



Unified Policy on Transit Fees and Tariffs
Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

**Структура текущих тарифов для транзитного
грузооборота TRACECA**

**Рабочий документ:
Семинар по портам и судоходным компаниям**

**Вторая Рабочая группа:
октябрь 2002**

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

ВВЕДЕНИЕ

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

**ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ - ТАРИФЫ С УЧЕТОМ
ИЗДЕРЖЕК.
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ И РЕКОМЕНДАЦИИ**

СОДЕРЖАНИЕ

А. ПОРТЫ

1. ЦЕЛИ

2. ТАРИФЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACESA

Существующие тарифы

Текущие подходы к установлению тарифов

Структура текущих тарифов

Сопоставление тарифов TRACESA и международных тарифов

Заключение

3. ТАРИФЫ УСТАНОВЛЕННОГО ОБРАЗЦА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACESA

Роль государственного и частного секторов

Регулирование тарифов

Скидки

4. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ

Общий объем перевозок

Транзитные перевозки

Маршруты, не входящие в систему TRACESA

Потенциальный объем транзитных перевозок

5. ДОХОДЫ И РАСХОДЫ

Доходы с портовых услуг

Расходы

Общие расходы

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

Сопоставление доходов и затрат по основным видам услуг

Рентабельность

Переменные издержки по основным видам услуг

6. ЛЬГОТНОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ НА ОСНОВЕ МИРОВЫХ СТАНДАРТОВ

7. ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ МОЩНОСТИ ПОРТОВ

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

**9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РЕШЕНИЮ ТАРИФНЫХ ПРОБЛЕМ В ПОРТОВЫХ
ОПЕРАЦИЯХ**

10. СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ

11. ИТОГИ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ I. ПОДРОБНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ТАРИФОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В ПОРТАХ TRACESA

ПРИЛОЖЕНИЕ II. ПЕРЕВОЗКИ В ЧЕРНОМОРСКИХ ПОРТАХ

ПРИЛОЖЕНИЕ III. НЕОБХОДИМОСТЬ СНИЖЕНИЯ ЦЕН

1. ЦЕЛИ

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

Среди основных целей можно выделить:

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

2. ТАРИФЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRACECA

2.1. Существующие тарифы

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

2.2. Текущие подходы к установлению тарифов

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Структура текущих тарифов

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

2.4. Сопоставление тарифов TRACECA и международных тарифов

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

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

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

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

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

Заключение

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

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

Таблица 1.2.

Сопоставление портовых тарифов на сухой груз в портах стран-членов TRASECA.
в других странах

Тарифы, взимаемые за обработку груза

Портовые
пошлины

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

(а) в 50-кг мешках

(б) Зерно

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

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

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

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

US\$/ДФЭ

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

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

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

Источник по каспийским и черноморским портовым пошлинам: Секретариат TRASECA, Баку, сентябрь 2001.
 Источник международных тарифов: различный

3. ТАРИФЫ УСТАНОВЛЕННОГО ОБРАЗЦА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПОРТАХ TRASECA

3.1. Роль государственного и частного секторов

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

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

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

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

3.2. Регулирование тарифов

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

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

3.3. Дисконты

Регулирование дисконтирования

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

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

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

Скидки в портах TRASECA

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

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

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

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

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

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

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

4. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В ПОРТАХ

4.1. Общий объем перевозок

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

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

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

(а) в основном паромные перевозки

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

Таблица 4.1.

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

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

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

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

4.2. Транзитные перевозки

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

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

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

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

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

Эффективность работы порта Актау представляется более успешной, чем в двух предыдущих портах, по крайней мере миллионы тонн сухого груза, главным образом, стали, транзитом перевозятся через этот порт. Однако, этот груз не имеет отношения к транзитному грузопотоку TRACECA, так как весь объем груза направляется в Иран.

