



Приложение 3

Министерство инфраструктуры
Республики Польша

***Анализ последствий либерализации
рынка железнодорожных перевозок
с учетом введения платы за
пользование инфраструктурой
в странах ЕС-членах ОСЖД***

Семинар I Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития

Алматы, 15 - 16 мая 2008 года



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Первоначальные действия ЕС в области реформирования железнодорожного транспорта (1)

22 мая 2001 г. - „Белая Книга – Европейская транспортная политика до 2010 года”.

В документе указано:

- 1) организационные и финансовые нехватки железнодорожного транспорта,
- 2) отсутствие гармонизованной транспортной политики стран - членов ЕС:
 - неравномерность роста и величины перевозок по всем видам транспорта,
 - создание „узких звен” на основных авто- и железнодорожных коридорах, в городах и аэропортах,
 - последствия значительного количества аварий в автодорожном транспорте по отношению к обществу и окружающей среде (тогда ок. 43 тыс. погибших в год)



Первоначальные действия ЕС в области реформирования железнодорожного транспорта (2)

Общая ситуация железнодорожной отрасли ЕС в момент введения принципов реформ:

- падение доли ж/д транспорта в общих объёмах перевозок ЕС по отношению к доли а/д транспорта (значительное падение с 21,1% в 1970 г. до 8,4% в 1997 г.)
- падение в период 1991 - 2000 гг. объёмов перевозок в странах, в которых значение ж/д транспорта было исторически большим: Польша - 16,4%, Германия - 11,8%, Венгрия - 34,5%
- незначительное, по сравнению с огромным ростом а/д перевозок, увеличение перевозок в развитых странах (Франция, Испания) на уровне 4,7-7,2%,
- огромный рост а/д перевозок (Польша 78%, Франция 56,4%, Германия, Венгрия, Великая Британия около 33-38%).

Сохранение указанных тенденций может привести к дальнейшему падению значения ж/д транспорта (до 7% доли в грузовых и 6% доли в пассажирских перевозках несмотря на факт роста активности в области пассажирских перевозок с 217 млрд пасс/км в 1991 г. до 290 млрд пасс/км в 1998 г.)

Опасность прекращения эксплуатации ж/д линии и их физической ликвидации (п период 1970 - 1998 гг. около 600 км в год)



Первоначальные действия ЕС в области реформирования железнодорожного транспорта (3)

„Белая Книга” определяет:

Потенциальные возможности развития ж/д транспорта, в т.ч.:

- перспективы роста значимости ж/д транспорта в связи с увеличением количества автомобилей и их насыщенности, а также последствий для окружающей среды,
- значение ж/д перевозок как перспективного вида транспорта при транспортировке на большие расстояния,

Намерения и планы ЕС в области улучшения ситуации ж/д транспорта:

- создание условий для введения одинаковой методики (в будущем также тарифов) за пользование ж/д инфраструктурой (без конкретного плана действий),
- финансовая поддержка проектов модернизации и развития погран.переходов,
- поддержка реализации планов создания 10 000 км высокоскоростных ж/д линий,
- выделение до 60% бюджета на инвестиции в трансевропейские транспортные ж/д коридоры.



Первоначальные действия ЕС в области реформирования железнодорожного транспорта (4)

Достижение указанных целей возможно путем:

- увеличение интенсивного использования существующей инфраструктуры,
- увеличения финансирования ж/д транспорта и поддержки инвестиционного процесса путем переноса прибыли от налогообложения а/д транспорта (пример Швейцарии) ,
- увеличения налогообложения транспорта не путем увеличения его стоимости, а путем умелого определения самой стоимости от степени использования инфраструктуры, т.е. интегрирование непосредственной (использования инфраструктуры) и посредственной стоимости (приведение вреда окружающей среде) для всех видов транспорта согласно принципу **„затраты покрывает пользователь или виновник”**

(„Справедливая оплата за использование инфраструктуры. Принципы единой системы оплат за пользование инфраструктурой транспорта ЕС, август 1998 г.)



