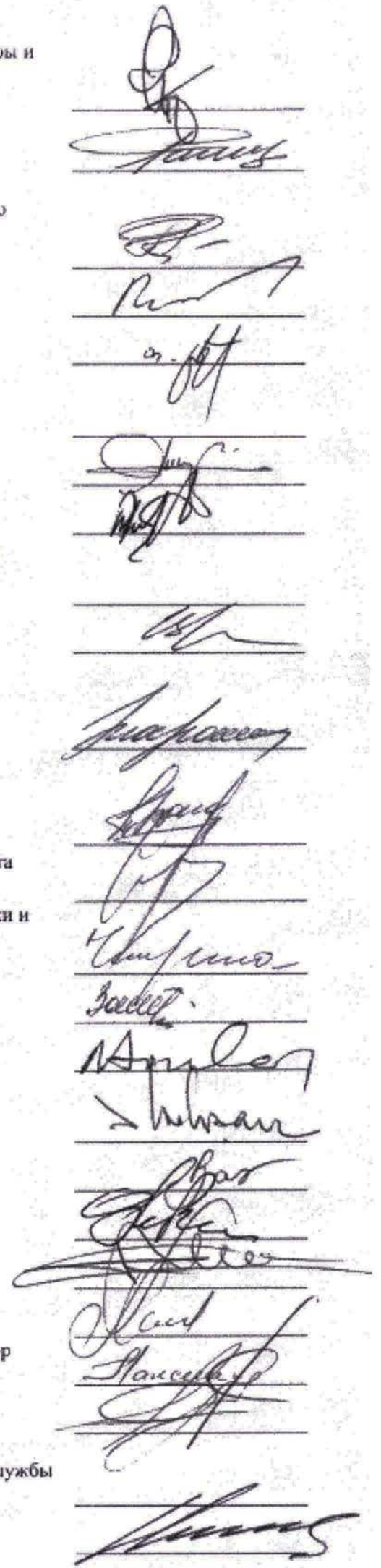
Оперативный Менеджер ТМП  
Н.Н. АТАЕВ

Коммерческий и Финансовый Директор  
Р. НАКАШИДЗЕ

Директор эксплуатации  
А. СТАНКОВ

Зам. Начальника транспортно-  
экспедиторского отдела финансовой службы  
О.ХУДАЙБЕРДЫЕВ

Зам. председателя АМТГ  
В.Г. ИМНАИШВИЛИ





TRACECA TECHNICAL ASSISTANCE PROJECTS:  
 UNIFIED POLICY ON TRANSIT FEES AND TARIFFS  
 PROJECT OUTPUT: MTT WORKING NOTE

RECEPIENTS, BAKU

TRACECA Programs Country	Name	Copies Received	Signature
Secretary General IGC TRACECA	Abdurashid Tagirov	Russian	
Coordination Team Supervisor PS of IGC TRACECA Coordinator for Caucasus Team Leader	Mark Graille	English	
National Secretary	Akif Mustafayev	Russian	
Senior Expert IGC TRACECA	Vadim Turdzeldze	Russian	

**UPTFT - Project - TRACECA**

---

**From:** "UPTFT - Project - TRACECA" <uptft-traceca@intrans.az>  
**To:** "Manfred Schlaack" <manfred.schlaack@ps.traceca.org>; "Tornike Gorsiridze" <monitors@gol.ge>; "Bodo Roessig" <traceca@globalnet.uz>; <zakirovss@mail.kg>; <suleimenov@mail.ru>; <khashimov@uzavtoyul.uz>; <kurban'tml@online.tm>; <traceca@hotmail.com>; <traceca@mt.ro>; <mtdh@tajik.net>; <scoskun@ubak.gov.tr>; <uatraceca@svitonline.com>; <livanov@mtc.government.bg>; <george.gogiyashvili@traceca.net>; <traceca@arminco.com>  
**Cc:** "Zifa" <szifa@taciscu.cat.glasnet.ru>; <ltrenkova@mtc.government.bg>; <traceca@iberiapac.ge>; <syerzhan@hotmail.com>; <traceca@mail.kg>; <andu@mt.ro>; <piukulma@kulma.tajik.net>; <mujde@ubak.gov.tr>; <info@uzavtoyul.uz>  
**Sent:** Wednesday, July 17, 2002 1:56 PM  
**Attach:** MTT the Way Forward -TRACECA.zip; MTT Cover Letter.txt  
**Subject:** MTT and the way forward for TRACECA - English

