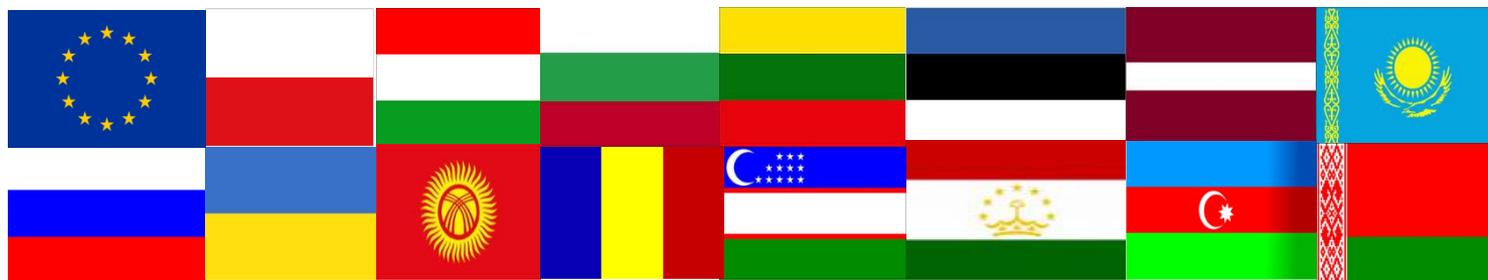


Изучение опыта и анализ хода реформ на железнодорожном транспорте стран –членов ОСЖД. Нормативно-правовая база в области реформирования»



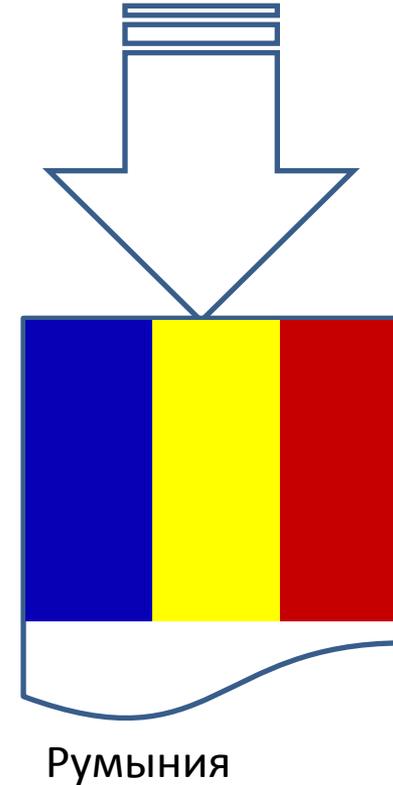
15-18 октября 2013 год г. Варшава

Какой основной закон, регулирующий деятельность субъектов железнодорожного транспорта?

Закон о железнодорожном транспорте



Правила перевозок по железным дорогам



Практически во всех странах функционирует отдельный закон о железнодорожном транспорте, регламентирующий деятельность каждого субъекта перевозочного процесса

В условиях реструктуризации железнодорожного транспорта, какие основные законодательные, нормативно-правовые документы были подвергнуты изменениям. Какие были внесены основные изменения? (концептуально).

Закон о железнодорожном транспорте, а также другие законодательные акты в области железнодорожного транспорта. Изменения касаются регламентирования правового поля каждого участника перевозочного процесса



Реформа железнодорожного транспорта не может проводиться без законодательной поддержки и влечет за собой изменение ряда других законодательных актов, в области жд транспорта. Однако, внесение изменений может конфликтовать с другими законодательными актами.

На сколько часто могут вноситься изменения в законодательные акты и что является основой для изменений? Может ли непринятие законодательного акта сдерживать процесс реформирования?

Для соответствия услуг железнодорожного транспорта требованиям рыночной экономики необходимо проведение реформы. Основанием для законодательных изменений являются несоответствие текущего состояния железнодорожного транспорта спросам клиентов.

Внесение изменений проводится по мере необходимости и носит постоянный характер.



Процесс реформирования без законодательной поддержки невозможен. Однако, учитывая, быстрые темпы развития рынка транспортных услуг, принятие законодательного акта с учетом его регламентированных длительных сроков, может вызвать серьезные отставания как в реформе, так и технологические проблемы в работе железнодорожного транспорта.

Учитывая мировую глобализацию и рыночную экономику насколько целесообразно проводить железнодорожному транспорту диверсификацию, переход на коммерчески ориентированные направления развития?

В условиях сокращения уровня государственной поддержки, ж/д компании вынуждены диверсифицировать свой бизнес. Диверсификация в коммерчески-ориентированных направлениях деятельности целесообразна до тех пор, пока увеличение расходов на управление диверсифицированной компанией не превышает эффект от реализации синергии связанных компаний.



