



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 железным дорогам**

**Вторая Рабочая группа:
октябрь 2002**

Транзитная Тарифная Политика TRACECA (ТТТ) – Предложение.

СОДЕРЖАНИЕ

Краткое резюме

1. ВВЕДЕНИЕ	
1.1 Техническое Задание	
1.2 Рабочая группа	
1.3 Цели политики	
2. ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	
2.1 Общие положения	
2.2 Характеристика тарифной структуры	
2.3 Другие особенности ТТТ	
3. ОЦЕНКА ЗАТРАТ НА ГРУЗОБОРОТ	
3.1 Методология	
3.2 Основные статьи затрат	
3.3 Результаты оценки	
3.4 Стоимость использования терминала/цены	
3.5 Часть 3 - Пошлины за использование инфраструктуры пользователя	
3.6 Часть 4 – Комиссионные и эксплуатационные сборы	
4. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА	
4.1 Введение	
4.2 Структура	
4.3 Часть 1 – Пошлины за перемещение	
4.4 Часть 2 – Пошлины за использование терминала	
4.5 Часть 3 – Пошлины за использование инфраструктуры пользователя	
4.6 Часть 4 – Комиссионные и эксплуатационные сборы	
4.7 Примеры применения политики ТТТ	

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А1. Проблемы, связанные с МТТ и ЕТТ	
Приложение А2. Транзитная Тарифная Политика и Структура – ТТТ	

1. ПРЕАМБУЛА

1.1 Стороны Соглашения	
1.2 Предмет Соглашения	
1.3 Политика ТТТ	
1.4 Цели ТТТ	
1.5 Связь с другой тарифной политикой	
1.6 Координация действий	
1.7 Изменения, вносимые в настоящее Соглашение	

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1 Определение	
2.2 Применение и юрисдикция	
2.3 Тарифы	
2.4 Уведомление о тарифных изменениях	
2.5 Платежи	

Приложение А3. Таблица Транзитных Расстояний TRACECA	
--	--

Приложение Б 1. Протокол от 20 июня	
Пункты по базисной стоимости тарифной структуры	
Основные рекомендации	
Приложение Б 2. Характеристика методологии оценок	
1. Введение	
1.2. Обзор	
2. Стандартный метод оценки затрат на обработку грузов	
2.1 Этапы стандартной оценки затрат	
2.2 Разработка внутренней системы оценок по железнодорожным затратам	
Приложение Б 3. График распределения основных норм	
Приложение Б 4. Перечень вагонов, действующих в коридоре TRACECA	
Приложение Б 5. Этапы оценок стандартных затрат на использование вагонов	
Приложение Б 6. Нормы, применяемые при оценке базисной стоимости ТТТ вагонов, действующих в коридоре TRACECA	
Приложение В 1. Выдержки из Батумского протокола OEJD, июнь 2002	
Приложение В 3. Краткий обзор стоимости железнодорожных услуг	
Приложение В 4. Примеры оценки затрат на обработку грузов при оказании железнодорожных фрахтовых услуг	
Приложение Д 1. Проект ТТТ, соответствующие пункты протокола РГТРТ, октябрь 2002.	

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ

а) В соответствии с Многосторонним Соглашением, Техническим Заданием по Единым Фрахтовым Транзитным Сборам и Тарифам, а также Протоколом Рабочей Группы РГРТТ О Фрахтовых Тарифах TRACESA от 2 июня, настоящая работа ставит целью выдвинуть предложения по внедрению новой тарифной политики и структуры TRACESA.

б) Необходимость осуществления независимой тарифной политики стран – членов TRACESA обусловлена стремлением *развивать и поддерживать альтернативные торговые маршруты, создавать возможности для долгосрочного регионального экономического сотрудничества.*

в) Тарифная политика отражает соответствующие географические условия региона, обуславливает мультимодальные эксплуатационные требования, предъявляемые к проекту TRACESA.

г) В целях устранения несопоставимого финансового статуса каждой, отдельно взятой железнодорожной структуры, предлагаемая тарифная структура базируется на применении нормативных затрат. Подобный подход отражает международно принятую практику оценок железнодорожных затрат, обеспечивающую компенсацию инвестированного капитала.

д) Конкретные требования к предлагаемой тарифной структуре исходят из того, что эта структура носит, в первую очередь, коммерческий характер; во вторую очередь, указанная структура весьма упрощена, т. е. позволяет легко понять механизм применения, включая дисконтирование; указанная структура весьма устойчива, т. е. не поддаётся реструктуризации, иным модификациям, обеспечивает выгодные условия для провайдеров.

е) В целях удовлетворения разработанных критериев, предлагаемая тарифная структура построена таким образом, что отражает в себе основные аспекты проблемы, а именно : состоит из 4 – х компонентов : 1) операции, связанные с передвижением; 2) операции, связанные с использованием терминалов; 3) пошлины, взимаемые за получение доступа к инфраструктуре; 4) комиссионные и эксплуатационные сборы.

ж) Тарифная структура фрахта строится на учёте соответствующих параметров вагона (а не на оценке его веса). При этом принимается во внимание грузоподъёмность вагона, техническая характеристика порожнего пробега. (Примером тому могут служить вагоны нефтяного танкера, которые всегда возвращаются порожними). Размеры применяемых при этом ставок зависят от расстояния транспортируемого груза. Что касается услуг за использование терминала, речь здесь идёт о сборах и консигнационной отправке товаров, а при необходимости о погрузочных / разгрузочных работах, включая морские порты.

з) Пошлины за использование инфраструктуры (ИУС) взимаются за использование железнодорожной колеи, коммуникаций, систем энергоснабжения на основе товара/км. Выделение этих пошлин в тарифной структуре обусловлено растущим интересом к ним со стороны национальных правительств, стремлением делить ответственность между сферами обеспечения инфраструктуры и транспортными операциями. Следует иметь в виду, что указанные пошлины всё чаще применяются и за использование дорог.

и) "Комиссионные либо эксплуатационные сборы" взимаются за организацию транспортных (в том числе международных) услуг, их юридическое оформление.

к) Указанные тарифы, взимаемые на новой основе, выше ныне применяемых тарифов. Причина этого заключается в том, что расценки текущих тарифов снижены в целях эффективного использования резервных мощностей, к тому же тарифные структуры ИТТ и УТТ создавались в то время, когда именно государство, а не оператор транспортных услуг, занимались вложением средств в развитие данной отрасли. *Применение существующих тарифов позволяет возместить краткосрочные переменные затраты, однако, они не достаточны для того, чтобы обеспечить возмещение активов*, что составляет основное требование, предъявляемое к любой тарифной структуре.

л) Тарифы на вагон / передвижение составляют 40 центов за вагон / км. применительно к вагонам с плоским днищем, и до 90 центов за вагон / км. применительно к изотермальным вагонам.

м) В настоящей работе приводятся примеры исчисления тарифов за различные виды услуг. Например, полный ТТТ применительно к контейнерам, курсирующим между портами Поти и Дружба (2856 км.) составляет 1200 центов за TEU или 0,42 за TEU / км. Применение указанного тарифа позволяет обеспечить возмещение активов.

н) Рекомендуются проведение политике дисконтирования для увеличения грузопотока на основе краткосрочных переменных затрат, которые составляют примерно 40% полного ТТТ. *Размер дисконтированных тарифов TRACECA составляет 22 цента за TEU / км, а также 65 центов за вагон / км нефти.*

о) Применение тарифов за вагон / передвижение в большой степени зависит от пропорции порожнего пробега. Принимая во внимание то обстоятельство, что стоимость компенсаций за понесённые расходы учитывается в ТТТ, коэффициент дисконтирования в размере 0,75 ТТТ можно применять к возвращаемому грузу. Так, специальный дисконтированный тариф за обратную перевозку груза из порта Дружба в порт Поти может составить $0,25 \times 700 = 175$, или всего 6,25 цента за TEU. Указанный тариф применяется в том случае, если речь идёт о первичном перемещении груза из Поти в порт Дружба. Использование резерва обратных порожних перевозок на основе применения дисконтированных тарифов будет несомненно способствовать развитию региона благодаря использованию пониженных затрат на экспорт.

п) В предлагаемой структуре даётся обоснование возможностей замены текущего подхода TRACECA к дисконтированию коэффициентов путём достижения соответствующих договорённостей.

р) Применение предлагаемой тарифной структуры позволит задействовать традиционные методы МТТ или УТТ, которые со временем перестали применять. TRACECA определяет официально принятое расстояние при подсчёте тарифов за вагон / передвижение.

с) Секретариат TRACECA отвечает за разработку процедур применения с тарифной политики, включая проведение периодических конференций по данному вопросу, руководит вопросами тарифной политики и структуры.

т) В целях повышения доверия потребителя необходимо обеспечить общие условия перевозок по железнодорожным путям. Дело в том, что предписания, обычно содержащиеся в контрактах по фрахтовой перевозке по железной дороге, отличаются друг от друга.

у) На членах РГТРТ возложена обязанность по утверждению протокола, дающего TRACECA возможность продолжить разработку тарифной структуры.

ф) В настоящих рекомендациях содержатся рациональные и важные сведения по разрабатываемому вопросу, приводятся убедительные примеры, призванные поддержать членов РГТРТ, а также Секретариат TRACECA в их стремлении достичь успешных результатов в реализации данного проекта.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Техническое Задание

В Техническом Задании (ТЗ) по Единой Политике по Транзитным Расценкам и Тарифам (ЕПТРТ) поясняется, что *ожидается установление новой тарифной структуры по железнодорожным маршрутам, портам и паромным линиям TRASECA*, а также транзитные пошлины за транспортировку по автомобильным маршрутам. *Глобальной целью, поставленной перед творцами этой политики, является увеличение грузооборота коридора TRASECA.*

1.2 Рабочая группа

Отчёт о начале работ по проекту, опубликованный в апреле и утверждённый TRASECA, предлагает эффективные подходы по достижению поставленных целей. Основной структурой, отвечающей за реализацию этих целей, является форум, которому и адресуется настоящая разработка. Название форума – Рабочая Группа по Транзитным Расценкам и Тарифам (РГТРТ). В программе Рабочей Группы даётся пояснение тем решениям, которые, как ожидается, будут приняты на каждой из 5 встреч, проводимых в течение 2 – летнего периода осуществления проекта. Решения, принятые на первой встрече РГТРТ, следующие:

- а) Поддержка целей и задач, направленных на изменение тарифной структуры.
- б) Выявление проблем и недостатков, вытекающих из деятельности МТТ и УТТ (см. Приложение А 1.).
- в) Определение путей внесения требуемых изменений.
- г) Согласование тарифной структуры с поправкой на издержки.
- д) Проведение соответствующего анализа и сбор сведений, необходимых для принятия решения РГТРТ.

1.3 Цель разработки

В предлагаемой разработке выдвигаются рекомендации по детальной проработке тарифной политики, структуры, применения новых тарифов и т.д. с тем, чтобы дать возможность РГТРТ провести второй семинар, по итогам которого подписать соответствующий протокол, дающий мандат на тщательную разработку предложений на последующий период.

Структура и Содержание :

- а) Тарифная политика
- б) Нормативная базисная стоимость
- в) Тарифная структура
- г) Сопоставление с расценками МТТ
- д) Применение
- е) Структурное соответствие

Текст отчёта включает в себя соответствующие пояснения и рекомендации по протоколу, цифровые и статистические данные, указанные в Приложениях. *Пункты, выделенные курсивом, имеют непосредственное отношение к протоколу.*

2. ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

2.1 Общие положения

2.1.1 Участники и подписанты

Как ожидается, Транзитная Тарифная Политики TRACECA (ТТТ) обязательна для всех подписантов МЛА, применяется ко всем железным дорогам, портам и паромным линиям, составляющим сеть TRACECA. В Приложении А 2. содержится Проект Общих Положений ТТТ.

2.1.2 МЛА

Цели и задачи ТТТ полностью соответствуют положениям Основного Многостороннего Соглашения.

Основное Соглашение.

Статья 3. Цели:

- А) Развитие экономических отношений...
- Б) Создание равных условий для конкуренции.

Статья 5. Платежи.

...Другие платежи не взимаются...

Статья 6. Льготные условия.

Тарифы на транспортные услуги должны устанавливаться на основе льготных условий... и быть одинаковыми для всех Сторон.

Статья 8. Меж - Правительственная Комиссия (МПК)

МПК имеет право создавать рабочие группы.

Техническое приложение (по железным дорогам).

Статья 4. Льготные условия и тарифы.

Статья 6. Цели сотрудничества:

2в) Разработка методов оценки затрат как основы установления льготных тарифов и общих эксплуатационных расценок.

2.1.3 Сеть TRACECA

Сеть TRACECA по железным дорогам, для которых обязательно применение ТТТ, включает, но не ограничивается маршрутами между пограничными пунктами, указанными в Таблице А 3. Приложения А., а находится в непосредственной компетенции Секретариата TRACECA.

2.1.4 Определения.

В Проекте Положений ТТТ, указанных в Приложении А 2., даются определения целей, основных понятий и т. д.

2.1.5 Протокол.

В Протоколе от 2002 года (октябрь) предполагается наметить принятие основных решений по РГТРТ в связи с разработкой ТТТ. В Приложении Д 1. содержатся пункты проекта по данному вопросу.

2.1.6 Конкретные аспекты предполагаемой политики.

- Содействие дальнейшему экономическому развитию стран – членов TRACECA в частности, обеспечение безопасности грузопотока.
- Сотрудничество в вопросах тарифной политики Сторон Соглашения (Статья 6).

2.2 Характеристика тарифной структуры.

2.2.1 Не дискриминационная и единая структура.

Создание международной тарифной структуры, способной удовлетворить растущие потребности стран – членов TRACECA. Тарифная структура построена на международно признанной не дискриминационной методологии, т.е. не дающей привилегий ни одной из Сторон ТТТ (Статья 3 б).

2.2.2 С поправкой на издержки.

В тарифной структуре должны предусматриваться поправки на издержки. Это обусловлено тем, что в настоящее время все железные дороги принадлежат государству и являются естественными монополистами, не извлекающими прибылей, но вместе с тем стремящиеся возместить сделанные ими вложения (Техническое Приложение к Железнодорожному Соглашению, Статья 6 2в).

2.2.3 Стандартные требования.

Базисная стоимость ТТТ должна соответствовать стандартам. Речь идёт о том, чтобы каждая железная дорога проводила собственную финансовую, коммерческую политику на разных этапах разработок.

2.2.4 С поправкой на параметры вагона.

Основной единицей тарифов должен выступать фрахт / вагон. Речь идёт о том, чтобы железнодорожный грузопоток в коридоре TRACECA полностью был укомплектован в вагоно / грузами, в противном случае тарифная политика ТТТ применяться не может. Кроме того, затраты сильно варьируются в большей степени в зависимости от грузоподъёмности, чем от загрузки, иными словами, речь идёт о потреблении топлива либо износе железнодорожной сети.

2.2.5 Предполагаемые изменения.

Тарифная структура должна быть жёсткой. Принимая во внимание ожидаемый рост грузооборота и реструктуризацию, изменения в тарифной структуре не могут носить краткосрочный характер.

2.2.6 Прозрачность и упрощённая процедура.

Тарифная структура должна носить прозрачный характер. Тем самым клиенты, иные потребители могут легко идентифицировать основные компоненты этой структуры, и тем самым создаётся возможность для дисконтирования тарифов. Необходимо применять упрощённую тарифную процедуру. При этом ТТТ планирует

сократить коэффициенты и таким образом облегчить осуществление соответствующих процедур.

2.3 Другие особенности ТТТ

2.3.1 Интермодальный фактор.

ТТТ является уникальным средством, позволяющим гармонично комбинировать железнодорожные и судоходные тарифы. Соответствующая процедура осуществляется на основе «Свободных Мультимодальных Тарифов». *Требования, предъявляемые к свободным мультимодальным тарифам ТТТ, основанный на учёте естественной интермодальной и мультимодальной характеристики TRACECA.*

2.3.2 Валютная единица.

Валютной единицей, применяемой в системе ТТТ, является Euro. Тем самым отпадает необходимость в применении швейцарских франков, а Euro становится при этом основной валютной единицей европейских стран.

2.3.3 Тарифные вопросы.

За решение тарифных вопросов отвечает Секретариат TRACECA. Секретариат является единственной структурой, уполномоченной решать эти вопросы.

3. ОЦЕНКА ЗАТРАТ НА ГРУЗООБОРОТ

3.1 Методология.

3.1.1 Принятая методика.

Методы с использованием нормативных затрат подлежат утверждению в качестве основы построения тарифной структуры согласно Протоколу РГТРТ от 2002 года, июнь. В Приложении В 1. содержатся пункты, разъясняющие базисную стоимость новой тарифной структуры.

3.1.2 Обоснование.

Обоснование решения о применении нормативных затрат состоит в том, что в фактических счетах, несопоставимых между партнёрами по железнодорожным перевозкам, не проходящих независимый аудит или проверку, находящихся под влиянием местных экономических условий, а также характеризующихся низким уровнем применения, не проводится различий между затратами на внутренние и международные грузоперевозки. В свете сказанного нормативные затраты нельзя признать подходящей основой осуществления международной тарифной политики.

3.1.3 Нормативный метод.

Применение нормативного подхода позволяет успешно применять международно признанную базисную стоимость при разработке предлагаемой тарифной структуры. Разработка, применение и управление нормативной базой традиционно распространены в странах СНГ, а потому могут использоваться в долгосрочной перспективе.

3.1.4 Прибыли и компенсации по проделанным операциям.

Железные дороги стран – сторон Соглашения ТТТ принадлежат государству, поэтому считаются естественными монополистами, деятельность которых не предполагает получение максимальных прибылей (как это имеет место в случае с частными предприятиями). Политика, проводимая в рамках ТТТ, предполагает разумное возмещение инвестированного капитала. *Нормативная базисная стоимость предполагает рентабельность, эквивалентную потенциальной стоимости капитала. Текущая величина составляет 12%.*

3.1.5 Общая процедура.

