

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

**Проект рабочего документа: предложения по
пошлинам за избыточные габариты и массу
автотранспортных средств**

Йен Дженкинс
Скотт Вилсон
Август 2003

Содержание

1. Введение.....	3
2. Комментарии к стратегии реализации	4
2.1 Лимиты габаритов и массы транспортных средств	4
2.2 Пошлины за избыточные габариты и массу.....	7
2.3 Страхование транспортного средства.....	8
2.4 Освобождение от транзитных сборов	9
3. Анализ тарифов и затрат на избыточную массу	10
3.1 Введение	10
3.2 Тарифы.....	12
3.3 Затраты.....	18
4. Вопросы, требующие дальнейшего обсуждения.....	24
5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	32

1. ВВЕДЕНИЕ

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

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

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

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

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

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

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

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

2. КОММЕНТАРИИ К СТРАТЕГИИ РЕАЛИЗАЦИИ

2.1 Лимиты габаритов и массы транспортных средств

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

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

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

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

в) предложенные лимиты ещё не применяются

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

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

е) лимиты, согласованные в рамках СНГ¹, однако, применяемые не во всех странах.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Пошлины за избыточные габариты и массу

■ Члены РГТРТ часто подчеркивают возможность проведения единой политики по определению пошлин за избыточные габариты и массу транспортного средства. Необходимо подчеркнуть, что странами СНГ уже предприняты первые шаги в направлении единой политики². В ходе второй встречи РГТРТ участники согласились с необходимостью установления краткосрочных приоритетов для всех стран СНГ при реализации как указанного соглашения, так и договоренности, достигнутой в Минске, а также устранения различий в размерах пошлин, взимаемых с внутренних и иностранных перевозчиков.

Соглашение по странам СНГ строится на использовании успешной международной практики, при этом обоснование пошлин за избыточные габариты и массу во всех странах TRACECA³ строится на учете трех основных компонентов:

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

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

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

³ Подобная практика применяется не во всех странах TRACECA, не входящих в СНГ, например, в Турции

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

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

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

2.3 Страхование транспортного средства

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

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

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

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

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

2.4 Освобождение от транзитных сборов

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

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

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

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

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

3. АНАЛИЗ ТАРИФОВ И ЗАТРАТ НА ИЗБЫТОЧНУЮ МАССУ

3.1 Введение

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Тарифы

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

с) допуская, что Euro 1 = USD 1

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

3.3 Затраты

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

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

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

Использованный в Таблицах 4 и 5 подход к калькуляции пошлин аналогичен подходу, использованному в Таблицах 2 и 3. Дополнительные затраты, связанные с перевозкой избыточных грузов, исчисляются путем умножения ESAL/грузовик⁴ на удельные издержки ESAL, о чем говорилось в предыдущем документе⁵.

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

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

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

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

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

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

Распределение нагрузки аналогично приведенному в Таблице 2.

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

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

Источник: Оценка, произведенная консультантами

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

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

Примечание: а) применительно к 5-осевому грузовику с одинарной управляемой осью и двумя сдвоенными осями, Распределение нагрузки аналогично приведенному в Таблице 2
 в) ESAL согласно AL/6.6 для управляемой оси, и AL/15.1 для каждой из сдвоенных осей, где AL является осевой нагрузкой (Всемирный Банк HDM-4,2001)
 с) дополнительные затраты на ESAL представлены в Таблице 2.1. Проекта Рабочего Документа, май 2003 года

Источник: Оценка, произведенная консультантами

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

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

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

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

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

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

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

4. ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО ОБСУЖДЕНИЯ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

где P_1 - оплата одной перевозки груза автотранспортным средством;

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

P_{eawi} - оплата (поосевая) производится в том случае, если нагрузка на ось превышает максимально допустимые лимиты; S - протяженность перевозки (в сотнях километрах); C_1, C_w, C_h - оплата производится в том

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

* ПРИМЕЧАНИЕ: В соответствии с Соглашением СНГ $(C_1 + C_w + C_h) = 0$ для тех стран СНГ, которые не располагают юридической базой для взимания налогов за превышение максимальных габаритов транспортного средства.

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

- P_{ew} должно основываться на дополнительных затратах на укрепление, обслуживание и ремонт мостов, аналогичной инфраструктуры, связанных с планируемой перевозкой.
- P_{eaw} должно основываться на дополнительных затратах, связанных с повреждением дорожного покрытия согласно ESAL/км.
- C_1 , C_w , C_h должны основываться на дополнительных затратах на модификацию инфраструктуры, прокладку альтернативных маршрутов, минуя мосты с низким пролетом.

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

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

Ввиду того, что наблюдаются большие различия в затратах за использование дорог в странах TRACECA, было бы нецелесообразно договариваться по конкретным вопросам, вытекающим из формулы P_{ew} , P_{eaw} , C_1 , C_w , C_h . Однако, исходя из предыдущего анализа, можно сделать

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

При установлении максимального лимита пошлин за избыточную массу оси рекомендуется, чтобы максимальная величина переменных затрат за использование дорог в размере \$0,15 за ESAL/км была согласована в рамках единой политики. В странах TRACECA данные затраты колеблются в пределах \$0,019 - \$0,120, как об этом свидетельствуют последние исследования в данной области⁶.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ВОПРОС 4: Как в наилучшей степени регулировать пошлины за избыточные габариты и массу в зависимости от типа и габаритов транспортного средства? Отвечая на этот вопрос, рассмотрим приводимые ниже соображения по данному вопросу:

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

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

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

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

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

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

Применение приведенных выше терминов может повысить эффективность единой транзитной политики в вопросе применения пошлин с большим учетом затрат, усилить прозрачность в данном вопросе.

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