Первоначальные действия ЕС в области реформирования железнодорожного транспорта (5)

Использование механизма взимания оплаты в зависимости от:

- расстояния,
- специфики перевозки (продолжительность, объём)
- специфики транспортного средства (его величина, вредность для окружающей среды)

Результаты:

- ликвидация нечестной конкуренции между различными видами транспорта,
- минимализация конгестии (т.е. процесса формирования пробок и „узких звён”),
- минимализация ухудшения состояния окружающей среды,
- улучшение показателей работы транспортной системы в целом за счет компенсации путем уменьшения фактических затрат.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

ПРАВОВАЯ БАЗА РЕФОРМ Ж/Д ОТРАСЛИ (1)

15 марта 2001 года введен обновленный набор законов (директив), регулирующих функционирование железнодорожного транспорта:

- директива 2001/12 ЕК об изменении директивы 91/440 ЕЭС о развитии ж/д Содружества, (определение правил доступа к железнодорожной инфраструктуре и функционирования железнодорожных предприятий);
- директива 2001/13 ЕК об изменении директивы 95/18 о лицензированию железнодорожных предприятий;
- директива 2001/14 ЕС об изменении директивы 95/19 об алокации пропускных способности ж/д инфраструктуры, взимания оплаты за доступ к ней и сертификации безопасности;
- директива 2001/16 ЕС об интероперабельности трансевропейской системы конвенциональных железных дорог.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

ПРАВОВАЯ БАЗА РЕФОРМ Ж/Д ОТРАСЛИ (2)

Январь 2002 г. ЕК представляет следующий набор проектов директив, реформирующих железнодорожную отрасль:

- проект директивы 2002/21 по алокации пропускных способности ж/д инфраструктуры,
- проект директивы 2002/22 по интероперабельности,
- проект директивы 2002/23 по созданию Европейской железнодорожной агенции (ЕЖДА),
- проект директивы 2002/24 по присоединению ЕС к *Конвенции КОТИФ*,
- проект директивы 2002/25 по изменению директивы 2001/12 и изменению директивы 91/440.

Семинар I Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития

Алматы, 15 - 16 мая 2008 года



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

НАПРАВЛЕНИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ - ПРИМЕРЫ СТРАН ЕС (пример 1)

Железные дороги Швеции (SJ) (1)

Начало реформы - 1988 г.

Основание - *Закон об транспортной политике*

Принцип - выделение сектора пассажирских и грузовых перевозок (SJ) от сектора управления инфраструктурой Banverket (BV).

Этот принцип стал примером реструктуризации в большинстве других стран

SJ получил правительственную концессию на грузовые перевозки по всем направлениям, а в области пассажирских перевозок - только по главным маршрутам. Местные (региональные) перевозки были переданы местным самоуправлениям.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Железные Дороги Швеции (2)

Результаты реформ:

- возобновление вагонного парка,
- модернизация вокзалов (место стыковки ж/д - клиент),
- уменьшение штата работников (50%),
- увеличение значения в грузовых перевозках до 25%,

Очередной этап реформы - 2001 г.

Выделение из SJ отдельных предприятий, часть которых являлась собственностью государства. Предприятия, обслуживающие пассажирские и грузовые перевозки, не были приватизированы.

Уплата за пользование инфраструктурой вносится непосредственно в гос.бюджет (как и налог от авто перевозок). Управляющий инфраструктурой (BV) получает средства на содержание и развитие инфраструктуры с гос. бюджета.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

НАПРАВЛЕНИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ - ПРИМЕРЫ СТРАН ЕС (пример 2)

Железные дороги Германии (1)

Начало реформы - **1 января 1994 г.** путем объединения предприятий Deutsche Reichsbahn (DR) (Восточная Германия) и Deutsche Bundesbahn (DB) (ФРГ). Тем самым было создано Deutsche Bahn (DB).

Основной принцип:

- ориентированность перевозчика на потребности клиента и максимальное увеличение экономической прибыли,
- отделение сектора перевозок от сектора управления инфраструктурой.



Железные дороги Германии (2)

Результаты:

- уменьшение штата работников на **33%** - с 331 тыс (1994 г.) до 226 тыс (2000 г.);
 - достигнутый результат превысил правительственный прогноз (планировались субсидии государства порядка **431 млрд DEM**, реально выплачено **287 млрд DEM**, т.е. экономия **144 млрд DEM** или **33%**)
 - увеличение показателей функционирования отрасли (143% в период 1994-2000 гг.)
 - увеличение средств на модернизацию - с 1994 г. до 2000 г. инвестиции DB выделило **100 млрд DEM** на гармонизацию и интеграцию транспортных систем Восточной и Западной Германии (в т.ч. **19 млрд** в восточную часть страны)
- До 2005 г. инвестиции DB достигли **45 млрд EUR**, в т.ч. **3,5 млрд EUR** на модернизацию вокзалов, **8 млрд EUR** на возобновление и модернизацию вагонного парка и тяги, **28 млрд EUR** на укрепление и увеличение потенциала ж/д инфраструктуры.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Железные дороги Германии (3)

