

TRACECA: Единая Политика по Транзитным Сборам и Тарифам

Проект Рабочего Документа: приоритетные проблемы, связанные со сборами за автомобильные перевозки

Ian Jenkins
Scott Wilson
October 2002

Содержание

1. ВВЕДЕНИЕ	2
2. ЦЕЛИ ТРАНЗИТНЫХ ПОШЛИН	3
2.1 Цели	3
2.1.1 Цели дорожного сектора	3
2.1.2 Политика автодорожных транзитных сборов	4
2.1.3 Критерии оценки транзитных пошлин	5
2.2 Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств	5
3. ТЕКУЩАЯ СИТУАЦИЯ В СФЕРЕ ТРАНЗИТНЫХ СБОРОВ	7
3.1 СТРУКТУРА ПОШЛИН	7
3.2 РАСЦЕНКИ ВЗИМАЕМЫХ ПОШЛИН	7
4. ПРОБЛЕМЫ, С КОТОРЫМИ СТАЛКИВАЕТСЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЬ	10
4.1 УРОВЕНЬ ТАРИФОВ С ГРУЗОВИКОВ	10
4.2 ТРАНЗИТНЫЕ СБОРЫ	11
4.3 ТРАНЗИТНЫЕ СБОРЫ	11
6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	22
6.1 ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И НЕОПРАВДААННЫЕ СБОРЫ	22
6.2 ОЦЕНКА ТЕКУЩЕГО УЩЕРБА.	25
ПРИЛОЖЕНИЕ А	28
ТАБЛИЦА А.1.	28
Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств	28
ТАБЛИЦА А.2.	29
Оценка типов пошлин, налагаемых на проезд транзитных транспортных средств	29
ТАБЛИЦА А.3	30
Сопоставление типов транзитных пошлин, взимаемых в странах TRASECA	30
ТАБЛИЦА А.4	31
Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRASECA- загруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы (в \$ за проезд в один конец)	31
ТАБЛИЦА А.5	32
Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRASECA- незагруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы(в \$ за проезд в один конец)	32
ТАБЛИЦА Б.1	33
Сообщения операторов по поводу нехватки дорожно-транспортных разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями	33
ТАБЛИЦА Б2.	34
Сообщения дорожных пользователей и операторов по поводу взимания неоправданных сборов в регионе TRASECA	34

1. Введение

Одной из важнейших целей проекта Единой Политики по Транзитным Сборам и Тарифам (ЕПТСТ) является проведение единой политики и справедливого уровня взимания юридически обоснованных транзитных дорожных пошлин. Кроме того, при активном участии национальных комиссий TRACECA, ассоциаций экспедиторов и перевозчиков в проекте предпринимается попытка выявить и разобраться в причинах взимания неоправданных пошлин. ✓

Первоначально, основное внимание в проекте уделялось вопросам создания проекта перечня автодорожных сборов и разрешений при содействии экспертов правительств стран-членов TRACECA. Целью составления подобного перечня явилось бы усиление прозрачности решаемых проблем и тем самым возможности определения приоритетов при решении, в первую очередь, более важных проблем. Перечень был составлен на основе данных вопросника по транзитным пошлинам и сборам, распространенным среди всех стран-членов TRACECA, были проведены интервью с представителями заинтересованных сторон, уточнена база данных.

Кроме того, была проведена работа с операторами дорожных перевозок на предмет определения прозрачности процедур по установлению расценок, выявлению различий между объявленными и фактически взимаемыми пошлинами, для изучения мнений пользователей дорог. По результатам проведенной работы был составлен вопросник для операторов международных транспортных перевозок в каждой из стран, проведены интервью. Следует отметить, что интервью проводились среди широкого круга заинтересованных участников, включая операторов и экспедиторов.

В настоящее время проект перечня завершен, включает в себя специальные разделы по каждой из стран-членов TRACECA, однако, он подлежит ратификации прежде чем быть включенным в руководство для пользователя и получить выход в интернет. В отчете представлены результаты предварительного анализа содержания перечня, интервью с операторами. Проблемы, которые необходимо решать в первую очередь, устанавливались с учетом целей и задач транзитных пошлин, а также затрат пользователей дорог стран-членов TRACECA, включая основные типы неоправданных транзитных сборов. Проведена оценка издержек текущей политики и практики.

2. Цели транзитных пошлин

2.1 Цели

2.1.1 Цели дорожного сектора

Взимание пошлин с тяжелых грузовиков, иных транспортных средств за использование дорог и мостов преследует различные цели. Так, в ЕС (согласно Директиве 99/62/CE от 17 июня 1999 года) ставятся следующие цели:

- 1) активизация деятельности транспортного рынка путем устранения различий в условиях конкуренции в сфере грузоперевозок, обусловленных, в свою очередь, различиями в расценках дорожных налогов, взимаемых различными странами,
- 2) более эффективное использование транспортной системы путем применения принципа "платит пользователь",
- 3) обеспечение соответствующих условий, позволяющих правительствам заинтересованных стран возмещать затраты, использованные на создание дорожной инфраструктуры, вводить пошлины для покрытия расходов по охране окружающей среды, защите от шума, предотвращению заторов в тех случаях, когда это необходимо
- 4) обеспечение стабильной работы транспортной системы путем использования более безопасных с точки зрения охраны окружающей среды дорог, других транспортных средств.

Страны-члены TRASECA серьезно озабочены расхождениями в объемах налогов, взимаемых с дорожных перевозок (Цель1). Неслучайно, между правительствами заинтересованных стран развернулись длительные дебаты относительно условий двусторонних соглашений, в соответствии с которыми оказываются международные транспортные услуги. Другая проблема связана с (Целью2): для удовлетворения потребностей в международных транспортных перевозках все страны опираются главным образом на железнодорожный транспорт и поэтому требуют от автодорожных перевозчиков производить платежи в порядке, аналогичном платежам на железной дороге.

Финансирование дорог (Цель3) представляет важную проблему для большинства стран, особенно стран-членов TRASECA, в которых проведение экономических реформ привело к росту интенсивности дорожного движения. С другой стороны, финансовые проблемы в вопросах управления дорожной сетью стали причиной серьезного ухудшения дорожного обслуживания¹. Средства, выделяемые на содержание дорог, часто ниже минимального уровня, требуемого для поддержания дорожной сети в должном состоянии. Это большей частью обусловлено низкими пошлинами за пользование дорогами

¹ Об этом сообщается во вводной части к перечню дорожных сборов и разрешений по каждой из стран

(особенно низки тарифы на топливо и транспортные услуги), а также недостаточными сборами с пользователей дорог.

Проблемы охраны окружающей среды (Цель 4) в ограниченной степени влияют на политику взимания пошлин в странах-членах TRACECA. Особенно велико влияние транспортных средств на состояние окружающей среды в городской черте, поэтому представляет определенную трудность взимание пошлин за охрану окружающей среды с пользователей магистральных линий, в частности, международных перевозчиков. Поэтому неудивительно в этой связи, что в некоторых странах налоги за охрану окружающей среды все еще взимаются, в некоторых – отменены.

Общие цели политики взимания дорожных пошлин соответствуют общим целям Основного Многостороннего Соглашения TRACECA (ОМС), регулирующего международные перевозки среди стран TRACECA, а также транзитные перевозки по территории стран TRACECA, как указано ниже.

Table 2.1 Связь между целями Основного Многостороннего Соглашения TRACECA и общими целями взимания пошлин с пользователей дорог

Обзор целей ОМС (Статья 3)	Цель взимания пошлин с пользователей дорог	Комментарии
(а) развитие экономических связей, торговли и транспортных коммуникаций		Общие цели ОМС
(б) облегчение выхода на международные рынки дорог, другие виды перевозок	Цель (3)	Необходимость финансирования инфраструктуры
(в) облегчение международных перевозок товаров и пассажиров	Цель (3)	Необходимость финансирования инфраструктуры
(г) обеспечение безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды	Цель (4)	Возможная роль пошлин, взимаемых с дорожных пользователей, в интернационализации затрат на охрану окружающей среды
(д) гармонизация транспортной политики и правмостовых рамок	Цель (1)	Необходимость устранения неравенства в политике взимания пошлин за использование национальных дорог
(е) создание равных условий для конкуренции между различными типами перевозок	Цели (1) и (2)	Необходимость создания равных условий для всех перевозчиков, включая авто- и железнодорожных

2.1.2 Политика автодорожных транзитных сборов

В ОМС следующим образом формулируются условия взимания пошлин за транзитные перевозки:

✓ Статья 5. С транзитных перевозок, независимо от их вида и назначения, налоги, пошлины, иные платежи не взимаются, за исключением оплаты

транспортных и таможенных услуг, а также услуг, связанных с перевозками и оплатой за использование транспортной инфраструктуры.

По этой причине процедура взимания транзитных пошлин должна в определенной степени строиться по принципу возмещения затрат и «платит пользователь».

- ✓ Статья 6. Льготные условия и тарифы: (1) тарифы за транзитные транспортные услуги должны устанавливаться на льготных условиях. (2) Стороны договорились о том, что следует установить льготные тарифы по типу транспортного средства между двумя Сторонами в соответствии со Статьей 1 ОМС, кроме того, не менее льготные условия и тарифы должны быть установлены между указанными и другими Сторонами.

Для достижения этой цели проводимая транзитная политика не должна ущемлять интересы перевозчиков стран TRACECA путем взимания пошлин иных расценок за одни и те же услуги.