Черноморские порты:

⇒ Транзитный грузопоток в **Поти** (Грузия) составил 1,8 млн. тонн, включая нефть, в 2001 году. Однако, лишь 317,000 тонн груза следовало из/в Центральную Азию. Оставшаяся часть грузооборота осуществлялась с Арменией (801,000 тонн) и Азербайджаном (747,000 тонн). Транспортный грузопоток в Потти в 2001 году составил 41,000 TEU, однако, разбивка на транзитные и государственные перевозки не производилась. Что касается местного транзитного грузопотока, порт Потти специализируется в грузинском/азербайджанском товарообороте, а порт Батуми - в армянском грузообороте.

⇒ Транзитный грузопоток в **Батуми** (Грузия) составил 7,6 млн. тонн нефти и 414,000 тонн сухого транзитного груза в 2001 году. лишь небольшая часть сухого груза направлялась либо транзитом пересекала Центральную Азию, в частности, 73,000 тонн составил грузооборот из Узбекистана. Остальная часть пришлась на долю Армении и Азербайджана. Перевозка транзитного сухогруза осуществляется (а) паромом Rого (грузоподъемность 40 грузовиков) из Констанцы каждые 2-3 недели (в 2001 году объем составил всего лишь 2,288 тонн) и (б) паромными перевозками дорожных составов из Ильичевска. Отмечается, что в последние месяцы подобный тип паромных перевозок пользуются большим спросом, однако, конкретные данные по объемам перевозок отсутствуют.

⇒ Транзитный грузопоток в **болгарских портах** весьма незначителен. Осуществляется главным образом (а) SOMAT, принадлежащей Вилли Бетцу, осуществляющей Rого услуги между портами Бургас и Потти/Новороссийск, а также (б) паромные железнодорожные перевозки, связывающие порты Варна и Ильичевск с портами Потти и Батуми. В 2001 году объем груза перевезенного через порт Батуми из Варны в Грузию составил всего лишь 23,000 тонн.

⇒ Транзитный грузопоток в **Констанцу** весьма незначителен. Тарифные пошлины, взимаемые с железнодорожных паромов, весьма льготные, однако, подобного рода услуги, инициированные Румынским Управлением Железных Дорог в 1998 году и связывающие порты Констанца и Потти, были вскоре прекращены из-за отсутствия груза.

Из таблицы 4.2. можно заключить, что большая часть потенциального транзитного грузопотока проходит мимо портов, а, следовательно, мимо маршрутов, не входящих в систему TRACECA. Например, маршрут TRACECA из Европы через порт Потти в Ашхабад

пересекает на своем пути 4 границы, включает как выплату официальных пошлин и тарифов, так и нелегальных вкупе с задержками. Ниже приводится ряд примеров, свидетельствующих о негативных последствиях подобного положения дел:

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

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

Маршруты, не входящие в TRACECA, применяемые для транзитных перевозок

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

указанные проблемы, Волго-Донской канал продолжает оставаться ключевым маршрутом для перевозки нефти и строительных материалов, а также транзитного провоза хлопка.

Таблица 4.2.

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

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

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

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

Потенциальные транзитные грузоперевозки

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

- ⇒ Возможные поставки нефти из Узбекистана через порт Туркменбаши. Предполагается, что объемы этих поставок будут значительными.
- ⇒ Экспорт зерна из Казахстана, традиционно главного производителя зерновых.
- ⇒ Контейнеры
- ⇒ Строительные материалы

⇒ Сера

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

5. Доходы и расходы

5.1. Доходы

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

Таблица 5.1.

Доходы каспийских портов

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

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

(а) см. Таблицы 5.8. до 5.10.

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

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

Таблица 5.2.

Пошлины за обработку грузов (\$ за тонну)

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

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

(б) Балтийские порты располагают терминалоконтейнерами и достаточно эффективной службой обработки грузов. Ни тем, ни другим каспийские порты похвастать не могут.

в) для крупногабаритных грузов

г) большое разнообразие грузов

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

е) применительно к контейнерам 20' и 40'

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

5.2 Общие затраты

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

Таблица 5.3.