Сегодняшняя структура DB после реформы (2003 г.):

- пассажирские перевозки (всех видов) – *DB Reise & Touristik AG*, а также *DB Regio AG*;
- грузовые перевозки (в т.ч. комбинированные) – *DB Cargo AG*;
- вокзалы и обслуживание пассажиров – *DB Station AG*;
- инфраструктура (включая станции формирования поездов) – *DB Netz AG*;
- другие специализированные предприятия: *DB Energie*, *DB ProjektBau*, *DB Services* и *DB Telematik*.

Сегодняшнее количество лицензированных перевозчиков в Германии перевисило **220**.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

НАПРАВЛЕНИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ - ПРИМЕРЫ СТРАН ЕС (пример 3)

Железные дороги Франции (1)

Основная причина введения реформы - неудовлетворительной финансовые показатели железнодорожного предприятия *Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)*

Убытки компании:

- **2,53 млрд EUR** (1995 г.)

- **2,32 млрд EUR** (1996 г.)

- общий долг (в т.ч. из-за строительства TGV Méditerranée) почти **32 млрд EUR**.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Железные дороги Франции (2)

Основы реформы:

Устав Парламента Франции с 1997 г., на основании которого было создано предприятие *Réseau Ferré de France (RFF)* - владелец инфраструктуры и *SNCF* с функцией перевозчика, управляющего транспортом и развитием ж/д сети.

В 1997 г. была введена программа регионализации части пассажирских перевозок, связанная с передачей ответственности за организацию региональных перевозок самоуправлениям при поддержке государства (дотации гос.бюджета).

SNCF предлагает услуги в следующей части рынка транспортных услуг:

- пассажирские дальнего следования – *SNCF Grandes Lignes*,
- грузовые (в т.ч. интермодальные) – *SNCF Fret*.



НАПРАВЛЕНИЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ - ПРИМЕРЫ СТРАН ЕС (пример 4)

Железные дороги Великой Британии (1)

Начало процесса приватизации *British Railways (BR)* - первая половина 90-ых годов.

Государственное предприятие BR было убыточным и обходилось гос.бюджету порядка **1,1 млрд фунтов** дотаций в год (1994).

BR было разделено на 96 отдельных предприятий, среди которых было:

- 25 субъектов пассажирских перевозок всех видов;
- 6 субъектов грузовых перевозок, курьерских и почтово-багажных перевозок;
- 1 предприятие, управляющее инфраструктурой (*Railtrack*);
- 13 субъектов по ремонту инфраструктуры;
- 3 субъектов по лизингу пассажирского вагонного парка и тяги;
- 6 субъектов по лизингу грузового вагонного парка и тяги;
- и др. предприятия по ремонту вагонного парка и тяги.

Большинство в/у предприятий приватизировано в 1996 г.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Железные дороги Великой Британии (2)

Создано ведомство, одновременно выдающее лицензии и контролирующее качество и закономерность пассажирских перевозок.

Эксплуатация инфраструктуры, тяги и вагонного парка разделена от содержания и ремонта.

Результат - искусственное уменьшение затрат, связанных с функционированием предприятий путем увольнения работников и ограничением инвестиции.

Последствия - значительное понижение качества предоставляемых услуг и безопасности движения.

Финансовый результат приватизации BR оценивается в **4,5 млрд фунтов.**



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Железные дороги Великой Британии (3)

Убытки *Railtrack* - **700 млн фунтов** в год

Введение судебного комисара из-зи накопления убытков в размере в **3 млрд фунтов**
(сентябрь 2001)

В январе 2002 г. была объявлена правительственная программа комплексной реформы ж/д транспорта, оцениваемая Правительством в **67,5 млрд фунтов**.



**Министерство инфраструктуры
Республики Польша**

МОДЕЛИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

1. Управление инфраструктурой с точки зрения потребности субъектов транспортного рынка (зынтегрированное предприятие)

- сектор перевозок невыделённый с сектора инфраструктуры (холдинг).

2. Инфраструктура как частная собственность.

