



Ministry of Transport
Republic of Azerbaijan

The European Union's Tacis TRACECA programme
for Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tajikistan, Turkey,
Turkmenistan, Ukraine, Uzbekistan

**Ministry of Transport of Azerbaijan
Permanent Secretariat of
TRACECA Intergovernmental Commission**

**Министерство Транспорта Азербайджана
Постоянный Секретариат
Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА**

**Meeting of Heads of Railway Administrations, Ports and
Shipping Companies
of the TRACECA member countries**

**Заседание Руководителей Железных Дорог, Портов
и Судоходных Компаний
стран-участниц программы ТРАСЕКА**

*July 17-18, 2003, Baku / Azerbaijan
17-18 июля, 2003 Баку / Азербайджан*



This programme is funded by
the European Union

ПРОТОКОЛ

по результатам второй встречи полномочных представителей (экспертов) железнодорожных, морских администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в транспортном коридоре TRACECA (РГТРТ 2)

г. Баку 17 Октября 2002

(А) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Новая железнодорожная тарифная структура транзитных перевозок TRACECA должна основываться на нормативных затратах, отражающих приемлемые технические и финансовые показатели, применяемые для всех стран TRACECA.
- 2) Тарифная структура должна строиться на долгосрочных переменных затратах.
- 3) Тарифная структура будет строиться таким образом, чтобы обеспечить норму прибыли на задействованные основные производственные средства не менее 12%.
- 4) К 30 декабря 2002 г. Консультанты разработают поправочные коэффициенты отклонения от согласованных показателей, учитывающих рельеф местности, длину состава, качество услуг и другие технические и финансовые показатели, превышающие установленный уровень.
- 5) Тарифная структура будет основана на затратах по перемещению груженого вагона (вес во внимание не принимается), т.е. меняется в зависимости от типа и грузоподъемности вагона. В тарифной структуре будут учтены затраты по возврату порожних вагонов. В новой тарифной структуре минимальной единицей измерения будет являться вагон.
- 6) Новая тарифная структура состоит из четырех компонентов:
 - (а) тарифы за перемещение (единая ставка за км пробега каждого типа вагона);
 - (б) терминальные тарифы (по двум суб-компонентам – за вагон и вагон/км, а также за подачу/уборку вагонов);
 - (в) плата за пользование инфраструктурой в поезд/км (доступ к магистральным путям, сигнализация, связь, электроснабжение);
 - (г) сборы и комиссионные.

- 7) В краткосрочной перспективе увеличения транзитного грузопотока TRACECA, скидки должны устанавливаться от новой тарифной шкалы. Определение указанных затрат будет дано в рабочем документе. Размеры скидок на тарифы будут определены после разработки тарифных ставок.
- 8) Валютой тарифа будет являться Euro.
- 9) К 15 декабря 2002 г. администрациям железных дорог необходимо представить свои предложения в письменной форме по уровню затрат на вагон, плате за пользование инфраструктурой, терминальным тарифам и комиссионным. В случае не предоставления замечаний Секретариат TRACECA примет существующие предложения без изменений.
- 10) До 30 ноября 2002 г. администрациям железных дорог необходимо представить комментарии Секретариату TRACECA, которые будут учтены при оценке национальных факторов поправок, в дальнейшем применяемых в качестве коэффициентов ТТТ (Приложение 1 к данному Протоколу).
- 11) Администрациям железных дорог к 1 февраля 2003 г. представить в Секретариат TRACECA сравнительный анализ за 2001 - 2002 годы транзитных перевозок по коридору TRACECA с разбивкой по видам груза.

(Б) ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) С учетом излишней пропускной способности портов TRACECA к тарифам на транзитный грузопоток по маршрутам TRACECA применяются скидки на основе краткосрочных переменных затрат плюс приемлемые прибыли (определение краткосрочных переменных затрат дается в рабочем документе, представленном на РГТРТ 2 и озаглавленном «Анализ деятельности портов и судоходных компаний с учетом издержек: предварительный анализ и рекомендации». Соответствующие разъяснения были даны в ходе встречи).
- 2) В частности, в тех портах TRACECA, транзитный грузопоток которых составляет менее 20% общего грузопотока порта (т.е. во всех портах, за исключением порта Баку):
 - (а) Предоставляются скидка в размере до 50% к базовым тарифам на ставки переработки транзитных грузов TRACECA.
 - (б) Предоставляется скидка до 50% на портовые сборы (корабельный, канальный, причальный и для гавани) для перевозок TRACECA.
 - (в) Указанные в пункте 2 (а,б) скидки являются временными и необходимыми для выработки Контрактором и делегатами заключительных скидок на тарифы для их последующего согласования на следующем заседании РГ в феврале 2003 г. Данные скидки применяются исключительно ко вновь привлекаемым сухим грузам по коридору TRACECA, за исключением нефти и нефтепродуктов, а также грузов, по которым уже заключены соответствующие контракты.

- 3) Участники встречи обязались предоставить соответствующую недостающую информацию о затратах, доходах, тарифах и грузооборотах по каждому отдельному виду услуг согласно просьбе Консультанта до конца октября 2002 г..
- 4) Участники обязуются тщательно проконтролировать влияние тарифных изменений на объем транзитного грузооборота.
- 5) Учитывая, что в некоторых портах ставки на переработку грузов устанавливаются частными стивидорными компаниями было выражено общее желание попросить соответствующие Правительства Сторон повлиять на снижение этих ставок частными стивидорными компаниями, но одновременно понимается, что Правительство не может осуществлять контроль над этими ставками.

(В) ТАРИФЫ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) АГКМП должно создать специальные льготные тарифы по осуществлению транзитных перевозок на паромов для вновь привлекаемых сухих грузов ТРАСЕСА, используя для этой цели наличие: (а) излишней грузоподъемности паромов и (б) низкой краткосрочной стоимости перевозок дополнительных грузов.
- 2) Участники встречи обязались предоставить соответствующую недостающую информацию о затратах, доходах, тарифах и грузооборотах по каждому отдельному виду услуг согласно по просьбе Консультанта до конца октября 2002 г.
- 3) Участники встречи обязуются тщательно проконтролировать влияние изменений в тарифах на объем транзитного грузооборота.
- 4) Судоходная компания «Укрферри» предоставила информацию о существующей спецставке на перевозки грузов ТРАСЕСА.

(Г) ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ (СКВОЗНЫЕ) ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

Транзитные тарифы железных дорог, морского фрахта и портов будут объединены в интермодальные (сквозные) тарифам. Консультант обязуется разработать проект структуры этих тарифов и распространить его среди делегатов для обсуждения на очередном РГТРТ 3.

(Д) КОНТРОЛЬ ПО ВНЕДРЕНИЮ РЕШЕНИЙ

По завершению РГТРТ 2, руководство Постоянного Секретариата МПК проведет аудит во всех странах ТРАСЕСА в целях оценки предпринятых действий по реализации тарифных соглашений, достигнутых в данном протоколе.

(Е) ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ПОСТОЯННОГО СЕКРЕТАРИАТА МПК TRASECA

Делегаты принимают во внимание, что при необходимости соответствующие правительственные органы Сторон подтвердят применение условий данного Протокола. Для чего Постоянный Секретариат МПК TRASECA продолжит работу в этом направлении.

(Ж) УЧАСТИЕ ТУРЕЦКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Делегаты Турецкой Республики подтвердили свою заинтересованность в полномочном участии разработки новых транзитных расценок и тарифов, а также готовность предоставить требуемую информацию по черноморским портам Турции в сроки указанные в п БЗ.

(З) ОЧЕРЕДНАЯ ВСТРЕЧА

Очередная встреча состоится 18 - 20 февраля 2003 года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

Транзитная тарифная политика TRASECA. (ТТТ)

Коэффициенты поправок по государственным железным дорогам

1. С учетом того, что ТТТ применяется по установленным маршрутам TRASECA, существует необходимость разработки специальных национальных коэффициентов, применимых исключительно к ТТТ .
2. Применение коэффициентов позволяет выявить фактические эксплуатационные условия на железнодорожных маршрутах TRASECA.
3. Руководство железных дорог, стремящихся участвовать в ТТТ, обязаны представить сведения, необходимые для оценки коэффициентов ТТТ с учетом тарифов ТТТ по каждому национальному сектору TRASECA.

4. Коэффициент ТТТ (С) можно получить с помощью следующей формулы:

$$C = \sum f_n \times d / D$$

где f_n является коэффициентом поправки

d – секционное расстояние, к которому он применяется

D – общая протяженность TRASECA по стране

5. Национальный коэффициент ТТТ можно получить на основе 4 коэффициентов f : Длина состава, скорость на маршруте, градиент, выравнивание.
6. Анализ, осуществленный консультантами TRASECA по проекту Унификации Транзитных Сборов и Тарифов, позволил произвести калибровку каждого коэффициента согласно данным, приводимым в нижеследующей Таблице:

1. Длина состава	коэффициент	2 Техническая скорость	коэффициент
1450м 70 вагонов	0.85	100 км/ч	1.45
1250м 60 вагонов	1.00	90 км/ч	1.30
1050м 50 вагонов	1.15	80 км/ч	1.15
850 м 40 вагонов	1.36	70 км/ч	1.00
650 м 30 вагонов	1.73	60 км/ч	0.85
		50 км/ч	0.70
		40 км/ч	0.60
3. Градиент	коэффициент	4. Выравнивание	коэффициент
10/1000	1.000	1000 м	1.000
20/1000	1.015	900 м	1.006
30/1000	1.030	800 м	1.012
40/1000	1.045	700 м	1.018
50/1000	1.060	600 м	1.024
		500 м	1.030

Примечание к Таблице:

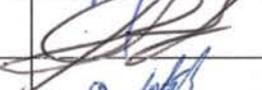
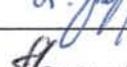
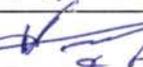
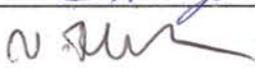
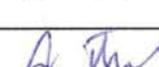
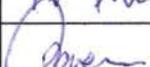
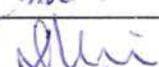
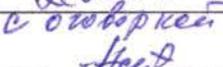
1. Количество вагонов исходит из средней длины вагона в 20 метров.
2. Указанная техническая скорость должна соответствовать оперативному плану либо графику, включая официальные ограничения $3.10/1000 = 10$ м повышения на каждые 1000м;

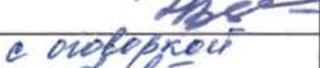
ПРОТОКОЛ

По результатам второй встречи полномочных представителей(экспертов) железнодорожной, морской администраций, портов и судоходных компаний относительно тарифной политики по железнодорожным и морским транзитным услугам в транспортном коридоре TRACECA (РГРТ 2)

г. Баку 17 Октября 2002

Подписи участников:

Имя делегата	Должность	Подпись
Рагимов А. М.	Азербайджан: Зам. начальника службы эксплуатации флота Азербайджанского Государственного Каспийского Пароходства	
Касимова Р. А.	Азербайджан: Зам. начальника финансовой службы планово-организационного аналитического отдела Бакинского международного торгового порта	
Гусейнов И. Н.	Азербайджан: Зам. начальника службы «Тарифы и транспортный сервис»	
Попов П.	Болгария: Руководитель сектора ОАО Болгарских железных дорог	
Станков А.	Болгария: Директор по эксплуатации порта Варна	
Цхелашвили Т.	Грузия: Начальник экономической службы Грузинской железной дороги	
Накашидзе Р.	Грузия: Финансовый и коммерческий директор порта Батуми	
Арчая Г.	Грузия: Начальник экономической службы порта Поти	
Курдгелиа Г.	Грузия: Директор пристани №6, порт Поти	
Алтаев Н. И..	Казахстан: Начальник Управления внешних связей ЗАО «Национальная компания «Казахстан темир жолы»	
Медешан И. Ф.	Румыния: Начальник отдела по тарифам, анализу и стоимостей национальная компания по железнодорожным транспортным перевозкам - Марфа	
Флореа В.	Румыния: Экономист CFR Marfa	
Маринеску М.	Румыния: Начальник департамента железной дороги порта Констанца	
Дука Л.	Румыния: Инженер – Департамента по инвестициям порта Констанца	
Асоев А.	Таджикистан: Начальник технической группы по железной дороге финансово-экономического службы	

Кутук Е.	Турция: Начальник секции операционного отдела государственной железнодорожной администрации	
Гювен Г.	Турция: Начальник секции портового департамента государственной железнодорожной администрации	
Таратайко Т. П.	Украина: Начальник управления маркетинга и технологий Главного коммерческого управления Укрзалізничці	
Черниевский В. В.	Украина: Коммерческий директор СК «Укрферри»	
Ривина Т. В.	Украина: Начальник отдела цен и тарифов Ильичевского морского порта	с оговоркой 
Бартошик Н. В.	Украина: Ведущий экономист отдела развития и инвестиций Ильичевского морского порта	с оговоркой 
Сафаева Н. Х.	Узбекистан: Начальник отдела тарифной политики Управления экономического анализа и прогнозирования	с оговоркой 

Оговорка
делегации ЗАО «НК «Казахстан темир жолы» к тексту Протокола от 17 октября 2002
года по тарифной политике ТРАСЕСА

По пункту 6 в) возможно также применение показателя вагоно - км

Начальник управления внешних
связей ЗАО «НК «Казахстан темир жолы»



Н.Алтаев

Оговорка представителя
ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»

Мнение по пунктам 3, 5 раздела А будет сообщено дополнительно
после доклада руководству компании.



Н. Сафаева

Оговорка представителя
Таджикской железной дороги

Мнение по пункту 3 раздела А будет сообщено дополнительно после доклада руководству железной дороги.



А. Асоев

Оговорка
Ильичевский Морской Торговый Порт
по протоколу пункт 2, раздел б

В связи с вводом нового тарифного руководства на услуги портов в Украине с 1 января 2003 г. Ильичевский Морской Торговый Порт представит данные о возможности предоставления скидок на портовые сборы и услуги на следующем семинаре РГ в феврале 2003 г., при условии адекватных скидок, которые будут представлены остальными участниками транспортного коридора.

И.О. Начальника отдела Маркетинга



РИВИНА Т.В.,

Ведущий Экономист отдела
Развития и Инвестиций



БАРТОШИК Н.В.



**MINISTRY OF TRANSPORT OF AZERBAIJAN
PERMANENT SECRETARIAT OF THE IGC TRACECA
MEETING OF HEADS OF RAILWAY ADMINSTRATIONS, PORTS AND SHIPPING
COMPANIES OF THE TRACECA MEMBER COUNTRIES**

July, 17, 2003, Baky, Azerbaijan

DRAFT AGENDA

Place of Venue: Ministry of Transport of the Republic of Azerbaijan

First Day of the Meeting

1st Session		Chairman: Mr. Z. Mamedov, Minister of Transport of Azerbaijan
10.00 – 11.00	Welcome Speeches	Mr. Z Mamedov, Minister of Transport of Azerbaijan Mr. Roumeguere, General Director of UIC Mr. A. Tagirov, General Secretary, Permanent Secretariat IGC TACECA
11.00 - 11.30	Coffee-Break	
11.30 – 12.00	Introduction of the Memorandum of Understanding	Chairman: Mr. A. Tagirov, Secretary General of PS IGC TRACECA
12.00 – 13.00	Signatory of the Memorandum of Understanding between UIC and PS IGC TRACECA Ceremonial Part	Mr. Roumeguere, General Director of UIC
13.00 – 14.00	Lunch	
2nd Session		Chairman: Mr. M. Panakhov, Deputy Head of the Azerbaijan Railways
14.00 – 15.00	Adoption of Agenda of the Meeting on the proposal on establishing the Conference (Council) of Heads of Railways, Ports and Shipping Companies of the TRACECA member-countries Proposal on establishing the Conference (Council) of Heads of Railways, Ports and Shipping Companies of the TRACECA member-countries Introduction to the TRACECA Programme. Proposal on the Draft Declaration.	Mr. M. Panakhov Mr. M. Panakhov Mr. Z. Kvatchantiradze, Executive Secretary of PS IGC TRACECA

TRACECA

3rd Session		Chairman: Mr. M. Panakhov, Deputy Head of the Azerbaijan Railways
15.00 – 17.00	Statements of the Heads/Representatives of Railways, Ports and Shipping Companies of the TRACECA member-countries Discussion on Introductions and the proposed Draft Declaration and Action Plan	
19.00	Dinner	

JULY 18, 2003, BAKY, AZERBAIJAN

Place of Venue of the Meetings: Ministry of Transport of the Azerbaijan Republic

Second Day of the Meeting

4th Session		Permanent Secretariat of the IGC TRACECA
10.00 – 11.00	<ul style="list-style-type: none"> • Introduction to the TRACECA Transit Tariff, proposed by UPTFT Project • Introduction to the Multimodal Transportation Concept 	<p>Mr. D. Rasbash, UPTFT Railway Expert</p> <p>Mr. T. Lamnidis, CLBTT Project Team Leader</p>
11.00 - 11.30	Coffee-break	
5th Session		Chairman: Mr. M. Panakhov, Deputy Head of Railway of Azerbaijan
11.30 – 13.30	Statements of the Heads/Representatives of Railways, Ports and Shipping Companies of the TRACECA member-countries regarding the proposal on establishing the Conference	Mr. Panakhov
6th Session		Chairman: Mr. Z. Mamedov, Minister of Transport of Azerbaijan
13.30 – 15.00	Summing up of discussions on introductions and proposed Draft Declaration and Action Plan Final conclusions on the Meeting of adoption of Final Declaration and the Action Plan	<p>Mr. Panakhov</p> <p>Mr. Z. Mamedov, Minister of Transport of Azerbaijan</p>
15.00 – 16.00	Lunch	

ТРАСЕКА

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА АЗЕРБАЙДЖАНА
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕКА
ЗАСЕДАНИЕ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ
И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ СТРАН-УЧАСТНИЦ ПРОГРАММЫ ТРАСЕКА**

17 ИЮЛЯ 2003г., г. БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ПРОЕКТ ПОВЕСТКИ ДНЯ