Стандартная процедура оценки затрат представлена в Приложении Б 2.:

1. Определение основных факторов производства.
2. Установление норм по каждому фактору.
3. Коэффициенты поправок, необходимых для регулирования норм.
4. Удельные затраты по каждому коэффициенту производства.
5. Основные типы железнодорожных услуг, требующих учёта затрат.
6. Сервисные спецификации.
7. Затраты на грузоперевозку.
8. Результаты.

3.1.6 Нормы.

Важно, чтобы Стороны ТТТ имели представление о нормах, применяемых в рамках базисной стоимости, были готовы к тому, что эти нормы время от времени подвергаются модификациям. Предполагается, что большинство этих норм носит относительно стабильный характер, в то время как коэффициенты поправок к ним отличаются неустойчивостью. Предусматривается, что модификация этих норм является частью деятельности органа, отвечающего за тарифную политику. В Приложении Б 3 приводится перечень некоторых наиболее важных норм.

3.1.7 Ключевые индикаторы.

Наибольшей критике при определении удельных затрат на использование оборудования подвергается использование таких факторов, как выработка на км и час / локомотив / вагон. Почасовой индикатор используется для определения затрат / час на основе учёта общего объёма часов, затраченного на использование непродуктивного времени, например, простоя в ожидании работы, поездок к / от клиентов (лёгкий пробег) прежде, чем приступить к погрузочным / разгрузочным операциям, либо проведению ремонтных работ. Преодоление соответствующего расстояния в рамках той или иной операции используется для подсчёта затрат на обслуживание в км / локомотив / вагон, что составляет нормативную базисную основу ТТТ. Применительно к лёгкому пробегу, иным недоходным пробег / км используются поправки по соответствующим нормам.

3.1.8 Современный уровень технической характеристики.

Эксперты получают необходимые им данные, исходя из норм, призванных отразить современный уровень технической характеристики железных дорог в коридоре TRACECA. Анализ этих данных показывает, что текущие операции составляют 50%

уровня, типичного для бывшего СССР. Эти данные необходимо применять с поправкой на местные условия в странах – членах TRACECA.

3.1.9 Нормы TRACECA.

Поскольку ТТТ связана исключительно с политикой TRACECA, *применяемые нормы также относятся исключительно к TRACECA, но ни в коем случае не к национальным железным дорогам.* Предлагаемые в настоящей разработке нормы, а также первый проект ТТТ обеспечивают необходимые условия для последующего продвижения в рамках поставленных целей и задач. *Стороны ТТТ обязуются представить собственные данные по альтернативным маршрутам, при условии их убежденности в том, что подобный подход может оказать материальное воздействие на нормативную базисную стоимость.*

3.1.10. Вагонные нормы

Предлагаемое ТТТ строится с поправкой на вагон. В Приложении Б4 приводится перечень типов вагонов, наиболее часто используемых в коридоре TRACECA. В Приложении Б5 в виде таблиц показана нормативная характеристика вагонов с указанием часов, затраченных на их использование на основе вагон/км. В той же таблице показаны единица вагонозатрат и обслуживания.

Инфраструктура железной дороги TRACECA строится таким образом, чтобы обеспечить перевозку грузов железнодорожным составом, состоящим из 60 вагонов весом 60 тонн и 22,5 мостами при средней эксплуатационной скорости 40 км/час.¹ В тех случаях, когда на отдельных участках TRACECA применяются отличающиеся друг от друга стандарты, в этом случае требуется соответствующая нотификация, учитывающая соответствующие коэффициенты, которые необходимо включить в тарифную структуру.

3.2. Основные статьи затрат

3.2.1. Состав базовой стоимости

Обычная базовая стоимость включает в себя затраты, которые меняются в зависимости от расстояния и времени. Существуют много затратных коэффициентов, внизу перечислены те из них, которые составляют 90% переменных затрат, применяемых к фраховому транзитному грузообороту:

- Обеспечение локомотивами
- Обслуживание локомотивов
- Обеспечение вагонами
- Обслуживание вагонов
- Фрахтовый терминал

¹ На недавно состоявшейся встрече OEJD в Батуми 40 км в час были приняты в качестве стандарта GTZ. См. Приложение В1. Также предложены трасса линии и стандарты уклона радиусом более 1000 м и 5/1000% на расстоянии свыше 10 км.

- Обслуживание колес
- Обеспечение колес
- Экипаж поезда
- Топливные затраты
- Затраты на параллельные соединения поездов
- Аварийные затраты

Ниже приводятся разделы, в которых дается краткое объяснение деривациям, а также применению соответствующих затрат.

3.2.2. Обеспечение локомотивами

Стоимость обеспечения локомотивами исчисляется на основе величины возмещения по текущей цене. Указанные цены представляют собой средне-международные величины. Издержка исчисляется на основе учета величины амортизации по эксплуатационному сроку (30 лет) с использованием метода прямой линии, компенсация инвестированного капитала производится на основе оценки потенциальной стоимости капитала в размере 12%: погашения по ссудам исчисляются за период до 20 лет. Учет указанных факторов в стоимостной шкале позволяет обеспечить условия для замены локомотивов. Стоимость обеспечения локомотивами распределяется по локомотив/часам, иными словами, имеется в виду продуктивное время, в течение которого вложенные средства затрачиваются с учетом расходов на обслуживание, простой и эксплуатацию локомотива без железнодорожного состава.

3.2.3. Обслуживание локомотивов

Затраты на обслуживание локомотивов строятся на учете нормативных вложений в труд, материалы и оборудование, которые предусмотрены графиком обслуживания и внеплановыми ремонтными работами. Указанные затраты распределяются согласно продуктивной статье расходов на локомотив/км.

3.2.4. Обеспечение вагонами

Вопрос обеспечения вагонами решается аналогично вопросу обеспечения локомотивами. Оценка нормативных вагоно/затрат производится по каждому из 10 основных вагонных типов. Новые типы вагонов предлагаются в соответствии с международно принятой процедурой. Затраты на подобного рода услуги производятся для продуктивного использования вычетов, исчисляемых в соответствии со временем, затраченным на простой, обслуживание и т.д.

3.2.5. Обслуживание вагонов

Процедура аналогична той, которая применяется по каждому из 10 типов вагонов. В Приложении Б5 приводится пример поэтапного анализа данной проблемы.

3.2.6. Фрахтовый терминал

Операции с терминалами, включающие погрузку/разгрузку, сбор/сдачу, а также сцеплений поездов зависит от требований, предъявляемых к каждой консигнции. Общие затраты по каждому из 8 типов терминальных операций приводятся в Таблице 3.4. Указанные затраты основаны на обычных стандартных операциях, производимых на подобных терминалах. Хотя терминальные операции не соответствуют требованиям транзитного движения, они включены в ТТТ, так как некоторые Стороны могут стремиться применить их на практике в ходе осуществления импортно/экспортных грузооборотов, также транзитных перевозок.

3.2.7. Обслуживание колеи

Затраты на обслуживание колеи основаны на учете стандартов выбора 6 типов колеи из расчета 65 кг/м по конкретным шпалам до 40 кг нагрузки на них, все еще применяемых на второстепенных железнодорожных линиях. Также необходимо учитывать затраты по механизированному обслуживанию тяжелых магистральных линий, кроме того, нельзя игнорировать затраты на ручное обслуживание второстепенных линий. Накопленный опыт показывает, что затраты на обслуживание колеи находятся в большей степени в зависимости от климатических условий, окружающей среды и времени эксплуатации, чем собственно от грузопотока. Непостоянный характер обслуживания колеи обусловлен такими факторами как вес и скорость, износ и вибрация рельсов. За основу затрат на обслуживание берется коэффициент в пределах 15-30% в зависимости от колеи, обслуживаемой механическим образом, либо колеи обслуживаемой вручную.

Изменчивый характер затрат на указанные услуги исчисляется на основе длинной тонны/км. Основная часть колеи, то есть обслуживание инфраструктуры, не зависит от объема грузопотока, а в большей степени связан с климатическими условиями и фактором окружающей среды. Равным образом, затраты на обслуживание колеиных структур не отличается переменчивым характером в зависимости от объема грузопотока. То же самое справедливо и в отношении затрат на сигнализацию, энергопитания и коммуникации. Фиксированные (не связанные с грузооборотом) затраты на обслуживание и обеспечение приводятся в подразделе 3.6., в котором анализируются пошлины с пользователя за использование инфраструктуры.

3.2.8. Колейное обеспечение

Затраты, связанные с обеспечением колеи, не рассматриваются как переменные затраты, зависящие от объема грузооборота, их рассматривают как элемент предлагаемой пошлины с пользователя за использование инфраструктуры.

3.2.9. Трудовые затраты

Трудовые затраты связаны с обслуживанием персонала (40 категорий). Указанные затраты включают основную заработную плату, пособия, социальные расходы. Зарплата основана на традиционной государственной структуре, учитывающей категорию служащего, стаж его работы. Общезвешенная средняя компенсация составляет 600 EURO в месяц.

Трудовые затраты распределяются по продуктивному использованию рабочего времени с вычетом, затраченному на отпуск, по болезни, обучение и т.д. Дополнительная стоимость обучения персонала включается в список платежей, связанных с расстоянием - обычной для подобной категории служащих.

3.2.10. Затраты на обучение персонала

Затраты на обучение персонала включают в себя подготовку водителей, помощников водителей, охрану и т.д., которые сопровождают состав во время его перемещения.

3.2.11. Топливные затраты

Исчисляются по потреблению дизельного топлива, электричества локомотивами, основаны на стандартных расценках потребления по длинному тонно/км. При оценке потребления топлива принимаются во внимание такие факторы, как срок эксплуатации локомотива, уровень обслуживания, скорость локомотива, характер железнодорожной колеи. Затраты на дизельное топливо также включается стоимость поставок и заправки. Затраты на потребление электроэнергии включаются в перечень пошлин, взимаемых с пользователя за инфраструктуру. В Приложении Б указаны стандарты, применяемые по базисной стоимости.

3.2.12. Аварийные затраты

Аварийные затраты, например, сход с рельсов, обходятся, как правило, весьма дорого; кроме того, они приводят к остановке движения по железнодорожной ветке ввиду необходимости проведения ремонтных работ. Кроме того, учитываются ущерб, причиняемый перевозимой продукцией, стоимость компенсации за него и т.д. Размеры этих затрат меняются в зависимости от пройденного расстояния.

3.2.13. Затраты на сцепление поездов

Затраты на сцепление локомотивов исчисляются аналогично процедуре, применяемой к локомотивам на магистральных линиях, в частности, с учетом сцепление/час. Стоимость сцепления на промежуточных станциях и депо, а также на границах исчисляется из расчета стоимости вагона, который рассматривается как часть ходовых операций состава. Сцепление на терминалах считается элементом терминальных операций, поэтому оно не включается в базисную стоимость вагона.

3.2.14. Краткий обзор затрат

В Приложении В (Поти-Дружба) приводится пример на исчисление затрат по произведенным услугам, при этом приводится обычная разбивка этих затрат.

Таблица 3.1.

Разбивка затрат на услуги

Услуги по обслуживанию контейнеров Потти-Дружба (2856 км)

Затраты	Краткосрочные	%	Вагон, принадлежащий заказчику	%	Долгосрочные	%
Статьи затрат						
Обеспечение локомотивами	0	0	24,880	24	24,880	19
Обслуживание локомотивов	9,348	13	9,348	9	9,348	7
Обеспечение вагонами	0	0	0	0	8,083	6
Обслуживание вагонов	21,000	30	0	0	21,000	16
Фрахтовый терминал	761	1	2,929	3	2,929	2
Обслуживание колеи	10,056	14	10,056	10	10,056	8
Обеспечение колеи	0	0	24,073	23	24,073	18
Подготовка персонала	171	0	2,261	2	2,261	2
Топливные затраты	19,974	29	19,974	19	19,974	15
Аварийные затраты	5,361	8	5,361	5	5,361	4
Затраты на сцепление	3,287	5	3,904	4	3,904	3
Общие затраты на услуги	69,958	100	102,785	100	131,868	100

Источник: "RAILCOST"²

3.3. Результаты оценок затрат

3.3.1. Применение

Оценка затрат на грузооборот с учетом базисной стоимости ТТТ производится на основе модели "RAILCOST" с соответствующей калибровкой с поправкой на местные условия.

По соответствующему запросу можно приобрести копию путеводителя пользователя.

В Приложении Б5 указаны этапы установления нормативных затрат по вагонам. То же самое относится к локомотивам, другим аналогичным единицам. По оценке специалистов

² "RAILCOST" предоставляет данные по затратам на услуги.

на железных дорогах TRACECA могут применяться свои методы. *Если какая-либо из Сторон ТТТ располагает альтернативным методом оценки затрат, необходимо представить этот метод на рассмотрение.*

3.3.2. Затраты/цены на передвижение

Затраты/цены на передвижение по каждому стандартному типу вагонов исходят из норм, представленных в Приложении Б6 и указанных в Таблице 3.2.

Использование долгосрочных затрат позволяет обосновать соответствующие положения ТТТ. Дело в том, что в структуру ТТТ нельзя включить иную дополнительную маржу, например, прибыли.

Таблица 3.2.

Нормативные затраты/цены на обслуживание вагонов, действующих в коридоре TRACECA

Пункт	Тип вагона	Порожний пробег	Затраты/цены EURO за 10 вагон/км		
			Краткосрочные	Долгосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику
1	2	3	4	5	6
1	Крытый	40	2.473	5.191	3.8665
2	Платформы	50	3.026	5.5581	4.663
3а	Вагон с открытым верхом	70	3.754	6.709	5.54
3б			4.087	7.102	5.7751
4а	Танкеры	100	5.096	8.773	7.369
4е			5.571	9.573	7.483
5а	Изотермальные	80	5.140	9.411	5.957
5б			5.573	9.690	5.961
6а	С плоским днищем	40	2.986	5.338	4.493
6б			3.608	6.843	5.518

Источник: Приложение В

Примечание к таблице: Нормы плюс скидки по двум пересечениям границ за каждые 1000 км и время простоя в 1 час, коэффициент надежности составляет 5% за общее транзитное время.

1. Справочный номер типа вагона
2. Общепринятое название типа вагона
3. Доля коммерческого применения в тех случаях, когда вагон возвращается без груза

4. Переменные затраты на короткий пробег вагонов с учетом базисных затрат на расстояние при условии порожнего пробега общей скоростью в 40 км/час и с учетом длины состава.
5. Переменные затраты на длинный пробег вагонов с учетом базисных затрат на расстояние и время при условии порожнего пробега общей скоростью в SRVC.
6. Переменные затраты на длинный пробег вагонов, за исключением затрат на обслуживание вагонов.

3.3.3. Порожний возврат

Затраты/цены включают в себя затраты на возвращение состава полностью или частично порожним. Коэффициент порожнего пробега составляет важнейший компонент оценок затрат/цен. Если коэффициенты порожнего пробега варьируются в зависимости от типа железных дорог, коэффициенты по танкерам (100%), являются фиксированными. В Таблице 3.2. показано влияние порожнего пробега на единицу затрат. Сторонам ТТТ необходимо выдвинуть предложение по изменению норм порожнего пробега. Дело в том, что чем выше объем порожнего пробега, тем выше базисные расценки. В формировании ценовой стратегии в целях увеличения фрахта оборота огромную роль играет учет затрат на порожний возврат, встроенный в систему предлагаемой оценки затрат/цен на вагоны.

3.3.4. Товарные затраты

В таблице 3.3. показано движение затрат, цен по трем основным видам продукции, применительно к которым действуют расценки по вагонам, приведенные выше в таблице 3.2.

Таблица 3.3.

Передвижение состава с учетом затрат/цен на нефть, уголь, контейнеры, EURO

Тип вагона	Танкер	Открытый верх	Плоское днище
Товар	Нефть Тип вагона 4e	Уголь Тип вагона 3б	Контейнер Тип вагона 6а
Порожний возврат	100%	70%	40%
Средняя нагрузка	60 тонн	55 тонн	2 TEU
Долгосрочные	Затраты/100 нтк	Затраты/100 нтк	Затраты на TEU/км, EURO
Долгосрочные	15.95	11.84	26.69
Краткосрочные	9.285	6.81	14.93
Вагон, принадлежащий заказчику	12.47	9.62	22.46

Источник: Таблица 3.2.

3.3.5 Краткосрочные и долгосрочные переменные затраты

Краткосрочные затраты можно рассматривать в качестве затрат, которых можно избежать при условии отказа от оказания услуг. К ним относятся затраты, связанные с расстоянием - топливо, обслуживание локомотивов, вагонов и колеи. Краткосрочные затраты пропорциональны коэффициентам, аналогичным тем, которые применяются к коэффициентам порожнего возврата. **Стратегия дисконтирования свободных тарифов применительно к коридору TRACECA должна основываться на краткосрочных затратах.**

Долгосрочные затраты сочетают в себе затраты, связанные как с расстоянием, так и со временем. Указанные затраты практически всегда связаны с финансами, амортизацией, погашением кредитов. Чем больше времени затрачивается на оказание услуг, тем дольше протекает размещение средств и выше цены. Нормативные затраты включаются в статью финансирования расходов при замене локомотивов, вагонов и т.д. .

3.3.6 Вагон/км или тонна/км – коэффициенты затрат

Предлагается чтобы ТТТ основывалось на учете вагон/км коэффициента, при этом допускается полный отход от МТТ и тарифных структур, характерных для экономики стран, находящихся в переходном периоде. Следует отметить, что обслуживание колеи и топливные затраты сильно колеблются, в зависимости от веса. В проведенном анализе проводилось сопоставление затрат полностью загруженного железнодорожного состава (3.600 тонн) с порожнем составом. Выяснилось что, затраты на обслуживание снизились всего лишь на 6,8 %. Здесь имеются ввиду затраты, большей степени связанные с такими факторами как погода, окружающая среда, плохие дорожные условия, отсутствие техобслуживания. Топливные затраты снизились на 64 % и составили вместе с затратами на обслуживание колеи всего лишь 23% долгосрочных переменных затрат на загруженный состав (Таблица 3.1) и 19, 5% на порожней состав, отсюда очевидно, что разница в затратах на загруженный и порожней составы составила всего лишь 3,5%. Из сказанного видно, что **прирост изменений в затратах по нагрузке составляет 0,06% на тонну** (т.е. 3,5/ 60% предположительно на вагон грузоподъемности 60 тонн). При относительно низко уровне чувствительности загрузки, возникает сомнение в том, следует ли строить новую тарифную фрахтовую структуру исходя из тонна/ единиц либо исходить из поправок на единицу вагона. Транзитная Тарифная Структура Трасеса рекомендует исходить из поправок на единицу вагона. В Разделе 4.3.1. показаны коэффициенты формирования цен в единицах вагона и тонна км.

