

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

**Рабочий документ: предложения по автомобильным
транзитным расценкам**

Иен Дженкинс

Скотт Уилсон

Октябрь 2003 года

27 октября 2003 года

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| 1. ВВЕДЕНИЕ | 3 |
| 1.1 Обоснование | 3 |
| 1.2 Контуры согласованной политики | 4 |
| 1.3 Разработка согласованного подхода | 6 |
| 1.4 Рамки рабочего документа | 9 |
| 2. ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ ТРАНЗИТНЫХ РАСЦЕНОК..... | 10 |
| 2.1 Введение..... | 10 |
| 2.2 Затраты..... | 10 |
| 2.2.1. Характеристика затрат | 10 |
| 2.2.2. Возможные формы транзитных расценок и пошлин | 17 |
| 2.2.3. Транзитные сборы | 21 |
| 2.3 Определение разумного уровня транзитных сборов..... | 23 |
| 2.3.1. Стандартные затраты на обслуживание дорог | 23 |
| 2.3.2. Дополнительные затраты на восстановление дорог | 28 |
| 2.4 Обзор предложений | 31 |
| 3. РЕАЛИЗАЦИЯ ВАРИАНТОВ | 34 |
| 3.1 Введение..... | 34 |
| 3.2 Действия по реализации единой политики по транзитным расценкам ... | 38 |
| 3.2.1. Азербайджан..... | 38 |
| 3.2.2. Армения | 41 |
| 3.2.3. Болгария | 42 |
| 3.2.4. Грузия..... | 44 |
| 3.2.5. Казахстан | 46 |
| 3.2.6. Кыргызстан | 48 |
| 3.2.7. Молдова | 50 |
| 3.2.8. Румыния..... | 51 |
| 3.2.9. Таджикистан | 53 |
| 3.2.10. Турция | 55 |
| 3.2.11. Туркменистан..... | 57 |
| 3.2.12. Украина..... | 58 |
| 3.2.13. Узбекистан | 59 |
| Приложение А. Определение транзитных пошлин в странах TRACECA – 38- тонное транспортное средство (в USD за проезд в один конец) | 62 |

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Обоснование

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

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

В настоящий документ представляет собой окончательный вариант рабочего документа, озаглавленного Предложения по Автомобильным Транзитным Расценкам (май 2003). В документе содержатся предложения членов рабочей группы, обращенные Контрактору, прошедшие обсуждение в рамках дальнейшего совершенствования единой политики по транзитным расценкам в ходе 2-ой встречи РГТРТ, состоявшейся в июле 2003 года. Речь идет о реализации на практике в каждой из стран-членов TRACECA положений единой политики по автомобильным транзитным расценкам¹ по согласованию с членами РГТРТ в ходе 3-ей встречи РГТРТ в октябре 2003 года, включая незначительные поправки по комментариям к проекту предложений рабочего документа, полученных от членов РГТРТ.

¹ Единая Политика по Автомобильным Транзитным Расценкам, октябрь 2003

1.2 Контурь согласованной политики

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

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

Стороны согласились с тем, что в текущей системе пошлин указанные выше моменты отсутствуют, как об этом отмечалось в материалах дискуссий.² В частности, применяемые пошлины в большей степени а) увязываются с выходом на рынок, чем с эксплуатацией дорог; б) во многих странах TRACECA пошлины не различаются в зависимости от расстояния и характеристике грузового средства; в) проводится различие между различными операторами; г) часто носят неясный характер из-за несвоевременного извещения о предлагаемых изменениях.

Рабочей группой были приняты важные решения по содержанию проекта политики. По транзитным сборам были рассмотрены три альтернативных варианта,³ связанные с зарубежными перевозчиками:

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

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

² Приоритетные вопросы автомобильных транзитных расценок. ЕПТРТ TRACECA и проект рабочего документа по тарифам, 4 октября 2002 года

³ Выбор политики автомобильных транзитных расценок. ЕПТРТ TRACECA и проект рабочего документа по тарифам, 27 октября 2002 года

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

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

Исходя из сказанного, была достигнута договоренность о том, что проект единой политики должен основываться на:

- пересмотре в краткосрочном аспекте существующей системы транзитных сборов; в этом смысле проведение фундаментальных реформ в политике взимания пошлин с пользователей дорог, возможно, лишь в долгосрочной перспективе;
- принципах прозрачности, отсутствия дискриминации и учета затрат, необходимых для разработки справедливой транзитной системы без взимания чрезмерно высоких пошлин, способной привлечь дополнительные перевозки по коридору TRACECA;

- подходе, который увязывает транзитные расценки с сервисными затратами (например, обслуживание дорог), устраняет неоправданные сборы (например, сборы, взимаемые местными властями), упрощает систему пошлин, делает ее более прозрачной.

1.3 Разработка согласованного подхода

При оценке транзитных расценок, необходимо учитывать все пошлины, уплачиваемые иностранными транспортными средствами. Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,⁴ следует принимать во внимание:

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

Указанные транзитные сборы выплачиваются не только транспортными средствами, пересекающими страну, но и теми, которые осуществляют импортно/экспортные рейсы. К ним не относятся пошлины за нестандартное использование дорог (из-за чрезмерного веса или избыточных габаритов груза), которые обычно выплачиваются иностранными и внутренними транспортными средствами. Поскольку нестандартные пошлины обычно взимаются в исключительных случаях, их доля в затратах на транзитные перевозки незначительна.⁵

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

- Ставится задача увязать транзитные пошлины с затратами на эксплуатацию дорог.
- Преследуется цель уменьшить различия между пошлинами, взимаемыми с перевозчиков из разных стран.

⁴ Раздел 3. «Приоритетные вопросы автомобильных транзитных расценок», Проект рабочего документа ЕПТРТ TRACECA, 4 октября 2002 года

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

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

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

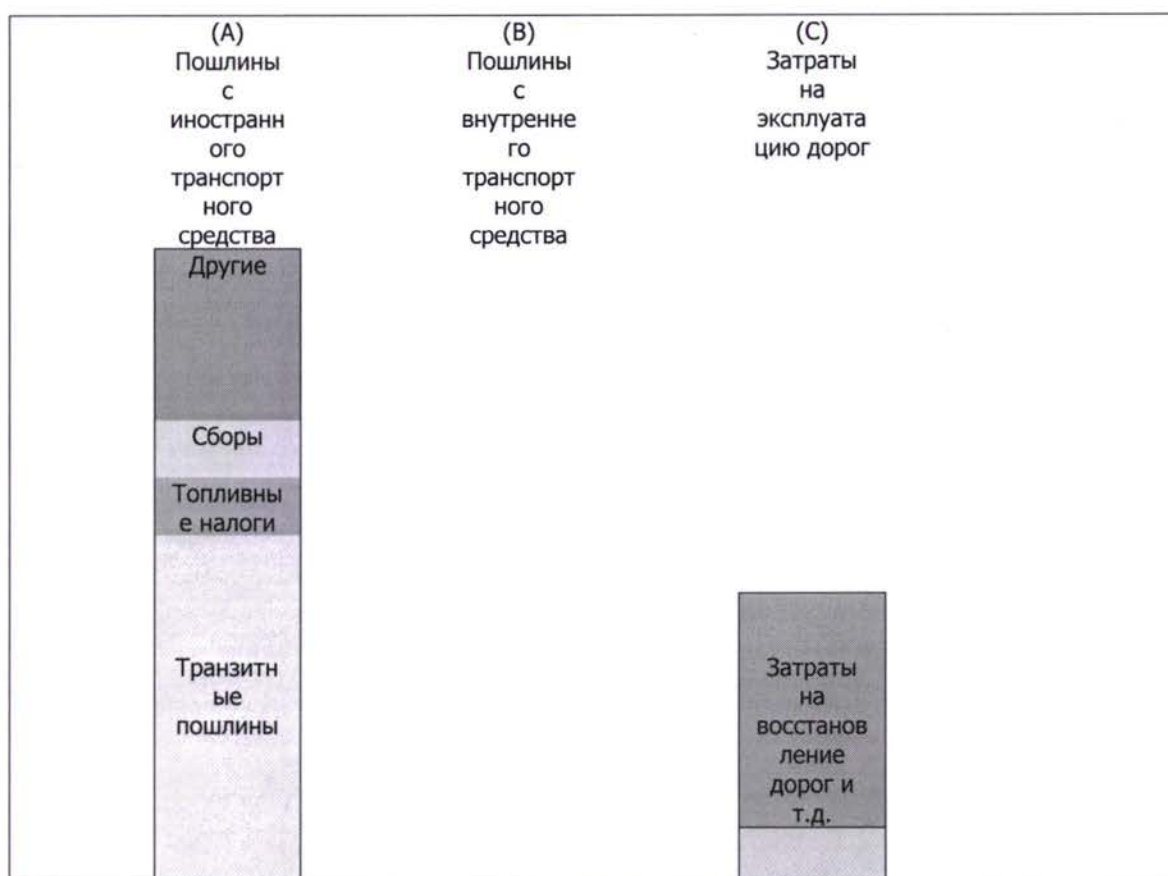
⁵ В ряде стран, например, Казахстане, подобный вид нестандартных пошлин взимается в установленном порядке, хотя согласно международной практике такие случаи