Место проведения заседания: Министерство транспорта
Азербайджанской Республики

Первый день заседания

1-я сессия		Председатель: г-н З. Мамедов, Министр транспорта Азербайджана
10.00 – 11.00	Приветственные речи	Г-н З. Мамедов, Министр транспорта Азербайджана Г-н Румегер, Генеральный директор МСЖД Г-н Абдурашид Тагиров, Генеральный секретарь Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА
11.00 - 11.30	Перерыв на кофе	
11.30 – 12.00	Предложение Меморандума о взаимопонимании	Председатель: г-н А. Тагиров, Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА
12.00 – 13.00	Подписание Меморандума о взаимопонимании между МСЖД и ПС МПК ТРАСЕКА Торжественная церемония по случаю подписания Меморандума	Г-н Румегер, Генеральный директор МСЖД
13.00 – 14.00	Перерыв на обед	
2-я сессия		Председатель: г-н М. Панахов, Заместитель Начальника АГЖД
14.00 – 15.00	Принятие Повестки дня Заседания по предложению о создании Конференции (Совета) Глав железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц программы ТРАСЕКА Предложение о создании Конференции (Совета) Глав железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц программы ТРАСЕКА Презентация программы ТРАСЕКА Предложение проекта Декларации	Г-н М. Панахов Г-н М. Панахов Г-н З. Кватчантирадзе, Исполнительный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА

3-я сессия		Председатель: г-н М. Панахов, Заместитель Начальника АГЖД
15.00 – 17.00	Выступления Глав/Представителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц программы ТРАСЕКА Дискуссии по презентациям и проекту Декларации и Программы действий	
19.00	Ужин	

18 ИЮЛЯ 2003г., БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

Место проведения заседаний: Министерство транспорта
Азербайджанской Республики

Второй день заседания

4-я сессия		Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА
10.00 – 11.00	<ul style="list-style-type: none"> • Презентация Транзитного Тарифа ТРАСЕКА, предложенного проектом ЕПТРТ • Презентация концепции смешанных перевозок 	<p>Г-н Дуглас Разбаш, Эксперт проекта ЕПТРТ по железнодорожному транспорту</p> <p>Г-н Томас Ламнидис, Руководитель проекта ОЮБТП</p>
11.00 – 11.30	Перерыв на кофе	
5-я сессия		Председатель: г-н М. Панахов, Заместитель Начальника АГЖД
11.30 – 13.30	Выступления Глав/Представителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц программы ТРАСЕКА по предложению о создании Конференции	Г-н М. Панахов
6-я сессия		Председатель: г-н З. Мамедов, Министр транспорта Азербайджанской Республики
13.30 – 15.00	Подведение итогов дискуссий по презентациям и предложенному проекту Декларации и Программы действий Подведение итогов заседания и принятие Декларации и Программы действий	<p>Г-н М. Панахов</p> <p>Г-н З. Мамедов, Министр транспорта Азербайджанской Республики</p>
15.00 – 16.00	Обед	

TRACECA

MINISTRY OF TRANSPORT OF AZERBAIJAN REPUBLIC
PERMANENT SECRETARIAT OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA

MEETING OF HEADS OF RAILWAY ADMINISTRATIONS, PORTS AND SHIPPING COMPANIES
OF THE TRACECA MEMBER COUNTRIES

17-18 July, 2003, Baku / Azerbaijan
Ministry of Transport of the Republic of Azerbaijan

LIST OF PARTICIPANTS

NAME	POSITION
Mr. MAMEDOV	Minister of Transport of Azerbaijan
Mr. PANAKHOV	Deputy Head of Railway of Azerbaijan

REPRESENTATIVES OF TRACECA RAILWAYS, PORTS AND SHIPPING COMPANIES

COUNTRY	FIELD	NAME	POSITION
Azerbaijan	Rail	Mr. MEHDIYEV	Head of Azerbaijan State Railway
	SC	Mr. BASHIROV	Head of Azerbaijan State Caspian Shipping Company
	Port	Mr. MIRZOYEV	Head of International Sea Trade Port of Baku
Armenia	Rail	Mr. GHARAGYOZYAN	First Deputy Head of Railway Department of Armenia
		Mr. BDOYAN	Head of External Relations Department
Bulgaria	Rail		Not participate
	Port		
	Port		
Georgia	Rail	Mr. MITAISHVILI	Deputy General Director of the Georgian Railway

TRACECA

		Mr. SULADZE	Director for Foreign Relations
		Mr. TSINOSANI	General Director of car-repair plant
		Mr. GOGIASHVILI	National Secretary
	Port	Mr. HOHOBAYA	First Deputy Head of Poti Port
		Mr. ARCHAYA	Head of Commercial Department
	Port	Mr. NINIDZE	Head of Batumi Port
Moldova	Rail	Mr. EFRIM	First Deputy Head of the Moldavian Railway
		Ms. ZAYTSEVA	Head of Tariff Department
Kazakhstan	Rail	Mr. TALASPEKOV	Vice-President of CJSC «National Company «Kazakhstan Temir Zholi»
		Mrs. SALIKPAYEVA	Head of Tariff Policy Department
	Port	Mr. KUTPANBAYEV	Head of Marketing Department
Kyrgyzstan	Rail	Ms. MANKOVA	Head of Freight Transport Department
Romania	Rail	Mr. KINDE	Commercial Director of "CFR MARFA"
		Mr. NEGOESCU	Senior Specialist of Railway Department
	Port	Mrs. BAZ	Commercial Manager of Constantza Port
		Mrs. MARINESCU	Head of Railway Department
Tajikistan	Rail	Mr. SHADIYEV	Representative of Tajik Railway in OSJD
Turkmenistan	Rail	Mr. KHUDABERDIYEV	Deputy Head of «Turkmendemiryollary»
		Mr. MUHAMMEDOV	Deputy Head of Transport and Commerce Department
	Port & SC		

TRACECA

Turkey	Rail & Port	Mr. DENIZ	Head of Foreign Relations Department, General Directorate of Railways Administration of Turkey
		Mr. TEKBAS	Port Manager of Bandirma Port
Ukraine	Rail	Mr. MOSTOVOY	Deputy Head of "UKRZALIZNITSYA"
		Mrs. TARATAYKO	Head Marketing and Forecast Department
	SC	Mr. KURLYAND	President of Shipping Company "UKRferry"
		Mr. CHERNIYEVSKY	Commercial Director
	Port	Mr. YEREMENKO	Head of Ilyichevsk Port
		Mr. TOKMAN	Deputy Director General of Illichevsk Port, Development and Investment
Uzbekistan	Rail	Mr. SAGDULLAYEV	Deputy Chairman of "Uzbekiston Temir Yullari"
		Mr. JALALOV	Head of Marketing Department
		Mr. KAMALOV	Head of External Economic Relations Department
		Ms. IRISMETOVA	Deputy Head of "Uzheldorraschet" Center

INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS (UIC)

NAME	POSITION
Mr. ROUMEGUERE	General Director of UIC

TRACECA

GUESTS

NAME	POSITION
Ms. SEGRETAIN	SNCF International Department
Ms. LAGRAULET	Rail Expert

PERMANENT SECRETARIAT IGC TRACECA

NAME	POSITION
Mr. TAGIROV	Secretary General of PS IGC TRACECA
Mr. KVATCHANTIRADZE	Executive Secretary of PS IGC TRACECA, Ambassador
Mr. GRAILLE	Supervisor of PS IGC TRACECA Dornier Consult/Transtec, TRACECA Coordination Team
Mr. LENTSCH	TRACECA Coordination Team
Mr. BILYI	Road Transport Expert
Mr. ERKINOV	Railway Transport Expert

TRACECA PROJECTS

Unified Policy on Transit Fees and Tariffs

NAME	POSITION
Mr. CHEESMAN	Project Manager
Mrs. STEBBINGS	UK Project Manager

TRACECA

Mr. LAING	Maritime Expert
Mr. GODWARD	Railway Economist
Mr. RASBASH	Railway Expert

Common Legal Basis for Transit Transportation

NAME	POSITION
Mr. LAMNIDIS	Team Leader
Mr. TURDZELADZE	Project Coordinator
Mr. DALIZIOS	Institutional Expert
Mr. TONCHEV	Institutional Expert

Harmonization of Border Crossing Procedures

NAME	POSITION
Mr. RANGER	Project Manager

ТРАСЕКА

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ АЗЕРБАЙДЖАН
ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА

СОВЕЩАНИЕ ГЛАВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ
СТРАН-УЧАСТНИЦ ТРАСЕКА

17-18 июля, 2003 год, Баку / Азербайджан
Министерство Транспорта Азербайджанской Республики

СПИСОК УЧАСТНИКОВ

ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
г-н МАМЕДОВ	Министр транспорта Азербайджана
г-н ПАНАХОВ	Заместитель Начальника железной дороги Азербайджана

ПРЕДСТАВИТЕЛИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ
ТРАСЕКА

СТРАНА	СФЕРА	ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
Азербайджан	Ж / Д	г-н МЕХДИЕВ	Начальник Азербайджанской Государственной Железной Дороги
	С / К	г-н БАШИРОВ	Начальник Азербайджанского Государственного Каспийского Морского Пароходства
	Порт	г-н МИРЗОЕВ	Начальник Бакинского Международного Морского Торгового Порта
Армения	Ж / Д	г-н КАРАГОЗЯН	Заместитель Начальника департамента железных дорог Армении
		г-н БДОЯН	Начальник отдела внешних связей
Болгария	Ж / Д		
	Порт		
	Порт		

ТРАСЕСА

Грузия	Ж / Д	г-н МИТАИШВИЛИ	Заместитель Генерального Директора Грузинской Железной Дороги
		г-н СУЛАДЗЕ	Директор по международным связям
		г-н ЦИНОСАНИ	Генеральный Директор вагоностроительного завода
		г-н ГОГИАШВИЛИ	Национальный секретарь Грузии в МПК ТРАСЕКА
	Порт	г-н ХОХОБАЯ	Первый Заместитель Начальника порта Поти
		г-н АРЧАЯ	Начальник Коммерческого отдела
Порт	г-н НИНИДЗЕ	Начальник порта Батуми	
Молдова	Ж / Д	г-н ЕФРИМ	Первый Заместитель Начальника Молдавской Железной Дороги
		г-жа ЗАЙЦЕВА	Начальник отдела грузовых тарифов
Казахстан	Ж / Д	г-н ТАЛАСБЕКОВ	Вице-президент ЗАО «Национальная Компания «Казахстан Темир Жолы»
		г-жа САЛЫКПАЕВА	Начальник отдела тарифной политики
	Порт	г-н КУТПАНБАЕВ	Начальник отдела маркетинга
Кыргызстан	Ж / Д	г-жа МАНЬКОВА	Начальник грузового отдела кыргызской железной дороги
Румыния	Ж / Д	г-н КИНДЕ	Коммерческий Менеджер Национальной Компании грузовых железнодорожных перевозок "CFR MARFA"
		г-н НЕГОЕСКУ	Начальник Генеральной дирекции железнодорожного транспорта Министерства транспорта, строительства и туризма
	Порт	г-н БАЗ	Коммерческий Менеджер порта Констанца
		г-жа МАРИНЕСКУ	Начальник ж/д. отдела
Таджикистан	Ж / Д	г-н ШАДЫЕВ	Представитель таджикской железной дороги в Дирекции Совета по ж/д. транспорту государств-участников СНГ
Туркменистан	Ж / Д	г-н ХУДАБЕРДЫЕВ	Заместитель Начальника департамента «Туркмендемиреллары»
		г-н МУХАММЕДОВ	Заместитель Начальника службы перевозок коммерческой деятельности
	Порт & С / К		

TRASESA

Турция	Ж / Д & Порт	г-н ДЕНИЗ	Начальник отдела внешних связей
		г-н ТЕКБАШ	Менеджер порта
Украина	Ж / Д	г-н МОСТОВОЙ	Генеральный директор «Укрзализныци»
		г-жа ТАРАТАЙКО	Начальник управления маркетинга и прогнозирования
	С / К	г-н КУРЛЯНД	Президент СК «Укрферри»
		г-н ЧЕРНИЕВСКИЙ	Коммерческий Директор СК «Укрферри»
	Порт	г-н ЕРЕМЕНКО	Начальник порта Ильичевск
		г-н ТОКМАН	Заместитель Генерального Директора по развитию и инвестициям
Узбекистан	Ж / Д	г-н САГДУЛЛАЕВ	Заместитель Председателя ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»
		г-н ДЖАЛАЛОВ	Начальник управления маркетинга
		г-н КАМАЛОВ	Начальник управления внешнеэкономических связей
		г-жа ИРИСМЕТОВА	Заместитель Начальника центра «Узжелдоррачёт»

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (МСЖД)

ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
г-н РУМИГЕР	Генеральный Директор МСЖД

ГОСТИ

ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
г-жа СЕГРЕТЕН	Международный Департамент SNCF
г-жа ЛАГРОЛЕ	Эксперт по железнодорожному транспорту

TRASECA

ПОСТОЯННЫЙ СЕКРЕТАРИАТ МПК ТРАСЕКА

ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
г-н ТАГИРОВ	Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА
г-н КВАЧАНТИРАДЗЕ	Исполнительный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА, Посол
г-н ГРАЙ	Супервайзер ПС МПК ТРАСЕКА, Dornier Consult/Transtec , Руководитель проекта Координационная Группа ТРАСЕКА
г-н БИЛЫЙ	Эксперт по автомобильному транспорту
г-н ЭРКИНОВ	Эксперт по железнодорожному транспорту

ПРОЕКТЫ ТРАСЕКА

Единая политика по транзитным расценкам и тарифам

ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
г-н ЧИЗМАН	Менеджер проекта
г-жа СТЕББИНГС	Менеджер проекта UK
г-н ЛЭНГ	Эксперт по морскому транспорту
г-н ГОДВАРД	Железнодорожный экономист
г-н РАСБАШ	Эксперт по железнодорожному транспорту

TRASESA

Общая юридическая база для транзитных перевозок

ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
г-н ЛАМНИДИС	Руководитель проекта
г-н ТУРДЗЕЛАДЗЕ	Координатор проекта
г-н ДАЛИЗИОС	Эксперт по институциональным вопросам
г-н ТОНЧЕВ	Эксперт по институциональным вопросам

Гармонизация процедур пересечения границ

ИМЯ	ДОЛЖНОСТЬ
г-н РЕЙНДЖЕР	Менеджер проекта

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

between

THE INTERNATIONAL UNION OF RAILWAYS (UIC)

and

THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACECA (IGC TRACECA)

The International Union of Railways (UIC) and the Intergovernmental Commission TRACECA (IGC TRACECA) agree to enter into this Memorandum of Understanding, with a view to strengthening cooperation and collaboration between the two organizations.

The Memorandum of Understanding is entered into, taking into account the expertise that UIC, as a major international cooperation body, can contribute and the role of the Commission responsible for the basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe – the Caucasus – Asia Corridor.

1. General

The need for greater cooperation is justified by:

- 1.1 the increasing importance of reliable and efficient border procedures within the Black Sea and the Caucasus, Central Asia and between Europe to facilitate international trade, transport and tourism in a safe and sustainable land/sea transport environment;
- 1.2 the fact that both organizations are actively involved in promoting intra-regional and interregional trade facilitation;
- 1.3 the importance of avoiding duplication of work and to maximize complementarities and the use of available resources;
- 1.4 the fact that currently a number of countries are involved both with UIC and IGC TRACECA.

The focal points for the collaboration mechanism aimed at implementing this Memorandum of Understanding will be detailed between the UIC Head quarters and the Permanent Secretariat of IGC TRACECA.

2. Areas of cooperation

- 2.1 strategic plans aimed at development of international transport corridors;
- 2.2 development and promotion of technical standards and effective operational practices for efficient international transport and trade (best practices);
- 2.3 facilitation of cross-border movements of people and goods;
- 2.4 human resources development, including staff development programme;
- 2.5 technology and information transfer;
- 2.6 information technology to improve the efficiency of international railway transport;
- 2.7 market analysis and transit tariffs.

3. Collaborative mechanism

- 3.1 UIC and IGC TRACECA will keep each other informed of their respective work programmes;
- 3.2 UIC and IGC TRACECA within their terms of reference and basic agreement will exchange reports, publications, etc., that are of relevance;
- 3.3 UIC and IGC TRACECA will invite each other to major meetings of mutual interest on a consultative basis;
- 3.4 UIC and IGC TRACECA will develop and implement joint projects of mutual interest subject to the availability of adequate financial resources.

4. Confidentiality

- 4.1 The information given by one organization to the other will be treated as confidential unless it is already in the public domain.

5. Modification/Termination

- 5.1 This Memorandum may be amended by mutual agreement of UIC and IGC TRACECA. IT may be terminated by either party subject to six-month advance notice given to the other party, being understood that the termination shall not affect activities already in operation;
- 5.2 This Memorandum will enter into force upon signature of the Chief Executive of the UIC and the Secretary-General of the IGC TRACECA.

Signed at Baky on 17th July 2003 in two original copies in English.

**For the International Union
of Railways (UIC)**

**For the Intergovernmental Commission
TRACECA (IGC TRACECA)**

МЕМОРАНДУМ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ

между

МЕЖДУНАРОДНЫМ СОЮЗОМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (МСЖД)

и

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИЕЙ ТРАСЕКА (МПК ТРАСЕКА)

Международный Союз Железных Дорог (МСЖД) и Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА (МПК ТРАСЕКА) согласны подписать настоящий Меморандум о Взаимопонимании с целью укрепления сотрудничества и взаимодействия между этими двумя организациями.

При подписании Меморандума о Взаимопонимании принимается во внимание компетентность МСЖД, как крупной организации международного сотрудничества, которая может положительно влиять на его укрепление, а также роль Комиссии, отвечающей за реализацию Основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия.

1. Общие сведения

Необходимость укрепления сотрудничества подтверждается следующими факторами:

- 1.1 возрастающим значением надежных и действенных пограничных процедур в регионе Черного моря, между Закавказьем, Центральной Азией и Европой с целью развития международной торговли, транспорта и туризма в условиях безопасности и стабильности наземных/морских перевозок;
- 1.2 обе организации принимают активное участие в создании благоприятных условий, содействующих региональной и межрегиональной торговле;
- 1.3 возможностью избежать дублирования действий, максимизировать взаимодополняющие виды деятельности и использовать имеющиеся ресурсы;
- 1.4 целый ряд стран в настоящее время участвует в деятельности МСЖД и МПК ТРАСЕКА.