Несмотря на коммерческую направленность жд транспорта, полная диверсификация невозможна из-за социальной составляющей деятельности жд транспорта (пассажирские перевозки, социальные объекты)

Структура железнодорожной компании Германии (на примере ДВ) включает в себя компанию по логистике. Как вы оцениваете целесообразность преобразования в мультимодальную компанию на базе железнодорожной транспортной компании?

Развитие логистики является актуальной и важной составляющей перевозочного процесса в условиях рыночной экономики.

Например:

ОАО «РЖД» в 2012 году приняло решение о расширении бизнеса холдинга РЖД в сфере предоставления транспортно-логических услуг. Создан транспортно-логический бизнес-блок, в который войдут профильные дочерние компании и подразделения ОАО «РЖД».

В АО «НК «КТЖ» создано дочернее предприятие АО «KTZ-Express» (транспортно-логическая компания), которой в доверительное управление переданы аэропорты, морской порт Актау, автотранспортные компании.



Сохранение доходных грузов является приоритетом для жд компаний. В целях удержания грузоперевозок возможно целесообразно объединение с другими видами транспорта и обеспечить потребности клиентов в перевозках.

В условиях оттока грузов на другие виды транспорта (авто, авиа) какие меры предпринимаются для привлечения грузов?

Развиваются новые транспортные услуги при организации железнодорожных перевозок, в том числе направление логистики;

Обновляется подвижный состав;

Строительство новых и модернизация существующих железнодорожных линий;

Проводится гибкая тарифная политика;

Проводится маркетинговый анализ по сохранению существующего объема доходов, активная работа по удовлетворению спроса клиентов.



Необходимо проведение политики по сохранению доходов от перевозок – гибкая тарифная политика, обновление подвижного состава, создание мультимодальной компании и т.д.

Существует ли понимание и выделение средств Правительством вашего государства в развитие пассажирских перевозок? Строительства новых железнодорожных линий?

Практически во всех странах полного покрытия убытков от перевозок пассажиров в дальнем сообщении из государственного бюджета не удается.

Хотя во многих странах (Россия, Украина, Беларусь, Казахстан) Законом предусмотрено финансирование из государственного бюджета убытков от пассажирских перевозок, строительство инфраструктуры.

В Румынии Правительством выделяются средства, в пределах бюджетных ассигнований, начисляемых ежегодно для жд пассажирских перевозок и для строительства новых жд линий и модернизации существующих.



Необходимо проведение политики по сохранению доходов от перевозок – гибкая тарифная политика, обновление подвижного состава, создание мультимодальной компании и т.д.

Рассматривается ли вашим государством строительство высокоскоростной отдельной линии между крупными мегаполисами. Если да, то на каких условиях?

РФ. До 2020 года предусматривается реализация 2 комплексов программных мероприятий:

-Организация высокоскоростного движения до 350-400 км/ч (Москва-С.Петербург, Москва-Нижний Новгород-Казань);

-Организация скоростного жд движения на существующей инфраструктуре (Москва-Ярославль, Москва-Суземка, Москва-Красное)

- БЧ. Разработан технико-экономический доклад на строительство ВСМ Москва-Минск. Однако, при существующих экономических условиях и прогнозируемом пассажиропотоке строительство ВСМ нецелесообразно.

-Эстонская и Литовская республики планируют строительство магистрали Rail Baltica, путем создания совместной компании. Доля ЕС в общем объеме будет составлять не более 85%.

-УТИ Организовано высокоскоростное движение пассажирского поезда «Afrosiyob» Ташкент-Самарканд



Строительство высокоскоростной жд линии является престижем для страны и удобством для пассажиров. В то же время это дорогостоящий проект, окупаемость которого зависит от цены и густоты населенности перевозки.

Какие меры принимаются для обновления подвижного состава, магистральной инфраструктуры?

Инвестиционная программа железнодорожных компаний России, Казахстана, Украины, Беларуси, Монголии, Румынии, Узбекистана, Азербайджана направлена на обновление основных активов (подвижной состав, инфраструктура) в долгосрочной перспективе.



Обновление подвижного состава, модернизация и строительство новых жд линий являются важными аспектами для конкурентоспособности в условиях глобализации, обеспечения безопасности перевозок и сохранения доходности железнодорожной компании

Какие есть предложения по стратегическому развитию железнодорожного транспорта?

Стратегия развития жд должна быть направлена на согласованное развитие инфраструктуры в различных странах с целью роста привлекательности жд коммуникаций для транзитных грузопотоков.

Формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости, безопасности и обороноспособности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для реализации потребности в перевозках.

Необходимы точные предписания, касающиеся поддержки и финансирования развития жд транспорта и интеграции с другими видами транспорта, основанные на глобальных преимуществах, которые обеспечивает каждый вид транспорта.



Развитие железнодорожной компании в целом имеет общую направленность – повышение доходности компании, социальную ориентированность, удовлетворение потребности клиентов в безопасных перевозках.

Спасибо за внимание!