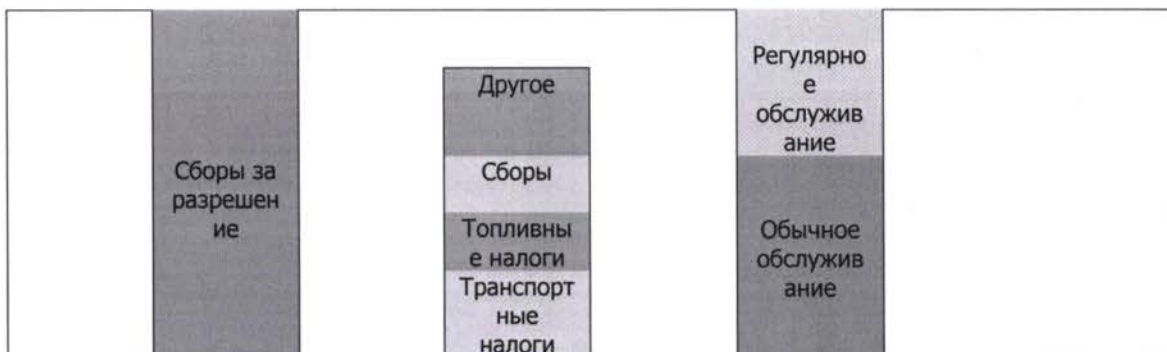
⁶ См. Таблица А.4. и Раздел 6 «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

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

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

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





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

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

1.4 Рамки рабочего документа

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

Акцент делается на оценке затрат за использование дорог тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Дело в том, что учет использования этих средств играет ключевую роль при установлении транзитных расценок, более тесно связанных с затратами, снижает дискриминацию, упрощает их применение. Особое внимание уделяется затратам за использование дорог в странах СНГ. Причин тому несколько:⁷

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

⁷ См. Раздел 6 «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПТРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

Анализ полученных результатов (Раздел 3) позволяет выдвинуть предложения о путях реализации этой политики в каждой стране с учетом уже достигнутых договоренностей по единой политике по автомобильным транзитным расценкам в ходе встреч РГТРТ по автомобильным перевозкам⁸. Указанные предложения ставят задачу содействовать реализации единой политики транзитных расценок.

2. ПРИНЦИПЫ КАЛЬКУЛЯЦИИ ТРАНЗИТНЫХ РАСЦЕНОК

2.1 Введение

В настоящем разделе рабочего документа исследуется характер затрат за использование дорог, дается характеристика проблем, возникающих при оформлении рамок транзитных сборов с иностранных транспортных средств, для повышения связей с затратами и устранения дискриминации. При этом возникает ряд вопросов, на которые в настоящем документе даются ответы по каждой из стран в рамках единой политики.

2.2 Затраты

2.2.1. Характеристика затрат

Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,⁸ пользователи дорог сталкиваются с необходимостью погашения ряда затрат, включая затраты на обслуживание дороги, разработку инфраструктуры, аварийные, по охране окружающей среды. В настоящем рабочем документе упор делается на первом из видов затрат, так как в большинстве стран TRACECA они играют важнейшую роль при установлении создания направлений политики в сфере транзитных расценок.

Затраты на единицу длины дороги зависят от многих факторов, например, потоки перевозок, нагрузки на ось транспортных средств, прочности покрытия, погодных условий. Затраты на обслуживание и развитие инфраструктуры рассматриваются либо как фиксированные (независимо от объема перевозок),

⁸ Единая Политика по Автомобильным Транзитным Расценкам, ЕПТРТ TRACECA.

либо переменные (различающиеся от потока перевозок либо нагрузки на ось⁹). Подсчет ведется на основе единицы затрат и частоты интервенций, необходимых для обслуживания дороги и условно определяемых как:

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

Затраты на обслуживание дорог в разных странах-членах TRACECA различные, находятся в зависимости от местных условий, стоимости работ, исходя из международного опыта по основным автомобильным магистралям с двусторонним движением (примерно 1000 транспортных средств в сутки), стандартные цифры по ежегодному обслуживанию за км дороги выглядят следующим образом:

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

Исходя из приведенных выше цифр, ежегодные затраты на обслуживание дорог составляют \$8.800 за км. Большой объем расходов требуется на обслуживание очень загруженных дорог, особенно если речь идет о 4-полосной дороге, однако, если вопрос касается затрат за использование дорог второстепенного

⁹ См. Раздел 5.3. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года..

значения, цифры соответственно снижаются. В приведенных выше цифрах не учтены затраты на возможную реабилитацию или реконструкцию дорог:

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

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

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

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

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

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

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

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

Как отмечалось в предыдущем рабочем документе,¹⁰ подобный подход уже апробирован в ряде стран СНГ, особенно в связи с установлением приблизительных затрат на использование дорог, обусловленных эксплуатацией грузовых транспортных средств различной массы и конфигурации осей (согласно ESAL). В последующей части настоящей работы (Раздел 2.3.) делается попытка подсчитать оправданный уровень транзитных сборов в странах TRACECA.

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

С точки зрения экономической перспективы, для эффективного использования ресурсов все виды транспортных средств должны погашать, по меньшей мере, краткосрочные маргинальные затраты на использование дорог, по этой причине необходимо проводить различие между постоянными и переменными

¹⁰ Условно, нагрузка измеряется в ESAL, устанавливая нагрузку на ось согласно (AL/8.16), где AL является массой оси в тоннах, а 8.16 – международно принятой массой оси.

¹¹ См. Раздел 5.4. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПТРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

(маргинальными) затратами. Если транспортное средство погашает переменные затраты на использование дорог, вызванные повреждением дороги по его вине, с чисто экономической точки зрения малооправданной выглядит попытка со стороны пользователей дорог погашать одновременно и постоянные затраты. Однако, на практике необходимость финансирования дорожного обслуживания обуславливает то обстоятельство, что пошлины с пользователей дорог должны покрывать постоянные затраты на их обслуживание.

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

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

В большинстве стран TRACECA существуют резервные мощности, которые можно задействовать в решении данного вопроса. Эти страны располагают большим числом магистралей, которые нуждаются в укреплении дорожного покрытия с тем, чтобы выдержать нагрузку от эксплуатации современными типами грузовых транспортных средств, повышенной нагрузкой на ось. В этой связи возникает ряд вопросов, которые необходимо решить:

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

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

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

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

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

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

условии, что такие действия применяются и в отношении внутренних транспортных средств.

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

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

2.2.2. Возможные формы транзитных расценок и пошлин

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

Вносить изменение в формы транзитных сборов гораздо сложнее, чем менять уровни транзитных расценок, так как при этом необходимо учитывать возникающие юридические проблемы. Хотя, в краткосрочной перспективе и

сложно вносить изменения в формы транзитных пошлин, ниже мы попытались поднять ряд вопросов долгосрочного характера, связанных с проведением фундаментальных реформ.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Оценка пошлин на основе массы транспортного средства и нагрузки не очень удачный метод решения проблемы. Дело в том, что в этом случае игнорируется решающее воздействие конфигурации осей на затраты по эксплуатации дорог.