3.3.7. Коэффициенты поправок.

Очевидно что эксплуатационные расходы по различным секциям железнодорожной структуры TRASECA отличаются друг от друга. *Коэффициенты составляющие приемлемую основу регулирования нормативных затрат, системно ориентированны.*

Они включают в себя вертикальное и горизонтальное выравнивание, скорость, максимально допустимую длину состава. Если исходить из стандартов Трасеса³, можно рассчитать исходную отметку, на основе которой исчисляются коэффициенты поправок. В этом смысле в задачу Сторон ТТТ входит установление этих коэффициентов. Следует подчеркнуть, что *нельзя соотносить факторы, типичные для одной системы в одной стране – Стране ТТТ с другой.* Ниже приводится нормативная базисная стоимость на основе которой исчисляются коэффициенты поправок:

- Градиент⁴: комбинированное влияние топливно/колейных расценок на обслуживание на базисную стоимость составляет 0,15 на 10/1000 изменений градиента.
- Выравнивание: 0,06% на 100 метров изменений в радиусе
- Понижение длины состава от 60 до 50 вагонов: + 15%; 40 вагонов: +36%; 30 вагонов: +73%.
- Скорость (норма 40км/ч) 20км/ч = - 15%; 30км/ч = -7%; 40 км/ч= 1,0; 50км/ч=7,5%;60км/ч

³ Состав длиной 1500 м; 40км/ч, 22,5 осный; 10/1000 на 10/1000 градиент > 1000м радиус

⁴ Потребление дополнительного топлива соотносится с компонентом загрузки f – норма $\times (1 + \sin \theta)$, где f является нормативным потреблением топлива на плоской поверхности, а θ = градиент в радианах, т.е. 1% на 10/1000 прироста градиента сверх нормы. Дополнительные нормы обслуживания на основе спина колеса etc = 0,5% на 10/ 1000 прироста градиента

3.3.8. Вагоны принадлежащие заказчику.

Необходимо проводить различие между вагонами принадлежащими заказчику, и национальному железнодорожному управлению. В первом случае из тарифных расценок следует исключить затраты на обеспечение вагонами и обслуживания. Обычно затраты на перемещение вагона, принадлежащего заказчику, выражаются цифрами от 20% до 40%. В этом случае ИТГ применяет коэффициент 0,85 к вагону указанного типа. *Указанный размер дисконта применительно к вагонам, принадлежащим заказчику, необходимо увеличить в ТТТ до 25%.*

3.4. Терминальные затраты/цены.

3.4.1. Клиентские услуги.

Важно чтобы клиенты сами определили уровень услуг по использованию терминалом. Тип услуг по терминалу зависит от пробега локомотива, его сцепления с составом вагонов с поправкой на загрузку, формирование состава в железнодорожном парке, отправка состава. Терминалами могут служить объекты как принадлежащие государству, так и частные. В целях обоснования основы тарифной структуры необходимо определить общие типы услуг по терминалу.

3.4.2. Частные запасные пути и погрузочные объекты.

Если заказчику принадлежат в частном порядке запасные пути и погрузочные объекты, терминальные затраты делятся на две части.

Часть А. Сбор и сдача.

Гарантируются платежи по сборам и сдачи вдоль запасных путей, используемых исключительно заказчиком. В Таблице 4 .1 указаны расценки в зависимости от расстояния от магистрального маршрута до объектов заказчика. При этом использованы нормативные затраты на движение состава. Если локомотив перемещается в самостоятельном режиме либо отходит от объектов заказчика, нормативные долгосрочные переменные затраты на локомотив/км составляют Е 1,78 и затраты на локомотив в час – Е 150 согласно RAILCOST. Необходимо проводить различие между затратами на использованное время. Дело в том что железные дороги не в состоянии влиять на скорость, если им не принадлежит соответствующая соединяющая железнодорожная инфраструктура.

Часть Б. Погрузка/ разгрузка.

Если железной дороге принадлежит терминал и она выполняет погрузочные/ разгрузочные работы, в этом случае стоимость произведенных работ зависит от типа операции по запросу заказчика.

В задачу RAILCOST входит обеспечение затрат по фрахтовым станциям, промышленным объектам, портовым и железнодорожным интерфейсам, контейнерным хранилищам. Затраты подсчитываются по краткосрочным и долгосрочным пунктам.

Если железной дороге принадлежит лишь терминал, в этом случае применяются терминальные расценки, так как расходы по сбору и сдаче составляют элемент платежей за передвижение. В Таблице 3.4. показаны нормативные затраты/ цены с учетом тарифной структуры применительно к передвижению.

3.4.3. Предлагаемые терминальные затраты согласно ТТТ.

В Таблице 3.4. прослеживается выбор терминальных затрат/ цен в зависимости от различных видов терминальных услуг на основе норм выработки. Указанные затраты составляют компонент общей базисной стоимости ТТТ.

Таблица 3.4. Затраты/ цены на услуги по терминалам

Вид терминальных услуг	Использование терминала				Затраты / цены, EURO		
	Тип товара	Норма выработки	Тип вагона	Пункт	Кратко срочные	Долго срочные	Единица Измерения
1	2	3	4	5	6	7	8
Загрузка/разгрузка вагонов в депо.	Товары общего назначения, в упаковке, плитами, строительные материалы	3000 тонн/год	1.2	1	5,92	6,34	тонна
Загрузка/Разгрузка, хранение	Скоропортящиеся продукты, 48 часов холодного хранения	30000 тонн/год		8	5,36	11,79	Тонна
Сбор/сдача, промышленные подъездные пути	Сухой и жидкий груз	1 состав в сутки	3.4	3	1,6	6,2	Вагон
Сбор/сдача, группа вагонов из фрахтового депо	Все виды товаров	20.000 вагонов в год	1,2,7,8, 9,10	2	1,9	6,8	Вагон
Сбор/сдача вагонов в порту	Весь груз	100 вагонов в день	Все типы	5	2,8	5,6	Вагон
Загрузка/разгрузка контейнеров в железнодорожных вагонах	Весь груз, содержащийся в контейнерах	30.000 TEU в год	9,10	7	7,05	16,73	TEU
Операции, производимые при пересечении границы		10 составов в сутки		9	2,0	3,0	

Источник: RAILCOST

Примечания к колонкам Таблицы:

1. Краткое описание терминальных услуг (более подробные сведения будут представлены в ТТТ)
2. Общие указания на тип товара
3. Нормы выработки Tracеса в тоннах или вагонах
4. Типы вагонов, чаще всего используемых в терминальных операциях
5. Код терминального анализа RAILCOST
6. Краткосрочные затраты
7. Долгосрочные затраты, включая возмещение расходов в размере 12%
8. Единица стоимости.

3.4.4. Пошлины за использование терминала в ходе осуществления внутренних импортных/экспортных и транзитных операций.

Ниже приводится перечень стандартных расценок:

- Внутренние грузоперевозки предусматривают использование 2 перечней терминальных затрат.
- Импортные/ экспортные операции – 1 перечень терминальных затрат.
- Транзитные услуги через третью страну не предусматривают каких либо терминальных затрат.

3.4.5. Пересечение международных границ.

При пересечении международных границ обычно не предусматриваются терминалы затрат и установление цен за услуги. Правда, базисная стоимость требует учета затрат, явившихся следствием ожидания на пограничном пункте, а также обусловленными временем потраченным на сцепление состава.

3.4.6. Подключение к терминалам.

В тех случаях когда заказчики выступают исключительными потребителями колеи, соединяющей принадлежащие им объекты с магистральной линией, необходимо предусмотреть меры, способные склонить заказчиков к заключению договора об аренде. Заказчик сам имеет право определять, стоит ли ему финансировать затраты на обслуживание инфраструктуры либо выплачивать пошлины за использование инфраструктуры в зависимости от объема грузооборота⁵

3.4.7. Проявление гибкости

В целях эффективного использования затрат на терминальные услуги и с учетом изменчивости видов услуг в зависимости от конкретно задействованного заказчика, предусматривается проявление определенной гибкости и благоразумия

⁵ В целях стимулирования деятельности существующих и перспективных предприятий некоторые страны ЕС предполагают использование беспроцентного либо частично облагаемого финансирования юридического лица.

3.5. Пошлины за использование инфраструктуры в системе Трасеса.

3.5.1. Современная политика.

В настоящее время получило распространение стремление отделить управление железнодорожной инфраструктурой от собственно операций в системе железных дорог. Не случайно железнодорожные структуры ряда стран СНГ приступили к реструктуризации своих железнодорожных систем. Характерно что все страны ЕС практически завершили переход к указанной системе.

Новшество привнесенное в ТТТ, состоит в том что оно предусматривает разграничение инфраструктурных затрат.

Более подробные сведения по данному вопросу включая оценку стандартных пошлин за использование инфраструктуры, приводиться в Приложении Б 7.

3.5.2. Распределение пошлин за инфраструктуру поезд / км.

В основу взимания пошлин за использование железнодорожной инфраструктуры положен принцип состав/км.

Дело в том что указанный принцип в наибольшей степени обеспечивает оптимальное использование имеющихся мощностей с одновременной минимизацией затрат на управление этой процедурой.

3.5.3. Пассажи́рские субсидии.

Проблема пассажирских и иных субсидий носит главным образом политический характер. Установление расценок пошлин за инфраструктуру неизбежно ведет к возникновению проблемы пассажирских субсидий. *В этом смысле наложение дополнительных затрат на фрахтовые перевозки в рамках Трасеса, например субсидии за пассажирские услуги, нельзя признать отвечающим интересам экономического развития страны либо духу Основного Многостороннего соглашения. Перевозки фрахтом в рамках Трасеса не предполагает субсидирование внутренних пассажирских перевозок*

3.5.4. Размеры пошлин за пользование инфраструктурой.

Исходя из нормативного подсчета расценок, приведенных в Приложении Б6, *рекомендуемый размер пошлины за использование инфраструктуры должен составлять Е 9,5 за состав/км.* (15,8 центов за вагон/км с учетом того что состав состоит из 60 вагонов). Подобный уровень расценок предполагает 12% компенсацию по использованным средствам. Если затраты на возмещение покрыть через ТТТ не удастся, размер указанной пошлины должен составить Е 3,76 за состав/км, что следует признать краткосрочной затратой, эквивалентной 0,063 центов за вагон/км.

3.5.5. Внутренняя компенсация по внесенным инвестициям.

Если требуются инвестиции, от каких либо международных финансовых организаций типа ЕБРР или ЕИБ для возмещения либо возобновления понесенных расходов, приемлемой следует признать ставку в 12%

3.5.6. Коэффициенты поправок.

Применение поправочных коэффициентов в отношении нормативной стоимости оправдано в следующих обстоятельствах:

- Если стандарты на колею выше нормы⁶. Нормативную стоимость следует применять с поправкой на коэффициент усиления 2 % на каждый 1 %-ный прирост средней рабочей скорости.
- Затраты на обеспечение и обслуживание необычайно высоки ввиду того, что некоторые компоненты, например, сигнализация, коммуникации, энергоснабжение, обходятся слишком дорого.
- Применяются временные ограничения на скорость, обусловленные недостатком средств на обслуживание. В плане сказанного необходимо увязать поправочный коэффициент с жесткими требованиями к ограничению скорости. *Так, каждое 1%-ное снижение скорости приводит к 2%-ному снижению пошлин за инфраструктуру.*

3.5.7. Связь пошлин за инфраструктуру с железной и автомобильной дорогами.

Прежде чем делать окончательный вывод об уровне пошлин, целесообразно провести сопоставление пошлин за использование инфраструктуры с пошлинами за использование автомобильного транспорта, с тем чтобы внести необходимые поправки в политику, проводимую в транспортном секторе

3.6. Комиссионные и эксплуатационные сборы.

3.6.1. Косвенные затраты и управления.

Указанные затраты составляют 40% железнодорожных затрат, хотя реструктуризация их, может привести к резкому снижению этой цифры. Если речь идет о новой тарифной структуре, важно провести разграничение между указанными затратами в целях обеспечения большей прозрачности⁷. *Применительно к целям Трасеса необходимо внедрение административных затрат, связанных исключительно с транзитными потребностями. Возмещение всех иных понесенных административных расходов – внутреннее дело заинтересованной стороны.* Необходимо внести соответствующую пошлину в предполагаемую тарифную структуру

3.6.2. Единица взимания пошлины.

Лицам, вовлеченным в оказание транспортных или железнодорожных услуг необходимо взимать сборы в размере способным покрыть накладные, управленческие и иные расходы. В основу установления размеров пошлин должен быть положен принцип консигнации товара. В этом смысле вагон как единица пошлин в наилучшей степени отвечает поставленной цели, так как применение этой единицы позволяет отразить затраты на составление документации по каждому вагону

3.6.3. Изменения в размерах пошлин.

Размеры пошлин могут варьироваться в зависимости оказываемой услуги – импортная, экспортная либо транзитная. Если речь идет о перевозке опасного либо специального груза, размер пошлины возрастает.

⁶ Стандартная расценка за использование колес в рамках Трасеса исходит из длины состава, укомплектованного 2 локомотивами и 60 вагонами (60 тонн) при средней рабочей скорости 40 км/ч.

3.6.4. Комиссионные пошлины.

Пошлина в размере Е 20,0 соответствует объему импортных, экспортных или транзитных а также внутренних операций. Альтернативные предложения по размерам комиссионных должны вноситься участниками РГРТ при условии, что предлагаемая расценка

¹ Было бы неразумно утверждать что заказчики по фрахту обязаны субсидировать пассажирские услуги, либо оплачивать использование большой и непродуктивной рабочей силы. В плане сказанного альтернативой к сохранению высоких транзитных тарифов могут служить контр экономические меры противодействия региональному развитию, противоречащие положениям Основного Многостороннего Соглашения.

3.6.5. Применение базовой стоимости.

Базовая стоимость используется применительно к определенным видам услуг в рамках Трасеса и в обобщенном виде представлена в Приложении В.

4. ПРЕДЛАГАЕМАЯ ТАРИФНАЯ СТРУКТУРА

4.1. Введение

4.1.1. Критерии

При установлении новой тарифной структуры следует руководствоваться следующими критериями:

- Отражение рыночного спроса и потребность деловых структур в новых тарифах.
- Прозрачность для акционеров и пользователей железной дорогой.
- Учет возможных структурных изменений в железнодорожном секторе.
- Восприятие новой тарифной структуры потребителями.

4.1.2 ТТГ отражает рыночный спрос и потребности предпринимателей

В настоящее время наблюдается активность в большей степени частных железнодорожных фрахтовщиков, чем государственных; ТТГ более приемлем для частных заказчиков по следующим причинам:

- Интермодальный характер;
- Единая цена за сквозные услуги;
- Большая зависимость от сроков исполнения;
- Стимулирование инвестиций за счёт эффективных норм возмещения вложенного капитала;
- Использование вагонов и терминалов, находящихся в частном пользовании;
- Солидная основа для переговоров по заключению контрактов;
- Рациональная основа для дисконтирования;

4.1.3 Прозрачный характер деятельности железнодорожных пользователей и акционеров

- Тарифы делятся на 4 части;
- Содержание тарифной структуры легко усваивается;
- Скрытые пошлины отсутствуют;
- Раздел ТТГ, связанный с терминалами, можно эффективно применять, там, где это необходимо. – В целом, транзитные товары не требуют услуг по терминалам;
- Заказчики принимают цены за оказываемые услуги;
- Заказчики пользуются доверием;
- ТТГ применяется ко всем железнодорожным структурам TRACECA
(Для повышения доверия заказчика можно предпринять дополнительные шаги в рамках перевозок через коридор TRACECA)

4.1.4 Предполагаемые структурные изменения в железнодорожном секторе.

Большинство железных дорог коридора TRACECA, если не все, в настоящее время реорганизуются. К мерам по реорганизации можно причислить следующие:

- Создание нормативной базы, независимой от предыдущих структур и ранее проводившейся в секторе политики;
- Отделение инфраструктуры от операционного управления;
- Установление тарифов за использование вагонов, принадлежащих заказчику;
- Определение объёма компенсаций по затратам, понесённым государством;
- Улучшение управления сектором;
- Создание более рациональной основы для финансовой поддержки фрахтовых услуг;
- Более рациональный подход к финансированию пассажирских услуг;
- Нормативная затратная основа способствует нахождению общего языка между различными железнодорожными структурами.

4.1.5 Лёгкость восприятия и применения

МТТ вступил в силу в 1950 году, но даже в настоящее время суть его не ясна.⁸ Гораздо легче понять содержание модернизированной ТТТ, особенно если принять во внимание нижеследующие факторы:

- Нет необходимости в проведении калькуляций и использовании коэффициентов поправок на вагон;
- Упрощенный характер тарифных перечней, содержащих различные расценки за каждые 10 км передвижения;
- Единая расценка за передвижение вагона по коридору TRACECA, будь то 1 км или 5.000 км;
- Единая сквозная расценка за использование железных дорог, портов и паромных линий;
- Поправки на объём услуг, легко усваиваемые заказчиками и потребителями железных дорог.

4.2 Структура.

В целях соответствия приведённым выше критериям, *ТТТ включает в себя 4 части:*

1. Часть 1: **Передвижение** – операции по перевозкам через магистральную линию.
2. Часть 2: **Терминал** – операции по сборам, сдаче и эксплуатационным услугам.
3. Часть 3: **Инфраструктура** – взимание пошлин по использованию колеи.
4. Часть 4: **Комиссионные** – взимание комиссионных за организацию грузоперевозок.

4.3 Часть 1. Передвижение.

4.3.1. Вагон/тонна/км как основная единица формирования цен.