Подробная информация по ключевым вопросам механизма взаимодействия, направленного на реализацию настоящего Меморандума о Взаимопонимании, будет согласована между центральным органом МСЖД и Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА.

2. Области сотрудничества

- 2.1 стратегические планы, направленные на развитие международных транспортных коридоров;
- 2.2 разработка и развитие технических стандартов, приобретение высокого оперативного опыта эффективных международных перевозок и торговли (лучшие примеры);
- 2.3 облегчение процедур пересечения границ при перевозке пассажиров и грузов;
- 2.4 развитие людских ресурсов, включая программу подготовки кадров;
- 2.5 передача технологии и информации;

2.6 информационная технология в целях совершенствования эффективности международных железнодорожных перевозок;

2.7 анализ рынка и транзитные тарифы.

3. Механизм взаимодействия

3.1 МСЖД и МПК ТРАСЕКА согласны информировать друг друга о соответствующих рабочих программах;

3.2 МСЖД и МПК ТРАСЕКА в рамках своих технических заданий и основного соглашения будут обмениваться отчетами, публикациями и т.д., имеющими существенное значение;

3.3 МСЖД и МПК ТРАСЕКА согласны приглашать друг друга на основные заседания, представляющие взаимный интерес, на совещательной основе;

3.4 МСЖД и МПК ТРАСЕКА согласны разрабатывать и реализовывать совместные проекты, представляющие взаимный интерес, при условии наличия достаточных финансовых ресурсов.

4. Конфиденциальность

4.1 Сведения, предоставленные одной организацией – другой, будут считаться конфиденциальными, за исключением тех случаев, когда они уже стали достоянием гласности.

5. Изменение/Завершение

5.1 В настоящий Меморандум могут быть внесены изменения по взаимному соглашению между МСЖД и МПК ТРАСЕКА. Меморандум может быть завершен любой стороной при условии предварительного уведомления за шесть месяцев другой стороны, сознавая при этом, что завершение Меморандума не повлияет отрицательно на выполняемую деятельность;

5.2 Настоящий Меморандум вступает в силу после подписания Исполнительным директором МСЖД и Генеральным Секретарем МПК ТРАСЕКА.

Подписано в двух оригиналах на английском языке.

За Международный Союз Железных
Дорог (МСЖД)

За Межправительственную
Комиссию ТРАСЕКА (МПК
ТРАСЕКА)

Дата:

Дата:

DRAFT DECLARATION

TRACECA Conference of Heads of Railways, Ports and Shipping companies of Parties to MLA

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

Conscious that the countries entered a clear commitment by signing the Basic Multilateral Agreement to strengthen and intensify regional cooperation for improving movements of goods and passengers along the Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA).

Being aware that the level of transit transportation, particularly of containers and non-conventional cargo, remains below its potential and that the development of multimodal transport and container logistic in the TRACECA region is impeded by factors such as traditional tariff structures for railway services, level of coordination amongst the railways, ports and maritime services, not sufficiently harmonized documentation and procedures.

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

Agree further on an Action Programme that encompasses joint actions that have to be undertaken in indicated fields of cooperation and provides a time frame for its implementation, and urges the parties to give priority to its consideration and implementation. Agreed related actions are formulated in the *Baku Action Programme on Multimodal Transport* as adopted by the Conference. The Action Programme shall form the platform for coordinated development of multimodal transport on TRACECA routes and the Conference is committed to review and update the Action Programme from time to time.

Request the Intergovernmental Commission TRACECA to consider and endorse the Declaration and the Action Programme at its next session to be held at Yerevan in October 2003.

Request the Permanent Secretariat of IGC TRACECA to elaborate the Procedures of the Conference and coordinate the implementation of the Action Programme at regional level and prepare with assistance of all Parties regular reports on its implementation, which shall be submitted to the regular sessions of the Conference.

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

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

Baky, July – 2003

TRACECA

BAKY ACTION PROGRAMME ON MULTIMODAL TRANSPORT

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

TRACECA

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

ПРОЕКТ ДЕКЛАРАЦИИ

Конференция ТРАСЕКА Руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний Сторон ОМС

Руководители железных дорог Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана, начальники портов Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Румынии, Турции, Туркменистана, Украины и Судоходных компаний Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и Украины, представляющие основные транспортные инфраструктуры и транспортных операторов, осуществляющих мультимодальные перевозки по маршрутам ТРАСЕКА, действующие во исполнение целей и задач, вытекающих из Основного Многостороннего Соглашения, и принимающие во внимание текущую задачу совершенствования конкурентоспособности международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Центральная Азия (ТРАСЕКА), на своем заседании ... июля 2003, в г. Баку:

Сознавая, что подписав Основное Многостороннее Соглашение, страны взяли на себя определенное обязательство по укреплению и углублению регионального сотрудничества в целях совершенствования движения товаров и пассажиров по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА),

Понимая, что потенциальные возможности транзитных перевозок, в частности контейнерных операций и перевозок неконвенционных грузов, используются не в полной мере, а для развития мультимодальных перевозок и контейнерной логистики в странах-участниц программы ТРАСЕКА существуют некоторые препятствующие факторы, такие как традиционные тарифные структуры железнодорожных перевозок, недостаточный уровень координации между службами железных дорог, портов и судоходных компаний и согласованности при обработке документов и применении процедур.

Согласны учредить Конференцию Руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний Сторон ОМС ТРАСЕКА (далее именуемую Конференция) в качестве координационного органа основных транспортных операторов и операторов инфраструктуры стран ТРАСЕКА, проводить регулярные заседания по оказанию совместной поддержки и стимулированию маршрутов ТРАСЕКА с целью совершенствования мультимодальных транспортных операций и создания благоприятных условий для контейнерной логистики на основе выработанных определений и осуществления (I) общих принципов, (II) гармонизации транспортных тарифов, (III) координации коммерческой и финансовой деятельности, (IV) гармонизации и упрощения обработки документов, (V) а также обсуждения текущих проблем, имеющих региональное значение.

Согласны в дальнейшем на утверждение Программы Действий, включающей совместные действия, которые следует предпринять в указанных областях сотрудничества, а также предлагающей график ее осуществления и призывающей Стороны считать приоритетной данную Программу при ее рассмотрении и реализации. Согласованные соответствующие действия изложены в *Бакинской Программе Действий по Мультимодальным Перевозкам*, принимаемой на Конференции. Программа Действий послужит основой для создания платформы согласованного развития мультимодальных перевозок по маршрутам ТРАСЕКА, а Конференция берет на себя обязательство по периодическому рассмотрению и обновлению Программы Действий.

Обращаются с просьбой в Межправительственную Комиссию ТРАСЕКА о рассмотрении и одобрении Декларации и Программы Действий на своем следующем заседании, которое состоится в октябре месяце 2003г. в г. Ереван.

Обращаются с просьбой в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА о детальной разработке Процедур Конференции, координации осуществления Программы Действий на региональном уровне и подготовке при содействии всех Сторон очередных отчетов о ее реализации, которые должны представляться на очередные заседания Конференции.

Призывают все Заинтересованные Лица частного и государственного сектора принимать активное и конструктивное участие в развитии мультимодальных перевозок по маршрутам ТРАСЕКА.

Обращаются с просьбой к сообществу донорских стран и международных организаций о предоставлении поддержки транспортным инфраструктурным агентствам и транспортным операторам при осуществлении Программы Действий.

Июль – 2003г.
г. Баку

ТРАСЕКА

БАКИНСКАЯ ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ПО МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМ (СМЕШАННЫМ) ПЕРЕВОЗКАМ

ДЕЙСТВИЕ	ГРАФИК
<p style="text-align: center;"><u>I. Общие принципы</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Пересмотреть и изучить возможность одобрения проекта положения, предложенного для включения в ОМС в качестве Технического Приложения в отношении мультимодальных перевозок• Принять согласованную юридическую основу мультимодальных перевозок, обеспечивая, таким образом, безопасность и надежность грузовых перевозок заказчикам и страховым компаниям на маршрутах ТРАСЕКА• Предоставлять содействие в присоединении стран к Европейскому Соглашению по Маршрутам Комбинированных Перевозок с целью включения маршрутов ТРАСЕКА в широкую европейскую транспортную сеть комбинированных и мультимодальных перевозок.• Выработать единую политику в отношении установления связей с международными организациями, как-то с СНГ, ЕКМТ, ОСЖД, МСЖД и другими международными и субрегиональными организациями.	
<p style="text-align: center;"><u>II. Гармонизация транспортных тарифов</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Пересмотреть предложенный Транзитный Тариф ТРАСЕКА, подготовить план реализации и проект тарифного соглашения для рассмотрения всеми сторонами.• Объединить со структурой ТТТ портовые и морские тарифы на международные перевозки по маршрутам ТРАСЕКА, учреждая, таким образом, единый сквозной тариф на мультимодальные перевозки• Утвердить и реализовать единый Транзитный Тариф ТРАСЕКА, основанный на определенной ставке и замещающий традиционный МТТ на международные перевозки по маршрутам ТРАСЕКА• Применять понижающий коэффициент ТРАСЕКА, применяемый к различным типам перевозимых грузов, разработанный в ПС МПК ТРАСЕКА и утвержденный железнодорожными администрациями сторон ОМС с целью привлечения нетрадиционных грузопотоков.	

<p><u>III. Координация коммерческой и финансовой деятельности</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Создать систему эффективного производства платежей и задолженностей между сторонами в соответствии с нормативной коммерческой деятельностью в области международных перевозок • Выработать эффективный механизм разрешения проблемы расчетов за простой вагонов между железнодорожными организациями • Рассмотреть введение Евро в качестве основной валюты при производстве международных операций за перевозки по маршрутам ТРАСЕКА 	
<p><u>IV. Гармонизация и упрощение операций и обработки документов</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Совместно с национальными таможенными организациями применять накладную СМГС в качестве Таможенного Транзитного Документа в соответствии с рекомендациями Конференции МПК ТРАСЕКА, состоявшейся в 2002г. в Ташкенте. • Координировать технические и эксплуатационные параметры между железнодорожными организациями ТРАСЕКА при одновременном обновлении и модернизации национальной железнодорожной сети. 	
<p><u>V. Повышение квалификации</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Разработать региональную программу сотрудничества сторон в области повышения квалификации, обучения и обмена полезным опытом с целью совершенствования опыта и квалификации персонала и, таким образом, обеспечить возможность организациям решать новые задачи по расширению транспортных операций на маршрутах ТРАСЕКА. 	

INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT AND CURRENT LEGAL FRAMEWORK

The world of transport has changed considerably over the last few decades. International transportation of goods is increasingly carried out on a door-to-door basis, involving more than one mode of transportation. While there is little information on the overall proportion of cargo transported by multiple modes, data on the development of containerized traffic provide some highly significant indications, as containers are designed for transportation by different modes.

Since the advent of the container in the mid-1960s, there has been an exponential increase in containerized transport, which is forecast to continue well into the future (**see slide № 1**):

World port container throughput, i.e. the number of movements taking place in ports, has grown from zero in 1965 to 225.3 million moves in 2000 (**see slide № 2**). Container traffic is forecast to more than double until 2010 to almost 500 million moves; this represents an annual growth rate of 9% (**see slide № 3**). While globally the major container flows are between Asia, Europe and North America, there are significant flows within all regions.

World seaborne trade in containerized cargo is estimated to more than double from 1997 to 2006 to around 1 billion tons (*UNCTAD Review of Maritime Transport, 1997, 13*) which is clearly shown in the given table (**see slide № 4**). Most of this containerized cargo will involve transportation by more than one mode before reaching its final destination. In particular the first and the last leg of any door-to-door transaction will usually involve transportation by another mode, such as road or, to a lesser extent, rail.

There has been significant growth in trade in manufactured goods, as a result of globalization, leading to foreign direct investment in factories and assembly plants in regions with lower labour costs and good access to trade routes. In 2000, the value of **manufactured goods exported globally** (f.o.b.) had risen to 75% of all goods exported (~ 4.7 trillion US\$ out of a total of ~ 6.2 trillion US\$ (*UNCTAD Handbook of Statistics 2002*) (**see slide № 5**). The majority of manufactured goods moving by sea will be transported in containers.

The growth of containerized transportation, together with technological developments improving the systems for transferring cargo between different modes has considerably affected modern transport patterns and practices.

Shippers and consignees are often interested in dealing with one party (Multimodal Transport Operator, MTO), who arranges for the transportation of goods from door to door and assumes contractual responsibility throughout, irrespective of whether this is also the party who actually carries out the different stages of the transport. For many transport users, delay in delivery has come to be of increasing importance in connection with efficient supply chain management.

At the global level, the main providers of multimodal transport services appear to be freight forwarders, who often do not themselves own or operate any means of transport, but arrange for the performance of individual modal stages of transport by traditional unimodal carriers. Increasingly, big liner shipping companies, some of which dominate the ocean trade involving

container shipments (In 2001, the leading 10 container service operators (in terms of number of ships and container carrying capacity), accounted for more than 40% of global capacity and the top 20 operators accounted for almost 60%. *UNCTAD Review of Maritime Transport 2002*), are also expanding their services to offer transportation from door-to-door by engaging other carriers to perform different modal stages of a multimodal transaction.

Where goods are carried in sealed containers, it is often difficult to identify the stage/mode of transport where a loss, damage or delay in delivery occurs. Under the present regulatory framework, however, both the incidence and the extent of a carrier's liability may depend crucially:

- (a) on whether a loss can be attributed to a particular stage and mode of transport;
- (b) on which of a considerable number of potentially applicable rules and/or regulations is considered to be relevant by a court or arbitral tribunal in a given forum.

The current liability framework does not reflect developments that have taken place in terms of transport patterns, technology and markets. No international uniform regime is in force to govern liability for loss, damage or delay arising from multimodal transport. Instead, the present legal framework consists of a complex array of international conventions designed to regulate unimodal carriage, diverse regional/subregional agreements, national laws and standard term contracts.

While there have, over the years, been several attempts at drafting a set of rules to regulate liability arising from multimodal transportation, none of these has brought about international uniformity. In 1980, the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (hereafter 1980 MT Convention) was adopted, but it did not attract the necessary number of ratifications and has not entered into force. In the early 1990's, a set of standard contractual terms was prepared for incorporation into commercial contracts (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents 1992, hereafter UNCTAD/ICC Rules). However, as these rules are contractual in nature, they are by definition subject to any applicable mandatory law and are thus not an effective means of achieving international uniformity.

More than 20 years have passed since the adoption of the 1980 MT Convention. During this time, globalisation, together with significant developments in technology and communication and resulting changes in demand, has led to increased emphasis on multimodal transportation. In response to these developments, and in view of the absence of international uniform regulation of liability, there has, at the same time, been a proliferation of diverse national, regional and subregional laws, often based on the 1980 MT Convention or the UNCTAD/ICC Rules, but creating a trend of further "disunification" at the international level.

The current legal framework governing multimodal transport in the TRACECA area, it is suggested, gives rise to concern. A fragmented and complex legal framework creates uncertainty, which in turn creates transaction costs as it gives rise to legal and evidentiary enquiries, costly litigation and rising insurance costs. For TRACECA countries, and for small and medium-size transport users, particularly, the concern is considerable. Without a predictable legal framework, equitable access to markets and participation in international trade is much harder for small or medium players.

Moreover, it needs to be borne in mind that multimodal transport is typically conducted on the basis of standard term contracts, issued unilaterally by the carrier and, as a result, often

favourable to the carrier. While big shippers/consignors can negotiate their terms of contract with the carrier, this is not the case for small or medium-size parties. Standard term contracts, which are not subject to negotiation, are obviously prone to abuse by the issuing party and as such, they raise public policy considerations in a field where normally freedom of contract reigns. Over the past century, mandatory minimum standards of liability were gradually introduced in the form of international conventions governing unimodal transport conducted on standard terms. In the field of multimodal transport, however, no such agreed international minimum standards are in force.

Against this background and particularly in view of the continuing growth of international multimodal transportation, given also the immense diversity of the TRACECA member-states area, fresh consideration of the need for an effective international instrument to govern multimodal transport may be appropriate.

INITIAL ASSESSMENT OF STATUS QUO

As has been pointed out above, the current legal framework is unquestionably fragmented and complex. Given that the main aim of any change would be to facilitate the future development of international trade and transport, it is crucial to establish how both stakeholders on the supply and demand side of the industry as well as Governments perceive the status quo. Moreover, it is important to establish why past attempts at achieving uniformity of international regulation have failed to produce the desired result, in particular why the 1980 Convention on International Multimodal Transport of Goods, which has clearly informed and influenced various regional, subregional and national laws and regulations, has never entered into force internationally.

It appears that the reasons why the Convention had not attracted sufficient ratifications to enter into force fall into two broad categories:

- (a) lack of support or commitment, adverse lobbying due to lack of information and/or awareness particularly on the part of shippers/consignees and their representatives many of whom considered the Convention to be too complicated or not sufficiently transparent
- (b) underlying reasons such as the Convention being closely associated with the Hamburg Rules (UN Convention on Carriage of Goods by Sea), which had been adopted in 1978, but failed to gain much support among the main shipping nations. In particular, three factors were highlighted as giving rise to concern among the carrier interests about increased liability: (i) the basis of liability, which was modelled after the Hamburg Rules, rather than the Hague-Visby Rules⁸; (ii) the monetary limitation of liability, which was by some considered as too high; (iii) the principle of uniform liability which was considered by some as giving rise to concerns (a) in relation to recourse actions by an MTO against a sub-contracting unimodal carrier and (b) as introducing mandatory liability levels in relation to transports otherwise not subject to mandatory law (e.g. road and rail transport not covered by the CMR⁹ or CIM/COTIF¹⁰).