Кроме того, это затрудняет использование многоосевых грузовых транспортных средств в целях сведения к минимуму возможного повреждения дорожного покрытия. Так, с трехосевого грузовика, перевозящего груз весом в 8 тонн, взимается пошлина такого же размера, как и двухосевого грузовика, перевозящего такой же груз, даже, невзирая на то, что в этом случае вероятность повреждения дорожного покрытия значительно уменьшается.

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

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

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

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

2.2.3. Транзитные сборы

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

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

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

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

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

степени в соответствие с затратами за использование дорог, чем с текущими пошлинами, взимаемыми с внутренних транспортных средств.

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

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

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

Неудовлетворительное обслуживание дорог приводит к ухудшению их качества, в этой связи было бы неверно взимать с перевозчиков полную стоимость затрат на обслуживание, так как это означает завышение размеров пошлин за некачественное обслуживание со стороны дорожной администрации. Однако, недостаточное финансирование работ, связанных с обслуживанием дорог, не является предметом устойчивой политики, ибо недостаток средств приводит к ухудшению состояния автомобильной сети, повышению затрат на обслуживание и восстановление дорог. В этой связи, представляется возможным значительное повышение расходов на обслуживание в долгосрочной перспективе, рекомендуется, чтобы транзитные сборы основывались в большей степени на расходах на обслуживание дорог, чем на фактических расходах.

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

2.3 Определение разумного уровня транзитных сборов

2.3.1. Стандартные затраты на обслуживание дорог

Затраты на обслуживание дорог в связи с использованием трех типов тяжелых грузовых транспортных средств подсчитаны на примере 8-ми стран TRACECA с учетом результатов, представленных в предыдущих¹¹ и иных отчетах¹² TRACECA. Эти оценки включают в себя полную стоимость затрат на обычное обслуживание в течение всего срока эксплуатации дорог, включая периодическое обслуживание, но исключая дополнительные затраты на улучшение дорог. Кроме того, исключаются затраты на обслуживание мостов. Указанные затраты основываются на политике, направленной на минимизацию

¹¹ См. Раздел 5.4. «Приоритетные вопросы, связанные с автомобильными транзитными расценками», проект рабочего документа ЕПРТ TRACECA, 4 октября 2002 года.

¹² Изучение затрат и финансирование эксплуатации дорог, отчет по проекту TRACECA TELREG9305, Кокс Консалт, июнь 1997.

¹³ Изучение реформы финансирования дорожного сектора Украины, проект ЕБРР по восстановлению М17, Карл Бро, октябрь 1997.

¹⁴ Согласовано в Приложении А единой политики по автомобильным транзитным расценкам, октябрь 2003

общих транспортных затрат (затраты пользователя плюс затраты на обслуживание дорог).

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

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

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

| | Армения | Азербайджан | Грузия | Казахстан | Кыргызстан | Таджикистан | Украина | Узбекистан |
|---|---------|-------------|--------|-----------|------------|-------------|---------|------------|
| (А) Определение затрат на обслуживание дорог | 3,148 | 4,689 | 5,005 | 17,496 | 3,110 | 1,785 | 31,078 | 21,825 |
| (А1) Протяженность международных, иных магистральных дорог (км) | 1,569 | 1,409 | 946 | 6,132 | 748 | 1,089 | 11,547 | 1,393 |
| Включая: Международные | 1,579 | 3,280 | 4,059 | 11,364 | 2,362 | 696 | 19,531 | 20,432 |
| По другим республикам | | | | | | | | |
| (А2) Среднегодовые затраты (\$/км) | 13,763 | 22,219 | 18,887 | 11,189 | 13,876 | 5,662 | 15,706 | 28,066 |
| Международные | 5,695 | 8,561 | 3,726 | 8,182 | 6,865 | 5,963 | 15,706 | 6,110 |
| Иные магистральные дороги | 30,6 | 59,4 | 33,0 | 161,6 | 26,6 | 10,3 | 488,1 | 163,9 |
| (А3) Общегоодовые затраты (в млн. долларов) | 11,7 | 25,6 | 10,1 | 60,5 | 9,4 | 3,5 | 140,7 | 52,8 |
| Включая: Переменные затраты (по числу транспортных средств) | 8,2 | 16,3 | 7,6 | 43,9 | 7,1 | 2,7 | 95,8 | 42,5 |
| Постоянные затраты (по числу ESAL) | 10,6 | 17,4 | 15,2 | 57,3 | 10,1 | 4,0 | 251,7 | 68,6 |
| (В) Определение затратных единиц на использование дорог | | | | | | | | |
| (В1) Годовые перевозки по магистральным дорогам | | | | | | | | |
| Транспорт/км (в млн.) | 1,970 | 4,497 | 2,088 | 10,089 | 1,506 | 621 | 27,833 | 10,629 |
| ESAL/км (млн.) | 165,0 | 634,0 | 395,9 | 367,0 | 84,5 | 32,2 | 4,958,0 | 1,925,3 |
| (В2) Затратная единица | | | | | | | | |
| Переменные (\$/транспорт/км) | 0,0059 | 0,0057 | 0,0048 | 0,0060 | 0,0062 | 0,0056 | 0,0051 | 0,0050 |
| Переменные (\$/ESAL/км) | 0,0497 | 0,0257 | 0,0192 | 0,1196 | 0,0840 | 0,0839 | 0,0193 | 0,0221 |
| (С) Определение переменных затрат на транспорт/км | | | | | | | | |
| (С1) 2-осевые грузовики | | | | | | | | |
| ESAL/транспорт | 0,16 | 0,13 | 0,10 | 0,05 | 0,07 | 0,07 | 0,18 | 0,19 |
| Затраты (\$/км) | 0,0139 | 0,0090 | 0,0067 | 0,0120 | 0,0121 | 0,0115 | 0,0086 | 0,0092 |
| (С2) 3-осевые грузовики | | | | | | | | |
| ESAL/транспорт | 0,41 | 0,18 | 0,50 | 0,18 | 0,17 | 0,17 | 0,49 | 0,19 |
| Затраты (\$/км) | 0,0262 | 0,0103 | 0,0144 | 0,0275 | 0,0205 | 0,0199 | 0,0146 | 0,0092 |
| (С3) Грузовики более чем с 3-осями | | | | | | | | |
| ESAL/транспорт | 0,36 | 0,34 | 1,13 | 0,21 | 0,63 | 0,63 | 1,34 | 1,01 |
| Затраты (\$/км) | 0,0238 | 0,0144 | 0,0265 | 0,0311 | 0,0591 | 0,0585 | 0,0310 | 0,0273 |

Источник: Оценки консультантов на основе предыдущих исследований

В развернутом виде схема выглядит следующим образом:

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

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

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

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

С учетом приведенных ниже факторов необходимо внести следующие поправки.

(1) Поправка на возможное увеличение в будущем нагрузки на ось: в предыдущем анализе TRACECA отмечалось, что в настоящее время нагрузка на ось достаточно низкая согласно международным стандартам из-за низкой грузоподъемности бывших советских моделей (ESAL на грузовики из стран

вне пределов СНГ колеблется между 1-2 для всех типов грузовиков в сопоставлении со средними величинами, указанными в Таблице 2.1. - 0,12 на 2-осевые грузовики, 0,29 на 3-осевые грузовики и 0,71 на многоосевые грузовики). Допустим, что ESAL на грузовик возрастет на 50% в будущем из-за применения более современных транспортных средств, затраты на использование дорог за грузовик/км могут возрасти до \$0,008-0,018 на 2-осевые грузовики; \$0,011-0,038 на 3-осевые грузовики и 0,019-0,086 на многоосевые грузовики.