Общие затраты в сопоставлении с доходами по каспийским портам, 2001

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

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

б) предмет обсуждения

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

по Актау - 50%

по Туркменбаши - 55%

по Баку - 79%

Из расчета на тонну обработанного груза затраты выглядят очень низкими.

Средние размеры составляют:

Затраты \$/тонна, включая амортизацию

Баку - 0,5

Туркменбаши - 0,4

Актау - 1,9(а)

а) В отличие от других портов, Актау приступила к погашению ссуд, выданных ЕБРР.

Следует иметь в виду, что приведенные затраты занижены. В частности, амортизация слишком низкая;

б) эксплуатационные издержки недостаточны для поддержания портов в должном рабочем состоянии;

в) погашение ссуд ЕБРР по двум портам еще не начиналось. В разделе 5.4 затраты приведены с поправками на указанный дефицит.

5.3. Разбивка затрат по основным пунктам

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

Таблица 5.4.

Затраты в каспийских портах. Разбивка по пунктам

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

Ниже приводится характеристика основных затрат.

(а) Заработная плата

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

Таблица 5.5.**Занятость и средняя заработная плата, 2001**

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

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

(б) Амортизация

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

Таблица 5.6.**Амортизационные расходы по отчетам портов, 2001**

(в тыс. американских
долларов)

Баку	363
Туркменбаши	160
Актау	1,790 (а)

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

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

(в) Погашение ссуд

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

По Актау \$54 из ЕБРР

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

По Баку: \$16 млн.

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

Таблица 5.7.

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

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

(г) Эксплуатационные расходы

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

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

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

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

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

⇒ в среднем годовые эксплуатационные расходы составляют 1,5% приблизительных затрат на возмещение активов;

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

Таблица 5.8.

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

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

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

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

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

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

Таблица 5.9.

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

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

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

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

Таблица 5.11.

Расходы и доходы по порту Туркменбаши, 2001

(в тыс. долларов)

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

(а) В основном мастерские

Источник: Порт Туркменбаши

Таблица 5.12.

Расходы и доходы по порту Баку, 2001

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

Источник: Порт Баку

5.7. Рентабельность

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

Таблица 5.13.

Рентабельность основных каспийских портов, 2001

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

Источник: Отчеты портов

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

5.8. Переменные затраты на основные виды услуг

⁴ На Черном море:

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

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

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

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

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

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

Переменные затраты в % к общим затратам, 2001

Баку	19%
Туркменбаши	31%
Актау	22%

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

Переменные затраты в % к общим доходам, 2001

Баку	15%
Туркменбаши	12%
Актау	11%

Таблица 5.12.

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

	(в млн. долларов)	
Фиксированные затраты		
Заработная плата (75%)	1,7	
Социальное страхование (25%)	0,3	
Амортизация	1,8	
Погашения по ссудам	2,5	
Прочее	2,4	
Общие фиксированные затраты	8,7	78%
Переменные затраты		
Заработная плата (25%)	0,6	
Социальное страхование (25%)	0,1	
Ремонт	0,8	
Топливо	0,9	
Общие переменные затраты	2,4	
Общие затраты	11,1	100%

Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Таблица 5.13.

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

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

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

Таблица 5.14.

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

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

Приведенные цифры основаны на отчетах от 2001 года.

Ценообразование в портах

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

Таблица 6.1.

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

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

Источник: главная судоходная линия по контейнерам, 2002

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

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

7. РЕЗЕРВНЫЕ МОЩНОСТИ

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

Таблица 7.1.

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

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

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

Резервные мощности, 2001

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

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

Резервные мощности черноморских портов

- ⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы в болгарском порту Бургосе использовались на 46%, в Варне - на 55%.
- ⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы в румынском порту Констанца использовались на 40%.
- ⇒ Порты Украины работали на полную мощность.
- ⇒ Согласно отчету за 2001 год, причалы для сухогрузов в грузинском порту Батуми использовались на 77%, нефтепричалы - 37%.