SUBSTANTIVE FEATURES AND KEY ELEMENTS OF INSTRUMENTS ON MULTIMODAL TRANSPORT

Delay

In the modern global environment, delay in delivery is becoming of increasing concern in connection with effective supply chain management. With the exception of the Hague and Hague-Visby Rules in the field of sea-carriage, all unimodal transport conventions for the carriage of goods by land, sea, air and inland waterways, as well as the 1980 MT Convention contain rules to regulate liability for delay in delivery.

'Uniform', 'network', or 'modified' liability system

One of the key questions and possibly the single most important issue for debate is which type of liability system should be adopted in any possible international instrument to govern multimodal transport. Essentially three options exist, namely uniform, network and modified liability system. For a better understanding, the three options are presented in overview.

(a) In a **uniform liability system**, the same rules apply irrespective of the unimodal stage of transport during which loss, damage or delay occurs. There is no difference between cases where loss can or cannot be localized.

(b) In a **network liability system**, different rules apply depending on the unimodal stage of transport during which loss, damage or delay occurs. There is an "alternative" or fall-back" set of rules for cases where loss cannot be localized.

(c) In a **modified liability system**, some rules apply irrespective of the unimodal stage of transport during which loss, damage or delay occurs, but the application of other rules depends on the unimodal stage of transport during which loss, damage or delay occurs.

Responsibility of the contracting carrier/MTO during all stages of the transaction

Under existing regional, subregional and national laws and regulations on multimodal transport, as well as under the 1980 MT Convention and the UNCTAD/ICC Rules, the contracting carrier/MTO is responsible throughout the entire transport even if the performance of some or all parts of the transport has been sub-contracted to others. This ensures that while substantive liability may vary, there is always one party responsible to cargo interests throughout, irrespective of the stage of transport where a loss occurs.

POSSIBLE WAYS FORWARD

Type of approach

I **Elaboration of a new international legal instrument to govern multimodal transport** to govern "*generic*" transport, irrespective of mode (i.e. unimodal and multimodal transport) or the preparation of an instrument based on rules which are currently used in commercial contracts, namely the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents.

II **Revision of the 1980 MT Convention.** The basic principles of the MT Convention 1980 are still valid and should be studied to determine if a Protocol to the Convention would provide

an appropriate solution focusing on articles 16-21 dealing with liability of the MTO and particularly article 19 concerning the issue of localized damage.

III Alternatively, the issue arises whether a multimodal liability regime should be linked to a primarily unimodal instrument, i.e. by extending an international sea-carriage regime to all multimodal contracts involving a sea-leg or by extending an international road-carriage regime to all multimodal contracts involving road-leg.

Taking into consideration that Trade and Transport Development in the TRACECA area shows a positive tendency towards world Market orientation, as demonstrated in the meetings of Trade Facilitations Working Group, the most appropriate would be a new international convention to govern multimodal transport; one that would be based on commercially accepted contracts in use today. It should not be an extension of an international sea carriage regime, as the sea carriage conventions are unique to sea carriage, with their long established traditions and jurisprudence that should continue to govern only sea carriage, neither an extension of an international road carriage liability regime. The so-called international road carriage regime is actually a regional European regime governing mostly a small geographical area over States with similar laws and regulations, standards and culture. It cannot be generally extended overseas to areas of vast geography with different infrastructures, diverse laws, customs and practices.

Within the context of the TRACECA Trade and Transport System, a consensus-based discussion is already unraveling on a new procedural approach meant to further boost trade and investment in the transport sector.

ISSUES ARISING FOR FURTHER CONSIDERATION

Users and providers of transport services as well as Governments and other interested parties clearly recognize that the existing legal framework is not satisfactory and that, in principle, an international instrument would be desirable, given the continuous growth of multimodal transportation against a background of an increasingly fragmented and complex legal framework at the international level. However, views on how the aim of achieving uniform international regulation may be accomplished are divided, partly as a result of conflicting interests, partly due to the perceived difficulty in agreeing a workable compromise, which would provide clear benefits as compared with the existing legal framework.

The apparently broad divide in opinion on closely linked key issues, such as type of liability system (uniform, network or modified), basis of liability (strict or fault-based) and, importantly, limitation of liability may be seen as an obstacle to the development of a successful international instrument.

Taking into consideration all stated above, i.e. absence of an adequate legal basis for multimodal transportation in particular in the TRACECA area, that obviously has a negative impact on the growth of container transportation in the transport corridor Europe – Caucasus - Asia (TRACECA) (**see slide № 6**), in opinion of the experts of the project "Common Legal Basis on Transit Transportation" it has become vital to elaborate a document regulating common legal approach in the field of multimodal transportation.

In this respect, an initial Draft of a Technical Annex on Multimodal Transport into the MLA has been prepared by the experts of CLBTT Project. The document shall be circulated to the NLWG of each Party to the MLA for commending and further elaborating. It is envisaged that

Common Legal Basis for Transit Transportation

the Parties shall finalize in time commendations of the Draft of new Technical Annex, in order that it shall be presented to Yerevan IGC Conference for consideration and discussion in October 2003.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И СУЩЕСТВУЮЩАЯ ПРАВОВАЯ БАЗА

Транспортный мир претерпел значительные перемены за последние несколько десятилетий. Все большее число перевозок осуществляется по формуле «от двери до двери», задействуя при этом более чем один вид транспорта. В то время как информация об общем соотношении грузов, перевозимых различными видами транспорта ограничена, данные о развитии контейнеризованных перевозок представляют некоторые весьма значимые показатели, поскольку контейнеры предназначены для перевозки грузов различными видами транспорта.

С тех пор как контейнеры начали использоваться, с середины 60-х, объемы контейнеризованных перевозок явно увеличились, что предсказывает положительную картину их дальнейшего развития (см. слайд № 1):

Объем обработки контейнеров в портах мира, т.е. число их перемещений в портах, возросло с нуля в 1965 г. до 225,3 миллионов в 2000 г. (см. слайд № 2). Прогнозируемый рост контейнерных перевозок – более чем в два раза к 2010 г., почти до 500 миллионов перемещений, что составляет ежегодный прирост 9% (см. слайд № 3). В то время как по всему миру основные потоки контейнерных перевозок перемещаются между Азией, Европой и Северной Америкой, внутри всех регионов также присутствуют значительные потоки.

Морские перевозки грузов в контейнерах, по расчетам, возрастут более чем в два к 2006 г. по сравнению с 1997 г., до 1 миллиарда тонн (UNCTAD, *Обзор морских перевозок, 1997, 13*. В частности в этом можно убедиться из представленной таблицы (см. слайд № 4). Большая часть таких контейнеризованных грузов будет перевезена к месту назначения более чем одним видом транспорта. В частности, на первом и последнем отрезке пути любой перевозки «от двери к двери» будет использован иной вид транспорта, - автомобильный или, в меньшей степени, железнодорожный.

Результатом глобализации явился значительный рост торгового оборота промышленных товаров, что в свою очередь, привело к прямым иностранным инвестициям в фабрики и сборочные цеха в регионах с низкой стоимостью рабочей силы и выходом к торговым маршрутам. В 2000 г. объем промышленных товаров, экспортируемых по всему миру на условиях FOB, возрос до 75% всех экспортируемых товаров (~4,7 триллиона долларов США (Статистический справочник UNCTAD 2002 г.) (см. слайд № 5). Большая часть промышленных товаров, перевозимых морем, будет перевозиться в контейнерах.

Рост контейнерных перевозок, вместе с технологическим развитием, улучшая системы переноса грузов с одного вида транспорта на другой, в значительной степени, отразился на современных транспортных моделях и правилах.

Грузоотправители и грузополучатели зачастую заинтересованы в работе с одной стороной (оператором мультимодальной перевозки, ОМП), который организывает транспортировку груза от двери к двери и принимает на себя ответственность за перевозку по всему участку, вне зависимости от того, является ли она той стороной, которая на самом деле осуществляет различные стадии перевозки. Для многих пользователей транспортными услугами задержка в доставке приобрела возросшее значение, что связано с эффективностью управления всеми звеньями цепи поставки.

В глобальном масштабе, основные поставщики услуг мультимодальных перевозок – экспедиторы, которые зачастую сами не являются собственниками и не имеют в своем оперативном управлении какие-либо виды транспорта, но осуществляют организацию различных стадий перевозки традиционными уни-модальными перевозчиками.

Возрастают объемы перевозок, осуществляемые крупными судоходными компаниями, имеющими рейсовые суда, некоторые из которых доминируют в коммерческих перевозках через океан, в которых присутствуют грузы в контейнерах (в 2001 г. ведущими 10 операторами контейнерных перевозок (по числу судов и мощностей для перевозок грузов в контейнерах) было перевезено более 40% мирового объема, а 20 лидирующих операторов перевезли почти 60%. *Обзор морских перевозок UNCTAD за 2002 г.*), также расширяют сферу своих услуг и предлагают перевозки «от двери к двери», привлекая к этому других перевозчиков для того, чтобы выполнить различные стадии мультимодальной перевозки.

Если груз перевозится в запломбированных контейнерах, зачастую сложно определить стадию/режим перевозки, в течение которого произошло повреждение или возникла причина задержки доставки. В соответствии с существующим порядком, как сфера, так и пределы ответственности перевозчика могут в основном зависеть от:

- (а) может ли потеря быть отнесена к определенной стадии перевозки или ее виду;
- (б) которое из значительного числа потенциально применимых правил и/или порядков считается применимым к данному случаю по мнению суда или арбитражного суда.

Существующее правовое регулирование не отражает того развития, которое имело место в плане транспортных моделей, технологий и рынков. Не существует такого действующего единого международного режима, устанавливающего ответственность за потери, повреждения или задержки, возникающие в связи с мультимодальными перевозками. Вместо этого, существующая правовая база состоит из комплекса разрозненных международных конвенционных норм, предназначенных для регулирования уни-модальных перевозок, а также разнообразных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законов и стандартизированных форм контрактов. Вследствие чего, как условия наступления ответственности, так и пределы ответственности сильно разнятся от случая к случаю и носят непредсказуемый характер.

Несмотря на то, что на протяжении последних лет было сделано несколько попыток составить свод правил, регулирующих ответственность в связи с мультимодальными перевозками, никакие из них не привели к созданию единых международных норм. В 1980 г. была принята Конвенция по международным мультимодальным перевозкам грузов (здесь и далее называемая Конвенция МП 1980 г.), но она не повлекла необходимого числа ратификаций и не вступила в силу. В начале 1990-х были разработаны унифицированные контрактные условия для применения при составлении торговых контрактов (UNCTAD/ Правила МТП для мультимодальных транспортных документов 1992 г., здесь и далее называемые Правила МПТП UNCTAD). Однако, поскольку эти правила являются контрактными по своей природе, они по определению подлежат изменению в соответствии с императивными нормами закона и, таким образом, не являются эффективным средством достижения унификации международных норм.

Более 20 лет прошло после принятия конвенции МП 1980 г. В течение этого времени глобализация, вместе с значительным развитием технологий и коммуникаций, и, как следствие его, изменения спроса на рынке, привели к возросшему значению мультимодальных перевозок. В ответ на эти процессы и ввиду отсутствия международных единых правил регулирования ответственности, произошло распространение различных национальных, региональных, региональных и субрегиональных правил, зачастую основанных на конвенции МП 1980 г. или правилах UNCTAD МТП, но создающих тенденцию дальнейшего «разъединения» на международном уровне.

Существующее правовое регулирование мультимодальных перевозок дает повод для размышлений. Наличие фрагментарного и усложненного правового регулирования создает неопределенность, которая, в свою очередь, увеличивает стоимость сделок, так как вызывает повод для споров о праве и доказательствах, дорогостоящих тяжб, и к тому же, увеличивает расходы на страхование. Для развивающихся стран, а также для перевозчиков малого и среднего звена, в частности, данный вопрос является значительным. В отсутствие предсказуемого правового регулирования, равный доступ к рынкам участие в международной торговле становятся гораздо более усложненной задачей для перевозчиков малого и среднего звена.

Более того, необходимо иметь в виду, что мультимодальные перевозки обычно осуществляются на основании стандартизированных контрактов, составляемых одной стороной – перевозчиком, и, в результате чего, являющимися наиболее благоприятными для перевозчика. В то время как крупные грузоотправители/грузополучатели могут обсуждать свои условия контракта с перевозчиком, в случае с участниками малого и среднего звена этого не происходит. Стандартные контракты не являются предметом для обсуждения, поэтому, естественно, они в максимальной степени используются к выгоде стороны, составляющей их и как таковые, они затрагивают вопросы государственного значения, хотя и применяются в той области, где при обычных условиях соблюдается принцип свободы договора. На протяжении последнего столетия, минимальные императивные нормы ответственности были постепенно введены в форме международных конвенционных норм, регулирующих уни-модальные перевозки, осуществляемые на стандартных условиях. В области мультимодальных перевозок, тем не менее, таких согласованных правил не существует.

В противовес этому и, в частности, ввиду продолжающегося роста международных мультимодальных перевозок, свежий взгляд на необходимость эффективного международного инструмента регулирования мультимодальных перевозок может оказаться полезным.

ПЕРВАЯ ОЦЕНКА СТАТУС-КВО

Как было отмечено ранее, существующее правовое регулирование является бесспорно фрагментарным и сложным. При условии, что главной преследуемой целью будет содействие дальнейшему развитию торговли и транспорта, очень важно определить каким образом участники рынка на стороне спроса и на стороне предложения, а также правительства, воспринимают свой статус-кво. Далее, необходимо определить, почему предыдущие попытки создать унифицированное международное регулирование не привели к желаемым результатам, в частности, почему Конвенция 1980 г. о международных мультимодальных перевозках, которая ясно очертила и была отражена в различных региональных и национальных законах и подзаконных актах, так и не вступила в силу на международном уровне.

Представляется, что причины, по которым Конвенция не собрала нужного числа ратификаций для вступления в силу, могут быть разбиты на две категории:

(а) *недостаточная поддержка или приверженность, негативное лоббирование вследствие нехватки информации и/или осведомленности, в частности грузоотправителей/грузополучателей и их представителей, многие из которых сочли конвенцию слишком сложной или недостаточно транспарентной*

(б) *причины, лежащие в основе документа, такие как то, что Конвенция слишком тесно связана с Гамбургскими правилами (Конвенция ООН по перевозке грузов морем), которые были приняты в 1978 г., но не смогли получить достаточную поддержку среди основных морских стран. В частности, три фактора были выделены как дающие повод для обеспокоенности перевозчиков по поводу своих интересов в связи с возросшей степенью ответственности: (i) *основание ответственности, которое было**

смоделировано Гамбургскими правилами и отличалось от правил Хэг-Висби; (ii) ограничение пределов ответственности в денежном выражении, которые были сочтены некоторыми из них как слишком завышенные; (iii) принцип *единой ответственности*, который также вызвал обеспокоенность (а) в связи с регрессными исками операторов мультимодальной перевозки против суб-подрядного уни-модального перевозчика и (b) как вводящие императивные нормы ответственности в связи с перевозкой, если такие императивные нормы не предусмотрены законодательством (например, если перевозка по автомобильной или железной дороге не урегулирована ЦМР9 или СИМ/КОТИФ10).

СУЩЕСТВЕННЫЕ УСЛОВИЯ И КЛЮЧЕВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ АКТОВ, РЕГУЛИРУЮЩИХ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

В условия современности, задержки в сроках поставки становятся все более неприемлемыми для эффективности процесса управления поставкой. За исключением Правил Хэг и Хэг-Висби, распространяющихся на морские перевозки, все конвенции по унимодальным перевозкам грузов наземным, морским, воздушным транспортом и по внутренним водным путям, а также конвенция МП 1980 г. содержат правила, регулирующие ответственность за задержку сроков поставки.

Система «единой», «сетевой» или «смешанной» ответственности

Одним из ключевых вопросов и возможно важнейшим поводом для дебатов является то, какой вид системы ответственности должен быть приемлем для включения в любой возможный международный акт для регулирования мультимодальных перевозок. В основном существуют три варианта. А именно, системы единой, сетевой и смешанной ответственности. Для того, чтобы это можно было понять лучше, они представлены в виде обзора.

(а) При **системе единой ответственности** одни и те же правила применяются вне зависимости от того, на какой из уни-модальных стадий перевозки произошла утрата, повреждение или причина задержки. Нет различий между спорами в которых место утраты может быть определено и теми, в которых не может.

(б) При системе **сетевой ответственности** различные правила применяются в зависимости от унимодальной стадии перевозки, в течение которой произошла утрата, повреждение или причина задержки сроков доставки. Существует «альтернативный» или «отступной» набор правил для тех случаев, когда участок утраты не может быть определен.

(с) при системе смешанной ответственности некоторые из правил применяются вне зависимости от уни-модальной стадии перевозки, в течение которой произошла утрата, повреждение или причина задержки сроков доставки, но при этом другие правила, напротив, применяются в зависимости от той уни-модальной стадии перевозки, в течение которой произошла утрата, повреждение или причина задержки сроков доставки.

Ответственность подрядчика по контракту на перевозку / оператора МП в течение всех стадий выполнения перевозки

По существующему региональному, субрегиональному и национальному правовому регулированию мультимодальных перевозок, а также в соответствии с конвенцией МП 1980 г. и Правилами ЮНКТАД/МТП, подрядчик-перевозчик/оператор МП ответственен за весь участок перевозки, даже если перевозка на некоторых или всех участках пути осуществлялась по договору суб-подряда с другими. Таким образом обеспечивается ответственность одного лица за всю перевозку, независимо от стадии перевозки, на которой произошла утрата, хотя материальная ответственность может варьировать свою персонификацию.

ВОЗМОЖНЫЕ ВАРИАНТЫ РЕШЕНИЯ

Виды подходов

I Создание нового международного акта, регулирующий мультимодальные перевозки, регулирующий «общетранспортные» услуги, независимо от вида транспорта (т.е. уни-модальные или мультимодальные перевозки), или подготовка документа исходя из правил, которые в настоящее время используются в коммерческих договорах, а именно, ЮНКТАД/МПП для документов мультимодальных перевозок.

II Изменение Конвенции МП 1980 г. Основные принципы Конвенции 1980 г. по-прежнему действенны и должны быть изучены на предмет того, должен ли Протокол к Конвенции предлагать подходящее решение с учетом статей 16-21 в отношении ответственности оператора МП, и особенно с учетом статьи 19 по вопросу мета нанесения ущерба грузу.