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

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

В ряде стран TRACECA, в которых лимиты нагрузки на ось превышают стандарт (свыше 10 тонн на единичную ось), затраты на использование дорог за грузовик/км оказываются выше. В частности, данные по Турции подтверждают

сказанное - см. исследование,¹⁵ недавно проведенное экспертами по оценке маргинальных затрат на обеспечение перевозок тяжелыми грузовыми транспортными средствами. Маргинальные затраты за обслуживание дорог по ESAL составили 0,043 за ESAL/км (сравни \$0.053 в среднем в Таблице 2.1., но с колебаниями в пределах \$0.019 и 0.084). Однако, поскольку тяжелые транспортные средства, применяемые в Турции, имеют в среднем показатель ESAL 4,21 из-за лимита в 11,5 тонна нагрузки на ось, затраты за использование дорог оказываются повышенными - \$0,18 за км. Аналогичные показатели характерны для Румынии и Болгарии, в которых применяются сходные лимиты нагрузки на ось.

2.3.2. Дополнительные затраты на восстановление дорог

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

Приводимые в Таблице 2.2. результаты можно прокомментировать следующим образом:

(А) Оценка дополнительных годовых затрат по магистральным дорогам: расходы подсчитываются на основе плана вложений в строительство дорог, с учетом фактических инвестиций, сделанных за последние годы, и возможных финансовых преград в будущем. Часть этих расходов причисляется к переменным затратам на основе транспорт/км, тогда как баланс подсчитывается согласно ESAL в целях упрощения процедуры оценок, при этом за основу принимается 50:50. Отсюда можно сделать вывод, что около половины затрат на восстановление дороги в регионе TRACECA приходится на

¹⁵ Воздействие тяжелых транспортных средств на магистральные дороги и дополнительные затраты. Генеральное Управление Турецких Автомагистралей, октябрь 2001.

строительство или реконструкцию дорожного покрытия (отсюда зависимость от ESAL), другая половина – на земляные работы. Однако, и такое деление носит весьма произвольный характер.

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

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

Таблица 2.2. Оценка дополнительных годовых инвестиционных затрат на автомобильные дороги

| | Казахста н | Киргизста н | Таджикиста н | Украин а |
|---|---------------|----------------|-----------------|-------------|
| (А) Оценка дополнительных годовых затрат на магистральные автомобильные дороги (в млн. \$) | | | | |
| (А1) Планируемые будущие инвестиции | 249 | 20-25 | 30-35 | 200-300 |
| (А2) Фактические инвестиции за последние годы | 30-130 | 33-36 | 9 | 90-130 |
| (А3) Размещение затрат | 125 | 20 | 10 | 130 |
| Включая: переменные (число транспортных средств) | 62.5 | 10 | 5 | 65 |
| Переменные (число ESAL) | 62.5 | 10 | 5 | 65 |
| (В) Оценка затратной единицы | | | | |
| (В1) Годовые перевозки по основным магистралям | | | | |
| Транспорт/км (млн.) | 10,089 | 1,506 | 621 | 27,833 |
| ESAL/км (млн.) | 367.0 | 84.5 | 32.2 | 4,958.0 |
| (В2) Затратная единица | | | | |
| Переменные (\$/транспорт/км) | 0.0062 | 0.0066 | 0.0081 | 0.0023 |
| Переменные (\$/ESAL/км) | 0.1703 | 0.1183 | 0.1553 | 0.0131 |
| (С) Распределение затрат за транспорт/км | | | | |
| (С1) 2-осевые грузовики | | | | |
| ESAL/транспорт | 0.05 | 0.07 | 0.07 | 0.18 |
| Затраты (\$/км) | 0.0147 | 0.0149 | 0.0190 | 0.0047 |
| (С2) 3-осевые грузовики | | | | |
| ESAL/транспорт | 0.18 | 0.17 | 0.17 | 0.49 |
| Затраты (\$/км) | 0.0369 | 0.0267 | 0.0345 | 0.0087 |
| (С3) Грузовики с более чем 3 осями | | | | |
| ESAL/транспорт | 0.21 | 0.63 | 0.63 | 1.34 |
| Затраты (\$/км) | 0.0420 | 0.0811 | 0.1059 | 0.0199 |
| ПРИМЕЧАНИЕ: (1) за исключением инвестиций в местные сельские и городские дороги | | | | |
| ИСТОЧНИК: Текущие планы Правительства и оценки консультанта перспективных финансовых проектов | | | | |

При оценке инвестиционных планов во внимание принимались следующие обстоятельства:

Казахстан имеет 5-летний план развития автомобильных магистралей,¹⁶ предусматривающий расходы в размере \$1.649 млн., включая \$405 млн. на обслуживание дорог. Однако, фактические затраты на обслуживание дорог составляет по меньшей мере 900 млн., по этой причине, фактический уровень инвестиций ниже планируемого. Однако, план предусматривает реализацию ряда проектов, финансируемых за счет иностранного капитала. По этой причине расходы в размере (\$100-150 млн.) представляются разумными, главным образом, в целях восстановления дорог международного значения.

Киргизия также имеет 5-летний план развития автомобильных магистралей,¹⁷ в котором главный упор делается на завершении проектов восстановления дорог, затраты на которые составляют \$200 млн., или \$40 млн. , что составляет 2,5% ВВП и является нереалистичным показателем, особенно с учетом необходимости в финансировании обслуживания дорог в размере \$22 млн. в год (сравни всего лишь \$4 млн. в настоящее время). В прошлом, инвестиции превышали \$30 млн., однако вследствие финансовых препон текущий план инвестиций составляет 20-25 млн., что вполне осуществимо.

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

В соответствие с новейшими исследованиями,¹⁸ Украина располагает значительными возможностями в сфере обслуживания дорог, в стране разработана инвестиционная программа, предназначенная для прокладки

¹⁶ Государственная Программа Республики Казахстан по Развитию Дорожного Сектора на 2001-2005 гг. (28 ноября, 2001).

¹⁷ Концепция и Программа Развития Автомобильных Магистралей Киргизской Республики в 2002-2012 гг. согласно Постановлению Правительства Республики от 9 февраля 2002 года, №59.

¹⁸ Изучение реформы финансирования дорожного сектора Украины, проект ЕБРР по восстановлению М17, Карл Бро, октябрь 1997.

новых дорог. Как предполагается, объемы инвестиций и в будущем сохранятся на прежнем уровне.

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

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

2.4 Обзор предложений

Предлагаемая процедура калькуляции транзитных расценок характеризуется следующими особенностями.

Оценка затрат:

- Учет различных затрат на использование дорог в различных странах.
- Использование данных по местным затратам плюс затратная характеристика в соответствии с моделями, применяемыми в других странах мира.
- В целом, учитываются транзитные расценки по затратам на обслуживание дорог (постоянные и переменные затраты на обслуживание), хотя некоторые

страны, возможно имеют намерение стимулировать транзитные перевозки за счет калькуляции транзитных расценок на основе лишь переменных затрат.

- Покрытие затрат иностранными перевозчиками. Речь идет о затратах на восстановление дорог и охрану окружающей среды. В них учитываются различия в национальной политике взимания пошлин с внутренних пользователей (между странами с высоким уровнем погашения затрат за счет внутренних пользователей и странами с низким уровнем погашения затрат).
- Транзитные расценки увязываются с расценками за использование лишь основной дорожной сети (поправки к различиям между расценками на использование основных и местных дорог не вносятся).

Формы пошлин

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

Уровень пошлин

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

Проблемы реализации

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

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

В большинстве стран СНГ применение указанных предложений позволит решить основные проблемы транзитных расценок с упором на установление расценок в соответствие с уровнем обычных затрат на обслуживание дорог с одновременным погашением затрат за счет внутренних пользователей,

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

3. РЕАЛИЗАЦИЯ ВАРИАНТОВ

3.1 Введение

Реализация политики транзитных расценок по согласованию с членами РГТРТ по автомобильным перевозкам требует разработки соответствующего плана по каждой стране с учетом своеобразия ее условий, особенно в том, что касается текущей и перспективной политики в сфере взимания пошлин и налогов. Для содействия в вопросе разработки этих планов, консультанты выдвинули свои предложения по реализации единой политики по транзитным расценкам.

Указанные предложения тесно связаны с предложениями, содержащимися в первоначальном проекте настоящего рабочего документа с незначительными поправками, учитывающими комментарии членов РГТРТ по результатам второй встречи РГТРТ в июле 2003 года

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

встрече рабочей группы. Эта стратегия нашла свое отражение в Приложении 3 единой политики по автомобильным транзитным расценкам.