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

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

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

Таможенные проблемы

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

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

Монополия Каспийского пароходства

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

Неудовлетворительный железнодорожный сервис

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

Высокая стоимость дорожных перевозок

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

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

Эффективность работы портов

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

Разное

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

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

9. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ТОРГОВЫМ ТАРИФАМ

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

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

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

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

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

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

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

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

ЭЛАСТИЧНОСТЬ ЦЕН

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

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

Оформление портовых тарифов в свободные тарифы

(За железнодорожные, морские, портовые, судоходные и дорожные услуги на маршрутах TRACECA). Необходимо подчеркнуть, что снижение одних лишь портовых тарифов вряд ли приведет к увеличению объема транзитного грузооборота. Разумеется, снижение тарифов может оказаться в ряде случаев благоприятным фактором, однако, для достижения более эффективного результата необходимо осуществить также дисконтирование всей транспортной цепи.

Таблица 9.1. Образец свободных транспортных затрат:

Казахстан-Средиземное море

(US\$/TEU)

Внутренняя континентальная часть Казахстана до Актау (около 1000 км)

Подъем груза с железнодорожного состава

Порт Актау

Фрахтовая расценка, принятая в Каспийском регионе

Порт Баку

Железная дорога, 1000 км

Подъем груза с железнодорожного состава

Порт Поти

Подъем груза с железнодорожного состава

Фрахтовая расценка, принятая на Черноморском регионе

Порт Варна

Железной дорогой до места назначения

Местные поставки

Свободные тарифы можно сопоставить с:

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

10. ОТГРУЗКА

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

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

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

10.1. Каспийское Морское Пароходство

10.1.1. Флот Пароходства

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

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

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

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

10.1.2. Грузооборот

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

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

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

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

10.1.3. Общие доходы и расходы

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

Таблица 10.1.

Доходы и расходы Каспийского Пароходства, 2001

	в млн. долларов
Доходы	77
Расходы	59
Остаток	18

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

10.1.4. Тарифы

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

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

Таблица 10.2. Ставки на паромный фрахт в Каспийском море

1. Груз в железнодорожных вагонах (18 м)

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

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

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

(а) С допущением груза в 50 тонн.

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

(в) Возврат порожняком обычный.

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

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

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

Источник: ВСЕОМ/Uniconsult (июль, 2001)

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

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

Источник: VCEOM/Uniconsult (июль, 2001)

Тарифы за использование контейнеров, перевозимых через Каспийское море паромными, намного выше международно принятых стандартов. Так, за использование 40' контейнера, перевозимого из Баку в Туркменбаши (165 морских миль) \$540, включая возврат контейнеров в порожнем виде, что является обычной практикой. В то же время, уплатив примерно такую же сумму можно, в частности, перевезти контейнер из Гамбурга/Бремерхавена в Литву (500 морских миль), либо в Эстонию и Финляндию (700 морских миль). Следует иметь в виду, что железнодорожные паромы редко используются в мире. Среди немногих можно назвать паром в порту Клайпеда. Официальный тариф за перевозку груза из Клайпеды в Киль (400 морских миль) составляет \$630 для 40' контейнера, что превышает расценку за TEU/км, взимаемую на трассе Баку-Туркменбаши. Однако, применение высоких фрахтовых расценок частично обусловлено использованием паромов типа "Дагестан" для перевозки контейнеров и железнодорожных вагонов. Эти расценки намного превышают тарифы, применяемые за обработку обычных грузов. В других странах грузы подобного объема проходят обработку на судах, размеры которых составляют 1/5 GRT. Кроме того, они передвигаются с меньшей скоростью и имеют меньший уровень коэффициента полноты водоизмещения, а также потребляют гораздо меньше топлива, чем паромы типа "Дагестан". Резервная мощность паромов типа "Дагестан" объясняется частично тем, что они были изначально спроектированы для перевозки гораздо большего числа пассажиров, чем это происходит на практике. Если бы судоходная компания смогла бы приступить к своей деятельности, как говорится, с чистого листа бумаги, имея в виду возможность перевозок на расстоянии 165 морских миль, эта компания могла бы зафрахтовать небольшие суда 100 TEU за \$2000 в сутки и совершать рейсы в оба конца по ценам, намного ниже тарифов, используемых на паромов типа "Дагестан".