III В качестве альтернативы рассматривается вопрос о том, может ли мультимодальный режим быть привязан к основному уни-модальному акту, т.е. путем распространения режима морской перевозки на все мультимодальные контракты, в которых присутствует перевозка на морском участке или путем распространения режима международной автоперевозки на все мультимодальные контракты с автомобильным участком перевозки.

Наиболее оптимальным решением было бы создание международной конвенции, регулирующей мультимодальные перевозки, основанные на приемлемых контрактных условиях, как было представлено на собраниях Рабочих Групп по Содействию Развитию Торговли, не распространяющаяся на режим морских перевозок, поскольку конвенции о морских перевозках сугубо специфичны, с их давними традициями и юрисдикцией, которая должна оставаться уникальной и распространяться только на морские перевозки. Также исключается распространение режима ответственности так называемой международной автомобильной перевозки. Так называемый режим международной автомобильной перевозки – это, на самом деле, региональный европейский режим, который распространяется на небольшие государства со схожим законодательством, стандартами и культурами. Он не может быть распространен далеко за пределы на обширные территории с различной инфраструктурной базой, различным законодательством, таможенными процедурами и т.д.

В контексте содействия развитию Торговли и Транспорта в странах участницах программы ТРАСЕКА, основанном на условиях консенсуса уже определен процедурный подход предназначенный для дальнейшего повышения торговли и инвестиций в транспортном секторе.

ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ РАСМОТРЕНИЯ

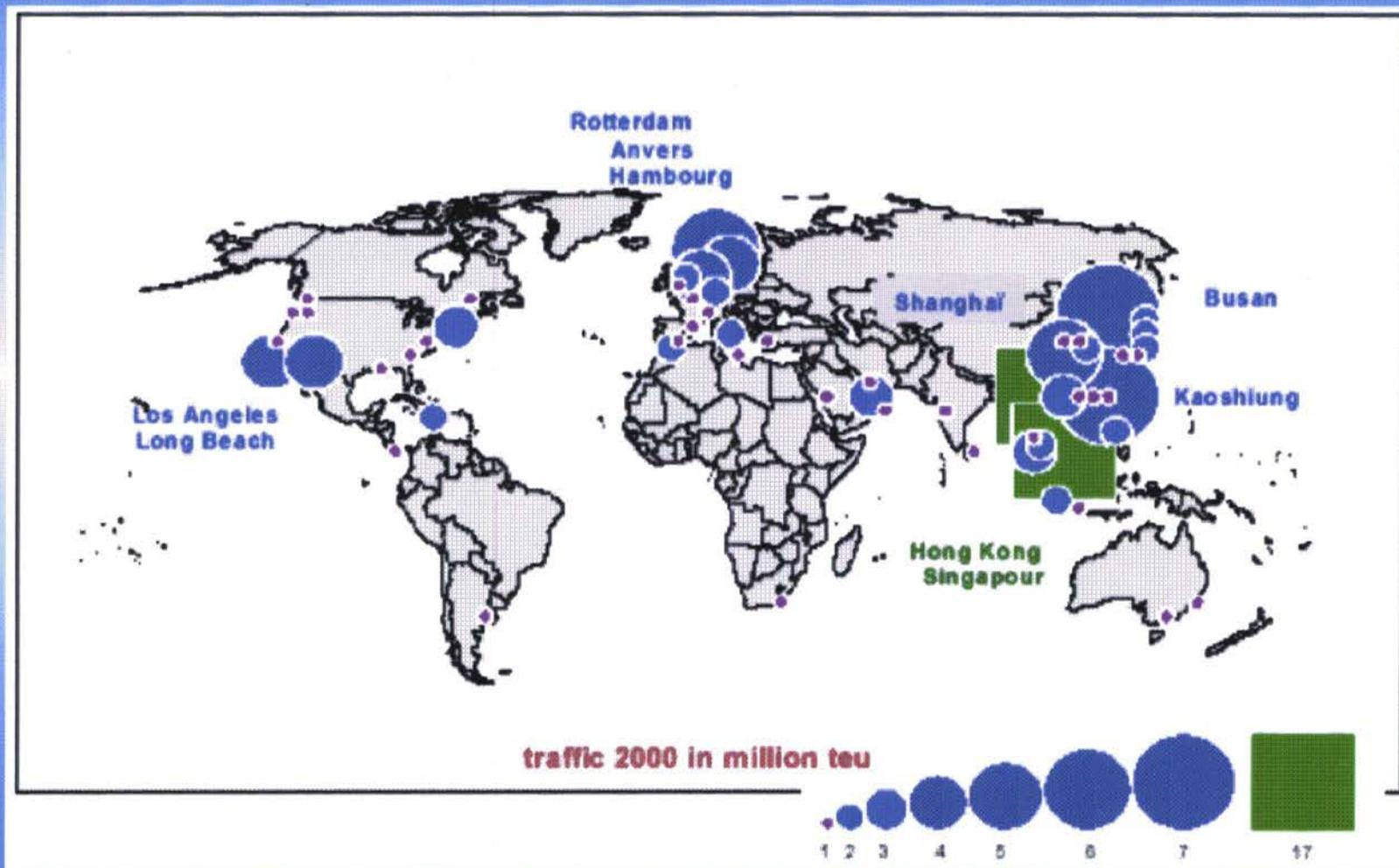
Пользователи и поставщики транспортных услуг, а также государства и другие заинтересованные стороны могут совершенно определенно признать, что существующее правовое регулирование не удовлетворяет потребности времени и что, в принципе, международный акт был бы желателен, ввиду продолжающегося роста мультимодальных перевозок на фоне приобретающего все большие объемы фрагментарного и сложного правового регулирования с помощью международных норм. Однако, взгляды на то каким образом достижения унифицированного международного регулирования может быть достигнута, разделились, частично в результате конфликта интересов, частично вследствие усложненного механизма согласования компромиссной схемы, которая могла бы работать и обеспечивать большие выгоды по сравнению с существующим правовым регулированием.

Явно широкий спектр мнений по тесно связанным ключевым вопросам, таким как тип системы ответственности (единая, сетевая или смешанная), основания ответственности (ограниченной или вменяемой вины) и, что важно, пределы ответственности могут рассматриваться как препятствие для развития успешного международного акта.

Учитывая вышеизложенное, то есть отсутствие адекватной правовой базы для мультимодальных перевозок как в мировом масштабе в общем и в регионе ТРАСЕКА в частности, что явно имеет прямопропорциональное негативное влияние на рост контейнерных перевозок в транспортном коридоре Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) (**см. слайд № 6**), по мнению экспертов проекта «Общая Правовая База для Транзитных Перевозок» настала необходимость создания документа регулирующего единый правовой подход в области мультимодальных перевозок.

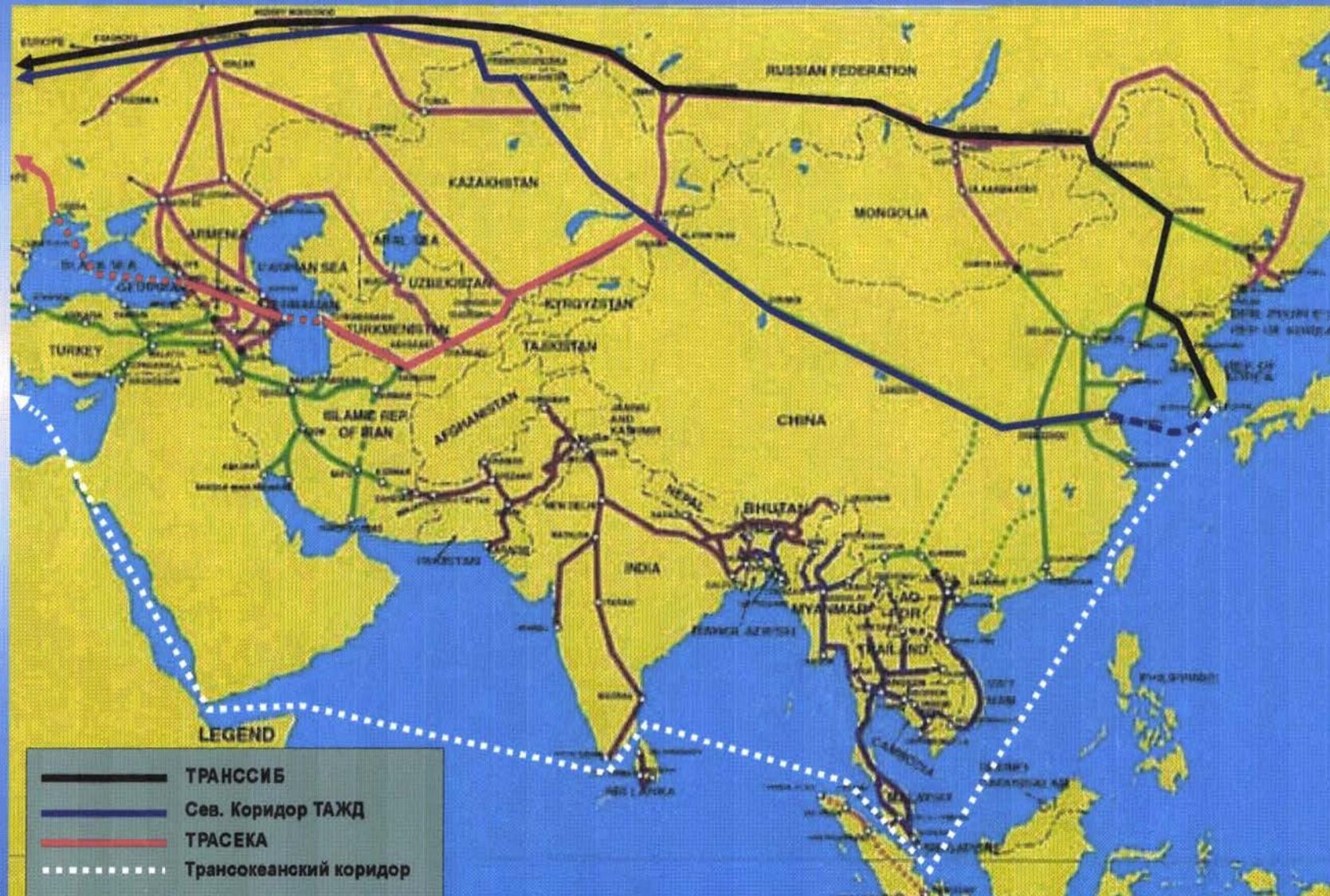
Container traffic hubs

Основные транспортные узлы по перевозке контейнеров



Major Euro-Asian railway and maritime transport corridors between Europe & Asia (UN ESCAP)

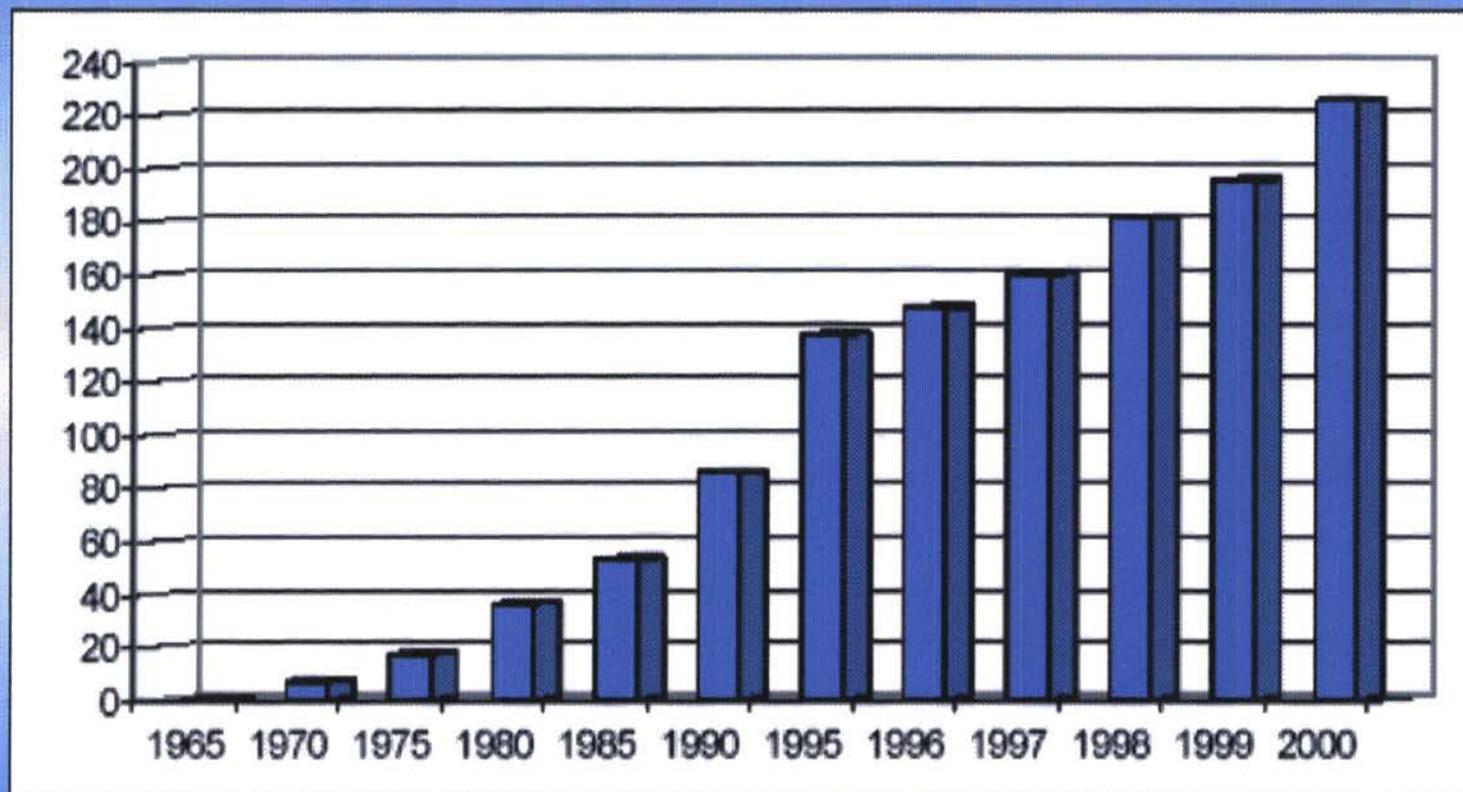
Основные Евро-Азиатские железнодорожные и морские транспортные коридоры между Европой и Азией (ООН ЭСКАТО)



World Port Container Throughput TEU's

Производительность портов всего мира по обработке контейнеров в ДФЭ

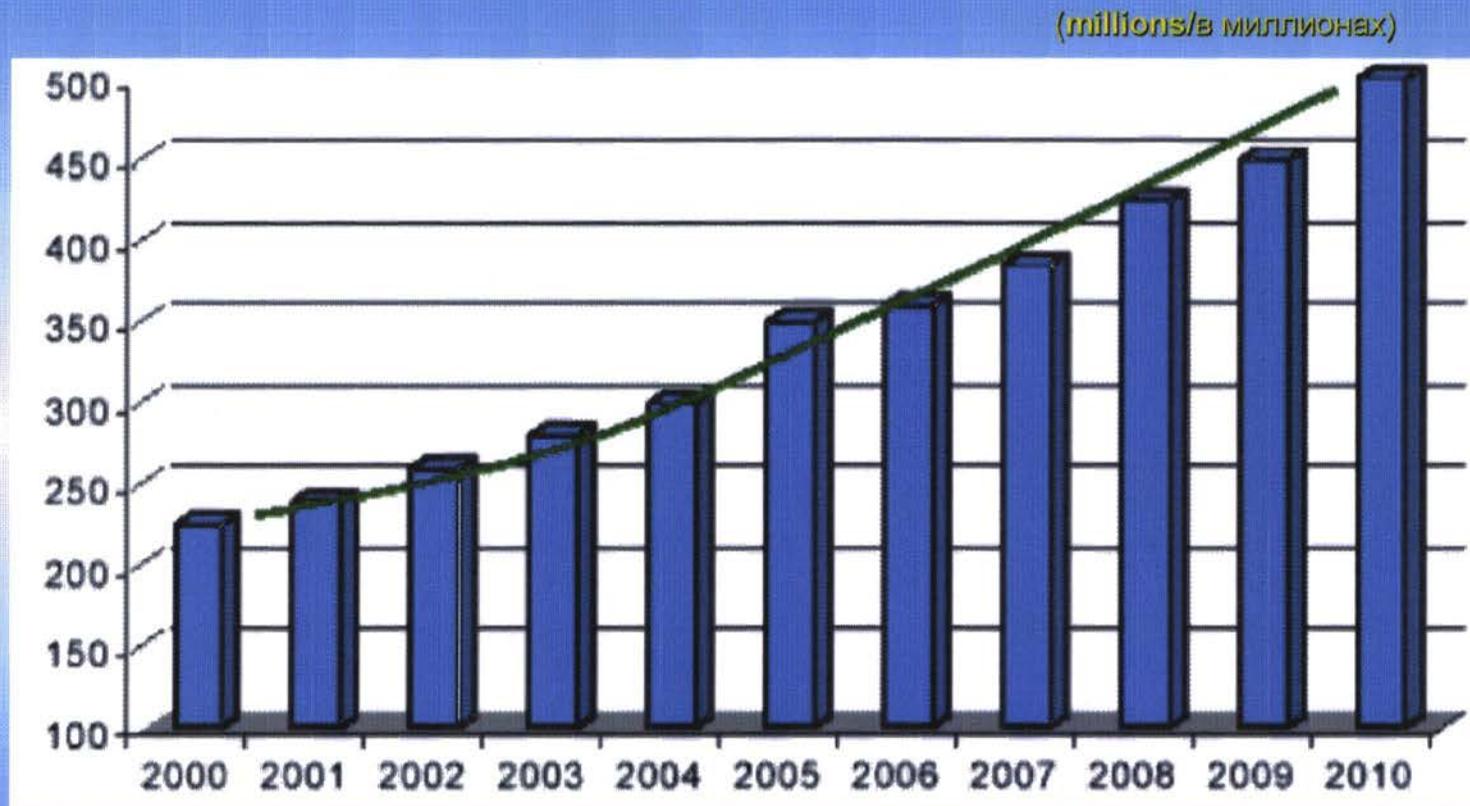
(millions/в миллионах)