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

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

Для реализации четвертой цели единой политики – взимания по пункту пользования, каких-либо конкретных действий не предусматривается. Дело в том, что по своему характеру транзитные расценки обычно взимаются на пункте использования странами, оказывающими автомобильные услуги.

Таблица 3.1. Стратегия единой политики транзитных сборов

| ПРОБЛЕМА | ВОЗМОЖНОЕ ДЕЙСТВИЕ |
|--|--|
| (А) СВЯЗЬ С ЗАТРАТАМИ | |
| A1. общий уровень транзитных расценок выше затрат за использование дорог (либо пошлин с внутренних транспортных средств) | Снижение пошлин ниже максимально оправданного уровня |
| A2. Транзитные расценки не различаются в зависимости от типа транспортного средства и конфигурации оси | Установление различных пошлин на различные типы транспортных средств |
| A3. Транзитные расценки не различаются в зависимости от расстояния | Определение пошлин на основе км (возможно и суток) |
| A4. Транзитные расценки не различаются в зависимости от груженых и порожних грузовиков | Установление различных пошлин с загруженных и порожних грузовиков |
| A5. Пошлины с нестандартных транспортных | Определение пошлин по каждому уровню |

| | |
|---|--|
| средств не основываются на трех стандартных компонентах – избыточной массе, избыточной нагрузке на ось и избыточных габаритах | избыточных габаритов/массы по каждому из трех аспектов |
| А6. Пошлины за пользование дорогами дублируют пошлины взимаемые с той же целью | Отмена дублирующих друг друга пошлин |
| (В) ОТСУТСТВИЕ ДИСКРИМИНАЦИИ | |
| В1. Неразрешенные расценки взимаются местными властями | Отмена неразрешенных пошлин. |
| В2. Транзитные расценки взимаются в зависимости от гражданства грузовика | Унификация/снижение иностранных транспортных расценок |
| В3. Пошлины за пользование дорогами различаются в зависимости от иностранного или внутреннего транспортного средства | Унификация расценок таким образом, что одни и те же расценки применяются независимо от гражданства транспортного средства |
| В4. Пошлины с нестандартных транспортных средств различаются в зависимости от иностранных и внутренних транспортных средств | Унификация расценок таким образом, чтобы можно было взимать одни и те же пошлины за избыточные габариты и массу независимо от гражданства транспортного средства |
| (С) ПРОЗРАЧНОСТЬ | |
| С1. Усложненная система взимания пошлин | Отмена необязательных пошлин |
| С2. Усложненная основа взимания пошлин | Упрощение процедуры калькуляции пошлин |
| С3. Отсутствие четкой информации о пошлинах | Публикация новейших расценок в Руководстве Пользователя, реклама предполагаемых изменений |

Анализ упомянутых выше вопросов и предлагаемых действий основан на перечне автомобильных сборов и разрешений по каждой из 13 стран TRACECA, подготовленном в рамках настоящего проекта в 2002 году. проект перечня был ранее представлен на первой встрече рабочей группы, а в настоящее время получил свое окончательное оформление с учетом комментариев, полученных от членов рабочей группы. достигнутые результаты нашли свое отражение в руководстве пользователя.

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

Следует добавить, что анализ также основывается на результатах сравнения текущего уровня общих транзитных сборов, погашаемых иностранными перевозчиками, как показано в Приложении (А), с максимальным уровнем оправданных сборов, отмеченных в предыдущем разделе. В единой политике по автомобильным транзитным расценкам, согласованной членами РГТРТ, подтверждаются максимально оправданные уровни транзитных расценок.

В заключительной части Раздела 2.4. речь идет о многоосевых грузовиках, с которых максимально оправданный уровень пошлин \$0.20 за км. В тех случаях, когда текущие транзитные расценки превышают приведенные выше, даются указания о том, как можно уменьшить расценки. В этом случае общие платежи включают также сборы с иностранных перевозчиков (разрешения на транзит и сборы), а также сборы, которые могут быть погашены и иностранными и внутренними перевозчиками (топливный налог, сборы и т.д.). Топливный налог включает все виды налогов и в настоящее время в большинстве стран TRACECA уровень его достаточно низок, хотя в перспективе ожидается рост топливных налогов, обусловленных стремлением увеличить погашаемость затрат с пользователей дорог.

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

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

- Договоренность, достигнутая членами рабочей группы в вопросе обеспечения Контрактор сведениями о текущих автомобильных разрешениях и сборах с тем, чтобы последний имел возможность внести соответствующее изменение в проект Перечня Автомобильных Расценок и Разрешений;

- Использование этих сведений Контрактором для последующего их отражения в Руководстве Пользователя и Размещения его на Интернет-сайте TRACECA;
- Договоренность, достигнутая членами рабочей группы в вопросе обеспечения МПК TRACECA сведениями о любых изменениях в уровнях транзитных расценок с тем, чтобы в будущем внести необходимые поправки в Руководство Пользователя.

В последующем разделе дается характеристика данных по транзитным расценкам по каждой из 13 стран TRACECA, с использованием соответствующих сведений, содержащихся в Приложении А, анализируются возможные действия по реализации единой политики транзитных расценок. Под транзитными расценками подразумевается сборы, выплачиваемые за использование транспортных средств, не имеющих разрешения на перевозку грузов. На практике многие транспортные средства функционируют с разрешениями, освобождающими их от необходимости погашения некоторых транзитных сборов (см. Приложение А). Уровни освобождения от погашения особенно высоки в ряде стран, не являющихся членами СНГ - менее 1-2% перевозчиков выплачивают транзитные расценки

3.2 Предлагаемые действия по реализации единой политики по транзитным расценкам

3.2.1. Азербайджан

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств взимались с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.49 за км) за стандартный пробег в 508 км, что дважды превышает максимально оправданную расценку. Основными видами пошлин являются:

- Тарифы за получение разрешения на использование азербайджанских автомобильных дорог иностранными транспортными средствами, которые колеблются в пределах \$100-600 в зависимости от вида перевозок и

гражданства транспортного средства (предусмотрены освобождение для владельцев разрешений);

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

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

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

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

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

Пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов также применяются к иностранным транспортным средствам. За избыточные габариты пошлина не взимается. Структуру пошлин необходимо модифицировать для приведения их в соответствие с положениями единой политики с учетом отдельных компонентов по избыточной брутто-массе, осевой нагрузке и физическим размерам с учетом габаритов и лимитов массы, согласованных странами СНГ.

Прозрачность

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

- Различия, обусловленные наличием или отсутствием двусторонних соглашений с Азербайджаном.

- Специальные расценки, применяемые к отдельным странам, например, Ирану.

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

3.2.2. Армения

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств взимались с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика (\$0.47 за км) за стандартный транзитный пробег в 500 км, что дважды превышает максимально оправданную расценку. Основными видами пошлин являются:

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

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

Очевидно, что пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов применяются лишь к иностранным транспортным средствам. Отсутствует пошлина за избыточные габариты, поэтому ожидается внесение изменений в структуру пошлин для приведения их в соответствие с положениями единой политики с учетом отдельных компонентов по избыточной брутто-массе, осевой нагрузкой и физическими размерами в соответствии с лимитами габаритов и массы, согласованной в рамках стран СНГ.¹⁹

3.2.3. Болгария

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$634 (\$1,58 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный транзитный

¹⁹ Соглашение о габаритах и массе транспортных средств в странах СНГ, Минск, 4 июня 1999

пробег в 400 км, что значительно превышает максимально оправданную расценку из-за высоких сборов (\$400) на пограничных постах с транспортных средств, не имеющих разрешения на перевозку. Однако, практически всем грузовикам (около 99%) удается избежать выплаты высоких сборов за получение разрешения благодаря тому, что, они имеют разрешение на перевозку, выданные в их стране (которые, возможно, освобождают их от выплаты транзитных сборов). Поэтому на практике размеры фактических выплат намного ниже (\$ 74 за рейс многоосевого грузовика, или \$0,18 за км, что ниже максимально оправданной ставки, как это показано в скобках в Приложении А).