Кроме того, применение тарифов рассчитано на покрытие затрат от эксплуатации всех паромов, не взирая на то, что в последнее время грузооборот резко понизился на 2/3 (см. Раздел 10.1.5.). По всей видимости, использование подобных судов может принести определенную экономическую выгоду.

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

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

10.1.5. Резервные мощности

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

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

10.1.6. Стоимость эксплуатации

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

- Общие эксплуатационные расходы за использование паромов типа "Дагестан"; ежедневные эксплуатационные расходы (Таблица 10.5.). Указанные цифры относятся как к новым, так и старым судам. Суть проблемы усугубляется таким фактором, как величина оценки капитальных затрат. Во-первых, суда достались Пароходству от бывшего СССР практически бесплатно. Во-вторых, прежние цены не играют никакой роли, так как исходная цена за каждое судно выражалось в рублях (суда были

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

закуплены в Югославии в 80-х годах). В-третьих, представляется маловероятным, чтобы когда-нибудь вновь были построены суда подобного типа. По этой причине новые суда будут конечно спроектированы совершенно на иной основе. В сносках к Таблице подробно приведены мнения по этому вопросу.

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

Пояснения:

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

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

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

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

(б) На мировых фрахтовых рынках (высокая)

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

использование нефтяных танкеров, поэтому резервная мощность в данном случае незначительная.

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

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

(а) Цены возмещения за использование паромов типа "Дагестан" носят в основном теоретический характер. В целом, в мире относительно редко оказываются услуги в сфере железнодорожного обслуживания паромов. По этой причине, железнодорожные перевозки паромов имеет тенденцию к снижению. То же самое относится к пассажиро-потоку. Не удивительно, что при проектировании паромов их создатели делают акцент на их использовании для фрахтовых перевозок и уменьшении размера. Фактическая грузоподъемность паромов типа "Дагестан" составляет всего 1680 тонн плюс небольшое количество транспортных средств. Цифра в \$12 млн. как сумма возмещения представляет собой компромисс между стоимостью строительства нового паромов типа "Дагестан" и ценой за создание паромов грузоподъемностью в 2.000 тонн (28x60 тонн железнодорожных вагонов плюс несколько грузовых транспортных средств).

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

(в) 3 человека экипажа на одно судно.

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

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

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

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

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

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

(а) 70% переменных затрат на обслуживание

(б) 70% переменных затрат на управление

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

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

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

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

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

(а) 70% переменных затрат на обслуживание

(б) 70% переменных затрат на управление

10.1.7. Сопоставление доходов и затрат

(а) Паромы

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

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

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

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

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

(б) Танкеры

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

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

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

(а) См. Таблицу 10.7.

(б) См. Таблицу 10.7.

10.1.8. Взгляд на состояние транспортной отрасли

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

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

10.1.9. Льготные тарифы по транзитным грузоперевозкам TRACECA

Следует отметить, что:

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

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

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

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

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

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

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

10.1.10. TML (Туркменистан)

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

⁷ Оценка произведена сотрудниками TRACECA. Каспийское морское пароходство не представило

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

Грузооборот

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

Доходы и расходы

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

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

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

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

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

Тарифы

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

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

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

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

11. ИТОГИ И ЗАКЛЮЧЕНИЕ

11.1. Порты

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

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

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

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

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

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

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

Таблица 11.1

Рентабельность ведущих портов, 2001 (в млн. долларов)

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

Источник: Отчеты портов

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

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

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

Таблица 11.2.

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

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

(а) указанные пункты представлены в приближенном отчислении.⁹

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

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

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

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

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

Таблица 11.3.