- ✓ В Техническом Приложении по Международным Автомобильным Перевозкам, прилагаемом к ОМС, содержится ряд положений о транзитных пошлинах. Эти же положения отражены в Статье 8. Финансовые вопросы, предусматривающей освобождение от таможенных пошлин, налогов на топливо и смазочные материалы (в зависимости от технических стандартов), а также на запчасти и инструменты, импортируемые в страну для проведения ремонтных работ.

2.1.3 КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНЫХ ПОШЛИН

- ✓ Принимая во внимание цели ОМС, были установлены следующие критерии анализа текущей системы транзитных пошлин:

- 1) в идеале, пошлины должны меняться вместе с изменением соответствующих затрат²,
- 2) в идеале, пошлины с пользователей должны взиматься по месту использования, уважая при этом в большей степени принцип территориальности, чем принцип национальности³
- 3) справедливая ценовая политика – все пользователи должны платить на равном для всех основании и тем самым обеспечивать равные условия для операторов TRACECA.

2.2 Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств

В Таблице 1, Приложение А показаны типы пошлин, взимаемых в той или иной стране с иностранных транспортных средств. В их число не входят пошлины, например, годовые транспортные пошлины, которые иностранные транспортные средства могут погашать в своей стране.

² В основном, это касается затрат на инфраструктуру. Внешние затраты, например, аварии, загрязнение воздуха, шум, заторы играют незначительную роль в системе негородских перевозок

³ Так, с грузовика из страны А за использование дорог в стране Б взимается пошлина в стране Б, которая заменяет налог в стране А

В Таблице А.2, оценка каждого типа пошлины производится на основе трех критериев, показанных выше. Пошлины, предусмотренные для иностранных транспортных средств (пункты 1 и 2), оценены по низшей шкале, поскольку они предусматривают различия в зависимости от местных и иностранных транспортных средств. В Европе наблюдается тенденция к упразднению этих пошлин. ✓

Объем пошлин, взимаемых за использование дорог и мостов, носит ограниченный характер, за исключением тех случаев, когда речь идет о сети магистральных дорог (включая дороги с ограниченным доступом, которые дают возможность альтернативного выбора для перевозчиков). Объем пошлин, взимаемых за использование дорог (с учетом топливных пошлин, а также пошлин за получение доступа и т.д.), зависит от уровня топливных и транспортных налогов (которые достаточно низкие в большинстве стран TRACECA).

3. Текущая ситуация в сфере транзитных сборов

3.1 Структура пошлин

В Таблице А.3, Приложение А обобщены типы пошлин, применяемых странами-членами TRACECA. Применяется шесть различных видов пошлин за транзит транспортных средств в стандартных условиях (т.е. без перегрузки или превышения габаритов). Пошлины взимаются за выдачу разрешений на пограничных постах, топливо, специальные пошлины за перегрузку или превышение габаритов.

Кроме общих особенностей, присущих процедуре взимания пошлин с иностранных транзитных средств, существуют и большие различия:

- Транзитные сборы, применяемые в Болгарии, Молдове, Румынии и Турции, различаются в зависимости от расстояния, веса или типа транспортного средства.
- В ряде стран применяются пошлины за использование оов (однако, лишь в Турции взимаются налоги за использование автомагистралей).
- В Румынии и Украине недавно ввели пошлины за использование дорог (а также единую пошлину за обработку международных грузов), которые не проводят различий между местными и иностранными транспортными средствами.
- В большинстве стран применяется единая пошлина (например, за страховку, иные услуги, по охране окружающей среды и т.д.).

Приведенные выше факты частично отражают различия, присущие этим странам. Страны, не являющиеся членами СНГ, имеют длительную историю транзитных перевозок, применяют разработанную систему взимания пошлин, учитывающую такие факторы, как расстояние, размеры/габариты транспортного средства, вес). Некоторые из них перенимают опыт стран ЕС в сфере взимания пошлин, делая при этом упор на гармонизации соответствующих процедур, замене прежних пошлин новыми, не проводя различий между местными и иностранными перевозчиками.

3.2 Расценки взимаемых пошлин

В Таблице А 4 показаны расценки пошлин, взимаемых каждой из стран при стандартном транзите в коридоре TRACECA с полногрузного грузовика брутто массой в 38 тонн⁴. Отдельные данные представлены по грузовикам с/без разрешений, выданных в соответствии с двусторонними соглашениями, освобождающими перевозчика от выплаты определенных сборов⁵.

⁴ Большинство стран СНГ согласилось принять в качестве максимального лимита брутто массы сочлененных транспортных средств 38 тонн – согласно договоренности о габаритах и весе транспортных средств в странах СНГ, Минск, Июнь 4, 1999.

⁵ Не все разрешения предусматривают освобождение от транзитных сборов: это зависит от условий каждого, отдельно взятого двустороннего соглашения

В Таблице отсутствуют данные по административным затратам на выдачу разрешений в соответствии с двусторонними соглашениями либо на пограничных пунктах. Обычно они не выше USD 30 за проезд в оба конца. Однако, если количество разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями, ограничено, стоимость разрешения может возрасти до USD 100 и выше.

В Таблице.5 показана эквивалентная оценка по аналогичному типу грузовика, не перевозящего груза (предположим, что вес порожняком составляет 16 тонн). В большинстве случаев, с порожних грузовиков взимается та же пошлина, что и с загруженных. Однако, в ряде случаев порожние транзитные грузовики могут пересекать территории стран TRACECA, загруженные временно-импортируемыми и ре-экспортируемыми товарами и тем самым избежать выплаты транзитных сборов.

Полученные результаты подтверждают мысль о том, что уровни транзитных сборов не определяются в соответствии с целями общего политического курса. Как и предполагалось, владельцы разрешений выплачивают гораздо меньшую сумму, чем лица, не имеющие разрешений (обычно 5% и меньше с загруженных грузовиков). Можно выделить следующие конкретные аспекты проблемы.

Применительно к лицам, не имеющим разрешения:

- общий уровень пошлин колеблется в пределах от USD 0.09 до 1.88 за км. (хотя обычно указанная цифра составляет от USD 0.40 до 0.90),
- пошлины, взимаемые с иностранных транспортных средств, а также транзитные пошлины являются основными видами пошлин, взимаемых при транзитном проезде,
- значительный уровень вноса в общие пошлины достигается за счет применения иных видов пошлин, взимаемых только с иностранных транспортных средств, например, пошлины за использование мостов в Туркменистане, поправки к налоговым пошлинам,
- уровень топливной пошлины достаточно высок в Турции (составляет достаточно высокий налоговый уровень в размере USD 0.30 за литр, что составляет 20% общих пошлин, достаточно сопоставить всего лишь с USD 0.03 за литр в большинстве стран СНГ),
- объем дополнительных сборов и пошлин относительно незначителен,
- с порожних грузовиков взимается пошлина, не намного ниже пошлины, взимаемой с загруженных грузовиков, обычно между USD 0.30 и 0.70.

Применительно к владельцам разрешений:

- общий уровень пошлин намного ниже, однако, также колеблется в широких пределах – от USD 0.01 до 0.30 (исключая Туркменистан, который не имеет международных соглашений по освобождению владельцев разрешений от выплаты транзитных сборов),
- в восьми странах топливная пошлина является основным видом пошлины, погашаемой владельцами разрешений, однако, лишь в Турции объем пошлин весьма значителен (около USD 0.12 за км.),

- лишь в Болгарии размер дорожных и мостовых пошлин составляет значительную сумму в общем объеме взимаемых пошлин,
- с порожних грузовиков взимается та же пошлина, что и с загруженных.

Указанные факты необходимо интерпретировать с крайней осторожностью. Дело в том, что на практике возможности получения разрешения крайне неодинаковы, что в конечном итоге ведет к различиям в ставках пошлин взимаемых в разных странах. В частности, основные провайдеры транзитных услуг в регионе TRACECA – операторы из Ирана, Турции, других стран часто не имеют доступа к разрешениям на осуществление перевозок в соответствии с двусторонними соглашениями либо по той причине, что отсутствует соответствующее соглашение по обмену подобными разрешениями, либо из-за недостаточного количества выдаваемых разрешений⁶.

Как следствие, в Турции, Болгарии и Румынии, а также в большинстве стран TRACECA проезд осуществляется на основе разрешений, освобождающих их владельцев от выплаты большинства транзитных пошлин. В результате общий объем пошлин колеблется в пределах от USD 0.12 и 0.18 за грузовик/км, как это показано в Таблице А.4. по загруженным грузовикам. Однако, операторы из стран с развитой тяжелой промышленностью, осуществляющие большую часть транзитных услуг в коридоре TRACECA, часто, если не всегда, выплачивают пошлины, которые обычно применяются к лицам, не имеющим разрешения (обычно в пределах USD 0.30 и 0.90 за грузовик/км с загруженных машин).

⁶ Это обычно происходит вследствие значительного дисбаланса между странами в количестве операторов, занятых перевозкой грузов; в ряде случаев соответствующий коэффициент достигает 1:9. В том случае, если квота на выдачу разрешений в соответствии с положениями двустороннего соглашения ниже квоты, требуемой страной пребывания, следует признать неизбежной их нехватку.

4. Проблемы, с которыми сталкивается пользователь

4.1 Уровень тарифов с грузовиков

В 2002 году был проведен опрос, который позволил выявить основные проблемы, с которыми сталкиваются международные автодорожные операторы (см. Приложение Б). Были взяты интервью у большого числа грузовых мостовых экспедиторов, других пользователей дорог.