3. Управление или администрирование инфраструктурой ведется государством

– выделение сектора перевозок от сектора инфраструктуры.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

ПРЕДЛОГАЕМАЯ МОДЕЛЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

- полное отделение управления (администрации) инфраструктурой от системы перевозок (в т.ч. обязательное ведение отдельной финансовой отчётности),
- ответственность за состояние и развитие остаётся за государством,
- выполнение определённых законом требований (административных и технических) открывает возможность пользования инфраструктурой,
- ответственность за организацию региональных перевозок передаётся местным властям (самоуправлениям),

*Транспортная политика ЕС ведет к ревитализации (обновлению)
ж/д транспорта как самого экологически чистого и открытого по отношению
к общественным нуждам вида транспорта.*



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛАТВИЯ (1)

Ситуация в момент введения процесса реформирования:

- уровень задолжности – **34,1 млн латов**,
- общее количество сотрудников, работающих на железной дороге – **17 тыс.**,
- количество проф-союзных организаций, действующих на железнодорожном предприятии (или предприятиях) - **1**,
- процент сотрудников (от их общего количества), объединенных в проф-союзных организациях – **85%**.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛАТВИЯ (2)

основные принципы реформирования отрасли:

- обеспечение свободного и недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре всем перевозчикам с целью ликвидации монополии и создания рыночной конкуренции.

Реформы были начаты с принятия нового *Железнодорожного закона от 1 ноября 1998 года, согласно которому 1 июля 1999 года:*

- созданы контролирующие государственные институты,**
- начата реструктуризация монопольного предприятия отрасли (закончена 1 июля 2007 года).**



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛАТВИЯ (3)

количество участников рынка железнодорожных транспортных услуг
страны и их приблизительная доля в общих объемах перевозок:

- пассажирских перевозчиков - **2**,
дочернее предприятие va/s «LDz» «*Pasažieru vilciens*» - доля рынка 99,9%,
частный перевозчик SIA «*Gulbenes-Alūksnes bānītis*» - 0,1%
(перевозки на небольшом участке узкоколейной ж/д)

- грузовых перевозчиков - **3**
дочернее предприятие va/s «LDz»
«*LDZ Cargo*» - доля рынка 89,4%,
частные компании: a/s «*Baltijas Ekspressis*» – 6,5%,
SIA «*Baltijas Transīta Serviss*» - 4,1%.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

**Реформа железнодорожного транспорта стран - членов
ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛАТВИЯ (4)**

лицензия на осуществление железнодорожных транспортных услуг:

- пассажирские перевозки - Комиссия по регулированию общественных услуг,
- грузовые перевозок - Государственная железнодорожная администрация.

Прикладываются документы, свидетельствующие о:

- техническом обеспечении,
- достаточном финансовом положении и материальных ресурсах,
- квалификации руководителей и локомотивных бригад,
- внутренней системе обеспечения безопасности движения поездов,
- возможностях ликвидации последствий аварий и планах мероприятий, направленных на обеспечение охраны окружающей среды.

Лицензия рассматривается в течение **30 дней**, выдается на **5 лет** с продлением срока действительности с помощью перерегистрации.



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛАТВИЯ (5)

система взимания оплат за пользование железнодорожной инфраструктурой

механизм (методика) определения её составных:

- плату за пользование железнодорожной инфраструктурой определяет Комиссия Регулятора общественных Услуг.
- плату перевозчику не может определять:
 - 1) институция, которая предлагает услуги перевозки,
 - 2) владелец железнодорожной инфраструктурой, который входит в одном концерне с перевозчиком.
- скидки не применяются,
- стоимость платы зависит от технических параметров линии.



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛАТВИЯ (6)

Сегодняшняя ситуация железнодорожной области:

- уровень годовой прибыли или долгов определенных субъектов – **3,2 млн. латов**, кредитные обязательства **123,8 млн. латов** (данные только об управлении публичной железнодорожной инфраструктурой и перевозках, что является основой отрасли)
- количество работников на железной дороге – **15 тысяч человек**, в т.ч. в предприятиях содержания инфраструктуры – **4,9 тыс.**,
- количество проф-союзных организации, действующих в железнодорожных предприятиях – **1**,
- процент сотрудников (от их общего количества), объединенных в проф-союзных организациях – **85%**.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза ВЕНГРИЯ (1)

Лицензия на осуществление железнодорожных транспортных услуг

Разрешение на функционирование следует просить у Железнодорожного учреждения Венгрии.

Разрешение на функционирование на всей территории страны можно просить в целях деятельности грузовых и пассажирских перевозок.

Национальное Транспортное Ведомство правомочно выдать сертификат железнодорожной безопасности, а также дополнительный сертификат.