7/18/2002

**UPTFT - Project - TRACECA**

---

**From:** "UPTFT - Project - TRACECA" <uptft-traceca@intrans.az>  
**To:** <swk-almaty@gmx.net>; "Natasha Kalinina" <uutp@sarkor.com>; "Enequl Haidarova" <turkmendeniz@online.tm>; "Zarina Satorova" <adbgz@tajik.net>  
**Cc:** <swk\_almaty@mail.com>  
**Sent:** Wednesday, July 17, 2002 1:31 PM  
**Attach:** MTT the Way Forward -TRACECA rus.zip; MTT Cover Letter.txt  
**Subject:** Working Note on MTT

TRACECA Project : Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

Dear all,

Please print up and deliver the Working Note on MTT document plus the covering letter to the underwritten representatives of railways, ports and shipping companies of your country.

Mr. Nurov Z. - Head Tariff Department Tajik Railways

Mrs. Makhbubova F.N. - Deputy Head Tariff Policy Department Uzbekistan Railways

Mr. Isayev A.A. - Chief financial planning Department Kazakhstan Railways

Mr. Talko S.R. - Head Transportation Department Kazakhstan Railways

Mr. Annayev B. - Deputy Manager Transportation Services "Turkmenemiryollary "

Mr. Hudayberdiyev O. - Deputy Manager Economic Department "Turkmenemiryollary"

Regards Vussalya

7/18/2002

**UPTFT - Project - TRACECA**

---

**From:** "UPTFT - Project - TRACECA" <uptft-traceca@intrans.az>  
**To:** "Manfred Schlaack" <manfred.schlaack@ps.traceca.org>; "Tornike Gorsiridze" <monitors@gol.ge>; "Bodo Roessig" <traceca@globalnet.uz>; <zakirovss@mail.kg>; <suleimenov@mail.ru>; <khashimov@uzavtoyul.uz>; <kurban'tml@online.tm>; <traceca@hotmail.com>; <traceca@mt.ro>; <mtdh@tajik.net>; <scoskun@ubak.gov.tr>; <uatraceca@svitonline.com>; <livanov@mtc.government.bg>; <george.gogiashvili@traceca.net>; <traceca@arminco.com>  
**Cc:** "Zifa" <szifa@taciscu.cat.glasnet.ru>; <ltrenkova@mtc.government.bg>; <traceca@iberiapac.ge>; <syerzhan@hotmail.com>; <traceca@mail.kg>; <andu@mt.ro>; <piukulma@tajik.net>; <mujde@ubak.gov.tr>; <info@uzavtoyul.uz>  
**Sent:** Wednesday, July 17, 2002 1:31 PM  
**Attach:** MTT the Way Forward -TRACECA rus.zip  
**Subject:** Fw: MTT and the way forward for TRACECA - Russian

----- Original Message -----

**From:** UPTFT - Project - TRACECA

**To:** Manfred Schlaack ; Tornike Gorsiridze ; Bodo Roessig ; zakirovss@mail.kg ; suleimenov@mail.ru ; khashimov@uzavtoyul.uz ; kurban'tml@online.tm ; traceca@hotmail.com ; traceca@mt.ro ; mtdh@tajik.net ; scoskun@ubak.gov.tr ; uatraceca@svitonline.com ; livanov@mtc.government.bg ; george.gogiashvili@traceca.net ; traceca@arminco.com

**Cc:** Zifa ; ltrenkova@mtc.government.bg ; traceca@iberiapac.ge ; syerzhan@hotmail.com ; traceca@mail.kg ; andu@mt.ro ; piukulma@kulma.tajik.net ; mujde@ubak.gov.tr ; info@uzavtoyul.uz

**Sent:** Tuesday, July 16, 2002 4:35 PM

**Subject:** MTT and the way forward for TRACECA - Russian

Уважаемые Национальные Секретари,

Получите рабочий документ МТТ проекта ЕПТРТ и пришлите,пожалуйста подтверждение.