В результате было установлено, что размеры текущих тарифов, взимаемых за перевозку грузов на большие расстояния в коридоре TRACECA, сильно разнятся. Это обусловлено различиями в условиях эксплуатации, ситуации на рынке. Грузопоток осуществляется в основном в указанном регионе, поэтому возможности встречных перевозок ограничены (менее 50% обратного пробега с грузом). Применительно к полнозагруженным грузовикам, осуществляющим перевозку груза в 20 тонн в основном направлении грузопотока, размеры тарифов колеблются между USD 0.70 и 1.70 за грузовик/км (US центов 3.5 – 8.5 за тонну/км). Расценки выше на 20%, если речь идет о проезде рефрижераторов. Расценки по обратному пробегу часто бывают ниже, например, при транспортировке хлопка из Центральной Азии в порт Мерсин взимается USD 0.60 за грузовик/км (US центов 3.0 за тонну/км).

Указанные расценки аналогичны тарифам, взимаемым в других странах за преодоление больших расстояний, особенно в тех случаях, когда наблюдается дисбаланс в объеме грузопотока. Однако, с учетом того обстоятельства, что цены на топливо и заработная плата в регионе TRACECA относительно низкие (обычно USD 0.20 за литр дизельного топлива по сравнению с USD 0.40 и более в других странах), ожидаются более низкие расценки. Разница в эксплуатационных издержках⁷ составляет около USD 0.08 за км (около 10% текущих средних эксплуатационных издержек в коридоре TRACECA). Эксплуатационные издержки на грузовик должны составлять, по меньшей мере, 10% ниже цифры, характерной для других стран. Среди основных причин, сдерживающих дальнейшее падения уровня издержек, могут явиться задержки на пограничных постах и чрезмерный объем транзитных сборов.

Многие пользователи понимают, что грузовые издержки чрезмерно высоки вследствие факторов, типичных для коридора TRACECA. Это подтверждается текущим уровнем перевозок: практически отсутствуют сквозные перевозки дорожно-транспортных средств по указанному коридору (так, менее одного грузовика в день в рамках паромных услуг Баку - Туркменбаши). Однако, коридор TRACECA играет важную роль в перевозках на короткие расстояния, либо между Кавказским регионом и Европой, либо между Европой и странами Центральной Азии, а также Ираном и Турцией.

⁷ Это обычно происходит вследствие значительного дисбаланса между странами в количестве операторов, занятых перевозкой грузов; в ряде случаев соответствующий коэффициент достигает 1:9. В том случае, если квота на выдачу разрешений в соответствии с положениями двустороннего соглашения ниже квоты, требуемой страной пребывания, следует признать неизбежной их нехватку.

4.2 Транзитные сборы

По результатам опроса выяснилось, что многие операторы жаловались на нехватку разрешений, вызванных высокими расценками транзитных сборов (см. Таблица Б.1 Приложение Б). Отсутствие разрешений вызвано двумя причинами:

- отсутствием двусторонних соглашений по обмену разрешениями
- низкими квотами на количество выдаваемых разрешений.

Обычно владельцы разрешений освобождаются от выплаты транзитных сборов (хотя и существуют отдельные двусторонние соглашения по двум типам разрешений – первое освобождает перевозчиков от транзитных сборов, второе – не освобождает). Ограниченное количество квот часто является результатом проведения политики на ограничения числа иностранных перевозчиков, въезжающих в страну без выплаты пошлин. Данная проблема вызывает особую озабоченность у руководства небольших стран, например, Молдовы, которая пользуется ограниченными международными перевозками, хотя операторы этой страны стремятся перевозить грузы между двумя странами, (перевозка в третью страну). В некоторых странах, например, в Турции выражается озабоченность тем обстоятельством, что операторы этой страны осуществляют дорожно-транспортные услуги в регионе TRACECA и потому в наибольшей степени страдают от неудобств, вызванных отсутствием разрешений. В зависимости от обстоятельств, дорожные пользователи жалуются на нехватку любых типов разрешений, например, стандартных разрешений на въезд или транзит, получение разрешения для въезда порожнего грузовика в страну, загрузки грузом

Даже владельцы разрешений обязаны выплачивать значительные транзитные сборы в некоторых странах (см. Таблица А.4 и А.5). Особую озабоченность вызывают сборы с иностранных транспортных средств, которые зачастую не соответствуют условиям двусторонних соглашений.

4.3 Транзитные сборы

Транспортные операторы полагают, что сборы за получение разрешения иностранным транспортным средствам, а также транзитные сборы в коридоре TRACECA чрезмерно высоки. Операторы больше всего страдают от пошлин, взимаемых с изменением расстояния. Многие из них жалуются на крайне высокий уровень пошлин, взимаемых за проезд в третьей стране, который иногда превышает USD 1,000.

В странах, в которых ощущается нехватка разрешений, выдача которых предусматривается положениями двусторонних соглашений, основные жалобы связаны с высокой стоимостью разрешений на черном рынке. Так разрешение номинальной стоимостью в USD 20-30 можно приобрести на черном рынке за USD 100.

Многие операторы озабочены влиянием высоких транзитных сборов на транспортные тарифы. Применительно к операторам TRACECA, совершающим транзитные рейсы по Турции, Болгарии и Румынии, в которых получение разрешений не является проблемой, транзитные сборы составляют

относительно небольшую пропорцию в общем объеме транспортных тарифов – около 20% , однако, в тех странах, в которых большинство операторов вынуждены платить транзитные сборы, указанная цифра намного выше – 80%, примеры приведены в Таблице 4.1.

Таблица 4.1. Сопоставление транзитных сборов и транспортных пошлин

Местоположение	Стандартные транзитные сборы (\$ / грузовик / км.)			
	За загрузку	За разгрузку	В среднем	По отношению к транспортным тарифам
Страны, в которых большинству операторов разрешения выдаются	0,15	0,13	0,14	20%
Страны, в которых большинству операторов разрешения не выдаются	0,60	0,50	0,56	80%

ПРИМЕЧАНИЕ:

- a) Если допустить, что средний размер транспортного тарифа составляет \$ 0,70 за грузовик/км (50% загрузочных операций по \$ 1,2 за км., 15% загрузочных операций по \$ 0,6 за км. и 35% порожних операций)
- b) Стандартные транзитные сборы, указанные в Таблицах А4 и А5.

На практике оценка воздействия высоких транзитных сборов находится в зависимости от конкретного пробега, а также участка маршрута, преодоленного при условии оплаты транзитных сборов. В целом, полученные результаты оказались ниже, чем показано в Таблице 4.1. Дело в том, что часть маршрута проходит по родной стране перевозчика, в которой транзитные сборы не взимаются. Так, если рассмотреть расстояние между Казахстаном и портом Мерсин, выясняется, что 1200 км. участок, проходящий по территориям Узбекистана и Туркменистана, считается транзитным (около 50% общего расстояния). В таком случае, воздействие транзитных сборов на общий уровень транспортных тарифов составляет скорее 40%, чем 80%.

В плане сказанного не должно вызывать удивление то обстоятельство, что перевозчики выражают свою озабоченность по поводу отсутствия транзитных перевозок вследствие высоких транспортных сборов. Объем перевозок между Турцией и многими странами – членами TRASECA в Кавказском и Центрально-Азиатском регионах снизился на 50% за период с 1998 по 2000 гг. Перевозчики не связывают это обстоятельство с увеличением продолжительности пребывания на пограничных постах. Однако, за указанный период объем

транзитных сборов возрос и тем самым явился, по-видимому, основной причиной сложившегося положения⁸.

Операторы, действующие в странах TRACECA, объем перевозок, которых незначителен (речь идет о большинстве операторов Кавказском и Центрально-Азиатском регионах), испытывают особое неудобство от снижения спроса. По их мнению, стало трудно найти работу, часто им приходится заниматься непроизводительным трудом по обработке порожних транспортных средств и т.д. Снижение общего объема перевозок в регионе TRACECA ведет к повышению риска неоправданных задержек по транспортировке грузов.

Перевозчики полагают, что отдельные виды сборов не оправданы, так, некоторые из них слишком завышены, другие – занижены. Кроме того, применяются официальные сборы, например, пошлины взимаемые в целях компенсации низких цен на топливо в транзитной стране, обязательные пошлины, взимаемые за оказание транзитных услуг с уполномоченных агентов, страховые платежи, производимые вследствие отсутствия взаимной договоренности по страховому покрытию между различными странами⁹.

С другой стороны, распространены так называемые неофициальные сборы включая платежи сотрудникам полиции за эпизодическую инспекцию маршрутных линий, областным чиновникам и официальным представителям на контрольных пунктах, а также пунктах, в которых производится взвешивание транспортного средства. Перевозчики также сообщают о том, что неофициальные сборы могут составлять 50% и более и официальных платежей. Очевидно, что подобная практика взимания сборов характеризуется множеством разновидностей, по этой причине трудно дать им точную оценку.

В Таблице Б2 приведены результаты анализа сведений о неоправданных сборах, представленных перевозчиками. Эти сведения включают данные по сборам в отдельно взятой стране, прослеживают причины высокого размера этих сборов, например, в зависимости от длительности пребывания в стране, размеры штрафов и дополнительных пошлин. Кроме того, поступает сообщение о неофициальных сборах, которых быть не должно на практике, тем не менее, проблема существует и ее надо решать. По-видимому, существует связь между нехваткой разрешений и сообщениями о неоправданных пошлинах (наиболее ярко это проявилось в случае с Казахстаном, хотя слишком частое упоминание объясняется тем обстоятельством, что она выступает основным транзитным маршрутом между большинством Центрально-Азиатских стран и Европой).