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

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

За исключением сборов за использование мостов транзитные пошлины с иностранных транспортных средств необходимо снизить с \$160 до \$60 в целях уменьшения общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданной расценки (\$80 с учетом \$0.20 за км на 400 км). Однако, на практике подобное снижение имеет весьма незначительный эффект вследствие того, что немногие перевозчики погашают указанные транзитные пошлины из-за высокого уровня освобождения от их выплаты.

Хотя транзитные пошлины различаются в зависимости от типа и числа осей, их можно теснее увязать с затратами на использование автомобильных дорог, если

при этом пошлина за въезд увязывается с расстоянием, пониженные расценки устанавливаются на незагруженные транспортные средства.

Отсутствие дискриминации

Сборы за выдачу разрешения и транзитные пошлины носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. Дискриминацию можно уменьшить путем снижения в краткосрочной перспективе уровня транзитных пошлин так, как это представлено выше.

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

Прозрачность

Благодаря использованию различных источников, включая газеты, Интернет, документы по результатам двусторонних встреч по автомобильным перевозкам, можно получить сведения о болгарских транзитных сборах. Однако, некоторые из этих источников, например, Интернет веб-сайт проекта UNECE по развитию торговли, являются неофициальными, а потому, возможно, не охватывают текущих данных.

3.2.4. Грузия

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили около \$343 (\$0,86 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 400 км, что четырежды превышает максимально оправданную расценку. Основным видом пошлины является налог за использование грузинских автомобильных дорог иностранными транспортными средствами, которые применительно к грузовикам колеблется между \$180 и 420 в зависимости от грузоподъемности грузовика.

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

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Текущие пошлины за нестандартные перевозки также носят дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются исключительно с иностранных перевозчиков. Их можно теснее увязать с

транспортными затратами благодаря внесению изменений в размеры пошлин в зависимости от пройденного расстояния, а не за счет взимания фиксированных пошлин за проезд. Пошлина за избыточные габариты отсутствует. Структура пошлин, как предполагается, подлежит модификации для приведения ее в соответствие с недавним соглашением СНГ по структуре этих пошлин с учетом лимитов габаритов и массы, согласованных странами СНГ.

Прозрачность

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

3.2.5. Казахстан

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$166 (\$0,33 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 500 км, что на 50% превышает максимально оправданную расценку. Основным видом пошлины является пошлина за получение разрешения согласно транзитной процедуры и правилам выдачи разрешений для транзитных транспортных средств на территории республики Казахстан,²⁰ которая составляет \$163 за транзитный проезд независимо от типа или габаритов грузовика.

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

Уменьшение общего уровня транзитных пошлин ниже максимально оправданных расценок потребует снижения пошлин за получение разрешения в краткосрочной перспективе. Согласно текущему законодательству (Закон Казахской Республики Об Автомобильном Транспорте от 4 июля 2003 года),

²⁰ Постановление №62 от 19 января 2002 года

предусматривается значительное их снижение. Оптимальный уровень снижения пошлин зависит от роста налогов на дизельное топливо.

Учет затрат можно значительно улучшить, если адаптировать пошлины за получение разрешения применительно типов грузовиков и конфигурации осей, установить пониженные пошлины на порожние транспортные средства.

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

Отсутствие дискриминации

Пошлины за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков (хотя местное законодательство предусматривает взимание пошлин с внутренних перевозчиков, осуществляющие международные перевозки). Снижение пошлин за получение разрешения неизбежно приведет к снижению дискриминации. Существует настоятельная необходимость ее замены пошлиной, взимаемой с внутренних и иностранных транспортных средств за выход в автомобильную сеть.

Правительство отменило дискриминационные пошлины, взимаемые местными властями, однако, при этом все-таки пошлины с иностранных перевозчиков продолжают взиматься. По-видимому, следует применять более жесткие меры для устранения подобных явлений

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

этих пошлин с учетом лимитов габаритов и массы, согласованных со странами СНГ.

Прозрачность

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

3.2.6. Кыргызстан

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$ 67 (\$ 0,11 за км) формируются с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 600 км, что меньше максимально оправданной расценки на указанный тип транспортного средства. Однако, большинство транзитных перевозок может осуществляться грузовиками с 2-3 осями, с которых будет взиматься одинаковая пошлина. Размер этой пошлины составляет \$0.11 за км, что практически аналогично максимальной расценке с 3-осевых грузовиков (\$0.10 за км). Основная транзитная пошлина определяется различными двусторонними соглашениями и варьируется в зависимости от гражданства транспортного средства. Обычно ее размер составляет \$50 за грузовик/проезд, при этом ее размер не меняется в зависимости от типа или габаритов грузовика. С порожних грузовиков выплачивается пошлина в том же размере, что и с загруженных.

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

Учет затрат можно значительно улучшить, если адаптировать пошлины за получение разрешения к типам грузовиков и конфигурации осей, а также установить пониженные пошлины на порожние транспортные средства.

Необходимо учитывать возможность внесения изменений за получение пошлин в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране.

Отсутствие дискриминации

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

С нестандартных транспортных средств и грузов пошлины не взимаются, так как отсутствует правовая база по определению габаритов и лимитов массы транспортного средства. Однако, в скором времени ожидается применение габаритов и лимитов массы в соответствии с положениями соглашения СНГ. Избыточные габариты и массу необходимо привести в соответствие с единой политикой, учитывать отдельные компоненты по избыточной брутто-массе, осевой нагрузке и физическими размерами.

Прозрачность

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

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

3.2.7. Молдова

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$67 (\$0,44) за км с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 150 км, что дважды превышает максимально оправданную расценку на указанный тип транспортного средства. Основной транзитной пошлиной является пошлина за использование молдавских дорог иностранными транспортными средствами, которая характеризуется наличием постоянного элемента (за въезд) и переменного элемента (за транспорт/км). Применительно к стандартному транзитному проезду размер пошлины составляет \$63 с многоосевого 38-тонного грузовика. К грузовикам меньших размеров применяются меньшие пошлины, к порожним грузовикам применяются пошлины, взимаемые с загруженных грузовиков. Транспортные средства, пребывающие в стране более 24 часов, обязаны выплачивать дополнительную ежедневную пошлину в размере \$24.

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

дискриминации. Существует настоятельная необходимость замены этой пошлины на пошлину, взимаемую с внутренних и иностранных транспортных средств за выход в автомобильную сеть.

Пошлины с нестандартных транспортных средств и грузов также носят дискриминационный характер из-за применения различных расценок к иностранным транспортным средствам. Дискриминацию можно было бы избежать, если бы одинаковые пошлины взимались независимо от гражданства транспортного средства. Структура пошлин соответствует положениям единой политики и основывается на лимитах габаритов и массы, согласованных со странами СНГ.

Прозрачность

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

3.2.8. Румыния

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$819 (\$ 1,64) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 500 км, что намного превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено взиманием повышенных сборов (\$310) на пограничных постах с транспортных средств, не имеющих разрешения на проезд (размеры сборов составляют \$620, позволяют совершить один рейс в оба конца через страну). Однако, практически всем грузовикам (более 98%) удается избежать выплаты повышенных сборов за получение разрешения ввиду того, что разрешения на перевозку были ранее ими получены в собственных странах (которые обычно освобождают их от транзитных сборов). Соответственно, практически со всех иностранных многоосевых грузовиков взимается около \$72 за рейс (\$0,14 за км), как это показано в скобках в Приложении А.

Так, в тех случаях, когда крупногабаритные грузовики имеют разрешение, которое не освобождает их от выплаты транзитных сборов, транзитные пошлины составляют промежуточную цифру – около \$509 (\$1.0 за км) с многоосевых грузовиков согласно данным, приведенным в Приложении А. Основную пошлину составляет транзитная пошлина с иностранного транспортного средства в размере \$0,023 за брутто-тонну/км (\$437 за стандартный проезд 38-тонного грузовика. Однако, вследствие освобождения от транзитных пошлин указанная пошлина взимается лишь с немногих грузовых транспортных средств.