Раздел тарифной структуры, связанный с передвижением, относится исключительно к использованию вагонов. Аргументация этого состоит в том, что *железные дороги входят в систему реализации транспортных услуг*. Цель состоит в том, чтобы *свести к максимуму использования имеющейся инфраструктуры и мощности*

⁸ В ходе июньской встречи РГТРТ не было достигнуто консенсуса по затратным компонентам МТТ либо по формуле тарифов за параметры используемой трассы.

подвижного состава. Во многих странах совершился переход от оперирования с тоннами к вагонам.⁹ *Одна из основных целей предпринимательской деятельности состоит в том, чтобы свести к максимуму ежедневные доходы от использования каждого вагона.* Обычные доходы за вагон/день составляет Е 30, тогда как повышение эффективности услуг и применение цен с поправкой на соответствующие параметры могут существенно увеличить размеры дохода.

Формирование цен на основе типа вагона исходит из следующих принципов:

- Разница в стоимости между полностью загруженным либо порожним вагоном составляет примерно 10%;
- Можно пренебречь влиянием на доходы;
- Практически весь фрахтовый грузооборот TRACECA осуществляется полностью загруженными вагонами;
- Заказчики со стороны проявляют тенденцию использовать загруженные вагоны;
- В интересах заказчика полностью загружать вагоны, при этом учитывается возможность наложения штрафов за перегрузку вагона;
- Новые вагоны должны постепенно заменить старые, у которых имеются ограничения на загрузку.

4.3.2. Отражение потребностей, предъявляемых к различным товарам.

Обычно вагонные типы связаны с типами грузов с точки зрения загрузки и использования. Так, вагоны с ёмкостями могут перевозить 60 из 100 тонн жидкого груза в одном направлении. Перевозки угля подвергаются строгому документальному учёту, что позволяет должным образом оценить объём загрузки и порожний пробег. Аналогичным образом осуществляется оценка других грузов внавалку. Следует отметить, что контейнеры отвечают техническим стандартам. Груз, состоящий из скота и рефрижераторов, перевозится специальными вагонами, что позволяет получить представление о характере перевозимого груза.

Перевозка опасного или специального груза делает необходимым взимание дополнительных пошлин исходя из требований, содержащихся в текущей тарифной структуре.

⁹ В авиации фрахтовые тарифы основаны на весе. Дело в том, что 70% эксплуатационных расходов приходится на долю веса как единица измерения. В системе дорожных перевозок, судоходства и железных дорог тарифы, связанные с весом, применяются редко.

4.3.3. Предлагаемые расценки.

Ниже приводится Таблица 4.1., в которой указаны расценки по типам вагонов, применяемых в коридоре TRACECA. Указанные расценки взимаются за каждые 10 вагон/км по Е 0,5.

Таблица 4.1. ТТТ – Предлагаемые расценки по типам вагонов, применяемых в коридоре TRACECA.

Пункт	Тип вагона	Расценка в Е за 10 вагон/км		
		ТТТ	Вагоны, принадлежащие заказчику	Примечания
1.	Крытый	5,0	4,0	
2.	Платформа	5,5	5,0	
3а	Вагон с открытым верхом	7,0	5,5	
3б		7,0	6,0	
4а	Танкеры	9,0	7,5	
4е		9,5	7,5	
5а	Изотермальный	9,5	6,0	
5б		10,0	6,5	
6а	Вагон с плоским днищем	5,5	4,5	
6б		7,0	5,5	

Источник: Таблица 3.2.

4.3.4. Поправки по различным эксплуатационным условиям.

В тех случаях, когда проектные параметры железнодорожного раздела TRACECA отличаются от принятых стандартов и приводят к изменениям в технических параметрах, необходимо применять коэффициент поправки. Любая из Сторон ТТТ обязана выдвинуть предложения по приведению отклонений в соответствии со стандартами.

4.3.5. Объём услуг.

Показателем качества оказываемых услуг является их оперативность. Не случайно ТТТ предусматривает применение коэффициентов для учёта оперативности (скорости) оказываемых услуг.

Если речь идёт о таком факторе, как передвижение, затраты фактически снижаются. Если скорость превышает 100% - от 40 км/ч до 80 км/ч, затраты падают на 25%. Оператор либо провайдер услуг получает дивиденды от использования улучшенной инфраструктуры, то же самое относится и к дивидендам заказчика.

Однако, для того, чтобы достигнуть рабочей скорости в 80 км/ч (техническая скорость составляет 120 км/ч), пошлины за использование инфраструктуры необходимо увеличить. Дело в том, что стоимость пользования инфраструктурой повышается в пределах от 250% до 350%. По этой причине провайдер

инфраструктуры – обычно в этой роли выступает правительство – настаивает на том, чтобы пошлины за использование инфраструктуры были повышены. Необходимо отметить, что ТТТ совмещает в себе 2 уровня сервисных факторов и тем самым является прозрачным для потребителя.

4.4. Часть 2. Терминальные пошлины

4.4.1 Транзит

Терминальные пошлины применительно к транзитному грузообороту не применяются, однако, они включаются в перечень тарифов ТТТ по той причине, что некоторые железные дороги стремятся использовать ТТТ для импортных/экспортных операций в будущем.

4.4.2 Пошлины за получение доступа в порты

Пошлины за получение доступа в порты являются характерной особенностью транзитных пошлин TRACECA. Единственным видом пошлины, применяемой в отношении транзитного железнодорожного грузооборота, является пошлина за получение доступа в порты. В этом случае железнодорожный состав делится на группы по вагонам для доставки в порт. Указанные пошлины устанавливаются независимо от типа порта.

4.4.3 Другие терминальные пошлины

Применительно к импортному/экспортному грузообороту используются тарифы по сбору/сдачи, загрузке/разгрузке.

4.4.4 Тарифы

Предполагается, что тарифы по терминальным операциям должны основываться на данных, представленных в Таблице 3.4.

4.5 Часть 3 – Пошлины за пользование инфраструктурой

4.5.1 Объём указанных пошлин

Независимо от затрат, предусматривается, что объём указанных пошлин устанавливается IGC и национальными правительствами. В указанных пошлинах нашли своё отражение как политические, так и экономические соображения. Операторы не имеют права вносить изменения в соответствующие расценки.

4.5.2 Образцы тарифов

В предлагаемой разработке устанавливается полная пошлина на состав/км в размере Е 9,5. Фактически, указанная расценка ниже применяемых на практике. Дело в том, что IGC настаивает на паритете с учётом того, что пользователи не выплачивают полную стоимость пошлин за использование дорог.

4.6 Часть 4 – Комиссионные/эксплуатационные

4.6.1 Комиссионные/эксплуатационные сборы

В качестве образца тарифов в рамках ТТТ можно привести сбор в размере Е 20,00 за вагон, что эквивалентно Е 1200 за состав независимо от расстояния.

4.7 Образцы ТТТ

4.7.1 Применение

В Таблице 4.2 приводятся примеры применения пошлин ТТТ на основе их сопоставления с пошлинами МТТ. Расчёт ведётся на основе стандартной длины состава, состоящего из 60 вагонов. Оказываемые услуги включают обеспечение пересечения границ и взимание пошлин за получение доступа к портам.

4.7.2 Результаты

Полные пошлины ТТТ выше на 30%, чем пошлины МТТ. Это не удивительно, так как нормативная базисная стоимость включает в себя возмещение вложенных средств. Исходя из применяемых расценок, можно подсчитать размеры дисконта.

4.7.3 Специальные дисконты TRACESA

Необходимо подготовить документ по формированию рыночных цен. Кроме того, можно порекомендовать временные предложения по дисконтированию, основанному на краткосрочных переменных затратах. В целом, краткосрочные переменные затраты составляют около 40% долгосрочных затрат, на которых строятся ТТТ. По этой причине указанные 40% расценок ТТТ дают надёжное основание для проведения дисконтирования по грузообороту TRACESA. *Дисконтированные расценки TRACESA должны составлять 25 Евро центов на TEU/км и 65 нефте центов на вагон/км.*

Таблица 4.2. Образцы полных тарифных калькуляций ТТТ

Пункты	Услуги			Расстояние	Компоненты ТТТ				Всего	Тарифы	
	Тип	От	До		Часть1	Часть2	Часть 3	Часть 4		Тарифы	Услуги
				Км	Вагон/км	Вагон	Вагон/км	Вагон		TEU	TEU/км
1.	Контейнер	Поти	Душанбе	2856,00	0,55	16,80	0,16	20,00	123,588	1029,90	0,36
2.	Контейнер	Ягодин	Баку	1805,00	0,55	44,66	0,16	20,00	80,592	671,60	0,37
3.	Контейнер	Унгени	Дружба	5403,00	0,55	22,40	0,16	20,00	232,172	1934,76	0,36
										На вагон	На вагон/км
4.	Нефтяной танкер	Казахстан	Молдова	4800,00	0,75	28,60	0,16	20,00	264,516	4408,60	0,92
5.	Нефтяной танкер	Баку	Батуми	890,00	0,95	11,20	0,16	20,00	61,057	1017,62	1,14
6.	Общий фрахт	Поти	Ош	3176,00	0,50	16,80	0,16	20,00	127,660	2127,67	0,67
7.	Платформа	Поти	Серак	1860,00	0,55	143,60	0,16	20,00	88,866	1481,10	0,80
8.	С открытым верхом	Дружба	Термез	2014,00	0,70	126,80	0,16	20,00	112,529	1875,48	0,93

Таблица 4.2. Образцы полных тарифных калькуляций ТТТ

Пункты: Услуги:

1. Железнодорожный транзит, включая пошлины для получения доступа к портам (добавить 3 порта, 2 пароходные линии).
2. Железнодорожный импорт плюс обработка контейнеров, включая пошлины для получения доступа к портам (добавить 2 порта, 1 пароходную линию).
3. Транзитные пошлины за получение доступа к портам (добавить 4 порта, 2 пароходные линии).
4. Железнодорожный экспорт в вагонах, принадлежащих заказчику плюс сборы обходных путей (добавить 4 порта, 2 пароходные линии).
5. Железнодорожный транзит, включая пошлины для получения доступа к портам.
6. Железнодорожный портовый транзит, включая соответствующие пошлины.
7. Железнодорожный импорт плюс поставки и разгрузка товаров (добавить 3 порта, 1 пароходную линию).
8. Железнодорожный импорт плюс поставки и разгрузка товаров (без портов и пароходных линий).

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А1

ПРОБЛЕМЫ С МТТ И ЕТТ

1. Частично обусловлены такими факторами как передвижение и изменение в терминалах. В конкретном смысле эта проблема не вызвана оказанием услуг. Иными словами, сфера услуг этими проблемами не затронута.
2. Затраты, как это представляется, меняются только с изменением расстояния, а не времени.
3. Указанные проблемы не связаны с инвестиционными расходами. Не централизованная плановая экономика составляет проблемы для современной железнодорожной системы.
4. Постоянные затраты и накладные расходы как компонент прямых (или переменных) издержек, составляющих де-факто переменную постоянных затрат.
5. Отсутствуют возможность внесения тарифных изменений на основе эффективности либо дальнейшего развития сферы услуг. Дело в том, что для стран, вовлеченных в процесс улучшения инфраструктуры маршрутов, существуют ограничения в повышении тарифов, основанных на более эффективных технических характеристиках.
6. Основная проблема заключается в применении принципа уменьшения ставок в зависимости от рельефа дороги. Изначально применяемый в бывшем СССР на отрезках дорог, протяженностью 2500 км, в настоящее время применять этот принцип не представляется возможным ни в одной из стран СНГ, за исключением России и Казахстана.
7. Услуги, оказывавшиеся между различными городами Советского Союза, в настоящее время считаются либо транзитными, либо импортными/экспортными.???
8. Вследствие факторов, отмеченных в пункте 7, наблюдается повышение расценок. Железные дороги опираются на доходы от транзитного грузопотока до перекрестного субсидирования внутренних пассажирских железнодорожных услуг. Фактически, из-за отсутствия пошлин за использование терминалов, транзитный грузопоток должен обходиться в минимальные затраты и поэтому пользоваться тарифными услугами минимальной стоимости. Однако, на практике, эти услуги относятся к разряду самых дорогостоящих.
9. Транзит обходится весьма не дешево, поэтому влияет на стоимость торговых услуг, а следовательно экономического развития.
10. Другая важная проблема, связанная с тарифной структурой, состоит в том, что последняя, будучи весьма чувствительной к расстояниям, не имеет дополнительных

доходов от ускоренных транзитных перевозок. Сказанное может быть справедливым в отношении основных видов сырья, таких как уголь и нефть, однако, если речь идет о товарах с более высокой себестоимостью, возникает проблема, которую надо решать. Исследования показывают, что клиенты готовы платить большие суммы за ускорение времени, расходуемого на перевозку грузов.

11. В данном случае, вопрос заключается в надежности перевозок в контексте развития мультимодального транспорта и своевременного материально-технического обеспечения. Суда не могут ждать не одного лишнего дня в ожидании прибытия опаздывающего железнодорожного состава.

12. Основа дисконтирования не ясна. Непонятно, идет ли речь о возвращении состава порожним, о предварительном уведомлении, использовании сверхмощностей и т.д.

13. Условия перевозки отличаются в зависимости от СНГ или стран членов TRACECA, поэтому неудивительно, что компенсация за недостаточную производительность требует пересмотра тарифной структуры.

14. Необходимость ведения переговоров об установлении тарифных расценок с 5 и более различными железнодорожными управлениями представляет значительное неудобство для грузоотправителя. Иногда трудно найти объяснение и принять логическое объяснение, связанное с изменениями в тарифных расценках. Кроме того, необходимо принять во внимание и другие проблемы, например, различия в требованиях, предъявляемых к составлению документации, условия перевозки и оплаты и т.д.¹⁰

¹⁰ Предлагаемый путеводитель пользователя TRACECA в определенной степени поможет решить эти сложности. От участников РГРТ требуется поддержка Trader Access Survey при подготовке путеводителя в целях усовершенствования практики ценообразования.

Железнодорожная Транзитная Тарифная Политика TRACECA - Предложение

Приложение А2

ПРОЕКТ

Железнодорожная Транзитная Тарифная Политика TRACECA и Структура - ТТТ

Преамбула и Общее Положение

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР TRACECA - ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

Преамбула

Общее Положение

Выделенные курсивом пункты подлежат подготовке по завершении РТГТР.

Общая основа

Калькуляция расценок

Исключения и специальные условия

Приложение А. Определения сети

A1 Сеть железных дорог, портов и отгрузочных линий TRACECA

A2 Сеть расстояний TRACECA

A3 Единица измерения и габариты транспортных средств TRACECA

Приложение Б. Железная дорога

B1 Основа расчетов и стандарты

B2 Тарифная структура

B3 Расценки

B4 Применение

Приложение С. Порты и отгрузочные линии

C1 Основа расчетов и допущения

C2 Тарифная структура

C3 Расценки

C4 Применение

Приложение D. Интермодальный транспорт

D1 Основа расчетов и допущения

D2 Тарифная структура

D3 Расценки

D4 Применение

Приложение С. Порты и отгрузочные линии

C1 Основа расчетов и допущения

C2 Тарифная структура

C3 Расценки

C4 Применение

Железнодорожная Транзитная Тарифная Политика TRACECA - Предложение

ПРОЕКТ

Железнодорожная Транзитная Тарифная Политика TRACECA по осуществлению международной фрахтовой транспортировки грузов железной дорогой, портами и судоходной линией

1. ПРЕАМБУЛА

1.1. Стороны соглашения

Указанная железнодорожная транзитная тарифная политика TRACECA (ТТТ) стала результатом договоренностей, достигнутых в Многостороннем Соглашении по международному транспорту в вопросе развития коридора Европа-Кавказ-Азия, подписанного 8 сентября 1998 года в Баку от имени:

Республика Армения

Республика Азербайджан

Республика Болгария

Республика Казахстан

Республика Киргизстан

Республика Молдова

Румыния

Республика Таджикистан

Турецкая Республика

Украина

Республика Узбекистан

как Сторонами Соглашения

1.2. Предмет Соглашения

Предметом настоящего Соглашения является тарифная политика, составные компоненты этой политики, ее применение Сторонами Соглашения.

Железные дороги, порты и паромные линии

Железные дороги, порты и судоходные линии являются национальными Структурами Соглашения, включают порты Варна, Бургас, Самсун, Ильичевск, Одесса, Батуми, Потти, Баку, Туркменбаши, Актау, Каспийская Паромная Компания и Укрпаром.

1.3. Политика ТТТ

О политике в рамках ТТТ конкретно говорится в Статьях 3 и 5 и 6 основной части и Статьях 4 и 6 Технического Приложения к Основному Многостороннему Соглашению. Эта политика направлена на то, чтобы обеспечить альтернативные транспортные маршруты TRACECA для дальнейшего развития международной торговли Сторонами Соглашения и повысить эффективность услуг, оказываемых в коридоре TRACECA.

1.4. Цели ТТТ

В соответствии с согласованной политикой, цели ТТТ состоят в том, чтобы упростить и унифицировать железнодорожную тарифную политику, интегрировать ее с политикой портов и судоходных линий, что явилось бы отражением интермодальной сущности международных перевозок в рамках TRACECA.

1.4.1. Последствия политики ТТТ

Благодаря согласованным действиям и в соответствии с поставленными задачами на основе единой тарифной политики Стороны Соглашения выражают надежду на усиления позиции TRACECA в качестве альтернативного торгового маршрута.

1.5. Отношения с другой тарифной линией

При разработке политики ТТТ ее разработчики многое переняли и творчески переработали общие и конкретные аспекты Тарифной Политики Железнодорожных Управлений Стран Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года в соответствии с целями TRACECA/

1.6. Координация действия

Координирующим органом настоящего Соглашения является Секретариат TRACECA.

1.7. Изменения, внесенные в Соглашения

1.7.1. Уведомление об изменениях

Любые изменения, вносимые в настоящее соглашение, должны быть в письменной форме представлены Стороной Соглашения координирующему органу, которой в свою очередь обязуются известить другие Стороны Соглашения о предполагаемых изменениях.

1.7.2. Конференции

Указанные изменения должны производиться на заседаниях Сторон, созываемых координирующим органом не менее одного раза в году.