Containerisation International Yearbooks/Справочник торговой статистики UNCTAD

Forecast World Port Container Throughput TEU's

Прогноз роста производительности портов во все мире по обработке контейнеров в ДФЭ



Indicators of foreign trade between several Asian countries, USA and EU countries

Показатели международной торговли между некоторыми странами Азии, США и странами Европы

(billion USD/в миллиардах долларов США)

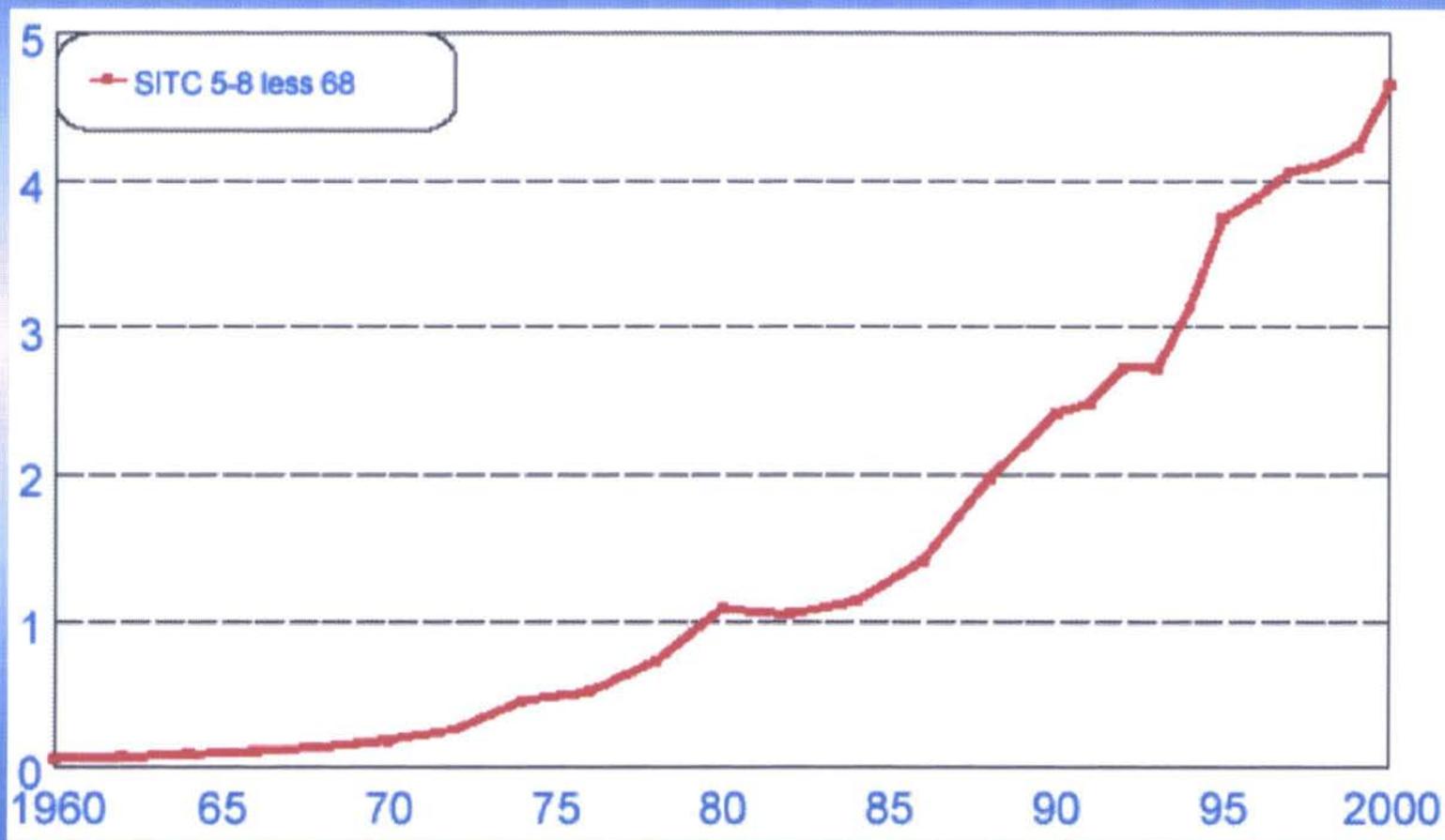
	USA / США				European Union / Европейский Союз			
	1986		1996		1986		1996	
	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.	Imp.	Exp.
Japan/Япония	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9	28,9
CPR/КНР	30,4	30,4	30,4	30,4	30,4	30,4	30,4	30,4
Indonesia/Индонезия	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4	74,4
Malaysia/Малайзия	104,9	104,9	104,9	104,9	104,9	104,9	104,9	104,9
South Korea / Южная Корея	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8	17,8
Total/Итого:	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7	36,7
Turnover/Товарооборот	144,7		319,5		85,4		237,9	
Increase/Рост	2,2 times/раза				2,8 times/раза			

In 2000 trade turnover between Asian and European countries amounted to \$ 2 trillion USD, transport expenses made 200 billion USD/Торговый оборот между странами Азии и Европы в 2000 году достиг 2 триллионов долл. США, при этом доля транспортных расходов составила 200 млрд. долларов

Value of manufactured goods exported

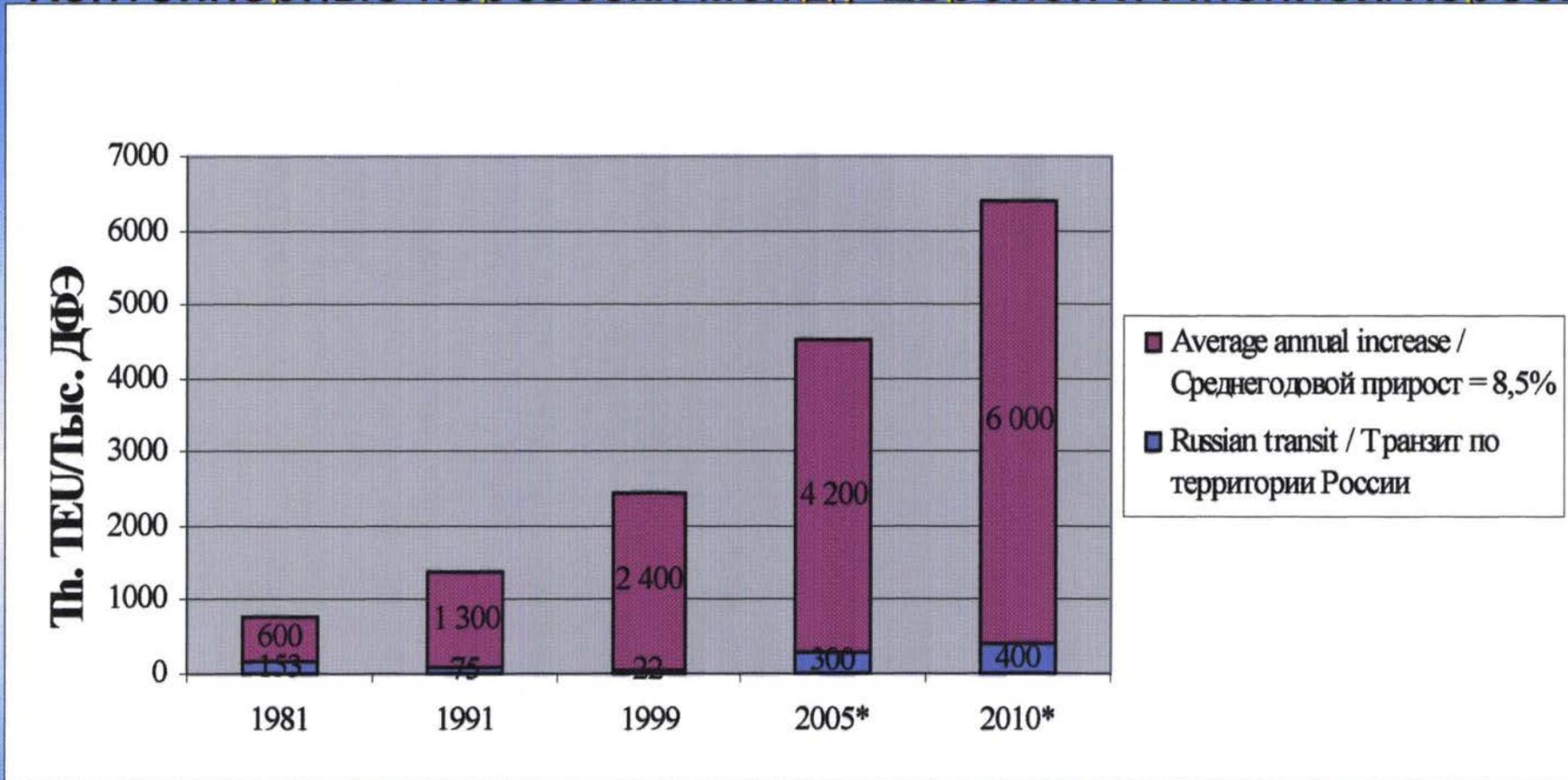
Стоимость экспортируемых промышленных товаров

(trillion US\$ f.o.b./в триллионах долларов США на условиях FOB)



Container traffic between Europe and Japan /Korea

Контейнерные перевозки между Европой и Японией/Кореей



Part of the RusRW/ Доля МПС РФ	26%	6%	1%	7%	9%
TRASECA countries/ Доля стран ТРАСЕКА	3%	1%	0,2%	0,5%	0,7%
Whole market (th. TEU) Весь рынок (тыс. ДФЭ)	1 700	3 500	6 800	12 000	14 000

(The forecast is calculated on the bases of trade growth rates & management assessments of the Far Eastern Asian ports/ Прогноз рассчитан на основании темпов роста торговли и оценок менеджмента дальневосточных портов Азии) EIU data were utilized / Использованы материалы EIU



Проект ЕПТРТ

- **Новая железнодорожная тарифная структура по транзитным перевозкам TRACECA (TTT)**
 - **Автомобильные разрешения и сборы**
 - **Порты и судоходные компании**

UPTFT TRACECA Project

- **A new rail tariff structure for TRACECA transit rail freight traffic (TTT)**
 - **Road Permits and Fees**
 - **Ports and Shipping**



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA“



**Azerbaijan
Азербайджан**



**Romania
Румыния**



**Armenia
Армения**



**Tajikistan
Таджикистан**



**Bulgaria
Болгария**



**Turkey
Турция**



**Georgia
Грузия**



**Turkmenistan
Туркменистан**



**Kazakhstan
Казахстан**



**Ukraine
Украина**



**Kyrgyzstan
Кыргызстан**



**Uzbekistan
Узбекистан**



**Moldova
Молдова**



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”

**Единая политика по транзитным расценкам и тарифам (ЕПТРТ)
Unified Policy on Transit Fees and Tariffs (UPTFT)**

**Протоколы, июнь, октябрь 2002, апрель 2003 года
Protocols, June and October 2002 and April 2003**

**По договоренности с ОМС ТРАСЕКА
In agreement with the TRACECA MLA**

**Разработать новый транзитный тариф ТРАСЕКА (ТТТ) для привлечения
дополнительных объемов перевозок по коридору ТРАСЕКА**

**To design a new TRACECA transit tariff (TTT) to attract additional freight transit traffic through
the TRACECA corridor**





TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”

ТТТ=Коммерческие, Простые, Устойчивые, Справедливые

TTT = Commercial, Simple, Robust, Equitable

1. Операции по перемещению

Movement Operations

2. Операции на терминалах

Terminal Operations

3. Пошлины с пользователей инфраструктуры(ППИ)

Infrastructure User Charge (IUC)

4. Сборы за обработку грузов

Handling fee





TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA“

ТТТ с учетом вагона (без учета массы)

ТТТ is wagon based (not weight based)

ТТТ с учетом расстояния, одинаковые расценки независимо от расстояния

ТТТ is distance based, not tapered

ТТТ на основе нормативных затрат (стандартные затраты) в Евро

ТТТ is based on normative costs (Standard Costs) in €

Для покрытия всех стоимостей, за исключением скидок на возможные
минимальные затраты

To recover all costs but discounts to known minimum costs available

Минимальные затраты (краткосрочные) при 40% полных затратах
(долгосрочные)

Minimum costs (SRVC) set at about 40% full cost (LRVC)



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”

Movement part of tariff set at about:

Тарифы на передвижение применительно к:

For platform wagon, €40 cents per wagon Km
Платформенным вагонам, Евро 40 центов за вагон/км

For Isothermal wagon, €90 cents per wagon Km
Изотермическим вагонам, Евро 90 центов за вагон/км

Example rate TTT container Poti to Druzhba (2856 Km)
Контейнерная расценка ТТТ по маршруту Поти – Дружба (2856 км)

€ 1,200 per TEU or € 42 cents per TEU/Km
Евро 1.200 за TEU или Евро 42 цента TEU/Км

With 40% discount at SRVC this gives € 22 cents per TEU/Km
С 40% скидкой при краткосрочных переменных затратах получаем Евро
22 центов за TEU



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA“

ТТТ обеспечивает четкую основу для замены текущей системы

TTT provides a clear basis to replace current system

Необходимо создать общие условия для перевозок (юридический проект)

Needs common conditions of carriage (legal project)

Необходимо создать Структуру ТТТ
Needs TTT Authority

Необходимо учредить Совет Глав Железных Дорог (СГЖД)
Needs Council of Heads of Railways (CHR)





TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”

Ссылка	Вагон	Низкий тариф	Третья сторона	Полный тариф	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Турция	Таджикистан	Украина	Узбекистан
		Коэффициент ТТТ			1.55	1.10	1.64	1.43	1.13	1.14	1.10	1.29	1.61	1.00	1.16	1.15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Крытый вагон	0.18	0.25	0.38	0.60	0.42	0.63	0.55	0.43	0.43	0.42	0.50	0.62	0.38	0.45	0.44
2	Платформа (для грузов общего пользования)	0.21	0.22	0.39	0.61	0.43	0.64	0.56	0.44	0.44	0.43	0.50	0.63	0.39	0.45	0.45
3	Открытый вагон	0.27	0.24	0.49	0.76	0.54	0.81	0.70	0.56	0.56	0.54	0.64	0.79	0.49	0.57	0.57
4	Цистерна	0.44	0.28	0.73	1.13	0.81	1.20	1.05	0.83	0.83	0.80	0.95	1.18	0.73	0.85	0.84
5	Изотермический вагон	0.30	0.23	0.64	0.99	0.70	1.05	0.92	0.72	0.72	0.70	0.83	1.03	0.64	0.74	0.74
6	Контейнерная платформа	0.19	0.22	0.36	0.56	0.40	0.59	0.52	0.41	0.41	0.40	0.47	0.58	0.36	0.42	0.42



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”

TRACECA	Wagon	lowest rate	third party	full rate	Armenia	Azerbaijan	Bulgaria	Georgia	Kazakhstan	Kyrgyzstan	Moldova	Romania	Turkey	Tajikistan	Ukraine	Uzbekistan
Reference	Type															
		TTT Coefficient			1.55	1.10	1.64	1.43	1.13	1.14	1.10	1.29	1.61	1.00	1.16	1.15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1	Covered Wagon	0.18	0.25	0.38	0.60	0.42	0.63	0.55	0.43	0.43	0.42	0.50	0.62	0.38	0.45	0.44
2	Platform (General Purpose)	0.21	0.22	0.39	0.61	0.43	0.64	0.56	0.44	0.44	0.43	0.50	0.63	0.39	0.45	0.45
3	Open Wagon	0.27	0.24	0.49	0.76	0.54	0.81	0.70	0.56	0.56	0.54	0.64	0.79	0.49	0.57	0.57
4	Tanker Wagon	0.44	0.28	0.73	1.13	0.81	1.20	1.05	0.83	0.83	0.80	0.95	1.18	0.73	0.85	0.84
5	Isothermal Wagon	0.30	0.23	0.64	0.99	0.70	1.05	0.92	0.72	0.72	0.70	0.83	1.03	0.64	0.74	0.74
6	Platform for Containers	0.19	0.22	0.36	0.56	0.40	0.59	0.52	0.41	0.41	0.40	0.47	0.58	0.36	0.42	0.42



Дополнительные перевозки гуманитарных грузов в Афганистан
Afghanistan Humanitarian aid additional traffic

Путь к увеличению объемов перевозок
Key to achieving volume growth now

Повысить ответственность за покрытие всех дополнительных
расходов по перевозкам ТРАСЕКА
Extend the remit to cover all additional TRACECA freight traffic

ТТТ и тарифы по перевозкам в Афганистан совместимы
TTT and Afghan rates are compatible



TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”





TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”

Ports and Shipping / Порты и судоходные компании

Политика дисконтирования TRACECA одобрена, однако, местное законодательство ограничивает ее гибкость

Discount policy for TRACECA agreed but local legislation restricts flexibility

Портовые затраты можно снизить, однако, общее влияние на цены незначительное

Port costs could be reduced but overall impact on prices is low

Судоходные услуги, в частности, Укрпаром, Украина и Каспар, Азербайджан приглашаются для вступления в СГЖД

Shipping services, particularly, Ukrferry, Ukraine and Caspar, Azerbaijan are invited to join CHR