С уважением  
 Вюсаля

7/18/2002

**UPTFT - Project - TRACECA**

---

**From:** "UPTFT - Project - TRACECA" <uptft-traceca@intrans.az>  
**To:** <pazilenko@uz.gov.ua>; <tokman@ilyichevsk.odessa.ua>; <Sergey.vorozheykin@fleet.kz>; <aktaukzport@mail.ru>; <grwtamaz@access.sanet.ge>; <magheadof@fsc.gov.ge>; <roinbsp@batumi.net>; <ntar@railway.md>; "Kubilay Yazan" <kyznew@hotmail.com>; <nizamettinarслан@ixir.com.tr>; <h.beyhan@denizcilik.gov.tr>; <port@sea.baku.az>; <popovbdz@bbf.bg>; <headoffice@port-varna.bg>; <imedsan@marfa.cfr.ro>; <cfr.marfa.baku@azdata.net>; <abaz@constantza-port.ro>; <elena.stebbing@scottwilson.com>; <drasbash@mail.telepac.pt>; "Vladimir Cherniyevsky" <Vvc@UKRFERRY.com>; <otic@port.imtp.ilyichevsk.odessa.ua>  
**Cc:** <dora@uz.gov.ua>; <ukf@ukrferry.com>; <kubilayyazan@denizcilik.gov.tr>; <apc@constantza-port.ro>; <seaport\_akt@kaznat.kz>  
**Sent:** Wednesday, July 17, 2002 10:22 AM  
**Attach:** MTT the Way Forward -TRACECA.zip  
**Subject:** Working Notes on MTT

**TRACECA Project - Unified Policy on Transit Fees and Tariffs**

Dear Delegates,

- 1) Please find attached UPTFT Working Note on MTT
- 2) Please acknowledge receiving this Working Note
- 3) It is essential that we have your agreement to the findings and recommendations contained in this Working Note, as these form the basis of the next phase of our work – we must move on. If you do not agree with any of these recommendations please respond in writing immediately with your reasons.

Best regards,  
Vusalya

7/18/2002

**UPTFT - Project - TRACECA**

---

**From:** "UPTFT - Project - TRACECA" <uptft-traceca@intrans.az>  
**To:** "Manfred Schlaack" <manfred.schlaack@ps.traceca.org>; "Tornike Gorsiridze" <monitors@gol.ge>; "Bodo Roessig" <traceca@globalnet.uz>; <zakirovss@mail.kg>; <suleimenov@mail.ru>; <khashimov@uzavtoyul.uz>; <kurban'tml@online.tm>; <traceca@hotmail.com>; <traceca@mt.ro>; <mtdh@tajik.net>; <scoskun@ubak.gov.tr>; <uatraceca@svitonline.com>; <livanov@mtc.government.bg>; <george.gogiyashvili@traceca.net>; <traceca@arminco.com>  
**Cc:** "Zifa" <szifa@taciscu.cat.glasnet.ru>; <ltrenkova@mtc.government.bg>; <traceca@iberiapac.ge>; <syerzhan@hotmail.com>; <traceca@mail.kg>; <andu@mt.ro>; <piukulma@kulma.tajik.net>; <mujde@ubak.gov.tr>; <info@uzavtoyul.uz>  
**Sent:** Tuesday, July 16, 2002 4:35 PM  
**Attach:** MTT the Way Forward -TRACECA rus.zip  
**Subject:** MTT and the way forward for TRACECA - Russian

Уважаемые Национальные Секретари,

Получите рабочий документ МТТ проекта ЕПТРТ и пришлите, пожалуйста подтверждение.

С уважением  
Вюсая

7/18/2002