⁸ Так, эластичность спроса по отношению к цене составляет 1,00 (т.е. 1% прирост по тарифу обуславливает 1% снижения по спросу), в этом случае 20% прирост по общим транспортным тарифам с поправкой на повышенные транспортные сборы в Центральной Азии в размере 40% обуславливает снижение транзитных перевозок на 20%.

⁹ В ряде стран TRACECA применяется распространенная в Европе страховая схема типа « Green Card». В каждой из стран TRACECA за обязательное страхование иностранных транспортных средств взимаются пошлины по различным расценкам.

4.4. Прозрачность установления транзитных сборов

Многие транспортники не до конца разбираются в правилах и структуре получения разрешений и уплаты пошлин в коридоре TRACECA. Как сообщают пользователи дорог причин тому несколько:

- невразумительный характер правил выдачи транзитных разрешений и уплаты сборов;
- внесение частых поправок в эти правила, в размеры расценок со сборов (частые поправки в зависимости от конкретных обстоятельств и по конкретным странам);
- внесение серьезных поправок в соглашения по выдаче разрешений;
- применения усложненной системы взимания сборов. Речь идет о таких явлениях, как взимание пошлин, расценки которых колеблются в зависимости от веса транспортного средства при отсутствии точной методики определения веса; а также наличие других факторов¹⁰ ;
- Трудности, связанные с получением доступа к соответствующему перечню основных пошлин, отсутствие даты, источников, юридических ссылок на имеющихся по данному вопросу документах, их не заверченный характер (дается список и второстепенных пошлин). Международные организации, как в рамках СНГ, так и за ее пределами, не предпринимают попыток, сопоставив всю имеющуюся информацию по данному вопросу, выпустить брошюру с единым перечнем пошлин для использования странами TRACECA. Местные представители в рамках TRACECA предпринимают какие-то попытки решить эту проблему, однако трудность состоит в том, что очень сложно проследить за постоянно вносимыми изменениями в систему взимания пошлин по конкретным странам. Не дает практических результатов использование Интернета для обнародования изменений в транзитных пошлинах по регионам. К тому же, сайты, созданные за последнее время по ряду стран TRACECA содержит ошибки вследствие не своевременного внесения в них произведенных поправок.

Ввиду того, что многие операторы (особенно за пределами стран TRACECA) не понимают структуру транзитных сборов, они вынуждены опираться на дополнительные расходы для покрытия неопределенности и тем самым увеличивать размеры тарифов¹¹. Лишь немногие из них являются членами международных ассоциаций операторов и могут получать нужные им сведения. В конечном счете, бремя дополнительных расходов ложится на пользователя.

Европейские операторы полагают, что осуществление транспортных услуг в регионе TRACECA не только отсутствием надежной информации, но и наличием языкового барьера. Водители транспортных средств из Европы

¹⁰ Так трудно разобраться в пошлинах, взимаемых с нестандартного транспортного средства (избыток веса или нарушение габаритов). Это связано с тем, что невозможно понять, что считать максимальным габаритом, а что лимитом веса. Дело в том, что указанные лимиты меняются в зависимости от сезона (например, в весенний сезон, когда происходит таяние снегов). Однако, большинству стран СНГ удалось достичь договоренности по единым габаритам и весу, а также принципам калькуляции этих пошлин.

¹¹ К сожалению, тарифные расценки чрезмерно возрастают, когда операторы обеспечивают покрытие неопределенности на значительную величину.

вынуждены платить повышенные пошлины в коридоре TRACECA для покрытия риска, что, в свою очередь, ведет к увеличению стоимости транспортных услуг. Хотя операторы за пределами TRACECA испытывают потребность в большей прозрачности при калькуляции и обнародовании транспортных расценок, указанная проблема в не меньшей степени актуальна и для операторов в рамках TRACECA. Нет сомнений в том, что существует острая необходимость в достижении общей договоренности по более эффективному информированию пользователей относительно транзитных пошлин.

4.5 Другие проблемы

Ответы на вопросы, содержащиеся в вопроснике, позволили операторам сообщить о других проблемах, с которыми они сталкиваются в своей работе. Среди основных проблем можно выделить следующие:

- Неравномерная конкуренция по международным перевозкам остро ощущается многими операторами стран TRACECA. Им сложно конкурировать с иностранными перевозчиками, которые располагают (а) более современным парком транспортным средств; (б) имеют постоянную возможность пользоваться кредитами; (в) имеют более удобный выход на рынок (который располагается главным образом в других странах) и (г) имеют значительный опыт работы в сфере международных перевозок.
- Среди проблем, наиболее часто поднимаемых в вопросниках, стоит проблема получения виз водителями. Наличие проблемы обусловлено усложненной процедурой получения виз (так, в ряде стран требуется 1-2 недели для получения визы всего лишь на четыре дня, поэтому при поломке машины необходимо получить новую визу).
- Некоторые операторы информировали о проблемах связанных с плохим состоянием дорог, в особенности, в Азербайджане, Грузии, Казахстане и Кыргызстане. В плохом состоянии находятся также стратегические дороги коридора TRACECA, например, между Актау и Алматы.
- Отсутствие эффективного государственного контроля над ситуацией в ряде автономных областей и регионов составляет другую проблему. Дело в том что, отсутствие контроля порождает неопределенность в вопросе взимания транзитных сборов, создает благоприятные условия для осуществления не легальных платежей. Так, в случае с Молдовой можно отметить значительный отток потенциального транзитного грузооборота, обусловленный именно отсутствием указанного контроля.
- Пользователи часто игнорируют соблюдение транспортных инструкций и директив, особенно, это касается габаритов и веса транспортного средства, что, в свою очередь связано с неэффективной процедурой взвешивания. Страны СНГ договорились об издании нового сертификата веса, признанного всеми членами этой организации, хотя, как думается, вряд ли его применение окажется действенным при замере брутто массы (с другой стороны, это позволит установить вес порожняком).
- Некоторые операторы подчеркнули необходимость создания единой схемы страховки транспортного средства в качестве выхода из ситуации, связанной с взиманием страховкой мостовых пошлин.
- Некоторые операторы жаловались на высокие расценки, иные проблемы, связанные с эскортом машины таможенными службами в ряде стран (особенно, это касается операторов неохваченных схемой TIR, в частности,

операторов, действующих в Таджикистане, в котором отсутствует представитель организации, уполномоченный выдавать TIR) .

- Наконец, отдельные операторы жалуются на бюрократические препоны при выдаче разрешений на транзитное перемещение по ряду стран, на необоснованные задержки, иные проблемы, мешающие нормальному проезду по стране.

5. ОЦЕНКА ПРИЕМЛЕМОГО УРОВНЯ РАСЦЕНОК

5.1. Цели

В разделе 2.1.3. указаны три критерия оценки текущих транзитных сборов:

- 1) Пошлины варьируются в зависимости от затрат.
- 2) Пошлины, взимаемые с пользователей, на пункте использования.
- 3) Справедливая ценовая политика: все пользователи обязаны производить погашение на одной и той же, четко сформулированной основе

В указанном Разделе проведен анализ затрат на использование дорог в коридоре TRACECA, ставящий целью определения стандартного уровня затрат и сборов, в строгом соответствии с первым, приведенном выше критерием.

Даже в том случае, когда сборы связаны с затратами, они не всегда бывают приемлемыми, если не соответствуют третьему критерию. В этом случае возникает различный подход к взиманию сборов с операторов. Указанная проблема подробно раскрывается в Разделе 6.

5.2. Подход к взиманию сборов

При установлении приемлемого уровня транзитных сборов необходимо принимать во внимание цели, сформулированные в политике и подходах к взиманию пошлин. В целом, размеры пошлин должны устанавливаться на уровне, по меньшей мере, соответствующем затратам ресурсов за счет использования дорожной сети. Подобного рода краткосрочные предельные издержки представляют собой по сути дела, указанные выше переменные затраты.

При установлении пошлин с пользователей дорог, предназначенных для покрытия краткосрочных предельных издержек, необходимо иметь в виду их влияние на доходы, которые, в этом случае, не смогут покрыть объемы постоянных издержек. Тем самым может возникнуть дефицит средств при отсутствии альтернативных фондов.

Аргументы в пользу взимания пошлин с пользователей дорог достаточно обоснованы. Их применение позволит добиться полного возмещения издержек производства, включая как постоянные, так и переменные затраты. Правительства всех стран – членов TRACECA ввели лимиты на пользование фондами для обслуживания инфраструктуры. В этой связи недоконсолидирование затрат не служит интересам пользователей дорог, так как при этом качество дорог остается не в неудовлетворительном состоянии,

усугубленном к тому же высокими эксплуатационными затратами. Более того, требования о полном возмещении издержек, предъявляемые к пользователям дорог, ставит их на один уровень с пользователями железных дорог, которые также несут издержки по возмещению затрат (если только железная дорога не пользуется дополнительными субсидиями).

Возмещение издержек производства обычно осуществляется путем взимания двух основных видов пошлин:

- пошлина, размеры которой варьируются в зависимости от последующего применения; обычно речь идет о топливной пошлине
- фиксированная пошлина, которая взимается независимо от применения; обычно речь идет о годовой пошлине с транспортного средства, которая варьируется в зависимости от типа машины в целях обеспечения полного возмещения издержек.

Исходя из опыта предыдущей работы в коридоре TRACECA¹², полного возмещения издержек можно достичь, если речь идет о странах СНГ, путем сочетания топливного налога в размере \$ 5 центов за литр и годового налога с грузовиков с тремя мостами в размере около \$ 250. Аналогичная работа проводится и в других странах – членах TRACECA. Она связана с оценкой затрат на выход к дорожной сети либо оценкой уровня пошлин, взимаемых для полного покрытия издержек производства. Этому посвящен анализ дорожных затрат в Турции¹³ в качестве компонента программы Южно-Европейской Кооперативной Инициативы¹⁴, а также анализ пошлин с пользователей дорог, взимаемых в Болгарии и Румынии, регион PHARE¹⁵.