2. Общие положения

2.1. Определения

2.1.1. Международные фрахтовые перевозки

Соответствующее положение ТТТ применяются к международным фрахтовым перевозкам, осуществляемым железной дорогой, паромом или иными морскими

транспортными средствами, пересекающими территории Сторон, пункты назначения которых находятся за пределами одной или всех Сторон, и определения которым даются в Приложении А1 "TRACECA".

2.1.2. Железные дороги, порты и судоходные линии

Термин "железные дороги" охватывает все или часть железных дорог, определение которых дается в Приложении А1 настоящего Соглашения.

Термин "порты" охватывает порты, перечисленные в Статье 1.4.

Термин "судоходные линии" охватывает линии, перечисленные в Статье 1.4.

Термин "интермодальный транспорт" охватывает транспортные единицы, перевозку которых можно осуществить, не меняя режима перевозок, например, железнодорожный вагон, железнодорожными паромными; грузовики железнодорожными вагонами и паромными.

2.2. Применение и юрисдикция

2.2.1. Минимальные единицы нагрузки

ТТТ применяет единицы нагрузки не ниже одного железнодорожного вагона и контейнеров с габаритами, перечисленными в Приложении А3.

2.2.2. Рамки применения

Расценки ТТТ применяются к основной транспортной деятельности, осуществляемой между пунктами, определение которых дается в TRACECA.

2.2.3. Другие пошлины

Расценки в соответствии с тарифной политикой, определения которых даются в Приложении В3 по железным дорогам и Приложении С3 по портам и судоходным линиям, не подлежат каким-либо дополнительным изменениям, выходящим за пределы политики ТТТ.

2.2.4. За пределами TRACECA

Включают расценки, которые не обязательно применяются к транспортным перевозкам за пределами границ Сторон Соглашения.

2.2.5. Сфера охвата

Применение ТТТ может выходить за пределы Сторон Соглашения по единодушному согласию Сторон и приглашенной Стороны - участника.

2.3. Тарифы

2.3.1. Расценки

Расценками ТТТ являются перечисленные в Приложениях В3 и С3 на текущий год.

2.3.2. Срок действия

Указанные расценки действительны с _____ по _____.

2.3.3. Единица

Основной единицей железнодорожных тарифов является вагон.

2.3.4. Валютная единица

Валютной единицей ТТТ является EURO. При переводе расценок ТТТ в другую валюту применяется ежемесячно публикуемый обменный курс, устанавливаемый Центральным Европейским Банком.

2.3.5. Налоги

Пошлины на фрахт и иные сборы не включают НДС.

2.4. Уведомления о тарифных изменениях

2.4.1. Рост тарифов

Управление железных дорог, портов и пароходных линий, ответственные за исполнение тарифного соглашения, имеют право повышать фрахтовые и иные дополнительные пошлины не более чем 1 раз в год путем уведомления координирующего органа и других Сторон Тарифной Политики не позднее одного месяца до вступления в силу этих изменений.

2.4.2. Уменьшение тарифов

Стороны Тарифного Соглашения имеют право понижать фрахтовые тарифы и иные дополнительные пошлины по перевозкам с перевозок по соответствующим железнодорожным путям, портам и судоходным линиям в течение фрахтового года.

2.4.3. Калькуляция фрахтовых пошлин

Фрахтовые пошлины устанавливаются администрациями железных дорог, портов и судоходных линий на основе Настоящей Тарифной Политики, отдельно по каждой железной дороге, порту и пароходной линии, занятой осуществлением международных фрахтовых перевозок в соответствии с пробегом конкретного типа вагона, другими услугами.

2.4.4. Свободные тарифы

Стороны настоящего Соглашения, стремящиеся интенсифицировать интермодальные перевозки, применяют специальные свободные расценки в сотрудничестве с администрациями железных дорог, портов и судоходных линий в тех случаях, когда это возможно.

Стороны настоящего Соглашения имеют право заключать контракты с грузоотправителями, которые определяют проезд по территории одной из Сторон Соглашения путем применения специальных свободных расценок, определения которым даются в Приложении D3.

2.4.5. Транзитное расстояние

Транзитное расстояние определяется сторонам Настоящего Соглашения в соответствии с Тарифным Руководством, Приложение 4, официально принятым Управлением железных дорог для калькуляции фрахтовой пошлины транзитных железных дорог; на транзитных железных дорогах - стороны Тарифного Соглашения - Приложение A2 либо в соответствии с Таблицами Тарифных Расстояний, официально объявленных Администрацией Железных Дорог согласно тарифам ITT и UTT, которые всегда ниже обычно применяемых тарифов.

Железные дороги, не являющиеся Стороной Соглашения, обязаны представить свои Таблицы Тарифных Расстояний на Ежегодной Конференции ТТТ, либо представить их в Секретариат TRASECA.

2.4.6. Калькуляция фрахтовых пошлин (порты и пароходные линии)

Порты и пароходные линии: расценки устанавливаются на основе???

2.4.7. Мультимодальные расценки

В Приложении D3 перечислены специальные расценки за перевозку международных морских контейнеров, как части мультимодальных или комбинированных транспортных операций.

2.4.8. Дисконтированные расценки

Управление железных дорог, портов и пароходных линий - Стороны Тарифного Соглашения, заключающие контракты соответствующими организациями, имеют право самостоятельно устанавливать размеры дисконтов, а также механизм финансовой ответственности невыполнение принятых обязательств на основе учета собственных экономических интересов.

2.5. Платежи

2.5.1. Расчеты между железными дорогами

Между сторонами настоящего соглашения могут производиться платежи в EURO или любой иной валюте в соответствии с Тарифной Политикой. Либо иными регулирующими документами, признанными администрацией каждой отдельно взятой железной дороги, порта или судоходной линии.

2.5.2. Платежи фрахтовым экспедиторам

Платежи за международные фрахтовые перевозки, осуществляемые благодаря экспедиторским организациям, производятся в том случае, если имеется соответствующее соглашение с управлениями железной дороги, портов, либо судоходных линий - Сторонами Тарифного Соглашения, а также в том случае, когда официальное название и юридический адрес экспедиторской организации сообщаются Сторонам Тарифного Соглашения на рынке международных транспортных перевозок.

Приложение А3 Таблица транзитных расстояний TRACECA

№	Страна	Пограничные пункты	Расстояния (км)
1.	Украина	Ягодин-Ильичевск	940 км
2.	Украина	Кучурган-Ильичевск	127 км
3.	Молдова	Унгени-Клементов	270 км
4.	Молдова	Унгени-Кучурган	213 км
5.	Грузия	Поти-Гардавани	362 км
6.	Грузия	Поти-Айрум	387 км
7.	Грузия	Батуми-Гардабани	387 км
8.	Грузия	Батуми-Айрум	423 км
9.	Азербайджан	Беюк-Кясик-Баку	503 км
10.	Туркменистан	Туркменбаши-Серхетабад	1225 км
11.	Туркменистан	Туркменбаши-Фарап	1362 км
12.	Туркменистан	Туркменбаши-Серах	995 км
13.	Казахстан	Актау-Бейней	422 км
14.	Узбекистан	Бейней-Ченгелди	1847 км
15.	Узбекистан	Фарап-Ченгелди	787 км
16.	Узбекистан+Туркменистан	Фарап-Термез	406+194=600 км
17.	Узбекистан+Туркменистан+Таджикистан	Фарап-Душанбе	548+194+71=813 км
18.	Узбекистан+Туркменистан+Кыргызстан	Фарап-Ош	817+231+23=949 км
19.	Казахстан	Ченгелди-Дружба	1771 км
20.	Казахстан	Дружба-Актау	4141 км
21.	Казахстан	Актау-Ченгелди	2524 км
22.	Казахстан+Кыргызстан	Актау-Балыгчы	2846+324=3170 км

ПРИЛОЖЕНИЕ Б1. Протокол от 20 июня

Пункты, относящиеся к базисной стоимости тарифной структуры

Пункт 1

Новая тарифная структура должна основываться в большей степени на режиме перевозок, методе транспортировки и объемах, чем типе товаров в зависимости от груза, расстояния, времени и уровня обслуживания.

Пункт 2

Новая тарифная структура по железнодорожным транзитным перевозкам должна строиться на (а) возмещении этих затрат, непосредственно связанных с перевозками, включая амортизацию вложенных средств по оказанию услуг и (б) обеспечение достаточной маржи для возмещения этих затрат, которые не варьируются в зависимости от перевозок.

Пункт 3

Произведена оценка различных финансовых структур национальных железных дорог, портов и паромных структур коридора TRACECA. По этой причине, консультанты разработали новую тарифную структуру путем применения единых нормативных технических и финансовых стандартов, связанных с затратами по обеспечению транзитных услуг.

Основные рекомендации

- В протоколе, приводимом ниже, приводятся основные рекомендации по новым тарифным структурам.
- Новая тарифная структура должна строиться с учетом издержек, отражающих технические и финансовые стандарты.
- Тарифная структура должна учитывать долгосрочные переменные затраты на передвижение и терминальные операции.
- Пошлина за получение доступа к колее и фиксированные сборы за косвенные затраты должны различаться.
- Необходимо создать основу отклонений от указанных стандартов:
 - Ведущие градиенты
 - Максимальная длина состава
- Сервисные стандарты, которые оказались эффективнее установленных норм
- Новая структура должна предусматривать тарифы за передвижение и терминальные услуги.
- Тарифная структура должна строиться на принципе на горизонтальной поверхности, а не конусной.

- Тарифная структура должна исходить из вагона/единицы расчета (в отличие от товара/единицы).
- Основные переменные включает расстояние, загрузку, время и уровень обслуживания.
- Модифицированная тарифная политика стран СНГ должна применяться до тех пор, пока в силе остаются специальные условия и сроки МТТ.
- Структуры нельзя искусственно завышать для перекрестного субсидирования других железнодорожных операций.
- Тарифная структура применяется исключительно к транзитным перевозкам TRACECA, а также в будущем к импортным/транспортным перевозкам.
- Транзитная структура применяется к странам-членам TRACECA при условии согласования точных расстояний для калькуляции тарифов.
- Тарифная структура не подменяет ЕТТ или МТТ по транзитным перевозкам по другим маршрутам, вне рамок TRACECA.
- Транзитная структура применяется к единицам ниже вагона/загрузки в тех случаях, когда применяется ЕТТ или МТТ.
- Учитывая интермодальную природу TRACECA, свободные тарифы должны включать пошлины за портовые и паромные услуги на Черноморском и Каспийском морях.
- В целом новая тарифная политика должна обеспечить основу осуществления интермодальных, свободных калькуляций тарифных расценок.

Приложение Б2

Характеристика методологии оценок затрат

1. ВВЕДЕНИЕ

В введении разъясняются общие принципы методологии оценок затрат, используемых для разработки базисной стоимости предлагаемых транзитных тарифов TRACECA.

1.1.1. Нормативная затратная модель "RAILCOST"

Затратная методика и модель "RAILCOST", разработанная консультантами, применяется в течение многих лет на многих железных дорогах. Она подверглась калибровке по сравнению с ее применением в прошлом, а в настоящее время модернизирована в целях эффективного применения в отношении железных дорог стран СНГ и обеспечения нормативных затрат по ТТТ.

1.1.2. Методика оценки

Партнеры TRACECA разработали или собираются разрабатывать собственную систему оценок. В настоящих заметках дается характеристика затрат на грузоперевозки, исходя из тех этапов, которые приняты в "RAILCOST".

1.2. Обзор

Необходимо с самого начала отметить, что затраты на грузооборот используются в целях планирования в качестве инструмента принятия решения. В большей степени оценка затрат выступает своего рода инструментом прогнозирования перспективным разработок. Необходимо принять решение в будущем при конструировании модели затрат, что потребует активного участия управленческого аппарата, соответствующих затрат.

1.2.1. Искусство оценки затрат

Затратные модели представляют собой оценки или индикаторы того, что должно быть чем то, что имело место в прошлом. Затратную модель можно изобразить в деталях либо в общих чертах в зависимости от того, какой аспект модели рассматривается, а также от уровня доверия к полученным результатам. Важно, чтобы все Стороны имели ясное представление о картине в целом. На практике, необходимо детализировать весь процесс с тем, чтобы иметь возможность моделировать изменение в тех факторах, которые влияют на него. Но в любом случае, *независимо от скорости анализа и затраченной энергии, затраты, связанные с перевозками, являются и всегда будут творческим инструментом.*

1.2.2. Наука оценки затрат

Затраты на грузооборот исчисляются на основе учета многих десятков, если не сотен решений, отражающих современную экономическую и управленческую практику. *Затраты на грузооборот наиболее эффективно исчисляются в последовательности от низшей к высшей*, то есть начиная от мельчайших компонентов делового предприятия, которые влияют на компоненты более высокого порядка. Знание сущности того, чем предстоит заниматься, системы управления и экономической науки, необходимо для того, чтобы построить эффективную нормативную модель. Чем в большей степени модель отражает пути достижения успеха в бизнесе, тем более полезной и надежной она является. *Цель разработки модели затрат на грузооборот является прогнозирование влияния на производственные затраты с учетом переменных, которые влияют на них.*

1.2.3. Решение конфликтующих требований

При создании любой модели возникают конфликтующие ситуации и идеи. Решение вопросов, связанных с управлением, требует наивысших производственных темпов при минимальных затратах с учетом возможного риска. С другой стороны, инженеры склонны искать более эффективные технологии, забывая при этом о производственных затратах. В прошлом, в СССР в большей степени пользовались влиянием инженерно-строительные, чем управленческие науки. Новая методика предполагает установление необходимых связей в тех случаях, когда можно проверить влияние принятых решений на процесс. В наиболее яркой степени сказанное иллюстрирует практика приобретения новых локомотивов либо ремонта локомотивного оборудования.

Оценка затрат на грузооборот в качестве управленческого инструмента

ВОПРОС:

Является ли инвестирование в приобретение новых локомотивов единственным способом улучшения ситуации в отрасли? Или иначе: В чем состоит влияние эффект инвестирования в новое очистительное оборудование двигателя электрического локомотива, либо в перемотку электродвигателя и улучшение технологии на производственные затраты и в конечном счете цены?

ОТВЕТ:

Инвестирование в новую ремонтную технологию локомотивов дает возможность осуществить:

- Пробег на расстояние в 500.000 км до капитального ремонта и 100.000 км без него;
- Гарантии на 3 года, а не 6 месяцев, тем самым, повышая эффективность эксплуатации локомотива от 65% до 85%..
- Повышение производительности локомотива от 3.000 часов в год до 4.000.

Указанная модель позволяет сделать прогноз о том, что в затратах на грузооборот можно достичь снижение на 5%.

РОЛИ:

Инженер должен быть в состоянии сделать свой вклад в развитие управленческой стратегии. В свою очередь руководство должно осознать выгоды того, что создают инженера, например, понижение цен на осуществление грузоперевозок, снижение размера парка локомотивов, увеличение цен в следствие усовершенствования применяемых моделей.

1.2.4. Традиционный подход

В прошлом, оценка затрат на грузоперевозки служила механизмом размещения расходов на грузоперевозки, причем общие затраты на все виды оказываемых услуг были равны общим расходам, указанным в балансовом отчете. Для достижения этого результата железными дорогами применялись немалые усилия, в том числе применение методов математического анализа. Однако, последствия этого со всей очевидностью проявились после развала СССР, когда объем грузооборота существенно понизился в то время, как затраты остались прежними. Для большинства железных дорог указанная ситуация складывалась в виде классической спирали.

Признавая, что некоторые затраты разнятся в зависимости от объемов грузооборота, тогда как другие ими не обусловлены, все виды расходов на грузоперевозки продолжали применяться. Причина этого в определенной степени заключалась в том, что затраты на грузоперевозки в бывшем СССР рассматривались как статьи размещения доходов и бюджетных расходов на развитие регионального железнодорожного управления. До сих пор, в странах СНГ применяется практика использования полностью локализованных затрат. В настоящее время управление железных дорог испытывает влияние таких факторов, как модернизация законов и правил, что в свою очередь вынуждает их действовать на коммерческой основе, но без соответствующих полномочий для:

- уменьшения объема грузооборота, который представляется не коммерческим,
- уменьшения затрат, например трудовых,
- использования пассажирских услуг по социальным признакам,
- использования затрат на укрепление национальной безопасности и т.д.

Применение нормативных затрат на грузоперевозки способствует реструктуризации и принятию решений на основе общей договоренности.

2. НОРМАТИВНЫЙ МЕТОД ОЦЕНКИ ЗАТРАТ НА ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

2.1. Этапы нормативной оценки

Ниже приводятся основные этапы:

- Определение основных факторов производства.
- Установление норм по каждому фактору.
- Коэффициенты поправок для регулирования этих норм.

- Единицы затрат по каждому производственному фактору.
- Договоренность основных типов железнодорожных услуг, требующих соответствующих затрат.
- Спецификации по каждому виду услуг.
- Затратные услуги.
- Выработка.

2.1.1. Факторы производства

Первым этапом в разработке оценок затрат является выявление основных факторов, влияющих на производство. Важно идентифицировать самые главные факторы, влияющие на затраты. Факторы по железным дорогам следующие:

- Локомотивы, включая магистральные линии и сцепления составов.
- Вагоны и пассажирские составы.
- Инфраструктура, включая обычную структуру, колею, сигнализацию, энергопитание и коммуникации.
- Терминалы, парки, топливо и заправка.
- Финансы и финансовые расходы.

Вышеприведенные факторы часто составляют 90% производственных затрат, причем оставшиеся 10% приходятся на долю других факторов.

2.1.2. Нормы производственных факторов

По каждому производственному фактору применяются нормы.

Ниже приводится их определение.

- ***Выработка - то, что должно быть произведено (то есть продуктивная выработка) для обеспечения компенсации вложенных инвестиций.***

Если производится закупка локомотива или соответствующего оборудования, необходимо произвести оценку предполагаемой выработки с тем, чтобы оправдать затраты на это приобретение. По мере изменения плана закупок в следствие изменения экономических условий, производится изменений применяемых норм.

- ***Подводимая мощность - то, что требуется для поддержания стандартной выработки вложенных средств в долгосрочной перспективе.***

К ней относится качество материалов, эффективность оборудования, квалифицированная рабочая сила. Указанные нормы меняются редко.