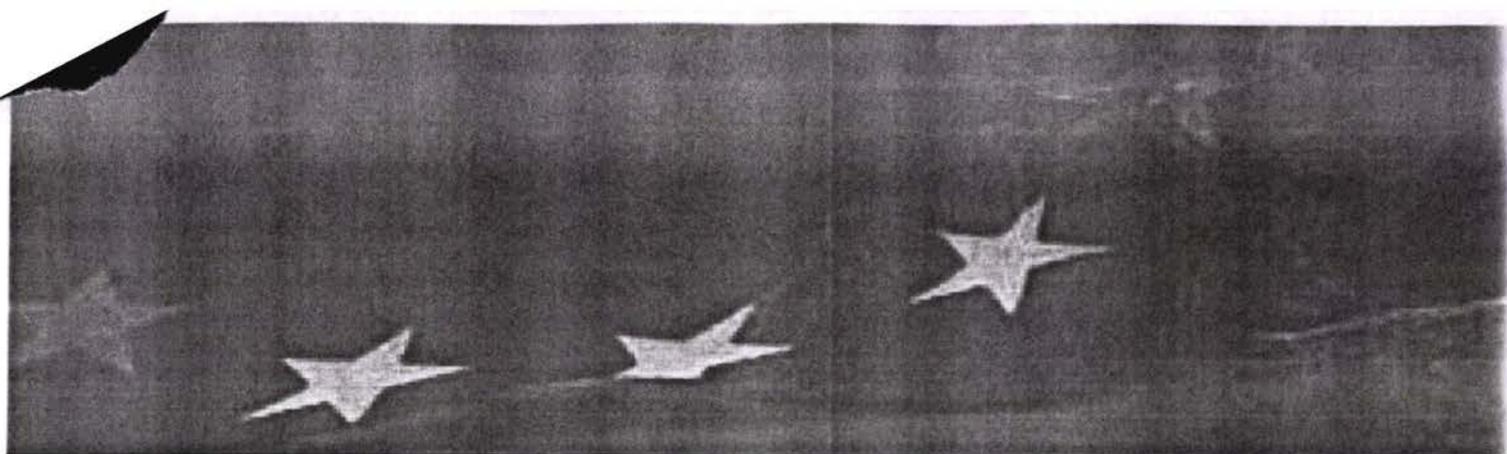
TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”





TRANSPORT CORRIDOR EUROPE - CAUCASUS – ASIA “TRACECA”

- Совет Глав Железных Дорог (СГЖД) играет важную роль, вопрос о его создании повсеместно одобряется
- Council of Heads of Railway (CHR) is essential and broadly agreed
- СГДЖ необходим Меморандум о Взаимопонимании (МоВ) в рамках МПК TRACECA
- CHR needs a Memorandum of Understanding (MoU) within IGC TRACECA
- МПК TRACECA и UIC одобряют МоВ в июле 2003 года в целях расширения сотрудничества
- IGC TRACECA and UIC will agree a MoU in July 2003 for cooperation
- На июльской встрече будет обговорен статус СГЖД, Структура ТТТ и рамки работ
- July meeting will also agree Status for CHR, TTT Authority and scope of work



The European Union's Tacis TRACECA programme
for Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tadjikistan,
Turkey, Turkmenistan, Ukraine, Uzbekistan

PRESENTATION TO CHR TRACECA BAKU 17-18 JULY 2003

Unified Policy on Transit Fees and Tariffs Project
for Azerbaijan, Armenia, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan,
Kyrgyzstan, Moldova, Romania, Tadjikistan, Turkey, Turkmenistan,
Ukraine, Uzbekistan



This project is funded by
the European Union



A project implemented by
Scott Wilson / Compass / NEA / Sema

The Terms of Reference (ToR) for the Unified Policy on Transit Fees and Tariffs TRACECA project (UPTFT) based on the Statement of Endorsement (SoE), set out the requirements expected from the project.

The Protocols signed by the delegates to the TRACECA Rail and Maritime Working Groups held in Baku, Azerbaijan in June and October 2002 and in April 2003, clarified the agreed actions to be taken based on the ToR.

These Protocol agreements also concur with the TRACECA Basic Multilateral Agreement (MLA) and this in turn is being developed and revised through the TRACECA Legal Project (CLBTT).

This paper summarises proposals for a new TRACECA Rail Transit Tariff (TTT) policy to attract new transit traffic for the TRACECA route and increase trade throughout the region.

TRACECA railway companies have the desire to use a simple rate structure for new traffic to encourage use of the TRACECA corridor that will use identified spare capacity and provide a viable alternative route between Europe, Central Asia and all TRACECA countries in-between.

The new tariff policy also needs to reflect the unique geographical characteristics and multi-modal operating requirements of TRACECA.

In recognition that all railways in the region are not in the same financial position and may not have yet established a firm allocated costing system, the proposed tariff structure is based on the principle of normative costs. Normative costs are used as an internationally acceptable basis for costing railway services that will also enable the generation of a reasonable return on the capital invested so providing sustainable services, much need by TRACECA railways.

The particular requirements for the proposed rail tariff structure is that it is:

Commercial:	providing customers with value
Simple:	to understand and to apply (including discounts)
Robust:	can withstand rail company restructuring and other likely changes
Equitable:	in generating a reasonable income to the transport provider



To satisfy these criteria, the proposed tariff structure consists of four components;

- 1. Movement operations**
- 2. Terminal operations**
- 3. Infrastructure User/access Charge (IUC)**
- 4. Handling Fees and Commission.**

The freight tariff structure is wagon based (not weight based) as nearly all traffic is consigned as complete wagons or container loads and that for multimodal transport operations, the costs are related more closely to volumetric capacity of the wagon or container than to the weight.

1. The movement part of the tariff structure is a flat rate for each wagon type that takes into account the capacity and most likely empty running characteristics for each type. The rate is applied to the distance actually travelled and measured between agreed fixed points on TRACECA railways.
2. The terminal part applies to those services that are needed for collection and delivery of the consignment and if necessary loading and unloading at interchange points including seaports.
3. IUC relates to the use of the railway track, signalling, communications and power supply systems based on train Km. The separation of the IUC in the tariff structure is due to the increasing desire of all TRACECA Governments to divide the responsibility between infrastructure provision and the actual transport operations. This also allows some countries to differentiate between freight and passenger transport.
4. The Handling Fees and Commission is for organisation and documentation of the international transport services provided by the originating transport operator.

Indicative tariffs based on the new rail TTT structure are higher than those currently in use. The reason is partly that current tariffs are reduced by the application of a discount to utilise spare capacity but also that MTT and UTT tariff structures were created (originally in the Former Soviet Union (FSU)) when the state, not the transport operator, provided the investment.

Existing tariffs enable the recovery of short-term variable costs (STVC) and are not sufficient for the replacement of assets, which is an essential requirement of any tariff structure.

The movement part of the tariff for wagons is between US 40 cents per wagon km for flat bed wagons to US 90 cents per wagon km for temperature controlled (isothermal) wagons.

The detailed reports circulated previously contain many examples of tariff calculations for different services. For clarity all new calculations are expressed in Euro (€) and not US\$.

Containers are always counted in twenty foot equivalent (TEU) or forty foot equivalent units (FEU) for the sake of convenience in storage or movement calculations.

Example of the full TTT for containers moving between Poti and Druzhba (2856km) is € 1200 per TEU or € 42 cents per TEU Km. This tariff will provide for the replacement of assets.

A discounting policy is recommended to attract new traffic based on short run variable costs (SRVC), which is approximately 40% of the full TTT. The policy of discounting has yet to be fully discussed with all rail companies.

Based on a 40% discount in this example, TRACECA discounted rates would be €22 cents per TEU km

The movement part of the tariff is sensitive to the proportion of empty running that is assumed to take place. Because the cost of the return is already factored into TTT, discounting coefficient as high as 0.75 of TTT can be applied to obtain a back load.

For example, the special discounted back load tariff Druzhba to Poti could be as low as $0.25 \times € 700 = € 175$ or just € 6.25 cents per TEU. This would apply if the heavier loaded direction were Poti to Druzhba.

Utilising empty back haul capacity in this way, by applying discounted tariffs will help the development of the region by reducing the cost of exports.

The proposed structure would provide an unambiguous basis to replace the current TRACECA approach of negotiating discounting coefficients against MTT, but it should be stressed that the application of the proposed TTT rail tariff structure will utilise many of the traditional conditions of the MTT or UTT that have been built up over time.

The official distance for calculating the movement part of the tariff will be determined by TRACECA. In practice this has mostly been agreed within most rail companies.

The TRACECA Secretariat would devise procedures for the functioning of a traditional tariff authority including a periodic tariff conference. They would administer the proposed tariff policy and structure.

In addition to tariff calculation it is necessary for railways to have common conditions of carriage through TRACECA. The regulations for the contract of carriage of freight for each railway are currently different. This will also be addressed by the TRACECA Legal project (CLBTT).

Douglas Rasbash Rail Specialist
Les Cheesman Project Manager

Baku 16th July 2003



Программа Tacis TRACECA Европейского Союза
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии,
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ГЛАВАМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ TRACESA, БАКУ 17/18 ИЮЛЯ 2003

Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

**Проект по Азербайджану, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстану,
Киргизстану, Молдове, Румынии, Таджикистану, Турции, Туркменистану,
Украине, Узбекистану**



Проект финансируется
Европейским Союзом



Проект осуществляется
Scott Wilson / Compass / NEA / Sema

Техническое Задание по Проекту Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТРТ) TRACECA, основанная на Заявлении о Подтверждении, соответствует требованиям, предъявляемым в рамках Проекта.

В протоколах, подписанных участниками встреч рабочих групп по железнодорожным и морским перевозкам, проведенных в Баку, Азербайджан, в июне и октябре 2002 года и апреле 2003 года, внесена ясность в согласованные действия в рамках Технического Задания.

Договоренности по протоколам совпадают с положениями Многостороннего Соглашения TRACECA и в свою очередь, могут быть пересмотрены в рамках Юридического Проекта TRACECA.

В настоящем документе выдвигаются предложения по новой транзитной тарифной политике (ТТТ) TRACECA, направленные на привлечение дополнительного транзитного грузооборота по маршрутам TRACECA, на увеличение объемов торговли в регионе.

Железнодорожные компании TRACECA стремятся применять в своей практике упрощенную структуру расценок по новым перевозкам с тем, чтобы стимулировать привлечение дополнительного потока в коридор TRACECA, основанного на использовании избыточных мощностей, и тем самым составить жизнеспособный альтернативный маршрут между странами Европы, Центральной Азии и странами-членами TRACECA.

В новой тарифной политике также должны найти свое отражение географические особенности региона, мультимодальные требования, предъявляемые TRACECA.

Учитывая то обстоятельство, что не все железные дороги региона находятся в равном финансовом положении и не применяют единую затратную систему, предлагаемая тарифная структура строится на учете нормативных затрат. Следует отметить, что нормативные затраты представляют собой международно-признанные принципы исчисления затрат на железнодорожные услуги, что дает возможность получения высоких прибылей с инвестированного капитала за оказанные услуги, в частности, в системе железных дорог TRACECA.



Конкретные требования к предлагаемой тарифной структуре приводятся ниже:

Коммерческие: возмещение затрат клиентов

Простота: доступность восприятия, применение тарифной структуры, включая скидки

Разумность: невзирая на ограниченный характер, возможность внесения изменений

Беспристрастность: возмещение затрат транспортным провайдерам

Для соответствия указанным критериям в предлагаемую тарифную структуру включены 4 компонента.

1. **Операции по перемещению**
2. **Терминальные операции**
3. **Пошлины за пользование инфраструктуры**
4. **Сборы и комиссионные за обработку груза**

Тарифная структура строится из расчета на единицу вагона (а не его массы). Причина этого заключается в том, что практически все перевозки осуществляются вагонами либо контейнерами, при этом затраты скорее связаны с емкостью вагона или контейнера, чем их массой.

1. Указанный компонент тарифной структуры - операции по перемещению - представляет собой единую ставку по каждому типу вагона, учитывающую емкость и характеристики порожнего пробега. Единая ставка применяется к фактически пройденному расстоянию, измеряемому между заранее обговоренными пунктами вдоль железных дорог TRACECA.
2. Терминальный компонент тарифной структуры применяется к тем видам услуг, которые предназначены для сбора и поставок партии грузов, а при необходимости, и для погрузки/разгрузки на обменных пунктах, включая морские порты.
3. Пошлины за пользование инфраструктуры применяются за использование железнодорожной колеи, сигнальной системы, средств связи, обеспечение энергией на основе состав/км. Самостоятельное выделение пошлин за пользование инфраструктуры обусловлено растущим стремлением правительств стран-членов TRACECA разделить ответственность за обеспечение инфраструктуры и фактические транспортные операции. В отдельных странах этот принцип используется для дифференциации грузовых и пассажирских перевозок.
4. Сборы и комиссионные за обработку груза находят свое отражение в международных транспортных услугах, их организации, соответствующей документации.

Указанные тарифы, основанные на новой структуре ТТТ, превышают ныне применяемые. Это отчасти объясняется тем, что текущие тарифы занижаются из-за применения скидок при использовании избыточных мощностей, а также тем, что тарифные структуры МТТ и УТТ были созданы (в бывшем СССР) в условиях, когда само государство, а не транспортный перевозчик, осуществляло соответствующие инвестиции.

Применение текущих тарифов дает возможность возместить краткосрочные переменные затраты, однако, этого недостаточно для возмещения активов, составляющих важный компонент любой тарифной структуры.

Размеры тарифов по перемещению составляют от \$40 центов за вагон/км с плоской платформой до \$90 центов за вагон/км изотермический.

В подробном отчете приводится немало примеров тарифных расчетов по различным видам услуг. Для ясности, все виды исчислений осуществляются в Euro, а не в USD.

Следует отметить, что расчеты с контейнерами всегда производятся на основе 20-фунтового эквивалента (TEU) или 40-фунтового эквивалента (FEU) ради удобства при складировании или расчетах перемещения.

Например, полный ТТТ для контейнеров, курсирующих между Поти и Дружкой (2856 км) составляет 1200 Евро за TEU или 42 цента за TEU/км. Указанный тариф обеспечивает возмещение активов.

Проведение политики дисконтирования рекомендуется в целях привлечения новых объемов грузоперевозок с учетом краткосрочных переменных затрат, которые составляют 40 % полного ТТТ. Политику дисконтирования необходимо еще раз обсудить с железнодорожными компаниями.

С учетом 40%-ной скидки в приведенном выше примере, дисконтированные расценки TRACECA составляют Евро 22 цента за TEU/км.

Необходимо также учитывать чувствительность тарифов, связанных с перемещением, к порожнему пробегу. Принимая во внимание то обстоятельство, что затраты на возврат всегда отражаются в ТТТ, допускается применение коэффициента скидки в размере 0,75 ТТТ.

Так, специальный дисконтированный тариф на перевозку из Дружки в Поти составляет $0,25 \times \text{Евро } 700 = \text{Евро } 175$ или Евро 6,25 центов за TEU. Указанный тариф применяется в том случае, если направление Поти/Дружка характеризуется большей загруженностью.

Применение предлагаемой нами структуры позволяет преобразовать текущие подходы TRACECA к определению коэффициентов дисконтирования по МТТ. Необходимо подчеркнуть, что применение указанной структуры ТТТ позволит с успехом задействовать положительные стороны МТТ или УТТ.

В задачу TRACECA входит определение официального расстояния при подсчете тарифов на перемещение. На практике это расстояние определяется по договоренности с большинством железнодорожных компаний.

Секретариат TRACECA следует разработать процедуры деятельности обычной тарифной структуры, включая проведение регулярных конференций по тарифным вопросам. Принятые в ходе этих конференций решения могут консолидировать предлагаемую тарифную политику и структуру.

Кроме калькуляции тарифов, важным фактором деятельности железных дорог следует признать наличие общих условий перевозок по коридору TRACECA. Дело в том, что правила перевозок грузов по отдельным железным дорогам различаются. Данный вопрос должен найти свое отражение в Юридическом Проекте TRACECA.

Дуглас Разбаш, эксперт по железным дорогам Проекта ЕПТРТ

Лес Чизман, Менеджер Проекта ЕПТРТ

Баку, 16 июля 2003



REPUBLIC OF BULGARIA

MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

**TO: Mr. Abdurashid Tagirov
Secretary General
Of the Permanent Secretariat
IGC TRACECA**

**Copies to: Mr. Vadim Turdzeldze
Coordinator of the Project CLBTT**

National Secretaries

Dear Mister Secretary General,

Referring to the received information on the meeting of the heads of railways, ports and shipping companies of TRACECA countries to be held on July 17-18, 2003 and the draft documents enclosed (Declaration and Action Programme) we are applying to you for clarification of some issues. We are as well presenting our comments and proposals.

1. How can you justify two different proposals made within two months – on establishing Council of the Heads of Railways of TRACECA countries (p.6 of the Recommendations and Decisions of the Meeting in Tashkent held on May 22-23, 2003) and - Conference of TRACECA Heads of railways, ports and shipping companies of the BMLA parties? In our opinion these are different structures.
2. The expediency of establishing a new structure (“Conference ... as a coordination body...”) within TRACECA remains unreasoned for the Bulgarian party. Our principle position of non-recognition of new institutional structures which was stated at the Tashkent Meeting in May, 2003 remains unchanged. The main reason in defence of our position is disagreement with the intention to change such structures into international institutions.
Besides additional costs for the participating countries the establishment of the Conference may cause problems connected with simultaneous participation in analogous or similar initiatives and institutions like OSJD, BSEC, Association of the Black sea ports, BS PErA. (It is no secret that within the TRACECA, BSEC, BS PErA and SECI there are examples of duplication of activities and separate tasks of the projects).
3. The alternative for the TRACECA Conference of the Heads of Railways, Ports and Shipping Companies of the BMLA parties may become a regular (for example, annually, in two years or as required) forum (of meetings, conferences) without obligatory institutionalization of this forum. The heads of the above-mentioned organizations can also be invited to the meetings if the IGC TRACECA.
4. The draft agenda of the third Meeting of the IGC TRACECA (p.9 of the Recommendations and Decisions of the Meeting in Tashkent – May, 2003) does not

provide for the consideration and approval of the "Declaration..." and "Baky Action Programme...". These two documents are quite new and unexpected for us.

In accordance with the National Legislation of the Republic of Bulgaria all the drafts of international agreements including Memoranda and Declarations should be appropriately agreed with the Ministries and approved by the Council of Ministers. To follow this procedure we will need a specific technical period, which is not available for us till the Meeting in Baku on July 17-18, 2003.

At this stage the Bulgarian party is unable to submit its official position on the draft documents. We can provide only preliminary point of view of our experts. Our comments are given below:

We consider that the proposed documents should have been discussed at the Meetings of the Legal Working Group and only after the detailed examination and coordination between the parties – submitted for consideration at the Meeting of the Heads of Railways, Ports and Shipping Companies.