Ниже приводится анализ по оценке приемлемого уровня транзитных сборов в регионе TRACECA.

5.3 Виды затрат на пользование дорогами

Использование дорог транспортными средствами влечет за собой определенные затраты:

- затраты на обслуживание, ремонт, восстановление и регулирование дорожной сети.
- Затраты на разработку дорожной сети (включая повышение дорожных стандартов, прокладку новых мостовых дорог)
- Затраты на перегруженность трассы, взимаемые с дорожных пользователей

¹² Анализ затрат и финансирования эксплуатации дорог, проект TRACECA, отчет TELREG9305, Kocks Consult, июнь 1997.

¹³ Влияние тяжелых грузовиков на автомагистрали и дополнительные издержки. Управление по Турецким автомагистралям, Октябрь 2001.

¹⁴ По результатам работы Регионального Дорожно-Транспортного Комитета по исполнению Меморандума о Взаимопонимании в вопросе Облегчения Процедуры Международных Грузоперевозок в регионе SECI, Афины, 28 апреля 1999.

¹⁵ Дорожно-транспортные пошлины, Проект заключительного отчета, программа PHARE ZZ-9610 (Контракт 98-0472), NEI, ноябрь 1999.

- Случайные затраты (взимаемые с пользователей дорог и других заинтересованных лиц)
- Затраты на охрану окружающей среды, включая борьбу с загрязнением воздуха и шумом.

Приводимый ниже анализ акцентирует внимание на затратах, приведенных на первой строчке. Проблема состоит в том, что применительно к транзитным перевозкам указанные затраты составляют основную статью использования дорог странами TRACECA и играют жизненно важную роль при финансировании дорожной сети. В большинстве стран TRACECA загрузка основных магистралей незначительна, что делает неактуальным прокладку новых мостовых дорог. Сказанное выше, разумеется, не относится ко всем странам, расположенным близ Европейского континента. Следует отметить, что случайные затраты, а также затраты на охрану окружающей среды не значительны.

Затраты на обслуживание, ремонт, восстановление и управление дорожной сетью можно условно разделить на следующие постоянные и переменные затраты.

- 1) Постоянные затраты не меняются в зависимости от объема перевозок или загрузки; они могут, в частности, включать дорожные работы, которые производятся независимо от объема перевозок плюс затраты на управление, проценты и накладные.
- 2) Переменные затраты меняются в зависимости от грузопотока, а также количества и веса от у транспортного средства, включая:
 - а) пункты, связанные с транспортным потоком: очистка и маркировка дорог, которые варьируются в зависимости от транспортных средств, использующих ту или иную трассу.
 - б) пункты, связанные с подготовкой ям, ремонтом поломок, обновлением тротуара, которые варьируются в зависимости от количества и веса транспортного средства.

Приведенные выше затраты зависят от плана дороги, условий ее эксплуатации и т.д. В настоящее время осуществляются исследования по изучению факторов, влияющих на эти затраты, включая различные типы дорог, условия эксплуатации. Результаты исследований успешно применяются Всемирным Банком при разработке модели компьютера HDM – IV, который можно успешно применять для прогнозирования затрат на эксплуатацию дорог в разных странах.

Пропорциональные соотношения постоянных и переменных затрат может варьироваться в зависимости от условий дороги и перевозок. Результаты предыдущей работы проведенной TRACECA показали, что указанное соотношение составило примерно 35% постоянных, 35% связанных с перевозками и 30% в зависимости от параметров моста.

5.4. Затраты на пользование дорогами в странах TRACECA

Модель HDM использована как в предыдущем исследовании TRACECA, так и в текущем анализе SECI при оценке затрат на пользование дорог в странах СНГ, результаты которых были включены в данные по коридору TRACECA. Результаты проведенного анализа приведены ниже.

Затраты на использование дорог в странах СНГ.

В предыдущей работе по странам СНГ были проведены замеры в следующих параметрах:

- грузопоток в зависимости от типа транспортного средства и категории дорог;
- грузовик / км в зависимости от типа транспортного средства и категории дорог;
- нагрузка по типу транспортного средства в соответствии с стандартами ESAL¹⁶ (по оси)
- Характеристика прочности тротуара у дорог TRACECA, измеряемая модифицированным структурным числом по каждой категории дорог.

Оценка стандартов производилась по всем странам СНГ, вовлеченным в коридор TRACECA на основе результатов анализа нагрузки на . Анализ включал как порожние, так и загруженные грузовики, поэтому по полученным результатам можно вывести среднюю нагрузку на по всем типам транспортных средств. Анализ показал, что нагрузка на ось относительно незначительная в странах СНГ, с другой стороны, было установлено, что грузовики из других стран не входящих в СНГ, имеют тенденцию к повышению нагрузок на по сравнению с грузовиками, используемыми в странах СНГ и спроектированными на относительно умеренную нагрузку.

Наибольший ESAL выявлен по 2-осевому грузовику, используемому в странах в не пределах СНГ, которые не являются эквивалентом 5-осевого грузовика. Причиной этого является то, что 2- осевой грузовик часто перегружается. С учетом того факта, что затраты на поврежденные дороги варьируются пропорционально ESAL, очевидно, что 2-осевые грузовики (обычно не используемые для транзитных перевозок) являются основным «виновником» затрат на поврежденные дороги. В ближайшем будущем можно ожидать изменений в технической характеристике большинства грузовиков в целях их приведения в соответствии со стандартами грузовиков вне пространства СНГ.

¹⁶ ESAL а определяется согласно $(AL/8.16)^4$, где AL является весом а в тоннах, а 8.16 – международно-принятым стандартом веса.

Таблица 5.1. Средние стандарты ESAL по грузовикам в коридоре TRACECA

Тип грузовика	Все грузовики	Грузовики вне СНГ
2-осевой	0,11(0,17)	4,87(7,49)
3-осевой	0,24(0,37)	1,27(1,95)
4-осевой	0,83(1,28)	1,92(2,96)
5-осевой	0,45(0,69)	1,31(2,02)

ПРИМЕЧАНИЕ:

- (1) приведенные цифры представляют собой среднюю величину по порожним и загруженным грузовикам. Цифры в скобках представляют собой величины по загруженным грузовикам с тем допущением, что стандартами ESAL можно пренебречь, если речь идет о порожних грузовиках (так, по странам СНГ соответствующая величина составляет 0,01 по 4 или 5-осевому грузовику с допущением веса тары в 12 тонн) и в том случае если грузовики функционируют порожними на протяжении 35% эксплуатационного расстояния.

ИСТОЧНИК: Проект TRACECA, отчет TELREG 9305, Kocks Consult, июнь 1997.

Указанные замеры подверглись сопоставлению с результатами калькуляций по модели HDM в целях оценки требуемого уровня пошлин и годовых осевых транспортных сборов по каждой из стран СНГ, для обеспечения уровней возмещения издержек по каждому типу транспортного средства. В Таблице 5.2. показаны полученные результаты

Таблица 5.2. Пошлины и годовые лицензионные сборы по транспортным средствам в целях обеспечения полного возмещения издержек.

Страна	Сбор топливного налога (в \$ центрах за литр)	Годовые лицензионные сборы по грузовикам (\$)		
		2-осевой	3-осевой	>3-осевой
Армения	5,6	50	100	200
Азербайджан	3,6	125	205	290
Грузия	5,3	80	140	215
Казахстан	4,9	80	115	220
Киргизстан	5,5	115	200	305
Таджикистан ^(а)	5,0			
Туркменистан ^(б)	8,0	120-150	150-200	460-650
Узбекистан	2,8	100	160	205

ПРИМЕЧАНИЕ:

- (а) Оценка не представляется возможной из-за отсутствия данных по парку машин
- (б) Лицензионные сборы представлены по осевым параметрам. Дело в том, что также применяются альтернативные официальные оценки по количеству лицензированных транспортных средств.

ИСТОЧНИК: Проект TRACECA, отчет TELREG 9305, Kocks Consult, июнь 1997.

Согласно Таблице 5.2, в большинстве стран СНГ можно добиться полного возмещения издержек путем комбинирования топливных налогов в размере \$ 5 центов за литр и ежегодного налога с грузовиков 3 и более осями в размере \$ 250. Если допустить ежегодную эксплуатацию грузовика на дистанции 50.000 км (около \$ 0,04 за ESAL или \$ 0,03 за грузовик / км). Разумеется, приведенные оценки представляются достаточно спорными по той причине, что предстоит еще принять решение о том, как размещать постоянные затраты.

Фактически, цифры, приведенные в Таблице 5.2. представляют собой минимальные оценки пошлин, необходимых для обеспечения полного возмещения издержек. Причин тому несколько:

- Затраты на обслуживание областных и местных дорог не учитываются
- Затраты на погашение задолженностей по обслуживанию не учитываются (задолженности возросли 1997 года, когда указанные исследования еще проводилось).

С учетом указанных выше факторов, общие годовые затраты по грузовикам с 3 осями может возрасти примерно на 50-100%, т.е. до \$ 2300 (\$ 0,046 за грузовик / км).