- **Финансы - те финансовые вливания, которые необходимо для приобретения либо получения компенсаций за вложенные средства.**

К ним относятся амортизация по текущей стоимости возмещения. Указанные факторы регулируются финансовыми предписаниями, а также экономическими условиями, однако изменяются не часто.

Изначально, **выработка, подводимая мощность и финансовые стандарты служат для достижения оптимального результата.** Совместно принимаемые решения по внесению изменений нормы оказывают материальное влияние на бизнес и подлежат утверждению участниками бизнес-предприятия. Ниже приводится пример норм, применяемых в отношении локомотивов. Основной особенностью приводимого примера является то, что подводимая мощность и финансы распределяются для достижения продуктивной выработки, т.е. такой выработки, которая приносит непосредственный доход.

ПРИМЕР НОРМ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ЛОКОМОТИВУ

Выработка: для локомотивов, обычно используемых на магистральной линии, устанавливается в пределах 100.000-200.000 км в год за исключением легкого пробега и подготовки состава. Кроме того, сроки эксплуатации в размере 12 часов в сутки с уменьшением времени ожидания, простаивания в цехах и т.д. составляет 2.000-4.000 эксплуатационных часов в год.

Подводимая мощность: Изготовитель рекомендует обращаться к соответствующему графику работ по обслуживанию и распределению состав/км либо применительно к потреблению топлива на брутто/тонну/км. Местные вариации связаны с топографическими условиями.

Финансовые нормы: Международно принятая стоимость возмещения: от 2.5 до 3.5 млн. EURO за единицу, амортизация 30 лет. Проценты, либо компенсация по вложенным средствам принимается в размере 12%. Погашения по ссудам - 20 лет.

2.1.3. Коэффициенты поправок

Коэффициенты поправок к нормам устанавливаются в целях отражения господствующей оптимальной ситуации в секторе. Коэффициенты поправок являются временным средством расчетов, которыми оперируют руководители железнодорожных структур, стремящиеся свести к минимуму отклонение от минимальных расценок. Из вышеприведенного примера видно, что норма выработки старых локомотивов можно снизить до 80.000 км в год. Если норма выработки была установлена на уровне 160.000 локомотив/км в год, коэффициент поправки составит 0.5. Кроме того, некоторые из вложенных средств уже полностью амортизировались, а финансовые нормы возможно нуждаются в поправках. Когда норма выработки становится неэкономичной (например, менее 0.5), требуется принять решение по замене неэкономичного расходования средств. Руководство ТТТ должно быть в состоянии ежегодно

модифицировать коэффициент поправок по договоренности со Сторонами ТТТ.

2.1.4. Дифференцирование удельных затрат

Удельные затраты дифференцируются традиционным способом. Для затрат по подводимым мощностям с применением стандартных параметров (с поправками, если это необходимо) для покрытия трудовых затрат, материалов, потребленной энергии, оборудования и использованных финансовых средств - производственные затраты получают путем деления производственных затрат на нормы выработки. Удельные затраты меняются с расстоянием и временем. Касательно к "RAILCOST", удельные затраты применяются к:

- Локомотивам - 8 типов
- Вагонам - 10 типов
- Колее - 6 типов
- Терминалам - 8 типов и пересечение границ
- Пассажирские составы трех типов, включая пригородные электропоезда и дизельные транспортные средств двух типов.
- Пассажирские станции четырех типов.

2.1.5. Спецификации услуг

Для любого вида услуг затраты на грузоперевозки строятся на основе учета спецификации услуг, которая включает начало и конец отведенного времени, учет расстояния, числа остановок, количество локомотивов, загрузки, принадлежности вагонов, порожнего пробега, типа колеи.

2.1.6. Затратная модель

Затратная модель указывает на влияние затрат, использованных для грузоперевозок, на те изменения, которые имеют место с такими переменными величинами, как время загрузки и расстояние и т.д. Указанные затраты отличаются от затрат, использованных на передвижение и терминальные операции.

2.1.7. Затраты на передвижение

Наиболее важным затратным компонентом является передвижение. Затраты на передвижение полностью меняются в зависимости от расстояния и времени.

Затраты на передвижения в структуре "RAILCOST" можно получить на основе оценки выработанных затрат по основным функциям (например, по локомотивам, вагонам, сцеплению составов, потреблению энергии и топлива, авариям и ущербам). Основной единицей затрат на передвижение является нетто/тонна/км. Необходимо признать, что менее 20% затрат, например, топливных затрат, непосредственно связаны с весом, а в большинстве случаев, грузоподъемностью. Следовательно, *более предпочтительной единицей оценки затрат должен служить вагон/км.*

Затраты на передвижение исчисляются на основе учета краткосрочных и долгосрочных параметров. Краткосрочные параметры исключают амортизационную ссуду и кредитные расходы, долгосрочные параметры включают затраты на амортизацию вложенных средств и их возмещение. Указанные затраты считаются переменными, тогда как железнодорожные структуры стран СНГ предпочитают рассматривать их "условно фиксированными".

Для того, чтобы представить себе сложившуюся картину, достаточно допустить тот факт, что операторы берут в аренду локомотивы и вагоны способом, аналогичным тому, когда в аренду берутся легковые автомобили. По этой причине арендные затраты сильно варьируются в зависимости от спроса. Затраты на передвижение также зависят от того, кому принадлежат вагоны. Если вагоны принадлежат заказчикам, в этом случае, затраты на единицу передвижения исключают затраты на обеспечение и обслуживание подвижного состава.

Применение указанной модели обуславливает затраты на обслуживание вагонов, принадлежащих заказчику. Дело в том, что во многих случаях подвижной состав фактически принадлежит грузоотправителю.

2.1.8. Терминальные затраты

Терминальные затраты устанавливаются применительно к типам терминальных операций, включая загрузку и разгрузку, формирование состава. Они строятся на основе учета нормативных вводимых мощностей, таких как использование рабочей силы, материалов, оборудования. Затраты на сбор и сдачу учитываются как одно целое при оценке затрат на передвижение. Основной затратной единицей является тонна, если речь идет об обработке

груза, однако если речь идет о выработке на терминалах, в качестве единицы применяется вагон, загруженный и готовый к перевозке.

2.1.9. Другие затраты

Две другие категории затрат, учтенные при построении модели, представляют собой пошлины за использование инфраструктуры и административные пошлины по каждой партии груза.

2.1.10. Сервисные затраты

"RAILCOST" предоставляет следующую информацию по грузоперевозкам:

- Состав со смешанным фрахтом - по **нескольким** направлениям.
- Состав с заблокированным фрахтом - однородный груз, перевозимый из пункта в пункт.
- Пассажирский состав - между городами.
- Пассажирский состав - пригородный.
- Смешанные фрахтовые и пассажирские услуги обычно оказываются в отдаленных и слабо развитых регионах.

Сервисные параметры определяются заказчиком и оператором - и включают в себя

ОПЕРАЦИОННЫЕ:

- Происхождение и место нахождения
- Расстояние
- Определение времени для передвижения
- Определение времени для использования терминалов
- Уровень надежности
- Подготовка экипажа
- Количество и типы локомотивов
- Размер груза
- Количество и типы вагонов
- Определение маршрутов и инфраструктуры

КОММЕРЧЕСКИЕ:

- Загрузка

Вероятный коэффициент полногрузного возврата вагона

2.1.11. Выработка

Сведения, по выработке включают в себя:

- Удельные затраты на грузооборот по краткосрочным и долгосрочным параметрам, а также сведения о принадлежности вагонов заказчику.
- Общие сервисные затраты
- Ежегодные сервисные затраты
- Разбивка затрат по функциям (например, обеспечение локомотивами, колесей, топливом и т.д.)

2.2. Разработка внутренней системы оценок затрат на железной дороге

Если партнер по железной дороге в коридоре TRACECA планирует использовать собственную систему оценок затрат на грузоперевозках, ему следует принять во внимание следующие рекомендации:

- Определить размеры затрат на грузоперевозки и ознакомиться с информацией, связанной с управлением этим процессом.
- Разработать компьютерную модель.
- Внести соответствующие изменения.
- Осуществить программу подготовки.

2.2.1. Компенсация использованных средств

При нормативном подходе к оценкам затрат необходимо учитывать возможность возмещения или компенсации по производственным расходам. Если речь идет о государственном секторе, размер этой компенсации должен быть не меньше стоимости использованного капитала. Этим вопросом обычно занимается государственная структура, например, Министерство финансов. Соответствующая расценка устанавливается на основе оценки объема использованного капитала с учетом кредитных рисков. В нижеследующем боксе приводится приблизительная оценка указанной компенсации.

Компенсация использованных средств

Например, размером процента по погашению глобальных капиталовложений может служить 6,5%, местных капиталовложений - 17,5%. Если фондирование составляет 50/50, в этом случае потенциальная затрата капитала¹¹ принимается в размере 12%. Решение по последующему инвестированию в проект должно исходить именно из этой цифры.

Например, если инвестиции в новую железнодорожную инфраструктуру составляют лишь 8% компенсации, подобный подход утверждению не подлежит, по крайней мере, исходя из коммерческих интересов. Инвестиционные планы железных дорог TRACECA должны оцениваться по исходной цифре, обычно устанавливаемой Министерством Финансов.

¹¹ Возмещение капитала представляет собой возврат вложенных средств по минимальному риску, обычно в соответствии с рейтингом AAA

Приложение Б3. График основных норм

Локомотивы

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
Железнодорожная перевозка согласно расписанию либо запросам клиентов. Формирование состава	<p>1. Использование имеющихся в пределах 2500-5000 доходов/час в год для локомотивов по основной магистральной линии</p> <p>2. Производительность в пределах 100.000-200.000 доходов/локомотив/км в год</p> <p>3. Установлен на 6000 рабочих часов в год для сцепления локомотивов.</p> <p>4. Производительность в пределах сцепленных вагонов в час.</p> <p>Составы Трасеса, перевозимые 2 локомотивами</p>	<p>Парк различного типа локомотивов. В хорошем состоянии, готовы к эксплуатации. Обслуживание производится в соответствии с спецификациями изготовителя. Квалифицированная рабочая сила. Заготовка и хранение материалов. Основное оборудование. Краны</p> <p>Очистка двигателя</p> <p>Ремонтное оборудование электромотора</p>	<p>1. Количество различных типов локомотивов.</p> <p>2. Наличие каждого типа локомотива >85%</p> <p>3. Типы ремонта</p> <p>4. Периодичность ремонта</p> <p>5. Время, затраченное на ремонт/час</p> <p>6. Материалы для ремонта</p> <p>7. Оборудования, топливо и обслуживание по каждому типу ремонта</p>	<p>Оценка текущих затрат по каждой инфраструктуре в зависимости от объема услуг, например, скорость, время ожидания, длина состава и т.д. Обеспечивает возмещение затрат. Полностью амортизирован. Позволяет получить достаточный объем доходов по кредитным платежам либо в банк либо правительству. Коэффициент аналогичный конкурирующей транспортно-дорожной системе</p>	<p>1. Международные цены в пределах Е 1,5 до 3,5 за локомотив</p> <p>2. Установление IRR при 12%.</p> <p>3. Срок амортизации 30 лет.</p> <p>4. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая.</p> <p>5. Типичный период кредита от 15 до 25 лет</p> <p>6. Размещения по производительной выработке/доходам</p> <p>7. Коэффициент возмещения затрат-100%</p>

Вагоны

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
Использование транспортных мощности применительно к различным типом товаров	<p>1. Использование имеющихся мощностей в пределах 3000-6000 доход/часов в год.</p> <p>2. В пределах 60.000-120.000 вагон/км в год в зависимости от типа вагона.</p> <p>3. Длина состава из 60 вагонов</p>	<p>Парк различного типа вагонов.</p> <p>Другие требование, предъявляемые к локомотивам</p>	<p>1. Количество различных типов вагонов.</p> <p>2. Наличие каждого типа вагона > 95 %</p> <p>3. Типы ремонта</p> <p>4. Периодичность ремонта.</p> <p>Другие требование, предъявляемые к локомотивам</p>	<p>Другие требование, предъявляемые к локомотивам.</p>	<p>1. Международные цены в пределах Е 30.000 до 100.000 за вагон</p> <p>2. Установление IRR при 12%.</p> <p>3. Срок амортизации 30 лет.</p> <p>4. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая.</p> <p>5. Типичный период кредита от 20 до 25 лет</p>

Инфраструктура

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
Использование производственных линий для фраговых и пассажирских составов	<p>1. Использование имеющихся мощностей в пределах 10-30 фраговых и пассажирских линий в сутки. (одноколейка)</p> <p>2. Средняя рабочая скорость в рамках Трасеса в 40 км/час (техническая скорость с учетом времени ожидания на станциях и депо)</p>	<p>Различная классификация инфраструктуры в зависимости от:</p> <p>Мощность линии</p> <p>Грузооборот</p> <p>Загрузка</p> <p>Длина состава</p> <p>Скорость</p> <p>Контроль/безопасность</p> <p>Энергопитание</p> <p>Объем функционирования инфраструктуры ниже проектных требования.</p> <p>Нормы трудовых затрат, материалов, оборудования, обслуживания по различным типом колеи</p>	<p>1. Маршрут км КТЗ вне КТЗ</p> <p>2. Доля одноколейки/двухколейки в сети КТЗ =90%</p> <p>3. Частота/длина обходных путей 20км 1500м.</p> <p>4. Максимальная длина состава=60 вагон.</p> <p>5. Расценка по загрузке, стандартная загрузка по оси >22, 5 тонн =10%</p> <p>6. Проектная скорость < 80км/час =10%</p> <p>7. Рабочая скорость ниже проектной скорости, 10%.</p> <p>Горизонтальное выравнивание <1000м радиус=10%</p> <p>8. Вертикальное выравнивание <5/1000= 10%</p> <p>9. Ожидание разрешения на выполнение операции 1 час в сутки</p> <p>10. Маршрут в км электрифицированный % от общего</p> <p>11. Время на обслуживание < 10%</p> <p>12. Другие требование по пунктам 3-7</p>	<p>Оценка текущих затрат по каждой инфраструктуре в зависимости от объема услуг, например, скорость, время ожидания, длина состава и т.д.</p> <p>Обеспечивает возмещение затрат. Полностью амортизирован. Позволяет получить достаточный объем доходов по кредитным платежам либо в банк либо правительству. Коэффициент аналогичный конкурирующей транспортно-дорожной системе</p>	<p>1. Реконструкция колеи в пределах Е 0,3м и 0,6м/км</p> <p>2. Существующая колея, дренажная система=0</p> <p>3. Замещение сигнализации 0,5м до 0,1м/км</p> <p>4. Восстановление энергопитания 0,15м/км</p> <p>5. Новая технология коммуникаций 25.000/км</p> <p>6. Установление IRR при 12%</p> <p>7. 40 лет амортизации</p> <p>8. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая.</p> <p>9. Типичный период кредита от 20 до 25 лет</p> <p>10. Обслуживание в рамках планируемого либо выше 5% затрат, т.е.25.000</p>

Фрахтовые терминалы

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
<p>Использование мощностей согласно проектному типу и размеру терминала. Применяется к терминалам KTZ. В тех случаях, когда речь идёт о скорости сбора/сдачи</p>	<p>1. Количество вагонов с сухим или жидким грузом внавалку. 2. Меньший фрахт в тоннах/год. 3. Количество контейнеров, загружаемых или разгружаемых в год.</p>	<p>Средства, предназначенные для обработки грузов. Труд, затраченный на обработку и управление. Энергия, использованная в указанном процессе.</p>	<p>1. Список оборудования для различных типов терминалов и операций. 2. Трудовые затраты по каждому типу операций. 3. Энергия, использованная в указанном процессе.</p>	<p>Оценка текущих затрат по каждой инфраструктуре в зависимости от объема услуг, например, скорость, время ожидания, длина состава и т.д. Обеспечивает возмещение затрат. Полностью амортизирован. Позволяет получить достаточный объем доходов по кредитным платежам либо в банк либо правительству.</p>	<p>1. Различные международные цены на поставки основных видов оборудования. 2. Установление IRR при 12 %. 3. Срок амортизации 20 лет 4. Текущая величина возмещения, ежегодно пересматриваемая. 5. Типичный период кредита от 20 до 25 лет 6. Обслуживание в рамках планируемого либо выше 7% затрат.</p>

Трудовые затраты, материалы, топливо

Выработка		Мощности		Финансовые	
Требования	Нормы	Требования	Нормы	Требования	Нормы
<p>Трудовые затраты.</p> <p>Продуктивное время.</p> <p>Материалы .</p> <p>Качественные материалы для использования в инфраструктуре, обслуживании, составах.</p> <p><u>Топливо для дизеля</u></p> <p>Локомотивы по требованию, включая их закупку, хранение, поставки.</p> <p><u>Электроэнергия</u> для локомотивов по требованию, исключая поставки как компонент инфраструктуры.</p>	<p>1. Затраты на производительный труд в час по каждой категории персонала/должности</p> <p>2.Стоимость материала, потребляемых в единицу выработки, включая состав/км, вагон/км и т.д.</p> <p>3.Стоимость дизельного топлива, потребляемого на брутто/тонна/км</p> <p>4.Стоимость электроэнергии на брутто/тонна/км</p>	<p>Трудовые затраты. Соответствующие условие.</p> <p>Продуктивное время, за исключением времени отпуска, по болезни, обучение, отдых, праздники.</p> <p>Обучение.</p> <p>Материалы</p> <p>Проект, спецификация, заготовки, инспекция, ущерб.</p> <p>Поставки дизельного топлива соответствующей марки. Хранение и заправка.</p> <p>Поставки электроэнергии на железнодорожные магистрали</p>	<p>1.Трудовые затраты- 38 часов, 5 дней в неделю.</p> <p>Отпуск – 15 дней в году.</p> <p>По болезни – 10 дней в году.</p> <p>Национальные праздники – 12 дней в году.</p> <p>Обучение – 5 дней в году (118 продуктивных часов в месяц)</p> <p>2. Материалы, в % к стоимости возмещения, 3 %</p> <p>3. Цены на дизельное топливо за литр.</p> <p>Стоимость заправки в % к ценам.</p> <p>Цены на электроэнергию, Квт</p>	<p>Трудовые затраты, индексированные по инфляции.</p> <p>Расходы на приобретение товаров, подготовку персонала. Пособия, проживание, питание, одежда и т.д. +15%.</p> <p>Материалы с учетом затрат на выплату налогов.</p> <p>Топливо и энергия с учетом затрат на выплату налогов.</p> <p>Заправка и поставки в % к стоимости поставок</p>	<p>1. Средняя заработная плата по шкале Е 500 в месяц + пособия.</p> <p>2. Премия экипажу состава – 1 цент за каждый км.</p> <p>3. Цены в % к объему затрат в зависимости от вложенных средств.</p> <p>4. Цены на топливо могут соответствовать ценам на мировых рынках, например, 30 центов за литр дизельного топливо + 2,5 % поставок и заправки.</p> <p>5 центов за Квт час электроэнергии.</p>