К другим значительным пошлинам, выплачиваемым внутренними и иностранными транспортными средствами, относятся сборы за использование мостов через Дунай (до \$50 за проезд в оба конца, или \$25 за проезд в один конец), топливный налог (\$0,08 за км 38-тонного грузовика), ровиньетта (между \$2 и \$16 с крупногабаритного грузовика не EURO в зависимости от длительности пребывания в стране).

Если исключить сборы за использование мостов, но в то же время принять во внимание, что текущие топливные налоги и ровиньетта рассматриваются как пошлины за использование дорог, размеры транзитных пошлин и разрешений с иностранных транспортных средств необходимо снизить с \$747 (\$310+437) до \$28 и таким образом уменьшить общий уровень транзитных пошлин до максимально оправданной расценки (\$100, или \$0,20/км на 500 км). Однако, на практике, вследствие освобождения иностранных транспортных средств от транзитных сборов, практически со всех иностранных транспортных средств взимается лишь \$72 за проезд, который ниже максимально оправданного уровня. По этой причине снижение размеров текущих транзитных сборов и разрешений может представить интерес. Хотя транзитные пошлины меняются в зависимости от массы транспортного средства и протяженности проезда, пошлины можно еще теснее увязать с затратами на использование дорог, при условии, что пошлины за въезд будут увязаны с конфигурацией осей, а применительно к незагруженным транспортным средствам будут установлены пониженные расценки.

Отсутствие дискриминации

Сборы за получение разрешения и транзитные пошлины носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. Подобную дискриминацию может уменьшить в краткосрочной перспективе путем снижения уровня транзитных пошлин так, как это показано выше.

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

Прозрачность

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

3.2.9. Таджикистан

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$200 (\$1,38 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 145 км, что превышает примерно в 7 раз максимально оправданную расценку. Единственной транзитной пошлиной является пошлина, взимаемая с иностранных транспортных средств за использование таджикских дорог, меняющаяся в зависимости от гражданства. (особенно, в зависимости от того, где зарегистрировано в СНГ или за его пределами). Применительно к 38-тонному грузовику стандартная пошлина составляет \$200 с грузовиков вне СНГ (\$150 с грузовиков СНГ). Однако, применяются специальные, обычно сниженные расценки применительно к грузовикам из отдельных стран. С транспортных средств превышающих сроки пребывания в стране (обычно 5 дней для большинства грузовиков), взимается \$50 в сутки. Размер транзитных

пошлин, взимаемых с порожних грузовиков, аналогичен размеру пошлин с загруженных грузовиков.

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

Учет затрат можно значительно усилить при условии снижения транзитных пошлин ти в зависимости от конфигурации осей, при этом на порожние транспортные средства должны быть установлены пониженные тарифы. Необходимо также учитывать изменения в пошлины за получение разрешения в зависимости от пройденного расстояния или времени, затраченного в стране

Отсутствие дискриминации

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

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

С нестандартных транспортных средств и грузов пошлины в настоящее время не взимаются из-за отсутствия правовой базы по габаритам и лимитам массы транспортного средства (за исключением отдельных правил, применяющихся исключительно к иностранным транспортным средствам). Как ожидается, в соответствии с соглашением СНГ вскоре ожидается применение лимитов. Структуру пошлин необходимо модифицировать в соответствии с положениями единой политики, учитывая при этом отдельные компоненты по избыточной брутто массе, осевой нагрузке и физическим размерам в рамках лимитов габаритов и массы.

Прозрачность

Текущая система транзитных пошлин не столь прозрачна как в других странах. Это обусловлено тем, что размеры пошлин меняются в зависимости от

гражданства транспортного средства. В этой связи необходимо разработать более упрощенную единую расценку, которую можно применять к транспортным средствам независимо от их гражданства.

3.2.10. Турция

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$790 (\$0,53 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 1500 км, что вдвое превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено применением повышенных транзитных сборов с иностранных транспортных средств (\$0.01-0.15 за брутто-тонна/км), эквивалентных, по меньшей мере, \$570 (0,38 за км) за обычный транзитный проезд 38-тонного грузовика). С незагруженных грузовиков взимаются пошлины по меньшим расценкам. Следует отметить, что сниженные расценки также применяются к большинству транспортных средств стран TRACECA, учитывая высокий уровень освобождения, которым пользуются владельцы разрешений (\$220 за проезд согласно Приложению А).

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

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

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

Хотя транзитные пошлины меняются в зависимости от массы, загрузки и расстояния, пройденным транспортным средством указанные пошлины можно теснее увязать с затратами на использование дорог при условии увязки транзитных сборов с конфигурацией осей. Однако, правительство может счесть этот шаг неразумным ввиду дополнительных осложнений, связанных с установлением транзитных сборов.

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Прозрачность

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

3.2.11. Туркменистан

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$366 (\$0,61 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный проезд в 600 км, что втрое превышает максимально оправданную расценку. Это обусловлено применением повышенных транзитных сборов с иностранных транспортных средств (\$150 за въезд) и пошлиной с поправкой на цену топлива (\$96 за 600 км при 0,16 за км) за стандартный проезд 38-тонного грузовика. С порожних грузовиков пошлины взимаются на той же основе, что и с загруженных.

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

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

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Прозрачность

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

3.2.12. Украина

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств, не имеющих разрешение на проезд, составили \$ 92 (\$0,12 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика за стандартный пробег в 750 км, что соответствует уровню максимально оправданной расценки. Основным видом пошлины является единая пошлина за использование украинских дорог, взимаемая со всех международных перевозок, включая местных и иностранных перевозчиков (около \$25 за стандартный проезд). С порожних грузовиков пошлины по пониженным расценкам.

Кроме указанной единой пошлины, некоторыми местными властями взимаются сборы с иностранных и украинских транспортных средств за пересечение их территорий (\$30 до 90). Однако, указанные сборы не соответствуют проводимой центральным правительством политике, поэтому в настоящее время предпринимаются шаги для отмены этих сборов. Внутренние и

иностранные перевозчики также выплачивают топливный налог, размер которого достигает \$0,01 за км.

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

Отсутствие дискриминации

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

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

Прозрачность

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

3.2.13. Узбекистан

Учет затрат

В середине 2002 года пошлины с иностранных транспортных средств составили \$422 (\$0,70 за км) с учетом использования многоосевого 38-тонного грузовика

за стандартный пробег в 600 км, что более чем в 3 раза превышает максимально оправданную расценку для данного типа транспортного средства. Основным видом пошлины является пошлина за использование узбекских дорог (\$400 за въезд, что эквивалентно \$0,67 за км стандартного проезда). На практике, размеры пошлин часто меняются в зависимости от применения положений тех или иных двусторонних соглашений, кроме того, пошлины меняются в зависимости от гражданства транспортного средства. С порожних грузовиков пошлины взимаются аналогично загруженным грузовикам. Кроме того, взимаются дополнительные пошлины с транзитных транспортных средств, срок пребывания которых в стране превышает 3 дня.

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

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

Отсутствие дискриминации

Пошлины за получение разрешения носят очевидный дискриминационный характер вследствие того, что они взимаются лишь с иностранных перевозчиков. На практике, применение этой пошлины обнаруживает

дискриминацию по отношению к перевозчикам из разных стран. Дискриминацию можно уменьшить за счет снижения уровня разрешительных пошлин.

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

В настоящее время с иностранных транспортных средств взимаются пошлины, размеры которых превышают установленные лимиты массы и загрузки (но не габариты). Указанные лимиты массы не соответствуют лимитам, согласованным странами СНГ. В скором времени ожидается применение новых лимитов. Взимание пошлин за избыточную массу с иностранных транспортных средств не применяется по отношению к внутренним перевозчикам. Структуру пошлин необходимо усовершенствовать для приведения ее в соответствие с положениями единой политики, учитывая отдельные компоненты по избыточной брутто массе, осевой нагрузке и физическим размерам в рамках новых габаритов и лимитов массы.