Conscious that it is accepted in the international practice to consider the Declaration a document being more valid than the Protocol, we are nevertheless requesting to discuss **signing of the Protocol of the Meeting of the Heads of Railways, Ports, and Shipping companies instead of adopting Declaration**. Correspondingly, the IGC TRACECA should be informed about the Protocol to be covered in the Final documents of the Conference in Yerevan.

If such an idea is unacceptable the draft Declaration is to be essentially changed (in the Annex we suggest a model version).

On the basis of the position of the Bulgarian party on non-recognition of a new structure, we suggest that **the text concerning the "Conference ... as a coordination body" should be removed**.

We suggest as well that **all the texts related to the "Programme on multimodal (combined) transportations" should be excluded** because of the fact that not accepting the idea of establishing the Conference of the Heads of Railways, Ports and Shipping Companies as a new structure within TRACECA, **we cannot agree to adopt its Programme document**.

The draft Programme itself is not clear. It is difficult to relate the content of the Programme to the authorities of the heads of railways, ports and shipping companies.

How will the heads of railways, ports and shipping companies of the TRACECA countries "provide assistance in joining the European Agreement ..."? Such issues are the objective of the Governments having the legislative initiative and corresponding administrative levers and authorities.

Let us take two points of the chapter "I. Common Policies" the decisions on which should be as well adopted at the political level. In our opinion this issue has not been sufficiently worked out. The proposals included into the Chapter III "Coordinated Commercial and Financial Practices" except p. 2 exceed the bounds of the authorities of the heads of railways, ports and shipping companies. Such decisions are necessarily subject to approval of the Government and even to ratification by the Parliament.

Dear Mr. Secretary General,

We are informing you that the National Secretariat TRACECA in Bulgaria has sent to the corresponding addressees the letters of invitation and all the additional materials related to the Meeting of the Heads of Railways, Ports and Shipping Companies to be held in Baku on July 17-18, 2003.

Please, accept our apologies that we are sending this letter and the enclosed letter only in Russian.

Truthfully yours,

Lubomil Ivanov,
National Secretary of Bulgaria
In the IGC TRACECA

NS TRACECA – Bulgaria

Declaration*

Meeting of the Heads of Railways, Ports and Shipping Companies of TRACECA Countries

The heads of railways of Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Kirgizstan, Moldova, Rumania, Tadjikistan, Turkey, Turkmenistan, Ukraine, Uzbekistan,

The heads of ports of Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Kazakhstan, Rumania, Turkey, Turkmenistan, Ukraine and

The heads of shipping companies of Azerbaijan, Kazakhstan, Turkmenistan and Ukraine, representing essential transport infrastructure and transport operators for multimodal transport on TRACECA routes, acting in pursuance of the objectives and tasks arising from the Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-Caucasus-Asia Corridor (hereinafter BMLA) and having regard to the continuing goal of improving the competitiveness of the international transport corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) at their Meeting on -- July, 2003 in Baky:

Conscious that the countries entered a clear commitment by signing the Basic Multilateral Agreement to strengthen and to intensify regional cooperation for improving movements of goods and passengers along the Transport Corridor TRACECA,

Being aware that the level of transit transportation, in particular, container operations and transportations of non-conventional cargo remains below its potential and the development of multimodal transport and container logistic in the participating countries of TRACECA Programme is impeded by several bottlenecks: traditional tariff structures of railway services, insufficient level of coordination among railways, ports and shipping companies services and insufficiently harmonized documentation and procedures,

Agree to contribute to execution of the BMLA regulations by coordination of essential transport and infrastructure operators of TRACECA countries in order to jointly promote TRACECA routes, improve multimodal transport services and establish favourable conditions for container logistics by formulating and implementing (I) common policies, (II) harmonized transport tariffs, (III) moderately coordinated commercial and financial practices, (IV) harmonized and simplified documentation.

Agree to hold annual meetings to discuss actual assistance opportunities within their power, implementation of TRACECA projects as well as to consider the on-going regional problems being important for the development of TRACECA corridor.

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

Request the donor community and international institutions to lend support to the transport infrastructure agencies and transport operators in their efforts aimed at increasing competitiveness and attractiveness of TRACECA corridor.

Baky

* Notes:

The Bulgarian party considers it more acceptable to sign the Protocol of the Meeting of the Heads of Railways, Ports and Shipping Companies of TRACECA countries than to adopt the Declaration.

We should inform in advance that any international treaty with the exception of the meeting Protocol should pass the procedures of its approval, this is feasible only after the Meeting in Baku. During the internal agreement there can arise considerable changes or even disapproval of the project.



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА

ул. "Дякон Игнатий" №9
София 1000
Република България
тел.: (+359 2) 940 9771
факс: (+359 2) 988 5094
mail@mtc.government.bg
www.mtc.government.bg

Г-ну Абдурашиду Тагирову
Генеральному Секретарю
Постоянного Секретариата
МПК ТРАСЕКА

Копии: г-ну Вадиму Турдзеладзе
Координатору Проекта CLBTT

Национальным Секретарям

Уважаемый господин Генеральный Секретарь,

По поводу полученной информации о проведении 17-18 июля в Баку заседания руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА и приложенных проектов документов (Декларации и Программы действий), обращаемся к Вам с просьбой о выяснении некоторых вопросов, а также приводим наши комментарии и предложения.

1. Как понимать существование двух разных предложений, сделанных в рамках двух месяцев – о создании Совета глав железных дорог стран ТРАСЕКА (п.6 Рекомендаций и Решений Ташкентского совещания 22-23 мая 2003 г.) и о создании Конференции ТРАСЕКА руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний сторон ОМС? По нашему мнению, это разные структуры.

2. Вопрос о целесообразности учреждения новой структуры ("Конференции в качестве координационного органа...") в рамках ТРАСЕКА для болгарской стороны остается неаргументированным. Наша принципиальная позиция о **неприемлемости создания новых институциональных структур**, которая была высказана на Ташкентской встрече в мае с.г., остается неизменной. Основным мотивом в защиту нашей позиции является несогласие с намерением превращения таких структур в международные организации.

В конкретной ситуации с созданием Конференции, кроме появления дополнительных расходов для стран-участниц, возможно появление и проблем в связи с одновременном участием в аналогичных или близких инициатив и организаций, таких как ОСЖД, ОЧЭС, Ассоциация черноморских портов, BS РЕТгА. (Не секрет, что по линии ТРАСЕКА, ОЧЭС, BS РЕТгА и SECI есть случаи дублирования деятельности и отдельных заданий выполняемых проектов).

3. Альтернативой Конференции ТРАСЕКА руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний сторон ОМС может быть периодически проводимый (напр. ежегодно, через два года или по мере необходимости) форум (встреч, конференций) без необходимости в институционализации этого форума. Можно также, при необходимости, приглашать этих руководителей на заседаниях МПК ТРАСЕКА.

4. Проект повестки дня третьего заседания МПК ТРАСЕКА (п.9 Рекомендаций и Решений Ташкентского заседания - май 2003 г.) не предусматривает рассмотрение и одобрение "Декларации..." и "Бакинской программы действий...". Эти два документа для нас новые и неожиданные.

Согласно национальному законодательству Республики Болгария все проекты международных договоров, в т.ч. Меморандумов и Деклараций, должны проходить соответствующие процедуры согласования с Министерствами и одобрения Советом Министров. Для этого необходим определенный технический срок, каким мы не располагаем до проведения встречи в Баку 17-18 июля 2003 г.

На данном этапе болгарская сторона не в состоянии представить официальную позицию по проектам документов, а только предварительное мнение экспертов. Наш комментарий приводим ниже.

Считаем, что предлагаемые документы следовало бы сначала обсуждать на заседаниях Юридической рабочей группы и, лишь после тщательной проработки и согласования между сторонами, вносить их на рассмотрение на встрече руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний.

Сознавая, что в международной практике принято считать Декларацию документом, обладающим большей силой, чем Протокол, мы все-же попросили бы обсудить возможность подписания Протокола встречи руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний, вместо принятия Декларации. Соответственно, Протокол следует довести до сведения МПК ТРАСЕКА, и отразить это в заключительных документах Ереванской конференции.

Если такая идея неприемлема, то проект Декларации приходится существенно изменить (в приложении предлагаем примерную редакцию).

Исходя из позиции болгарской стороны о неприемлемости создания новой структуры, текст, касающийся "Конференции... в качестве координационного органа", предлагаем убрать.

Предлагаем также все тексты, относящиеся к "Программе по мультимодальным (смешанным) перевозкам" исключить по причине, что непринимая создания Конференции руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний в качестве новой структуры в рамках ТРАСЕКА, не можем согласиться с принятием ее программного документа.

Сам проект Программы неясен. Сдержание Программы трудно соотнести к компетенциям руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний.

Каким образом, например, руководители железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА будут "предоставлять содействие в присоединении к Европейскому соглашению ..."? Подобные вопросы являются задачей Правительств, имеющих законодательную инициативу и соответствующие административные рычаги и полномочия.

Или взять первые два пункта главы "I. Общие принципы", по которым решения также должны приниматься на политическом уровне. Тем более, что по нашему мнению, данный вопрос все еще не проработан достаточно.

Предложения, заложенные в Главе III "Координация коммерческой и финансовой деятельности", за исключением п.2, выходят за рамки компетенций руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний. Подобные решения обязательно подлежат одобрением Правительства и даже ратификацией Парламентом.

Уважаемый господин Генеральный Секретарь,

Информируем Вас, что Национальный Секретариат ТРАСЕКА в Болгарии направил соответствующим адресатам пригласительные письма и все дополнительные материалы, связанные с проведением 17-18 июля в Баку встречи руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний.

Просим принять наши извинения, что направляем данное письмо и приложение к нему только на русском языке.

С уважением,

Любомил Иванов
Национальный секретарь Болгарии
в МПК ТРАСЕКА

НС ТРАСЕКА - Болгария

Декларация*

Совещания руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА

Руководители железных дорог Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана,

Начальники портов Азербайджана, Болгарии, Грузии, Казахстана, Румынии, Турции, Туркменистана, Украины и

Руководители судоходных компаний Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и Украины,

представляющие основные транспортные инфраструктуры и транспортных операторов, осуществляющих мультимодальные перевозки по маршрутам ТРАСЕКА, действующие во исполнение целей и задач, вытекающих из Основного Многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Савказ-Азия (далее ОМС), и принимающие во внимание текущую задачу совершенствования конкурентоспособности международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА), на своем заседании ... июля 2003, в г. Баку:

Сознавая, что подписав ОМС, страны взяли на себя определенное обязательство по укреплению и углублению регионального сотрудничества в целях совершенствования движения товаров и пассажиров по транспортному коридору ТРАСЕКА,

Понимая, что потенциальные возможности транзитных перевозок, в частности контейнерных операций и перевозок неконвенционных грузов, используются не в полной мере, а для развития мультимодальных перевозок и контейнерной логистики в странах-участниц программы ТРАСЕКА существуют некоторые препятствующие факторы, такие как традиционные тарифные структуры железнодорожных перевозок, недостаточный уровень координации между службами железных дорог, портов и судоходных компаний и согласованности при обработке документов и применении процедур,

Согласны внести свой вклад в применение на практике положений ОМС путем осуществления скоординированной работы основных транспортных операторов и операторов инфраструктуры стран ТРАСЕКА по оказанию совместной поддержки и стимулированию маршрутов ТРАСЕКА с целью совершенствования мультимодальных транспортных операций и создания благоприятных условий для контейнерной логистики на основе выработанных определений и осуществления (I) общих принципов, (II) гармонизации транспортных тарифов, (III) в возможной мере координации коммерческой и финансовой деятельности, (IV) гармонизации и упрощения обработки документов.

Согласны проводить ежегодные встречи для обсуждения реальных возможностей по оказанию содействия, в рамках их компетенций, в реализации проектов программы ТРАСЕКА, а также для рассмотрения текущих проблем регионального характера и имеющие значение для развития коридора ТРАСЕКА.

Призывают все Заинтересованные Лица частного и государственного сектора принимать активное и конструктивное участие в развитии мультимодальных перевозок по маршрутам ТРАСЕКА.

Обращаются с просьбой к сообществу донорских стран и международных организаций о предоставлении поддержки транспортным инфраструктурным агентствам и транспортным операторам в их усилиях, направленных на повышение конкурентоспособности и привлекательности коридора ТРАСЕКА.

Июль – 2003г.
г. Баку

***Примечание:**

Болгарская сторона считает более удачным подписание Протокола встречи руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА, чем принятие Декларации.

Мы должны заранее проинформировать, что любой международный договор, за исключением Протокола встречи, должен пройти соответствующие внутригосударственные процедуры по его одобрению, а это осуществимо только после проведения Бакинской встречи. В ходе внутреннего согласования могут наступить существенные изменения или даже неодобрение проекта.

TRACECA

INTERGOVERNMENTAL COMMISSION "TRACECA"
OF THE TRANSPORT CORRIDOR EUROPE – THE CAUCASUS – ASIA
NATIONAL SECRETARY OF UKRAINE IN IGC TRACECA

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ "ТРАСЕКА"
ПО ТРАНСПОРТНОМУ КОРИДОРУ ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ СЕКРЕТАРЬ УКРАИНЫ В МПК TRACECA
МПК TRACECA

**Secretary General
of PS IGC TRACECA
A. Tagirov**

Copy: to National Secretaries

Having studied the received information on agenda 17-18 July of the heads of railways, ports and the navigable companies of the TRACECA countries session and the enclosed project documents (Declaration and Program of actions), we consider to be necessary to state our look on separate questions:

1. Creation of Conference TRACECA of heads of railways, ports and the navigable companies administrations.

The idea of creation of the specified Conference has appeared more recently (earlier it was planned to create a Council of railways administrations). Principles of creation of Conference and its further work up to the end are not clear.

To make any decisions will be possible only after specification of all questions concerning this problem.

We count, that hardly there is a necessity to name created structure a "Conference". Such name will not fully reflect its essence and functions.

It would be more correctly to speak about creation of "Committee (or Council) of heads of railways, ports and navigable companies TRACECA administrations on tariff policy questions.

It is initially necessary to ratify Position about Committee (Council), precisely having defined its powers, the list of tasks for the decision, system of financing and so forth.

In our opinion, the Committee (Council) should work on public principles under the direction of Permanent Secretariat of IGC TRACECA, gather one or two times per a year, examine and approve offers which have been turned out by Working group on questions of tariff policy, consisting of experts of TRACECA countries - participants.

2. Declaration and the Baku program of actions on the multimodal (mixed) transportations.

We count, that the specified documents demand essential completion and acceptance of them presently is prematurely.

The offer on the statement and preparation of their projects should proceed and be carried out by newly created Committee (Council).

At present Session it is necessary to make basic decisions on creation of the appropriate body, having issued it with the Report.

3. About the Program of actions and the Technical appendix to BIA concerning multimodal transportations.

In the future the Program of actions of Committee (Council) should be carefully finished, having excluded from it not peculiar powers for this body (it is necessary to agree with offers of the National Secretary of Bulgaria in IGC TRACECA L.Ivanov).

As to multimodal transportations, development of such document is expedient. At the same time hardly it is necessary to state it a technical appendix to BIA. It is very long procedure demanding significant time because of necessity of ratification by Parliaments. We count, that it would be more effective to sign the Agreement at government level.

The National Secretary of
Ukraine in IGC TRACECA
Y.Tertyshnik

**Генеральному Секретарю
Постоянного Секретариата
МПК TRASECA
А.Тагирову**

Копии: Национальным Секретарям

Изучив полученную информацию по вопросам повестки дня заседания 17-18 июля с.г. руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран TRASECA и приложенных проектов документов (Декларации и Программы действий), считаем необходимым высказать некоторые соображения по отдельным вопросам:

1. Создание Конференции TRASECA глав администраций железных дорог, портов и судоходных компаний.

Идея создания указанной Конференции появилась совсем недавно (ранее планировалось создание Совета администраций железных дорог). Принципы создания Конференции и дальнейшей ее работы до конца не ясны.

Принимать какие-либо решения можно только после уточнения всех относящихся к этой проблеме вопросов.

Считаем, что вряд ли есть необходимость называть создаваемую структуру «Конференцией». Такое название не будет в полной мере отражать ее суть и выполняемые функции.

Правильней было бы говорить о создании «Комитета (или Совета) глав администраций железных дорог, портов и судоходных компаний TRASECA по вопросам тарифной политики».

Изначально необходимо утвердить Положение о Комитете (Совете), четко определив его полномочия, перечень задач для решения, систему финансирования и пр.

По нашему мнению, Комитет (Совет) должен работать на общественных началах под руководством Постоянного Секретариата МПК TRASECA, собираться один или два раза в год, рассматривать и утверждать предложения, разработанные Рабочей группой по вопросам тарифной политики, состоящей из экспертов стран-участниц TRASECA.

2. Декларация и Бакинская программа действий по мультимодальным (смешанным) перевозкам.

Считаем, что указанные документы требуют существенной доработки и принимать их в данный момент преждевременно.

Предложение об утверждении и подготовка их проектов должны исходить и осуществляться вновь созданным Комитетом (Советом).

На нынешнем Заседании необходимо принять принципиальные решения о создании соответствующего органа, оформив это Протоколом.

3. О Программе действий и Техническом приложении к ОМС в отношении мультимодальных перевозок.

В будущем Программу действий Комитета (Совета) необходимо тщательно доработать, исключив из нее не свойственные для этого органа полномочия (следует согласиться с предложениями Национального Секретаря Болгарии в МПК TRACESA Л.Иванова).

Что касается мультимодальных перевозок, то разработка такого документа целесообразна. В тоже время врядли следует идти путем утверждения его как технического приложения к ОМС. Это очень длинная процедура, требующая значительного времени из-за необходимости ратификации Парламентами. Считаем, что эффективнее было бы подписать Соглашение на уровне Правительств.

Национальный Секретарь
Украины в МПК TRACESA

Ю.Тертышник