Грузовики используемые для транзитных перевозок относятся к типу транспортных средств, используемых вне СНГ и характеризуются повышенной нагрузкой на мост, а следовательно повышенными затратами. Коэффициент ESAL по грузовикам вне СНГ в сопоставлении с грузовиками по СНГ составляет 1: 2,5. Если допустить, что затраты, связанные с осями составляют половину общей суммы затрат по тяжелым грузовикам, очевидно, что транзитные грузовики требуют ежегодных затрат в размере \$ 2900 (\$ 0,06 за грузовик / км).

Необходимо отметить, что в данном вопросе не проводится каких-либо различий между загруженными и порожними грузовиками. Загруженный грузовик имеет ESAL, который примерно на 50% выше средней величины по всем грузовикам, тогда как ESAL по порожним грузовикам не учитывается.

Затраты за использование дорог в странах вне СНГ.

Анализ экономического воздействия тяжелых грузовиков на дорожную сеть Турции, осуществленный в рамках программы SECI, позволил произвести оценку размеров дополнительных затрат на дорожную сеть по тяжелым грузовикам, причем эта оценка включала не только дополнительные затраты на обслуживание, но и затраты на укрепление тротуаров в целях обеспечения безопасности растущего объема перевозок. Путем использования модели HDM, прошедшей калибровку с учетом турецких условий была произведена оценка дополнительных затрат по каждому стандарту ESAL, которая составила \$ 0,043 за км. (цифра, практически идентичная оценке по СНГ). Средний стандарт ESAL по тяжелым грузовикам в Турции составил 4,21 (т.е. на много выше, чем в странах СНГ из-за повышенных нагрузок на ось по анализируемой нами стране). По этой причине средние затраты по тяжелым грузовикам составили \$ 0,18 за грузовик / км, что в свою очередь, составляет \$ 9 тысяч в год при эксплуатации до 50 тыс. км.

6. Заключение

6.1 Основные проблемы и неоправданные сборы

Анализ проекта перечня транзитных сборов и разрешений позволил выявить ряд важных проблем и типов неоправданных сборов. Ниже приводится перечень этих проблем, изучение которых позволит внести ясность в обсуждаемые вопросы.

Первый критерий: Связь с затратами

Говоря о затратах и вытекающих из них проблем, необходимо отметить, что текущий режим транзитных сборов в большинстве стран TRACECA не соответствуют первому критерию, сформулированному в Разделе 2.1.3.

Следует отметить, что текущие пошлины с иностранных грузовиков, обычно колеблющиеся в пределах от \$ 0,09 – 1,87 за грузовик / км, гораздо выше затрат за использование дорог. Соответствующий уровень указанных затрат за использование дорог варьируется в соответствии с условиями, характерными для отдельно взятой страны, однако, в среднем он составляет \$ 0,06 за грузовик /км применительно к стандартным транзитным грузовикам с тремя осями.

Пошлины с транзитных грузовиков, снабженных соответствующими разрешениями, освобождающими их от выплаты сборов за выдачу разрешения и транзитных сборов, близки по размеру к стандартам за использование дорог: размеры пошлин варьируются в пределах \$ 0,01 и 0,18 за грузовик/км, а если речь идет о Грузии, Румынии и Украине размеры пошлин весьма близки величине затрат за использование дорог. В соответствии с цифрами, приведенными в перечне, пошлины, взимаемые с владельцев разрешений в Азербайджане, Болгарии и Турции (включая Туркменистан, в котором обмен разрешений не производится), значительно превышают величину затрат за использование дорог, тогда как размеры этих же пошлин ниже в Армении, Казахстане, Киргизстане, Молдове, Таджикистане и Узбекистане.

Полученные результаты основаны на проекте перечня и были получены до проведения окончательной сверки данных. По этой причине отдельные цифры, возможно, нуждаются в корректировке, хотя общий вывод вряд ли претерпит какие либо изменения .

Второй критерий: взимание пошлин по месту использования

Все транзитные сборы, проанализированные в настоящем документе, построены на принципе территориальности путем увязывания пошлин с эксплуатацией конкретных участков инфраструктуры, даже невзирая на то, что эта связь не связана напрямую с затратами.

Однако, освобождение от пошлин в соответствии с двусторонними соглашениями подрывает основу этого принципа, порождает проблемы, связанные с решением вопроса о том, каким образом пользователи дорог могут внести свой вклад в погашение затрат за использование дорог.

Сказанное в особой мере касается тех стран, которые в настоящее время применяют низкий уровень топливных налогов, либо отказались от взимания пошлин за использование дорог, например, взимание виньеты как с внутренних, так и иностранных перевозчиков, включая владельцев разрешений. Поскольку освобождение от выплаты пошлин в последнее время получило широкое распространение при одновременном снижении уровня доходов от транзитных сборов, правительства заинтересованных стран все чаще опираются на идею разработки системы взимания пошлин за использование дорог, которую можно было бы в равной степени применять к местным и иностранным транспортным средствам, включая владельцев разрешений. Однако, решение этой проблемы представляется в долгосрочной перспективе, особенно, если речь идет о тех странах СНГ, в которых применяются низкие уровни топливных и транспортных налогов.

Третий критерий: справедливое и четкое ценообразование

Совершенно очевидно, что ныне применяемая система транзитных сборов не удовлетворяет третьему критерию в плане устранения дискриминации между операторами. Даже с учетом того обстоятельства, что проект перечня транзитных разрешений и сборов требует дальнейшего подтверждения, ясно, что в регионе TRACECA продолжают иметь место следующие виды дискриминации операторов:

- 1) Между различными иностранными операторами: с перевозчиков из различных стран взимаются различные сборы, что объясняется тенденцией к установлению этих пошлин скорее на двусторонней, чем на многосторонней основе. Ниже можно привести ряд наглядных примеров:
 - Страны типа Киргизстан, в которых транзитные сборы взимаются на двусторонней основе по принципу страна – стране, что ведет к чрезмерному усложнению системы взимания пошлин в зависимости от гражданства оператора.
 - В том случае, когда страны устанавливают общие транзитные сборы, подлежащие взиманию со всех иностранных грузовиков, иногда предоставляются особые льготы по грузовикам из конкретно взятой страны.
 - С другой стороны, иногда взимаются специально повышенные пошлины как ответная реакция на увеличение транзитных пошлин в другой стране (а иногда и без указанной причины).
 - Взимание разрешительных сборов в третьей стране ограничивает возможности операторов из двух стран достойно выдержать конкуренцию с третьей страной.

2) Между владельцами разрешений и лицами, не имеющими их : положение на транспортном рынке двух стран TRACECA подвержено колебаниям вследствие применения ограничений на выдачу разрешений для защиты интересов операторов, которым трудно конкурировать с иностранными перевозчиками. Опасность состоит в том, что это рано или поздно приводит к увеличению транспортных затрат по той причине, что квалифицированные операторы, не имеющие разрешений на оказание услуг страдают в большей степени, чем неквалифицированные операторы, имеющие соответствующие разрешения. Нехватка разрешений в регионе TRACECA приводит к тому, что цены на них на черном рынке могут возрасти от номинальных \$ 30 до \$ 100.

3) Между местными и иностранными перевозчиками: взаимоотношения между указанными лицами составляют очень серьезную проблему в ряде стран мира.

По этой причине не вызывает удивления то обстоятельство, что время от времени принимаются предложения, направленные на отмену взимания транспортных сборов с иностранных транспортных средств в зоне ЕСМТ¹⁷, а также аналогичных сборов на всем пространстве ЕС. Проблема не менее серьезная и для коридора TRACECA. Дело в том, что иностранным перевозчикам приходится платить гораздо более высокие налоги за осуществление международных перевозок в ряде стран, чем их конкурентам в одной и той же стране. Повышения налогов вызвано многообразием видов налоговых пошлин на перевозки. Ниже приводятся конкретные факторы подобного рода дискриминации в регионе TRACECA:

- Годовые транспортные налоги, взимаемые с грузовиков в странах СНГ, достаточно низкие (менее \$ 100 с тяжелого грузовика), что с точки зрения среднего объема пошлин за грузовик /км составляет цифру менее \$ 0,002 за грузовик /км). И напротив, с иностранных грузовиков в ряде стран часто взимаются транзитные сборы в размере \$ 0,200 за грузовик /км, что составляет 28% дополнительных эксплуатационных затрат по стране (с учетом стандартных эксплуатационных затрат в размере \$ 0,7 за грузовик /км).
- С местных и иностранных перевозчиков в ряде стран TRACECA взимаются различные виды пошлин за использование мостов и туннелей.
- В ряде стран с иностранных транспортных средств (даже имеющих соответствующие разрешения) взимаются специальные дорожные пошлины, которые с местных перевозчиков не взимаются.
- В различных странах взимаются пошлины за оказание конкретных услуг, предлагаемых иностранным перевозчикам. Эти пошлины необязательно взимаются с местных перевозчиков, например, за страховку машины, парковку, использование автомагистралей.

¹⁷ В соответствии с Резолюцией по Пошлинам и Налогам в Транспортной Системе, особенно если речь идет о международных перевозках, ЕСМТ, Прага, 30-31 мая 2000.

- В ряде стран применяются различные стандарты по габаритам и весу иностранных и местных транспортных средств, поэтому размеры пошлин с нестандартных (излишек веса или нестандартные габариты) транспортных средств неодинаковы.
- В некоторых странах применяются дополнительные виды пошлин за охрану окружающей среды (например, за перевозку опасных товаров), которые не взимаются с местных перевозчиков.
- В некоторых регионах TRACECA местными властями или автономными образованиями взимаются собственные пошлины с иностранных транспортных средств обычно без поддержки со стороны центрального правительства

В дополнение к сказанному относительно проявления дискриминации по отношению к перевозчикам, следует подчеркнуть, что ныне применяемая система транзитных сборов не отвечает критериям справедливого и четкого ценообразования ввиду отсутствия строго обоснованной правовой базы.