Приложение Б 4. Список вагонов, функционирующих в коридоре TRACECA

Пункты	Тип вагона	Длина	Вес тары (тонна)	Обычный груз
1.	Крытый	14,7-17,24	22,7-27	Поштучные товары, товары внавалку
2.	Платформы	14,28-14,7	22,0-22,9	Строительные материалы, древесина, внавалку
3.а	Вагон открытым верхом	с 14-14,42 восьми осный 20,3	22-22,6 восьми осный 44,5	Строительные материалы, древесина, внавалку
3.б				
4а	Емкости	14,14-14,7	Битум 31,5-36,5	Битум, минеральное масло, химические и пищевые продукты
4б		12,04-12,32	Минеральное масло 23,2-28	
4в		12,04-15,82	Химический фрахт 20,4-35,6 Пищевые продукты	
4г		12,04-12,18	22,3-28 восьми осный	
4д		18,76-21,28	восьми осный = 48,8- 51ю0	
5а	Изотермальный	14,7-22,12	32-52 восьми осный	Скорпортящиеся продукты
5б			восьми осный – 67.7	
6а	Вагон плоским днищем	с 14,28-14,7	Применительно к 2 контейнерам TEU 18.4-21.0	Крупногабаритные контейнеры
6б			19,6	

ПРИЛОЖЕНИЕ Б5. Этапы оценки нормативных затрат на использование вагонов

Этап 1. Определение норм выработки по каждому типу вагона с поправкой на местные условия

Расстояние, км								
Код	Стандартная выработка	Коэффициент поправки	Общий коэффициент км/год	Фактор	Легкий пробег	Состав	TRACECA	Название
							Тип	
1	60000	0,7	42000	0,05	2100	39900	1	Крытый
2	50000	0,7	35000	0,05	1750	33250	2	Платформы
3	85000	0,7	59500	0,05	2975	56525	3а	Ось с открытым верхом
4	90000	0,8	72000	0,05	3600	68400	3б	Тележка с открытым верхом
5	80000	0,8	64000	0,05	3200	60800	4а	Ось/емкость
6	1000000	0,9	90000	0,05	4500	85500	4в	Тележка танкера
7	30000	0,5	15000	0,15	2250	12750	5а	Изотермальная ось
8	45000	0,7	31500	0,15	4725	26775	5б	Изотермальная тележка
9	60000	0,7	42000	0,05	2100	39900	6а	Ось/плоское днище
10	80000	0,8	64000	0,05	32000	60800	6б	Тележка/ /плоское днище

Этап 2. Определение норм по каждому типу вагона, то есть число дней, в течение которых вагон доступен для эксплуатации

Возможность эксплуатации								
Тип	Стандартное кол-во дней	Коэффициент поправки	Принятое количество дней	Стандартное количество дней	Принятое кол-во дней	Стандартное кол-во дней	Принятое кол-во дней	Принятое
				Обслуживание	Обслуживание	Возможность эксплуатации	Возможность эксплуатации	Возможность эксплуатации
1	30	2,0	60	4	4	331	296	0,82
2	25	1,5	38	2	3	338	319	0,89
3	20	2,0	40	6	6	339	314	0,87
4	20	1,2	24	5	7	340	329	0,91
5	20	1,5	30	6	7	339	323	0,90
6	15	1,1	17	10	14	340	330	0,92
7	50	2,0	100	2	3	313	257	0,71
8	40	1,7	64	4	5	321	291	0,81
9	30	1,6	51	3	0	332	309	0,86
10	25	1,5	38	5	5	335	317	0,88

Следует иметь в виду, что дни, затрачиваемые на обслуживание, основаны на графиках нормативного обслуживания, этап 5.

Этап 3. Построение нормативной выработки по каждому типу вагона, т.е. объёму доходов/час/вагон/год

Эксплуатация									
Тип	Стандартное время ожидания	Коэффициент поправки	Принятое время ожидания, час/сутки	Стандартный легкий пробег, час/сутки	Коэффициент поправки	Принятый легкий пробег, час/сутки	Стандартный состав вагон/час	Принятый состав вагон/час	Принятый состав состав/час,
	Час/сутки						Вагон/сутки	Вагон/сутки	Вагон/год
1	8	1.5	12	1.5	1.1	1.65	14.5	10.35	3066.6
2	8	1.5	12	1	1.3	1.3	15	10.7	3418.6
3	8	1.5	12	1.1	1.1	1.21	14.9	10.79	3383.0
4	6	1.2	7.2	2.5	1.3	3.25	15.5	13.55	4455.3
5	8	1.2	9.6	1.5	1.1	1.65	14.5	12.75	4113.6
6	6	1.2	7.2	1.5	1.2	1.8	16.5	15	4949.6
7	8	1.7	13.6	1	1.1	1.1	15	9.3	2390.5
8	6	1.7	10.2	1.5	1.1	1.65	16.5	12.15	3436.1
9	8	1.3	10.4	1.5	1.1	1.65	14.5	11.95	36.92.6
10	6	1.2	7.2	1.5	1.1	1.65	16.5	15.15	4806.4

Этап 4. Построение нормативных финансовые затраты по каждому типу вагона, нормативный коэффициент возмещения затрат в размере 12%

Пошлины по амортизации и процентам				
Тип	Возмещение	Коммерческий срок	Амортизация +	Амортизация на вагон/час
	Стоимость	Годы	финансовые затраты	
1	50000	20	8361	2.7264
2	35000	20	5852	1.7119
3	35000	20	5852	1.7299
4	50000	20	8361	1.8765
5	35000	20	5852	1.4227
6	60000	20	10033	2.0272
7	60000	20	10033	4.1970
8	80000	20	13377	3.7829
9	35000	20	5852	1.5849
10	50000	20	8361	1.7395

Нормативные затраты на обслуживание применительно для каждого типа вагона

Этап 5. Построение графика обслуживания по каждому типу вагона с поправкой на нормативную выработку, приведенную в Этапе 1.

Обслуживание вагона											
Тип вагона		1	Крытый								
	Тип	Стандартное расстояние	Коэффициент поправки	Принятое расстояние	Стандартное количество услуг в год	Принятое количество услуг в год	Стандартное время нахождения в парке/услуги	Коэффициент поправки	Принятое время нахождения в депо, ремонтном цехе в год	Принятое время нахождения в депо в год	
	Код	Интервал		Интервал							
		км, услуги		км/услуги							
	A	10000	1.5	15000	3.99	2.66	0.3	1.20	0.36	1.20	0.96
	Б	50000	1.6	80000	0.80	0.50	1	1.20	1.20	0.80	0.60
	В	500000	1.3	650000	0.08	0.06	10	1.40	14.00	0.80	0.86
	U1	500000	0.8	400000	0.08	0.10	10	1.30	13.00	0.80	1.30
	U2	2500000	0.4	1000000	0.02	0.04	20	1.30	26.00	0.32	1.04
								ИТОГО	3.59	3.71	

A, Б, В - плановый

U - вне плановый

Этап 6. Построение графика вводимых трудовых затрат по каждому типу обслуживания или ремонта

Тип вагона	Ввод стандартных человеко/дней					С поправкой на производительность
	А	Б	В	U1	U2	
1 MD=6/3 часа						
1	0.01	0.05	0.5	0.5	1	1
9	0.04	0.05	1	1	2	1
10	0.15	1	20	10	20	1
11	0.04	0.1	1	1	1	1
33	0.3	1	20	20	30	1
34	0.1	0.3	2	2	2	1

Трудовые затраты приведены по каждой категории производственного персонала (40 категорий согласно "RAILCOST" применительно к каждому виду деятельности.

Персонал: 1 - Административный; 9 - Контролер; 10 - Механик-электрик парка; 11 - Материально ответственный за хранение; 33 - Metallург, маляр, монтажник; 34 - Рабочий, очиститель.

Этап 7. С поправкой на производительность

	Услуги	А	Б	В	У	У2		
Сфера деятельности		Принятые человеко/дни					Час	День
1		0.01	0.05	0.5	0.5	1	10	62
9		0.04	0.05	1	1	2	12	74
10		0.15	1	20	10	20	10	63
11		0.04	0.1	1	1	2	8	49
33		0.3	1	20	20	30	8	49
34		0.1	0.3	2	2	4	7	43
Общие трудовые затраты		34.48	138	2487	1861	3232		

Этап 8. Построение нормативного ввода материала

Материалы					
			Затраты, EURO		
	А	Б	В	U1	U2
Стандартный ввод	10	100	3000	1000	1000
Коэффициент поправки	1	0.6	0.6	1	0.6
Принятый ввод	10	60	1800	1000	6000
Коэффициент накладных					
Закупки	1	3	90	50	300
Хранение	1	3	90	50	300
Инвентаризация	1	3	90	50	300
Ущерб	1	3	90	50	300
Поправка на затраты	12	72	2160	1200	7200

Этап 9. Нормативное выделение средств на использование оборудования

Цеховое оборудование						
(Эквивалентные трудовые затраты)						
Коэффициент		А	Б	В	U1	U2
Эквивалентный труд и материалы		46	210	4647	3061	10432
Ручные инструменты						
	Стандартное обеспечение	2	10	232	153	522
	Коэффициент поправок	1	1	1	1	1
	Принятое обеспечение	2	10	232	153	522
Тяжелое оборудование						
Единица стоимости/услуг						
	Принятое обеспечение	0	1	14	13	25

Этап 10. Обобщение нормативного использования труда, материалов и оборудования на основе предыдущих этапов

Построение затрат на обслуживание на основе выработки в Этапе 1.

Обслуживание вагонного парка							
Тип вагона I							
		Принятая стоимость/плановые услуги					
	Труд	Материалы	Оборудование	Накладные	Общие услуги	Всего за год	Вагон/км
А	34	12	2	1	50	134	0.0034
Б	138	72	12	7	228	114	0.0028
В	2487	2160	246	147	5040	309	0.0078
U1	1861	1200	166	97	3324	332	0.0083
U2	3232	7200	547	329	11308	451	0.0013
						1339.49	0.0336

10 этапов повторяются по каждому из 10 типов вагона, используемых в коридоре TRACECA. Результаты анализа приведены ниже.

Обзор вагонных затрат						
Код	TRACECA	Название	Использование		Обеспечение	Обслуживание
	Тип		Часы/км		Затраты	Затраты
	Пункт		Год	Год	Час	км
1	1	Крытый	3066.5784	39900	2.726	0.035
2	2	С платформами	3418.6003	33250	1.712	0.023
3	3a	Ось с открытым верхом	3383.0385	56525	1.730	0.030
4	3б	Тележка с открытым верхом	4455.3435	68400	1.877	0.036
5	4a	Ось бака	4113.6392	60800	1.423	0.032
6	4в	Тележка емкости	4949.1655	85500	2.027	0.050
7	5a	Изотермальная ось	2390.4648	12750	4.197	0.097
8	5б	Изотермальная тележка	3536.1458	26775	3.783	0.125
9	6a	Ось с плоским днищем	3692.55	39900	1.585	0.025
10	6б	Тележка с плоским днищем	4806.4461	60800	1.739	0.035

Источник: "RAILCOST"

Приложение Б6. Нормы, использованные при оценке базисной стоимости ТТТ вагонов, действующих в коридоре TRACECA.

Пункт	Тип вагона	Использование	Нормы	Финансовые нормы, EURO		
				Стоимость возмещения	Стоимость обеспечения/час	Стоимость обслуживания/км
		Часы/год	км/год			
1	2	3	4	5	6	7
1	Крытый	3067	39,900	50,000	2,73	3,53
2	С платформами	3419	33,250	35,000	1,71	2,31
3а	Вагон с открытым верхом	3383	56,525	35,000	1,73	2,97
3б		4461	68,400	50,000	1,87	3,61
4а	Баки	4949	60,800	35,000	1,42	3,22
4в			85,500	60,000	2,03	5,02
5а	Изотермальный	2930	12,750	60,000	4,20	9,69
5б		3536	26,775	80,000	3,78	12,25
6а	Вагон с плоским днищем	3693	39,900	33,000	1,58	2,52
6б		4086	60,800	50,000	1,74	3,52

Примечание и определения по терминам, представленным в колонках

1. TRACECA, номер вагонного типа

2. Общепринятое название типа вагона

3. Количество часов в год, затрачиваемое на производительное использование в грузообороте либо для перевозки грузов либо порожнего возврата, за исключением времени на обслуживание, формирование состава или простоя.

4. Количество км в год, затраченное на коммерческое использование, либо перевозку груза, либо порожний возврат, за исключением км на обслуживание, формирование состава, порожние операции к/из терминалов до/после коммерческого использования при нормальных условиях.

5. Текущая стоимость возмещения затраченных средств по международным ценам. Чистые налоги.

6. Ежегодные финансовые затраты, включая амортизацию (30 лет), погашение по ссудам (20 лет), компенсация по затраченным средствам (12%), разделенное на число производительных часов в колонке 3.

7. Ежегодные затраты на планируемое и не планируемое обслуживание на основе учета технических норм, включая ввод квалифицированной рабочей силы, качественного материала и соответствующего оборудования.

Приложение Б 7. Пошлины за пользование инфраструктурой.

Тарифная политика.

Правительства заинтересованных стран проявляют растущий интерес к установлению размеров затрат на использование инфраструктуры железных дорог. Этот интерес частично обусловлен «модой» на реструктуризацию железных дорог, стремлением добиться баланса в обеспечении эффективного функционирования автомобильных и железных дорог.

Нормативная базисная стоимость при установлении указанных пошлин.

Существуют различные методы определения уровня этих пошлин. В любом случае требуется нормативный подход к проблеме. Ниже бокс, в котором подытожены результаты анализа калькуляций расценок за пользование инфраструктурой.

а) Обеспечение и обслуживание – нормы затрат

Основаны на анализе материальных результатов протяжённостью 10.000 км.

Стандарты услуг по обеспечению следующие: проектная скорость – 80 км/ч; средняя скорость – 40 км/ч; время ожидания на однопутной (обгонный путь) – 1 час на 100 км, ось 22,5 тонн, 65 кг/м, СТС, радиосвязь и т.д. Расходы на обслуживание в размере 5% издержек замещения.

б) Финансовые нормы

Средняя величина издержки замещения на колесе, сигнализации и коммуникациях по магистральному маршруту составляет Е 350.000 за км. (Указанная величина возрастает с повышением стандартов, скорости, сокращения времени ожидания и т.д., составляя, например, Е 500.000 за км. В то же время эта величина снижается с ухудшением качества колес, необходимостью изменения режима скорости и т.д.).

Амортизация составляет 40 лет. Вменённые издержки капитала составляют 12%, положение по судам – 20 лет.

В пересчёте на год затраты на обеспечение/км составляют $(87,5 + 177,21)/10.000 = Е 26.647$.

Расходы на обслуживание – 5% издержек замещения = Е 17.500.

Полная стоимость затрат на обеспечение и обслуживание = Е 44.147/км/год (1) либо Е 440 mil на 10.000 км.

в) Нормы выработки

Фрахт/тонна/км на маршрутах TRACECA = 120.500 млн. нетто/тонна/км минус весь фрахт.

Средняя нетто/тонна на состав = 3.500.

Фрахт/состав/км/год = 3442 (плотность маршрута фрахт/состав) (3).

Средний фрахт/состав/сутки/км = 9.43.

Пассажир/км = 8.000 млн. (необходимо различать между магистральной и местной услугами, вычтёшь местные услуги).

Средняя загрузка на состав = 700

Пассажирский состав/км/год = 1143 (плотность маршрута пассажирского состава/год) (2).

Средний пассажирский состав/сутки/км = 3.13.

Средние суточные поезда/сутки/км = 12.58 (что эквивалентно 1 проезду каждые 2 часа).

г) Производные нормативные удельные затраты/возможные сборы за получение доступа (возмещение и обслуживание).

Вариант 1. пассажирские и фрахтовые равноценные пошлины = $1/(2+3) = Е 9,5$ за состав/км.

Эквивалент 1,3 на пассажир/км, 0,27 фрахт/тонна/км (15,8 на вагон/км).

Вариант 2. пассажирский состав, освобождённый от пошлин = $1/3 = Е 12,8$ на состав/км.

Эквивалент 0,36 на фрахт/тонна/км (21,3 на вагон/км).

Если применяется вариант 2, можно осуществить эффективные субсидии по фрахту пассажирских услуг.

д) Производные нормативные удельные затраты/возможные сборы за получение доступа (только обслуживание).

Вариант 1. пассажирские и фрахтовые равноценные пошлины = $1/(2+3) = Е 3,76$ на состав/км.

Вариант 2. Пассажирский состав, освобождённый от пошлин = $1/3 = Е 5,00$ на состав/км.

Распределение указанных пошлин по состав/км или брутто/тонна/км

Важно отметить, что удельные затраты по инфраструктуре сильно различаются, что, в первую очередь, связано с износом железнодорожных путей (рельсов). Обычный срок эксплуатации рельсов составляет 40 лет при погрузке платформ 4х10**9 осей на 65 кг/м. Однако, *существенных различий по брутто/тонна/км в эксплуатации рельсов нет, различия заключаются в климатических условиях и сроках эксплуатации.* Различия по сигнализации и энергопитанию с точки зрения брутто/тонна/км отсутствуют. В целом, примерно 5% затрат зависит от брутто/тонна/км. С другой стороны, производительность инфраструктуры и стенность обеспечения определяются скоростью и сигнализацией независимо от размеров состава.