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

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

(а) с учетом:

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

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

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

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

Следует подчеркнуть следующее:

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

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

- Мы не рекомендуем снижения внутранзитных тарифов;

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

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

При этом нельзя забывать о том, что:

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

11.2. Отгрузка

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

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

В ходе проведенного нами анализа было установлено, что:

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

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

Ниже приводятся аргументы за и против введения тарифных дисконтов.

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

Основные аргументы в пользу введения тарифных дисконтов включают:

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

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

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ I.

ПОРТОВЫЕ ТАРИФЫ

1. БАКУ

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

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

Тарифы исчисляются в азербайджанских манатах и американских долларах.

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

(\$/тонна)

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

2. АКТАУ

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

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

ОБРАБОТКА ГРУЗА

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

3. ТУРКМЕНБАШИ

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

Тарифы	На	американские центы
Судовые пошлины	Кубический метр объема судна	2.4
Пошлины за использование каналов	Кубический метр объема судна	4
Пошлины за использование причалов, суточные	Кубический метр объема судна	3
Пошлины за якорную стоянку	Кубический метр объема судна	1
Пошлины за лоцманские услуги	Кубический метр объема судна	2.3

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

(\$/тонна)

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

4. ПОТИ, ГРУЗИЯ

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

(Линейный груз)

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

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

(\$/тонна)

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

5. ВАРНА

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

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

Обработка грузов	US\$/тонн (непосредственно)
Мешки	7.4-8.1
Баулы	4
Бумага, рулоны	7.5
Плиты	5.4
Сталь	4
Злаки	3
Уголь	1.5
Сахар	4
Кальцированная сода	2.5
Клинкер	2
Удобрения, масса	2.7
Цемент	2
Контейнеры 20'	54
Контейнеры 40'	63

6. БУРГАС

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

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

ОБРАБОТКА ГРУЗОВ

(\$/тонна)

	Прямая	Косвенная
Мешки, тюки вместимостью до 40 кг	9,6	13.2
Мешки, тюки вместимостью до 41-82 кг	8,1	13.0
Большие мешки вместимостью свыше 1000 кг	3,1	4.0
Бумажные рулоны до 1000 кг	5,3	8.1
Плиты, 800-1600 кг	4,6	5.2
Металлолом внавалку	2,3	3.7
Сталь	2,4-3,2	2.7-4.0
Соль внавалку	1,3	1.4
Пищевые гранулы	1,4	3.2
Пищевые гранулы	2,4	2.6
Пшеница	1,4	1.7
Уголь	0,9	1.0
Сахар внавалку	1,2	2.0
Нефть через трубопровод	1,0	

Контейнеры 20'	\$30
Контейнеры 40'	\$40

7. КОНСТАНЦА

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ С СУДОВ

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

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

Обработка грузов

Контейнеры	\$70 за 20' или 40'
------------	---------------------

8. ИЛЬИЧЕВСК

ТАРИФЫ, ВЗИМАЕМЫЕ ЗА ОБРАБОТКУ ГРУЗА

Тарифы	На единицу:	US \$
Судовые сборы	Кубический метр судна	29.7
Канальные сборы	Кубический метр судна	2.0
Причальные сборы, в день	Кубический метр судна	2.2
Сбор за якорную стоянку	Кубический метр судна	2.7
Маячные сборы	Кубический метр судна	2.9
Административные сборы	Кубический метр судна	1.4
Санитарные сборы	Кубический метр судна	1.4

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Объем грузопотока в черноморских портах, 2001.

Варна - 7,4

Бургас - 12,5

Констанца - 33,7

Батуми - 8,4

Поти - 3,4 (включая 41.000 TEU)

Супса - 5,9 (нефть из азербайджанских месторождений)

Одесса - 28,6

Ильичевск - 11,9

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Необходимость снижения затрат

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

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

Общие затраты за тонну обработанного груза низкие по международным стандартам.

Можно выделить три типа основных затрат:

- заработная плата
- амортизация
- погашение суд и процентов.

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

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

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