Как отмечалось выше, пользователям дорог сложно разобраться во всех тонкостях системы транзитных сборов в регионе TRACECA. Положение усугубляется тем обстоятельством, что часто имеют место необоснованные изменения в правилах и расценках взимаемых пошлин, переделка правовых документов и т.д. В стремлении решить проблемы, связанные с габаритами и весом транспортных средств, а также размерами пошлин, страны СНГ предпринимают меры по унификации системы взимания пошлин с нестандартных транспортных средств.

6.2 Оценка текущего ущерба.

Оценка ущерба, вызываемого применением текущей системы транзитных сборов, производится по трем основным компонентам. Каждый компонент представляет собой соответствующий тип экономического ущерба, обусловленного применением транзитных сборов, которые неоправданны с экономической точки зрения, иными словами, сборы выше уровня, необходимого для полного возмещения издержек по обслуживанию инфраструктуры и управлению затратами. Эти компоненты следующие:

- 1) Чрезмерные транспортные затраты по текущей торговле, подразумевающие использование транзитных перевозок в регионе TRACECA:
Производится оценка различий между текущими официальными транзитными сборами (согласно таблицам А 4. и А5.) и сборами, оправданными с точки зрения полного возмещения издержек (\$0,06 за грузовик /км).
- 2) Убытки по излишкам вызванные чрезмерными транспортными затратами по текущей торговле, подразумевающие использование транзитных перевозок в регионе TRACECA:
производится оценка с учетом того обстоятельства, что,

при снижении уровня официальных сборов до \$ 0,6 за грузовик /км стоимость перевозок по коридору TRACECA возрастет в соответствии с эластичностью спроса по цене за 1 единицу, т.е. 1% снижения транзитных сборов обуславливает 1% повышения объема перевозок. Изменения в размерах излишек оцениваются по стандартной формуле «правило половины», т.е. $0,5 * (\Delta p) * (\Delta t)$, где Δp представляет собой изменение стоимости, а Δt представляет собой потенциальную дополнительную перевозку.

- 3) Ущерб от неофициальных платежей: приблизительная оценка, основанная на применении аналогичного подхода по пунктам (1) и (2), но с учетом того фактора, неофициальные платежи составляют в среднем 20% официальных платежей и выплачиваются в дополнение к последним.

При составлении оценок во внимание принимались данные по стандартному грузопотоку и протяженности транзитных перевозок по каждой из стран TRACECA (указаны во введениях к проекту Перечня Транспортных Сборов и Разрешений). Также учитывались колебания в пропорциональном соотношении транзитных транспортных средств, выплачивающих транзитные сборы (от 5% в Европе, а также 60 % по странам Центральной Азии и Кавказа, до 100% в Туркменистане). Предполагаемая эластичность спроса представляет собой приемлемую величину при условии, что колебания в затратах по торговле обуславливают соответствующие изменения по эквивалентному объему торговли. Интенсивность перевозок по иным маршрутам достаточно высокая, что позволяет конкурировать с грузоперевозками по коридору TRACECA. По этой причине разумно предположить при снижении транзитных сборов объем перевозок возрастет.

С учетом того обстоятельства, что предстоит провести большую работу по изучению различных аспектов транспортного потока и решению проблемы неофициальных выплат (размеры которых невозможно достоверно оценить), полученные результаты можно использовать для разработки стандартной оценки понесенного ущерба.

Таблица 5.1. Примерный объем ущерба, вызванного применением чрезмерно высоких транзитных сборов в регионе TRACECA

Вид ущерба	Годовые затраты (млн. долларах)
(1) Избыточные затраты в текущей торговле	59
(2) Ущерб от перевозок в обход	8
(3) Неофициальные платежи	17
Общий ущерб по транзиту	84

ПРИМЕЧАНИЕ:

- (а) За исключением ущерба от нетранзитных международных перевозок, сопоставимого с ущербом от транзитных перевозок
- (б) За исключением затрат во времени и задержках при получении разрешений и доступа к сведениям по транзитным расценкам. Операторы склонны добавлять транспортные коэффициенты для покрытия фактора неопределенности при взимании транзитных сборов

ИСТОЧНИК: оценка, произведенная консультантом

В соответствии с произведенной оценкой, общий годовой ущерб по транзитным перевозкам составляет \$ 84 млн. Основной причиной являются чрезмерно высокие официальные транзитные пошлины, применяемые, в частности, в Грузии, Туркменистане, Узбекистане и Казахстане. И напротив, если даже неофициальные платежи составляют 20% объема текущих официальных платежей, их влияние на общую картину относительно не велико. Также незначителен ущерб от перевозок по обходным маршрутам.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

ТРАНЗИТНЫЕ СБОРЫ В СТРАНАХ ТРАСЕСА

Таблица А.1.
Типы пошлин, взимаемых с транзитных транспортных средств

Типы пошлин	Характеристика	Комментарии
(А) Пошлины за стандартное использование дорог		
(1) Пошлины за получение разрешения на проезд иностранных транспортных средств	Пошлины для получения разрешения на проезд иностранного транспортного средства, его въезд, выезд или транзит через страну.	(а) разрешения, выданного в соответствии с двусторонними дорожно-транспортными соглашениями (обычно на паритетной основе, когда каждая страна получает и распределяет разрешения среди своих перевозчиков по номинальной стоимости административных сборов) или (б) разрешение, выданного на пограничном посту иностранному транспортному средству без выдачи разрешений в соответствии двусторонними соглашениями (с выплатой солидных сборов до \$ 1000 в зависимости от типа перевозок, например, транзитной, импортной/экспортной из / в третью страну) ¹⁸
(2) Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами	Пошлина за использование дорог иностранными транспортными средствами (с превышением размера пошлины за въезд/выезд / транзит)	Пошлина с иностранных, а не местных, транспортных средств, которая различается в зависимости от груза и расстояния. Грузовики с разрешением на проезд обычно освобождаются от выплаты этой пошлины.
(3) Пошлины за использование дорог и мостов	Специальные пошлины, взимаемые как с местных, так и иностранных пользователей	Иногда с иностранных транспортных средств взимаются пошлины по иной (более высокой) расценке, чем с местных средств (в ряде случаев местные транспортные средства полностью освобождаются от этих пошлин).
(4) Топливные налоги	Акцизные и другие типы налогов, взимаемых с моторного топлива	Обычно иностранные и местные транспортные средства выплачивают эти пошлины на одинаковой основе. Часто иностранным средствам дается разрешение на перевозку стандартной цистерны с меньшей расценкой налога. В странах с низкими ценами на топливо с иностранных транспортных средств иногда взимаются специальные пошлины для компенсации.
(5) Пошлины с пользователей дорог	Специальные пошлины взимаемые с пользователей всех дорог.	Может взиматься в форме специального топливного налога, единая пошлина, взимаемая всеми перевозчиками (иностранными и местными) за проезд либо выход на транспортную сеть
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	Любые иные виды пошлин, не приведенные выше, однако, налагаемые за транзитный проезд при стандартных условиях	Включают в себя пошлину налагаемые местными властями за проезд иностранных транспортных средств, а также пошлины за охрану окружающей среды (за единицу трансп. средства), пошлины за страхование третьей стороны, пошлины за использование зон отдыха
(Б) пошлины за не стандартное использование дорог		
(1) Сборы с не стандартных транспортных средств и грузов	Выдача разрешений транспортным средствам и грузам, превышающим максимальные габариты и лимиты веса	Взимание этих сборов ставит целью покрыть дополнительный ущерб наносимый инфраструктуре, а также иные специальные меры (планирование проезда, укрепление инфраструктуры, полицейское сопровождение и т.д.)
(2) Сборы за перевозку опасного груза, а также грузов иного назначения	Выдача разрешений на перевозку опасного груза	Взимание этих сборов ставит целью покрыть затраты на осуществление специальных мер по охране общественной безопасности

¹⁸ Перевозка из Страны А в Страну Б грузовиком, зарегистрированным в Стране В

Таблица А.2.