Прозрачность

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

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

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

Ниже приводятся Таблицы (середина 2002 года), в которых характеризуются транзитные пошлины²², взимаемые с иностранных транспортных средств, осуществляющих стандартные транзитные рейсы по маршрутам TRACECA в каждой из стран-членов TRACECA. В первой таблице речь идет о загруженных грузовиках, во второй – порожних. Таблицы представляют собой модифицированную версию с незначительными поправками Таблиц А.4 и А.5, включенных в проект рабочего документа: приоритетные проблемы, связанные с автомобильными транзитными сборами (октябрь 2002 года).

В каждой таблицы приведены 2 типа пошлин:

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

Необходимо отметить, что пошлины за получение разрешения на проезд иностранного транспортного средства в Болгарии и Румынии взимаются редко. Дело в том, что практически все транспортные средства (более 98-99%), въезжающие в страну, имеют соответствующие разрешения, освобождающие их погашения этих сборов. Большинство этих разрешений также освобождают перевозчиков от необходимости погашения транзитных пошлин. Им приходится погашать лишь пошлины, отмеченные в Таблицах в скобках. Если перевозчик освобождается от необходимости погашения пошлин за получение разрешения и ему остается лишь оплатить транзитную пошлину, в этом случае взимается промежуточная стоимость общей пошлины. Так, в Болгарии крупногабаритные грузовики, имеющие разрешение, которые не освобождают их от транзитных сборов, обычно платят \$234 за въезд в страну (\$634 минус 400).

²² Приведенные цифры основаны на данных, содержащихся в Руководстве Пользователя TRACECA

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

Топливные налоги отражают в себе все виды налогов, включая общие налоги, налог на продажу, специальные пошлины за использование дорог. По этой причине приводимые в таблице цифры нельзя рассматривать как исключительно пошлины за транзитный проезд транспортных средств.

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

| Тип пошлин (Показатели по загруженным грузовикам) | Армения | Азербайджан | Болгария | Грузия | Казахстан | Кыргызстан | Молдова | Румыния | Таджикистан | Турция | Таджикистан | Украина | Узбекистан |
|---|------------------|--------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|------------------|---|--|----------------|----------------|--------------------------|---|
| Характеристика транзитного проезда | | | | | | | | | | | | | |
| Протяженность (км) | 500 | 508 | 400 | 400 | 500 | 600 | 153 | 500 | 145 | 1,500 | 600 | 750 | 600 |
| Пошлины за стандартное использование дорог | | | | | | | | | | | | | |
| (1) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | 200 (0) | 100 (0) | 400 (0) | 310 (0) | 163 (0) | 50 (0) | | 310 (0) | 200 (0) | | 150 (150) | | 400 (0) |
| (2) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | | 120 (120) | 160 (0) | | | | 63 (0) | 437 (0) | | 570 (0) | | | |
| (3) Сборы за использование дорог или мостов | | | 55 (55) | ? (?) | | | | 25 (25) | | 35 (35) | 85 (85) | | |
| (4) Топливные налоги | 6 (6) | 6 (6) | 19 (19) | 8 (8) | 3 (3) | 7 (7) | 4 (4) | 38 (38) | 0 (0) | 180 (180) | 96 (96) | 7 (7) | 17 (17) |
| (5) Пошлины за использование дорог | | | | | | | | 9 (9) | | | | 25 (0) | |
| (6) Пошлины за охрану окружающей среды | 27 (27) | | | | | | 10 (10) | | | | | | |
| (7) Пошлины, взимаемые местными властями | | 25 (25) | | | | | | | | 5 (5) | | 60 (60) | |
| (8) Страховые пошлины | | | | 25 (25) | | | | | | | 35 (35) | | 5 (5) |
| (9) Разные пошлины | | | | | | | | | | | | | |
| ПОШЛИНЫ, ИТОГО | 233 (33) | 251 (151) | 634 (74) | 343 (33) | 166 (3) | 67 (17) | 67 (4) | 819 (72) | 200 (0) | 790 (220) | 366 (366) | 92 (67) | 422 (22) |
| Пошлина за грузовик/км | 0.47 (0.07) | 0.49 (0.30) | 1.58 (0.18) | 0.86 (0.08) | 0.33 (0.01) | 0.11 (0.03) | 0.44 (0.02) | 1.64 (0.14) | 1.38 (0.00) | 0.53 (0.15) | 0.61 (0.61) | 0.12 (0.09) | 0.70 (0.03) |
| <i>Комментарии</i> | Баргаташен-Мегри | Баку-Гырмазы Керлю | Бургас-Католина, Каликуле-Руссе | Садакло-Мерке, Шимкент-Хоргос | Шимкент-Мерке, Шимкент-Хоргос | Мерке/Георгиевка-Торугарт | Леушени-Дубасари | Константа-Арад, Георгиу-Сирет. 7-дневный ровиньет | Куржак-Канибадам. Для грузовиков вне СНГ | Сарли-Едирне | Фагап-Серахс | Одесса-Кракомец/Чернигов | Лят-Гишт Куприк/Узун/Бекобад, Термез-Узун, Бекобад-Гист Куплик |

| Тип пошлин (Показатели по загруженным грузовикам) | Армения | Азербайджан | Болгария | Грузия | Казахстан | Кыргызстан | Молдова | Румыния | Таджикистан | Турция | Таджикистан | Украина | Узбекистан |
|---|------------------|---------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|------------------|---|--|----------------|----------------|--------------------------|---|
| Характеристика транзитного проезда | | | | | | | | | | | | | |
| Протяженность (км) | 500 | 508 | 400 | 400 | 500 | 600 | 153 | 500 | 145 | 1,500 | 600 | 750 | 600 |
| Пошлины за стандартное использование дорог | | | | | | | | | | | | | |
| (1) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | 200 (0) | 0 (0) | 400 (0) | 310 (0) | 163 (0) | 50 (0) | | 310 (0) | 200 (0) | | 150 (150) | | 400 (0) |
| (2) Пошлины за получение разрешения для иностранного транспортного средства | | | 160 (0) | | | | 63 (0) | 184 (0) | | 120 (0) | | | |
| (3) Сборы за использование дорог или мостов | | | 55 (55) | ? (?) | | | | 25 (25) | | 35 (35) | 85 (85) | | |
| (4) Топливные налоги | 6 (6) | 6 (6) | 19 (19) | 8 (8) | 3 (3) | 7 (7) | 4 (4) | 38 (38) | 0 (0) | 180 (180) | 96 (96) | 7 (7) | 17 (17) |
| (5) Пошлины за использование дорог | | 120 (120) | | | | | | 9 (9) | | | | 4 (0) | |
| (6) Пошлины за охрану окружающей среды | 27 (27) | | | | | | 10 (10) | | | | | | |
| (7) Пошлины, взимаемые местными властями | | 25 (25) | | | | | | | | 5 (5) | | 60 (60) | |
| (8) Страховые пошлины | | | | 25 (25) | | | | | | | 35 (35) | | 5 (5) |
| (9) Разные пошлины | | | | | | | | | | | | | |
| ПОШЛИНЫ, ИТОГО | 233 (33) | 151 (151) | 634 (74) | 343 (33) | 166 (3) | 67 (17) | 67 (4) | 566 (72) | 200 (0) | 340 (220) | 366 (366) | 71 (67) | 422 (22) |
| Пошлина за грузовик/км | 0.47 (0.07) | 0.30 (0.30) | 1.58 (0.18) | 0.86 (0.08) | 0.33 (0.01) | 0.11 (0.03) | 0.44 (0.02) | 1.13 (0.14) | 1.38 (0.00) | 0.23 (0.15) | 0.61 (0.61) | 0.09 (0.09) | 0.70 (0.03) |
| Комментарии | Баргаташен-Мегри | Баку-Гырмызы Керплю | Бургас-Католина, Капикуле-Руссе | Садакло-Мерке, Шимкент-Хоргос | Шимкент-Мерке, Шимкент-Хоргос | Мерке/Георгиевка-Торугарт | Леушени-Дубасари | Константа-Арад, Гиоргиу-Сирет. 7-дневный ровиньет | Куржак-Канибадам. Для грузовиков вне СНГ | Сарпи-Едирне | Фагап-Серапх | Одесса-Кракомец/Чернигов | Лят-Гишт Куприк/Узун/Бекобад, Термез-Узун, Бекобад-Гист Куприк |