Организация по распределению мощностей железнодорожного пути (Rail Capacity Allocation (VPE) может выдать первую нитку графика железнодорожному предприятию при наличии:

- разрешения на функционирование,
- сертификата железнодорожной безопасности или дополнительный сертификат,
- договора страхования.

После выдачи первой нитки графика можно заключить договор на предоставление доступа к сети с управляющим инфраструктурой/Infrastructure Business Unit (ЗАО МАВ и/или ЗАО ДЬЕШЕВ).



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

**Реформа железнодорожного транспорта стран - членов
ОСЖД, членов Европейского Союза ВЕНГРИЯ (2)**

Плата за предоставление доступа к сети [HUF] процентов дохода

Предприятия, занимающиеся пассажирскими перевозками:

MÁV-START Zrt.	79 936 060 994	99,80%
GYSEV Zrt	164 026 182	0,20%

Предприятия, занимающиеся грузовыми перевозками:

MÁV Cargo ZRt.	29 562 068 537	96,27%
FLOYD ZRt.	174 583 789,9	0,57%
MMV ZRt.	372 807 215,9	1,21%
Pannontrain Zrt	24 743 801,8	0,08%
CER ZRt.	507 542 651,6	1,65%
Train Hungary Kft.	26 466 375,8	0,09%
GYSEV Zrt.	31 782 155,5	0,10%
MERT Zrt.	8 006 291,2	0,03%



**Министерство инфраструктуры
Республики Польша**

**Реформа железнодорожного транспорта стран - членов
ОСЖД, членов Европейского Союза – ВЕНГРИЯ (3)**

Система взимания оплат за пользование железнодорожной инфраструктурой:

- о Закон о железнодорожном транспорте от 2005 г.,
- о Закон С о бух. учете от 2003 г.,
- о Договор о сотрудничестве между ЗАО МАВ и Организацией по распределению мощностей железнодорожного пути – Rail Capacity Allocation (VPE),
- о Совместный приказ Министра экономики и транспорта и Министра финансов о рамках системы платы за предоставление доступа к железнодорожной сети, а также об основных правилах образования и использования платы за предоставление доступа к железнодорожной сети,
- о Приказ № 50/2007 о бухгалтерском отделении внутри железнодорожного предприятия железнодорожных транспортных деятельностей,
- о Правила ЗАО МАВ о калькуляции себестоимости и тарификации инфраструктурных услуг, предоставленных в рамках открытого доступа к сети,
- о Система расчетов ЗАО МАВ.



Министерство инфраструктуры Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ВЕНГРИЯ (4)

Основные составные оплат и механизм определения её составных:

Управляющий инфраструктурой действует в соответствии с договором на предоставление доступа к сети относительно взимания платы за предоставление доступа к сети, оплачиваемой за пользование железнодорожной инфраструктурой. С точки зрения порядка платы является разница между покупателями, имеющими в распоряжении годовое заявление (большинство) и покупателями, имеющими в распоряжении одно конкретное заявление.

Покупатели, имеющие в распоряжении одно конкретное заявление группируются дальше, в соответствии этого различаются покупатели с хорошей платежной дисциплиной и покупатели с плохой платежной дисциплиной или в случае новых покупателей они перечисляются в категорию «новые покупатели».

Только покупатели с плохой платежной дисциплиной обязываются к уплате гарантии платежа (аванс или банковская гарантия).



Министерство инфраструктуры Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ВЕНГРИЯ (5)

В соответствии с действующим *Сетовым Уставом* в настоящее время дополнительные сборы не взимаются.

Все железнодорожные предприятия могут пользоваться услугами в соответствии с условиями и тарифами, объявленными в *Сетовом Уставе*. В действующем *Сетовом Уставе* не предусмотрены скидки.

Правила ЗАО МАВ о калькуляции себестоимости и тарификации инфраструктурных услуг, предоставленных в рамках открытого доступа к сети учитывает следующие параметры:

- скорость,
- вид тяги,
- нагрузка на ось,
- число путей,
- пропускная способность.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

**Реформа железнодорожного транспорта стран - членов
ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (1)**

Процесс реформирования был начат с 1992 года.

Общее количество сотрудников :	1991 – 9840 чел.	1992 – 9257 чел.
	1995 – 8331 чел.	2000 – 5674 чел.
	2006 – 3170 чел.	