Если доля пассажирского состава (км/общий километраж) составляет 25%, применительно к брутто/тонна/км цифра равна 5%. Следовательно, при использовании бтк, соответствующие показатели пассажирского состава составляют Е 2,0 на км, и Е 10,0 на фрахт. При использовании единицы состав/км, показатель составляет Е 9 на км.

Если уровень взаимных сборов приближается к объёму вырабатываемых издержек, на передний план выходит такой параметр, как состав/км. Однако, в этом случае доля пассажирских услуг окажется в 5 раз выше аналогичных показателей по бтк. Цифра достаточно точна, хотя вряд ли приемлема с точки зрения проводимой политической линии.

Для последовательного продвижения вперёд необходимо уяснить, влияют ли пассажирские или фрахтовые услуги на характер инфраструктуры. Влияние прослеживается в сфере пригородных и высокоскоростных межгородских пассажирских услуг, однако, если речь идёт о материальных путях и обычных железнодорожных ветках, здесь, несомненно, влияние фрахтовых услуг.

Пассажирские субсидии.

Проблема пассажирских и иных субсидий носит политический характер. Введение дополнительных пошлин на фрахтовый транспорт TRACECA не отвечает интересам экономического развития духу основного многостороннего соглашения.

Железнодорожная Транзитная Тарифная Политика TRACECA – Предложение

Приложение В1

Извлечение из Батумского Протокола OEJD, июнь 2002

Извлечение прилагается к следующим предложениям:

- А) Указать намерение КТЗ относительно развития мультимодальных услуг.
- Б) Стремление дисконтировать тарифы МТТ
- В) Предлагаемые сервисные стандарты

На территории Казахстана коридор TRACECA – пересекает регион Актау – Бейнеу, дружба – Актау, Дружба – Ченгельди. В целях увеличения потока фрахтового груза в 2002 году были установлены следующие понижающие коэффициенты для осуществления грузоперевозок крупно гобаритными контейнерами. Ниже приводятся указанные коэффициенты.

Порт Актау - станция Дружба – 0,5

Порт Актау - станция Бейнеу – 0,7

Порт Актау - станция Ченгельди – 0,7

Объем экспортного грузопотока через порт Актау в январе – мае 2002 года составил 1.260.000 тонн, включая 930.000 тонн сырой нефти, 180.000 тонн пшеницы и 130.000 тонн металлопроката.

Разрешение на проезд железнодорожного состава с контейнером по маршруту Дружба – Актау – Баку – Поти предназначено для привлечения дополнительного грузопотока, следующего по маршрутам TRACECA. В начале июня 2002 года в порту Актау состоялась встреча представителей «Казахстанской Железной Дороги», порта Актау, администрации Урумчи Китайской Железной Дороги и компании «Коско» (одной из крупнейших судоходных компаний Китая). В ходе встречи было принято решение о совместных действиях по увеличению объема грузопотока по Казахстанскому маршруту коридора TRACECA. Стороны договорились о разрешении на проезд железнодорожного состава с контейнером в Урумчи – порт Актау.

Время проезда состава с контейнером от станции Дружба до станции Мангышлак составляет:

По прямому направлению (Дружба – Мангышлак) – 110 часов 30 минут – 4.6 дня.

По прямому направлению (Мангышлак - Дружба) – 114 часов 20 минут – 4.8 дня.

Скорость движения состава по указанным маршрутам составляет:

По прямому направлению (Дружба – Мангышлак)- 871.73 км/день

По прямому направлению (Мангышлак - Дружба) – 861.78 км/день

Между железнодорожными управлениями Грузии и Азербайджана была достигнута договоренность (согласно инициативе Казахской стороны) о мерах по привлечению дополнительного объема транзитного грузопотока на маршруты TRACECA.

Приложение В 3 – Сводная таблица железнодорожных услуг/затрат

Услуги				Компоненты ТТТ				Тарифы			
Тип	От	До	Расстояние	Часть1	Часть2	Часть3	Часть4	Полные		Дисконт	
				Передвижение	Терминал	Пошлины за использование инфраструктуры	Сборы	Услуги	Расценки	Услуги	Расценки
			км	На вагон/км	На вагон	вагон	вагон	На TEU	На TEU/км	На TEU	На TEU/км
Контейнер	Поти	Душанбе	2856	6,77	42,29	411,2	20	1200	0,42	700	0,25
Контейнер	Ягодин	Баку	1805	6,90	48,8	277,6	20	796,2	0,44	454,9	0,25
Контейнер	Унгени	Дружба	5403	6,65	55,33	280,8	20	2225	0,41	1306	0,25
								На вагон	На вагон/км	На вагон	На вагон/км
Нефтяной танкер	Унгени	Дружба	5403	9,39	33,2	780,8	20	5907	1,09	3159	0,58
Нефтяной танкер	Баку	Батуми	890	10,04	13,05	124,1	20	1082,5	1,21	575,6	0,65
Общий фрахт	Поти	Ош	3176	5,74	273,4	467,5	20	2568	0,80	1011	0,32
Платформа	Поти	Серак	1860	6,45	273,4	274	20	1768	0,95	770	0,41
С открытым верхом	Дружба	Термез	2014	7,58	6,7	331	20	1885	0,92	994,7	0,49

Приложение В4

**Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг.
Контейнеры на вагонах с плоским днищем**

	Поти	И	Душанбе		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработки контейнеров в вагонах с плоским дном					
			Краткосрочные	Вагон, принадлежащий клиенту	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,106	0,0117	0,0169
Единица стоимости на вагон/ км			0,4242	0,4671	0,6771
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			9,1567	42,2877	42,2877
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			1216,35	1371,77	1969,20
Стоимость услуг / тонна			30,41	34,29	49,23
Стоимость услуг на TEU			608,18	685,89	984,60
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			164,49	411,23	411,23
4.Администрация					
Общая стоимость на вагон			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			1400,84	1803,00	2400,42
Общая стоимость услуг / тонна			35,02	45,07	60,01
Общая стоимость услуг на TEU			700,42	901,50	1200,21

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 2856; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; 60X40 тонна вагоны; 2 TEU; 20% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Контейнеры на вагонах с плоским днищем

	Ягодин	И	Баку		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработки контейнеров в вагонах с плоским дном					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0106	0,0119	0,0173
Единица стоимости на вагон/ км			0,4245	0,4773	0,6903
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			12,6792	48,8118	48,8118
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			778,86	910,29	1294,76
Стоимость услуг / тонна			19,47	22,76	32,37
Стоимость услуг на TEU			389,43	455,14	647,38
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			111,03	277,56	277,56
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			909,89	1207,85	1592,32
Общая стоимость услуг / тонна			22,75	30,20	39,81
Общая стоимость услуг на TEU			454,94	603,93	796,16

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 1805; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; 60X40 тонна вагоны; 2 TEU; 20% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Контейнеры на вагонах с плоским днищем

	Унген	И	Дружба		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработки контейнеров в вагонах с плоским дном					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0105	0,0114	0,0166
Единица стоимости на вагон/ км			0,4189	0,4565	0,6652
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			16,2017	56,3359	56,3359
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			2279,71	2521,56	3649,36
Стоимость услуг / тонна			56,99	63,04	91,23
Стоимость услуг на TEU			1139,86	1260,78	1824,68
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			312,31	780,78	780,78
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			2612,03	3322,34	4450,14
Общая стоимость услуг / тонна			65,30	83,06	111,25
Общая стоимость услуг на TEU			1306,01	1661,17	2225,07

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 5403; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; Общее транзитное время 150 часов; 60X40 тонна вагоны;

2 TEU; 20% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Нефть в 8-осных вагонах

	Унген	И	Дружба		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработке нефти в 8-осных танкерных вагонах					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0087	0,0127	0,0157
Единица стоимости на вагон/ км			0,5202	0,7611	0,9390
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			16,3509	33,2092	33,2092
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			2827,22	4145,16	5106,90
Стоимость услуг / тонна			47,12	69,09	85,11
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			312,31	780,78	780,78
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			3159,53	4945,94	5907,67
Общая стоимость услуг / тонна			52,66	82,43	98,46
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 5403; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; Общее транзитное время 150 часов; 60X60 тонна вагоны; 50% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Нефть в 8-осных вагонах

	Баку	И	Батуми		
Фрахтовые услуги между					
Услуги по обработке нефти в 8-осных танкерных вагонах					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0093	0,0142	0,0173
Единица стоимости на вагон/ км			0,5606	0,8501	1,0396
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			7,0450	13,0481	13,0481
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			505,96	769,60	938,33
Стоимость услуг / тонна			8,43	12,83	15,64
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			49,65	124,13	124,13
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			575,62	913,73	1082,46
Общая стоимость услуг / тонна			9,59	15,23	18,04
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Исходные данные: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

№905; средняя эксплуатационная скорость = 40 км/ч; Общее транзитное время 29 часов; 60X60 тонна вагоны; пробег.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг

Общий фрахт

	Поти	И	Ош		
Фрахтовые услуги между					
Общий фрахт					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0062	0,0114	0,0143
Единица стоимости на вагон/ км			0,2497	0,4556	0,5735
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			17,2582	273,4007	273,4007
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			804,44	1709,99	2081,72
Стоимость услуг / тонна			20,11	42,75	52,04
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			186,98	467,46	467,46
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			1011,42	2197,45	2569,18
Общая стоимость услуг / тонна			25,29	54,94	64,23
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 3176 км; средняя эксплуатационная скорость через Фарап-Туркменбаши = 40 км/ч.

Общее транзитное время 96,5 часов; 60X40 тонна вагоны;

20% порожнего пробега.

Образец оценки грузовых затрат при оказании железнодорожных фрахтовых услуг
Строительные материалы, перевозимые на платформенных вагонах

	Поти	И	Серах		
Фрахтовые услуги между					
Строительные материалы в платформенных вагонах					
			Краткосрочные	Вагоны, принадлежащие заказчику	Долгосрочные
1.Передвижение					
Единица стоимости/ нетто тонны/ км			0,0084	0,0132	0,0161
Единица стоимости на вагон/ км			0,3353	0,5292	0,6455
2. Терминал					
Единица стоимости / вагон			17,2582	273,4007	273,4007
1+2 Стоимость услуг					
Стоимость на вагон			640,93	1257,68	1474,01
Стоимость услуг / тонна			16,02	31,44	36,85
Стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00
3.Пошлины с пользователя инфраструктуры					
На вагон			109,61	274,04	274,04
4.Администрация			20,00	20,00	20,00
Общая стоимость на вагон			770,54	1551,71	1768,04
Общая стоимость услуг / тонна			19,26	38,79	44,20
Общая стоимость услуг на TEU			0,00	0,00	0,00

Источник: Стандартная модель оценок затрат «RAILCOST»

Расстояние 1885 км; средняя эксплуатационная скорость через Туркменбаши = 40 км/ч; Общее транзитное время 58 часов; 60X40 тонна вагоны; 25 % порожнего пробега.

**ПРОТОКОЛ
РЕЗУЛЬТАТОВ ВТОРОЙ ВСТРЕЧИ ПОЛНОМОЧНЫХ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
(ЭКСПЕРТОВ) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИЙ,
ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ ОТНОСИТЕЛЬНО ТАРИФНОЙ
ПОЛИТИКИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И МОРСКИМ ТРАНЗИТНЫМ
УСЛУГАМ В ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ TRASESA (РГТРТ 2)**

г.Баку 17 октября 2002

(А) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Новая железнодорожная тарифная структура транзитного грузооборота Трасеса должна основываться на единых нормативных затратах, т.е. затратах, отражающих приемлимые технические и финансовые стандарты. (определения указанным стандартам и затратам даны в рабочем документе, представленном на РГТРТ 2 "Железнодорожная транзитная тарифная политика Трасеса"). Участники встречи договорились об использовании стандартных затрат согласно Параграфу 2 Протокола РГТРТ 1.
- 2) Необходимо учитывать вносимые в согласованные стандарты изменения, например, увеличение тарифов по отдельным разделам, предельно допустимые отклонения, длину железнодорожного состава, стандарты обслуживания, иные аспекты проблемы вне рамок достигнутых договоренностей.
- 3) Тарифная структура должна строиться с учетом затрат на перемещение полного вагона (вес во внимание не принимается), т.е. варьируется в зависимости от типа вагона или контейнера. Также необходим учет затрат на обслуживание вагонов, возвращающихся порожними или частично порожними. Новая тарифная структура не применяется в отношении не полностью загруженных вагонов.
- 4) Новая тарифная структура состоит из четырех компонентов:
 - (а) тарифы за перемещение (единая расценка за км пробега);
 - (б) терминальные тарифы (по двум компонентам – за вагон и вагон/км, а также за сбор/выдачу)
 - (в) пошлины с пользователя за товар/км (выход на колею, сигнализация, коммуникации, подача энергии)
 - (г) сборы и комиссионные за обработку и распределение
- 5) Тарифная структура должна строиться на долгосрочных переменных затратах – определение этих затрат дается в упомянутом рабочем документе, кроме того, необходимые разъяснения были представлены в ходе встречи.
- 6) Учет должен строиться таким образом, чтобы обеспечить оборот по активам в размере 12%. При учете прибылей иные аспекты проблемы во внимание не принимаются.
- 7) Если говорить о краткосрочной перспективе увеличения транзитного грузопотока Трасеса, скидки должны устанавливаться на основе новой тарифной сетки, отражающей нормативные краткосрочные переменные затраты – определение указанных затрат дается в рабочем документе. Размеры дисконтированных тарифов должны составлять 50% полнотарифной сетки. В тех случаях, когда речь идет о возврате вагонов порожняком, допускается скидка в размере 75%.
- 8) Поскольку объемы транзитного грузопотока приближаются к своей номинальной мощности, т.е. в тех случаях, когда рассматривается возможность новых инвестиций, расценки необходимо постепенно повышать до планового объема.
- 9) Транзитные тарифы Трасеса нельзя использовать для субсидирования иных железнодорожных операций, таких как внутренние или пассажирские перевозки.
- 10) Тарифная структура должна базироваться на операциях с Euro.
- 11) Участники встречи должны представить данные о непогашенных задолженностях по расходам, тарифам, доходам и грузообороту по запросу Контрактора.

- 12) Участники встречи должны внимательно проанализировать последствия влияния тарифных изменений на объем транзитного грузопотока.

(Б) ПОРТОВЫЕ СБОРЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) С учетом резервной вместимости портов Тгасеса, тарифы на транзитный грузопоток по маршрутам Тгасеса дисконтируются на основе краткосрочных переменных затрат плюс приемлемые прибыли (определение краткосрочных переменных затрат дается в рабочем документе, представленном на РГТРТ 2 и озаглавленном «Анализ деятельности портов и отгрузочных работ с учетом издержек: предварительный анализ и рекомендации». Соответствующие разъяснения были даны в ходе встречи).
- 2) Если говорить конкретно, в тех портах Тгасеса, транзитный грузопоток которых составляет менее 20% общего грузопотока порта (т.е. во всех портах, за исключением Баку):
 - (а) Скидка в размере 50% устанавливается на пошлины за обработку грузов, а также пошлины с транзитного грузооборота Тгасеса.
 - (б) Портовые пошлины на суда пользуются дисконтом, исчисляемым из соотношения 50% транзитного груза к общему грузопотоку Тгасеса.
- 3) Указанные скидки применяются исключительно к сухому грузу, о нефти в данном случае речь не идет.
- 4) Баку следует освободить от обязательств по дисконтированию тарифов (по причинам, указанным в вышеупомянутом рабочем документе).
- 5) Тарифы на не-транзитные грузы не устанавливаются.
- 6) Скидка на транзитные грузоперевозки должна применяться до тех пор, пока не увеличились объемы этих перевозок и не назрела необходимость осуществления дополнительных вложений в развитие порта. В плане сказанного, тарифы следует постепенно повышать до полного объема с учетом долгосрочных переменных затрат (соответствующее толкование представлено в рабочем документе и разъяснено на встрече).
- 7) Участники встречи обязались предоставить соответствующие данные о непогашенных долгах по расходам, тарифам, доходам и грузообороту по запросу Контрактора.
- 8) Участники обязуются тщательно проконтролировать влияние тарифных изменений на объем транзитного грузооборота.

(В) ТАРИФЫ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Операторы паромных перевозок должны представить льготные скидки по осуществлению транзитных перевозок сухого груза Тгасеса (в особенности, если речь идет о «новом» транзитном сухом грузе), пользуясь для этой цели преимуществами (а) резервной вместимости паромов и (б) низкой краткосрочной стоимостью перевозок дополнительного груза.

- 2) Тарифы на нефть в расчет не принимаются.
- 3) Участники встречи обязуются предоставить соответствующие данные о непогашенных задолженностях по расходам, тарифам, доходам и грузообороту по запросу Контрактора.
- 4) Участники встречи обязуются тщательно проконтролировать влияние изменений в тарифах на объем транзитного грузооборота.

(Г) СВОБОДНЫЕ ТАРИФЫ

Участники встречи договорились о следующем:

- 1) Дисконтированные транзитные тарифы за использование железной дороги, фрахта и портов должны устанавливаться в сочетании со свободными тарифами. Контрактор обязуется разработать перечень этих тарифов, распространить его среди участников, а затем провести обсуждение на очередном РГТРТ 3.

(Д) ОЧЕРЕДНАЯ ВСТРЕЧА

Очередная встреча состоится 13 февраля 2003 года.

Подписи участников:

Определения:

Переменные затраты – рост изменений в стоимости с расстоянием и временем, затраченного на перевозку фрахта.

Краткосрочные переменные затраты – рост изменений стоимости с тонна/км, включая расходы на топливо, обслуживание локомотива и вагонов, баланс в обслуживании колеи, возможном ущербе или аварии.

Долгосрочные переменные затраты – приведенные выше пояснения + затраты на обеспечение/возмещение расходов, включая погашения по ссудам и процентам, а также амортизацию.

Нормативные затраты – расходы на обеспечение эффективных, устойчивых услуг; не обязательно совпадают с фактическими затратами.