Оценка типов пошлин, налагаемых на проезд транзитных транспортных средств

Тип пошлины	Критерий			Комментарии
	Различается в зависимости от затрат	По территориальному признаку	Различия отсутствуют	
(А) За стандартное использование дорог				
(1) Пошлина за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	x	√ или x	x	(а) Номинальная автоматическая пошлина, однако, может быть включена в разряд пошлин за использование дорожной сети, при этом ее размер может существенно возрасти. Без учета затраты на использование дорог. (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны.
(2) Пошлины за использование дорог иностранными транспортными средствами	√ или x	√ или x	x	(а) Необязательно на основе затрат за использование дорог (б) Проводится различие между иностранными и местными перевозчиками (в) Проводится различие между перевозчиками, имеющими разрешения в соответствии с двусторонними соглашениями, и перевозчиками без этих разрешений. (г) Часто проводится различие в зависимости от страны. (д) Перевозчики освобожденные от платежей, не вносят пошлины подорожным затратам по территориальному признаку
(3) Пошлины взимаемые за использование дорог и мостов	√	√	√ или x	Ограничиваются мостами и автомобильной магистралью.
(4) Топливные налоги	√ или x	√	√ или x	(а) Размер топливного налога обычно слишком низкий для покрытия всех затрат по грузовикам тяжелого типа (б) Проводится различие между специальными топливными пошлинами с иностранных транспортных средств
(5) Пошлины за использование дороги	√ или x	√	√	(а) Не проводится различий между иностранными и местными перевозчиками. (б) Могут взиматься суточные пошлины, которые не меняются в зависимости от расстояния, но меняются в зависимости от типа транспортного средства
(6) Другие пошлины за транспортные услуги	x	√	x	(а) Пошлины, установленные местными властями, иногда не имеют отношения к затратам, а в ряде случаев даже являются незаконными. (б) Природоохранные пошлины представляют собой обычные пошлины, не связанные с пошлинами, взимаемыми за возможное воздействие на окружающую среду. (в) Могут налагаться страховые пошлины при отсутствии взаимной договоренности по иностранному страховому покрытию. (г) Могут взиматься пошлины за оказание различных услуг, например, в зоне отдыха
(Б) За нестандартное использование дорог				
(1) Сборы с нестандартных транспортных средств и грузов	√	√	√	(а) Относится к немногим транспортным средствам с грузом, который нельзя дробить на части по максимальным лимитам (б) Проводится различие в расценках пошлин с местных и иностранных транспортных средств.
(2) Сборы за провоз опасных грузов	√ или x	√	√	(2) Относится к немногим транспортным средствам, которые нельзя приспособить для надежной перевозки опасных грузов

Таблица А.3
Сопоставление типов транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
(А) Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству ^(а)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(2) Пошлина с иностранного транспортного средства за использование дорог		X	X	X			X	X		X			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			X	X		X		X		X	X		
(4) Топливные налоги	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
(5) Пошлины с пользователя дорог								X				X	
(6) Пошлины на охрану окружающей среды	X					X							
(7) Пошлины взимаемые местными властями		X			X					X		X	
(8) Страховые пошлины				X		X					X		X
(9) Пошлины, взимаемые за различные виды услуг			X				X	X					
(Б) Пошлины за не стандартное использование дорог													
(1) Сборы с нестандартных средств и грузов	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
(2) Сборы за перевозку опасного груза		X					X					X	
Комментарии	Пошлины за охрану окружающей среды на грузовик (согласно		Транзитные пошлины за использование автомагистралей плюс пошлины за использование	Топливная пошлина для компенсации низких цен на топливо в Грузии	Правительство стремится отменить налоги местных властей с иностранных транспортных средств	С иностранных транспортных средств взимаются более высокие тоннельные пошлины, чем с местных.	С иностранных грузовиков взимаются транзитные сборы за единицу груза/км/сутки	С иностранных и местных грузовиков взимается пошлина равняется за единицу грузовик/км/сутки		С иностранных транспортных средств на границе взимается пошлина в пользу местных властей	С иностранных транспортных средств взимается топливная пошлина для компенсации низких цен на топливо.	С иностранных и местных транспортных средств взимается пошлина за международные перевозки на аналогичной основе	

ПРИМЕЧАНИЕ: (а) может взиматься административная пошлина либо подразумевать пошлину за использование дорог

Таблица А.4

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- загруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы (в \$ за проезд в один конец)

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Характеристика транзитного проезда													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8)Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)
Комментарии Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешение на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих эти разрешения	Баграташен – Мегри	Баку – Гырмазы Корпу	Бургас – Калотина, Капикуле Руссе	Садахло – Потти, Красный Мост/Потти, Красный Мост- Сарпи	Чинкент- Мерке, Чинкент-Оргос	Мерке/Георгиевка- Торугарт	Леушени - Дубасари	Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7- дневный роувиньет, выданный для грузовика не Евро	Куржак – Канибадам. Для грузовиков не СНГ	Сарпи - Эдирне	Фарап - Серах	Одесса – Краковец/Чернигов	Алат – Гишт Куприк/ Узун/Бекобад, Термез – Узун, Бекобад – Гишт Куприк

Таблица А.5

Оценка транзитных пошлин, взимаемых в странах TRACECA- незагруженное транспортное средство, 38 тонн брутто массы(в \$ за проезд в один конец)

Тип пошлины	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Характеристика транзитного проезда													
Протяженность в км.	500	508	400	400	500	600	153	700	145	1,500	600	750	600
Пошлины за стандартное использование дорог													
(1) Пошлины за выдачу разрешения иностранному транспортному средству	200 (0)	100 (0)	400 (0)	310 (0)	163 (0)	50 (0)		620 (0)	200 (0)		150 (150)		400 (0)
(2) Пошлины за транзитный проезд иностранного транспортного средства		120 (120)	160 (0)				63 (0)	612 (0)		570 (0)			
(3) Пошлины за использование дорог и мостов			55 (55)	? (?)				15 (15)		35 (35)	85 (85)		
(4) Топливные налоги	6 (6)	6 (6)	19 (19)	8 (8)	3 (3)	7 (7)	4 (4)	56 (56)	? (?)	180 (180)	96 (96)	7 (7)	17 (17)
(5) Пошлины с пользователя дорог								16 (16)				25 (0)	
(6) Пошлины за охрану окружающей среды	27 (0)												
(7) Пошлины в пользу местных властей		25 (25)								5 (5)		60 (60)	
(8) Страховая пошлина				25 (25)							35 (35)		5 (5)
(9) Пошлины за различные виды услуг													
ОБЩИЙ ОБЪЕМ ПОШЛИН	233 (6)	251 (151)	634 (74)	343 (33)	166 (3)	57 (7)	67 (4)	1,319 (87)	200 (0)	790 (220)	366 (366)	92 (67)	422 (22)
Пошлины на грузовик/км.	0,47 (0,01)	0,49 (0,30)	1,58 (0,18)	0,86 (0,08)	0,33 (0,01)	0,09 (0,01)	0,44 (0,02)	1,88 (0,12)	1,38 (0,00)	0,53 (0,15)	0,61 (0,61)	0,12 (0,09)	0,70 (0,03)
Комментарии Оценки основаны на стандартных транзитных маршрутов. Указанные пошлины применяются к перевозчикам, не имеющим разрешение на проезд в соответствии с двусторонними соглашениями, которые освобождают их от транзитных сборов. Цифры в скобках указывают на лиц, имеющих эти разрешения	Баграташен – Мегри	Баку – Гырызы Корпу	Бургас – Калотина, Капикуле Руссе	Садахло – Поты, Красный Мост/Поти, Красный Мост - Сарпи	Чимкент- Мерке, Чимкент-Оргос	Мерке/Георгиевка-Торугарт	Леушени - Дубасари	Констанца-Арад, Георгиу- Сирет. 7-дневный ровиньет, выданный для	Куркак – Канибадам. Для грузовиков не СНГ	Сарпи - Эдирне	Фарап - Серах	Одесса – Краковец/Чернигов	Алат – Гишт Куприк/ Узун/Бекобад, Термез – Узун, Бекобад –

Таблица Б.1

Сообщения операторов по поводу нехватки дорожно-транспортных разрешений, выдаваемых в соответствии с двусторонними соглашениями

	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Нехватка разрешений по странам													
Армения													
Азербайджан										X		X	
Болгария							X	X					
Грузия		X						X		X		X	
Казахстан		X				X	X		X	X		X	
Киргизстан						X							
Молдова													
Румыния								X					
Таджикистан													
Турция							X						
Туркменистан						X							
Украина							X	X					
Узбекистан										X			
Комментарии					Нехватка разрешений для проезда в Киргизстан (стоимость разрешения для проезда в третью страну составляет \$ 1000) не хватка разрешений въездных разрешений в другие страны		Нехватка разрешений всех типов, включая разрешения на осуществление перевозок в третьей стране и въезд порожнего грузовика для загрузки	Нехватка разрешений чаще наблюдается в четвертом квартале года				Нехватка разрешений на проезд в третьей стране для осуществления перевозок между странами TRACECA и Европой	

Таблица Б2.

Сообщения дорожных пользователей и операторов по поводу взимания неоправданных сборов в регионе TRACECA

	Армения	Азербайджан	Болгария	Грузия	Казахстан	Киргизстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Турция	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Страны, в которых взимаются не оправданные сборы													
Армения													
Азербайджан												X	
Болгария													
Грузия	X	X										X	
Казахстан		X				X		X	X	X	X	X	X
Киргизстан					X				X				
Молдова													
Румыния													
Таджикистан													
Турция													
Туркменистан										X			X
Украина							X						
Узбекистан								X	X	X	X	X	
Комментарии	Сборы за получения разрешения всегда взимаются в Грузии, так как условия двустороннего соглашения не выполняются	По Грузии : расценки за получения разрешений для иностранного транспортного средства высокие (\$ 300), тоже самое касается пошлин за страховку. По Казахстану: Пошлины взимаемые местными властями			Высокие расценки за получение пошлины для проезда в третью страну	Неофициальные платежи полиции. Неофициальные платежи областным чиновниками в пунктах взвешивания	Сборы по области		По Узбекистану: Размеры транзитных и страховых сборов крайне высокие, особенно по местным перевозкам, кроме того, взимается экологическая пошлина. По Казахстану: взимаются страховые сборы без выдачи квитанции	По Туркменистану: взимаются сборы по страховке, с поправкой на топливные цены, сборы за дорожные разрешения По Казахстану: взимание штрафов за избыточные вес По Узбекистану: взимаются штрафы в случае превышения срока пребывания в стране более 3 дней (\$110)	Неофициальные платежи	Высокие сборы за разрешение для проезда в третью страну (снизились по Казахстану). Высокие транзитные сборы по Узбекистану	Областные сборы с операторов по маршруту Алматы - Актюбинск - Россия. Другие неофициальные платежи по Азербайджану. Высокий уровень сборов в Туркменистане.