Экономические результаты зависели от принципа «сколько заработал, столько израсходовал»:

1994 -	+2,0 млн. ЕЕК
1995 -	-2,4 млн. ЕЕК
2000 -	+89,8 млн. ЕЕК
2006 -	+561,0 млн. ЕЕК

Основные принципы реформирования:

- придание экономической самостоятельности железнодорожному предприятию,
- отказ от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых,
- оформление гос-заказа на железнодорожные пассажирские перевозки и выделение на это средств из бюджета республики.



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (2)

В процессе реализации реформ (2001 г.) основная железнодорожная отрасль, в т.ч. и инфраструктура, была приватизирована (продано 66% акций ЭВР и 100% акций *Эделараудтее*).

В 2007 акции ЭВР были государством выкуплены обратно. Идеология приватизации была результатом политических дискуссий в правительстве и парламенте и применением политики приватизационной агентуры.

предприятия имеющих ж/д инфраструктуру общего пользования:

АО Эстонская железная дорога, 100% акций принадлежит государству,
- 693 км линий (72%),

АО Едела Раудтее, 100% акций принадлежит частному капиталу,
- 270 км линий (28%).



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (3)

Лицензии выдаются Министерством экономики и коммуникации,
до 2007 г. Отделом дорог и железных дорог, с 2008 г. Департаментом по конкуренции)

Лицензии выдаются по следующим отраслям услуг (состояние на 2008 г.):

- услуги по перевозке грузов - 20,
- услуги по перевозке пассажиров - 3,
- услуги по ремонту и обслуживанию подвижного состава - 14,
- услуги по содержанию и обслуживанию инфраструктуры - 2,
- услуги по ремонту и строительству объектов инфраструктуры - 44,
- услуги по производству подвижного состава - 1.

Лицензия выдается на основе заявления в утвержденной форме, с учетом обеспечения предприятия персоналом требуемой квалификации и наличия договора страховки.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

**Реформа железнодорожного транспорта стран - членов
ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (4)**

ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ – 3 (2006 г.):

АО Еделараудтее	33,4% пассажиров	60% пасс./км
АО Электрираудтее	64 % пассажиров	35% пасс./км
ГО Раул Лтд (международные)	2,6% пассажиров	5% пасс./км

ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ – 4 основных (2006 г.):

АО Эстонская железная дорога	69,4 % объёма перевозок
ООО Вестгейт	19,8 % объёма перевозок
АО Спасеком	7,5 % объёма перевозок
ООО Коал Терминал Транс	3,3 % объёма перевозок

Остальные грузовые перевозчики занимаются станционными операциями по перестановке вагонов.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (5)

Система взимания оплат за пользование железнодорожной инфраструктурой

Плата за пользование инфраструктурой определяется § 59 *Закона о железной дороге*, в которой установлено обязательство заключения договора на пользование инфраструктурой и условия оплаты за услуги.

Основой определения величины платы за пользование инфраструктурой является **методика**, утвержденная Министром экономики и коммуникации (Постановление 144 от 01.06.2004) *изменения этого постановления готовятся с датой ввода их в действие с 01.06.2008.*

Плата за пользование инфраструктурой (ППИ) покрывает по методике расходы предприятий по инфраструктуре как по прямым, капитальным и накладным расходам и включает в себя коммерческую прибыль.

Семинар I Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития

Алматы, 15 - 16 мая 2008 года



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (6)

Основными услугами считаются:

- рассмотрение заявлений на выделение пропускной способности,
- пользование выделенной частью пропускной способности,
- пользование железнодорожными узловыми станциями, остановочными платформами,
- организацию движения с обеспечением контрольно-сигнализационными устройствами,
- обеспечение информацией для реализации своей доли пропускной способности.

Дополнительными услугами считаются:

- пользование установок снабжения электроэнергией для основной тяги,
- освещение используемых сооружений,
- разрешение доступа к нужным железнодорожным зданиям, устройствам, грузовым терминалам, сортировочным станциям,
- разрешение доступа к сервисным устройствам и стояночным путям.

Семинар I Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития

Алматы, 15 - 16 мая 2008 года



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (7)

Вспомогательные услуги состоят из:

- услуг по предварительному обогреву пассажирских поездов,
- услуг по формированию поездов,
- пользования соединительными путями к заправочным установкам,
- тех. осмотра подвижного состава,
- пользования телекоммуникационными сетями,
- организации приёма-передачи грузов на границе и т.д.,
- проверки опасных грузов ведется на основе отдельных договоров.

Основой для расчета принято распределение расходов на

постоянные издержки - 30%
переменные - 70%.

*Постоянные издержки основных услуг рассчитывают на поезд-километр,
Переменные издержки основных услуг на тонно-километр брутто.*



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЭСТОНИЯ (8)

Сегодняшняя ситуация железнодорожной области:

прибыль	561 млн. ЕЕК, т.е. 15,9 млн. EUR
общее количество работников	3170 чел.
количество профсоюзных организаций	3
количество членов на 01.03.2008	1405 чел.



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛИТВА (1)

Ситуация в момент введения процесса реформирования:

- количество сотрудников, работающих на железной дороге
– **15,6 тыс.**,
- количество проф-союзных организаций, действующих на железнодорожном предприятии
- **2**,
Союз профсоюза железнодорожников Литвы
Федерация профсоюза Литвы
- процент сотрудников (от их общего количества), объединенных в проф-союзных организациях – **40%**,
- кампания работает прибыльно (!).



**Министерство инфраструктуры
Республики Польша**

**Реформа железнодорожного транспорта стран - членов
ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛИТВА (2)**

Основные принципы реформирования железнодорожной отрасли:

- обеспечить эффективную деятельность железнодорожного транспорта в рыночных условиях;
- создать такие правовые и экономические условия для развития и модернизации государственной железнодорожной инфраструктуры;
- обеспечить свободное и не дискриминационное пользование государственной железнодорожной инфраструктурой;
- обеспечить стабильное финансирование железнодорожного транспорта;
- вести отдельный учет деятельности, связанной с:
 - перевозками пассажиров и багажа;
 - перевозками грузов;
 - содержанием и управлением государственной ж/д инфраструктурой.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛИТВА (3)

Согласно *Закону Литовской Республики о реформе сектора железнодорожного транспорта* от 8 апреля 2004 года, реформирование железнодорожной отрасли Литвы должно быть осуществлено в два этапа:

- в течение первого этапа осуществляются действия, необходимые для подготовки учреждения государственного предприятия по управлению публичной железнодорожной инфраструктурой;
- в течение второго этапа учреждается государственное предприятие по управлению публичной ж/д инфраструктурой.

Конкретные сроки осуществления указанных этапов было поручено установить Правительству Литовской Республики, которое своим постановлением от 13 февраля 2006 года наметило, что:

- первый этап должен быть закончен до 31 декабря 2010 года,
- второй этап должен быть закончен до 31 декабря 2011 года.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛИТВА (4)

Государственная железнодорожная инспекция при Министерстве транспорта и коммуникаций Литовской Республики принимает важнейшие решения по поводу права использования перевозчиками публичной ж/д инфраструктуры :

- занимается выдачей лицензий и сертификатов по безопасности перевозчикам грузов и пассажиров;
- принимает решения по выделению мощностей инфраструктуры и утверждает графики поездов;
- устанавливает плату за пользование публичной ж/д инфраструктурой.

Предприятие, желающее получить лицензию, должно иметь безупречную репутацию, т.е. в его отношении не должно быть обвинительного решения суда, а также должно быть перспективным в финансовом отношении. Структура управления предприятия должна обеспечивать безопасность движения и требования по лицензированию. Предприятие также должно располагать правом собственности на тяговый подвижной состав либо управлять и пользоваться им на другом законном основании.

Инспекция создает комиссию и принимает соответствующее решение. Лицензия выдается на неограниченный срок.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛИТВА (5)

Основные составные оплаты за пользование инфраструктурой:

- плата за обработку заявок на пользование,
- плата за право пользоваться выделенными ресурсами, путями и стрелками,
- плата за управление движением, включая сигнализацию,
- плата за передачу информации о движении поездов,
- плата за право пользования железнодорожными станциями, устройствами сортировки составов, которая состоит из:

а) начального взноса

устанавливается в таком размере, чтобы были компенсированы расходы по организации и управлению движением;

б) окончательного взноса

устанавливается в таком размере, чтобы были покрыты расходы по содержанию и управлению, обновлению, модернизации и развитию публичной железнодорожной инфраструктуры и возврату кредитов и процентов по ним, взятых на обновление, модернизацию и развитие публичной железнодорожной инфраструктуры.



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЛИТВА (7)

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ:

- функции управляющего публичной железнодорожной инфраструктурой выполняет АО «Литовские железные дороги»

В марте 2006 г. с целью разделение деятельности перевозчиков от управления публичной железнодорожной инфраструктурой завершено преобразование АО «Литовские железные дороги» и учреждены три дирекции: Дирекция грузовых перевозок, Дирекция пассажирских перевозок Дирекция железнодорожной инфраструктуры. Дирекции имеют отдельные счета деятельности и ведут отдельные финансовые отчёты.

- на АО «Литовские железные дороги» работают около **10,5 тысяч работников**, из них **3,65 тысяч** в Дирекции публичной железнодорожной инфраструктуры.

- в АО «Литовские железные дороги» действуют **3** профсоюзных организации,

- профсоюзные организации объединяют около **53%** сотрудников.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЧЕХИЯ (1)

Чешские железные дороги являлись государственной организацией в период с 1993 до 2002 год были.

01.01. 2003 года ЧД создано акционерное общество со 100% участием государства.
*В 2003 году в результате трансформации государственных Чешских железных дорог произошло разделение на **АО ЧД** и **УЖДИ** – государственную организацию «Управляющий железнодорожной инфраструктуры».*

АО ЧД до сих пор на договорной основе обеспечивает уход и эксплуатацию ж/д инфраструктуры, а также организацию и управление движением.

В 2008 г. функции ухода и содержания ж/д инфраструктуры должны пройти к УЖДИ, а с 2009 г. к УЖДИ перейдут и функции организации железнодорожного движения.

Убытки за **2002 г.** (т.е. до разделения) - **4819 млн. чешских крон.**

Убытки за 2003 г. (только АО ЧД) - **925 млн. чешских крон.**



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЧЕХИЯ (2)

Общее число работников ЧД

1993 год – 116 142 чел.	2002 год – 81 771 чел.
2003 год – 78 575 чел.	2006 год – 58 823* чел.

**) В отрасли – включая всех операторов ж/д перевозок – занято 62 517 чел.*

Основные документы - правовые рамки проведения реформ:

- Закон № 9/1993 о государственной организации Чешские железные дороги от 20 12. 1992 года с посл. измен.,
- Закон № 266/ 1994 о путях сообщения,
- Закон № 77/2002 об акционерном обществе Чешские железные дороги, государственной организации Управление железнодорожной инфраструктуры и о изменениях и дополнениях к закону № 266/1994
- Постановление Правительства ЧР № 848 о реструктуризации АО ЧД от 25 июля 2007 года.



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЧЕХИЯ (3)

В Чешской Республике имеется
27 операторов – перевозчиков.

Главным ж/д оператором остаются АО ЧД и его дочерние предприятия, в области грузовых перевозок - АО ЧД «ЧД КАРГО»

*ЧД КАРГО 1 декабря 2007 года в соответствии с Постановлением
Правительства ЧР № 1195 от 22 октября 2007 года о создании дочернего
предприятия АО ЧД – «ЧД КАРГО».*



Министерство инфраструктуры
Республики Польша

Реформа железнодорожного транспорта стран - членов
ОСЖД, членов Европейского Союза – ЧЕХИЯ (4)

ОПЛАТА ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Регулирование цен и тарифов осуществляется Министерством транспорта ЧР путём постановления Министерства финансов по ценам, устанавливаются максимальные сборы за пользование инфраструктурой.

За внутренние общественные регулярные пассажирские перевозки цена определяется с использованием правила $N + Z - D \geq T$, где:

N = экономически обоснованные расходы на перевозки, а также на уход и эксплуатацию ж/д инфраструктуры при обеспечении внутренних общественных регулярных пассажирских перевозок в предыдущем году, увеличенные на сумму подтвержденных расходов на исходные составляющие в текущем году,

Z = соответствующая прибыль, отвечающая условиям текущего года,

D = дотации из государственного бюджета

T = планируемые доходы от внутренних общественных регулярных пассажирских перевозок в текущем году – без НДС



Реформа железнодорожного транспорта стран - членов ОСЖД, членов Европейского Союза – ЧЕХИЯ (5)

Максимальная цена за пользование инфраструктурой определяется по формуле

$$C_m = C_1 + C_2, \text{ где}$$

C_m = максимальная цена за пользование инфраструктурой одним поездом

C_1 = максимальная цена за пользование инфраструктурой одним поездом, начисленная за эксплуатацию инфраструктуры /управление движением поездов/

C_2 = максимальная цена за пользование инфраструктурой одним поездом, начисленная за обеспечение ухода за инфраструктурой.

Для каждой из трех категорий линий и участков

1/ общегосударственные международные (европейские),

2/ общегосударственные прочие,

3/ региональные,

устанавливаются свои максимальные цены.