

РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СТРАНАХ СНГ, БАЛТИИ И ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ



14-16 мая 2013 год г. Варшава

1. Какой основной закон, регулирующий деятельность субъектов железнодорожного транспорта.

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
О ж/д транспорте; Об особенностях управления и распоряжения имуществом жд транспорта; Устав жд транспорта РФ.	О ж/д транспорте; О Естественных монополиях; О конкуренции	О транспорте; О железнодорожном транспорте; Другие НПА, в т.ч. Положение о Государственной администрации ждт Украины	О железнодорожном транспорте	О железнодорожном транспорте; остановление «О государственной политике в области железнодорожного транспорта»	Об утверждении Правил перевозок по железным дорогам Румынии;	О ж/д транспорте, Устав железной дороги	О ж/д; О ж/д перевозках

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

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

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
В условиях реформирования законодательные акты подверглись принятию в новой редакции. В Закон «О естественных монополиях» внесены изменения, в связи с созданием ОАО «РЖД» и передачей регулятивных функций от МТК РФ	В закон о ЖДт были внесены изменения 2 раза. А также ряд других законодательных актов в области жд транспорта	В законодательство воносились изменения в части создания акционерного общества УЗ и определения имущественного комплекса каждого субъекта железнодорожного транспорта.	Не вносились изменения	Не вносились изменения	В законодательство в соответствии с требованиями ЕС вносились изменения в части создания акционерного общества и определения имущественного комплекса каждого субъекта железнодорожного транспорта.	Указом президента Республики Узбекистан, УТИ акционировано, совершенствуется структура управления и организации управления УТИ.	В ходе реформы изменен Закон о железной дороге и связанные с ним НПА. Основные изменения касались отделения инфраструктуры от перевозок.

Реформа железнодорожного транспорта не может проводиться без законодательной поддержки и несет за собой изменение ряда других законодательных актов, в области жд транспорта.

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

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
Основанием для законодательных изменений являются реформы. Несвоевременное принятие закона может затормозить процесс реформ.	Основанием для изменения закона является не соответствие правового поля процессам реформирования. Разумеется, без законодательного закрепления реформирование невозможно	Изменения вносятся исключительно на основании соответствующих законов	Основанием для изменения закона является не соответствие правового поля процессам реформирования. Разумеется, без законодательного закрепления реформирование невозможно	Нет необходимости. Действующее законодательство удовлетворяет деятельности всех участников жд транспорта.	По мере необходимости для всех участников железнодорожного транспорта	Реформирование жд транспорта осуществляется по государственным программам	Периодичность не ограничена, необходимо обоснование для изменения. Без законодательной базы, соответствующей требованиям ЕС, реформирование не будет проводиться.

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.

4. Учитывая мировую глобализацию и рыночную экономику насколько целесообразно железнодорожному транспорту диверсификация, переход на коммерчески ориентированные направления развития?

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
<p>В условиях сокращения уровня гос.поддержки, ж/д компании вынуждены диверсифицировать свой профиль. 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.</p>	<p>В условиях мировой глобализации необходимо сохранение доходной составляющей. Диверсификация возможна в коммерчески ориентированных направлениях (грузовые перевозки, ремонт).</p>	<p>Диверсификация направлена на производство. В условиях реформирования жд транспорта возникает потребность в разработке мероприятий по улучшению финансово-экономического состояния отрасли.</p>	<p>Диверсификация деятельности, не связанной с железнодорожным транспортом, на данном этапе не целесообразна.</p>	<p>Несмотря на достаточное количество нормативно-правовых актов по диверсификации государственной собственности, тарифы на перевозки устанавливаются Правительством</p>	<p>Либерализация рынка жд транспорта обеспечивает лучшее функционирование жд транспорта, предоставление качественных услуг и позволяет как направление, так и постепенное удовлетворение на более высоком уровне требований рынка жд грузовых и пассажирских перевозок</p>	<p>Переход на коммерчески ориентированные направления развития и диверсификацию целесообразно.</p>	<p>Законодательство ЕС требует поддерживать развитие рыночной экономики в жд транспорте</p>

Несмотря на коммерческую направленность жд транспорта, полная диверсификация невозможна из-за социальной составляющей деятельности жд транспорта

5. 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?

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
В 2012 году ОАО «РЖД» 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 целях развития транзитного потенциала страны рассматривается вопрос совершенствования транспортной логистики. Опыт Германии внимательно изучается Казахстаном	Вопрос создания мультимодального перевозчика рассматривается в рамках проводимой реформы.	Нецелесообразно. В составе железной дороги функционируют как государственная компания «Белинтертранс», так и коммерческие организации	Полностью поддерживаю опыт и инициативу Германии	Разделена инфраструктурная компания от перевозочной, каждая из которых развивает внутреннюю логистику	Целесообразно	Законодательство не запрещает такую инициативу. Если экономически выгодно – железная дорога вправе оценить преобразование в мультимодальную компанию

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

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

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
<p>Развиваются новые транспортные услуги при организации жд перевозок, а также выход на рынок транспортной логистики. Разработана специальная программа на развитие доходов</p>	<p>В связи с вводом трубопроводного транспорта, проводится комплекс мероприятий, направленных на увеличение доходной составляющей:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Обновление подвижного состава; -Строительство новых жд линий; -Гибкая тарифная политика; -Модернизация инфраструктуры 	<p>Проводится маркетинговый анализ по сохранению существующего объема доходов, активная работа по устранению недовольств клиентов.</p>	<p>Проведение гибкой тарифной политики, направленной на обеспечение баланса интересов железной дороги и ее клиентов, стимулирование международных торговых-экономических связей, поддержку социально-значимых грузов.</p>	<p>Создание условий дешевой конкурентоспособной себестоимости и перевозочных тарифов, качества и оперативности.</p>	<p>Применяется политика Европейского союза, касающаяся привлечения объемов грузов на железнодорожный транспорт, который является одним из безопасных и менее загрязняющих окружающую среду видов транспорта.</p>	<p>Улучшается обслуживание клиентов, предоставляется новых услуг, обновление основных фондов, их модернизация, переход на электротягу, развитие транспортных коридоров.</p>	<p>Перевозчики сами планируют перевозки и ведут гибкую политику. Государство не вмешивается в данную область</p>

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

7. Существует ли понимание и выделение средств Правительством вашего государства в пассажирские перевозки? Строительства новых железнодорожных линий?

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
<p>Полного покрытия убытков от перевозок пассажиров в дальнем сообщении из гос. бюджета не удастся. Правительство рассматривает вопрос полной ответственности перевозки пассажиров за счет гос бюджета.</p>	<p>Законом предусмотрено финансирование из государственного бюджета убытков от пассажирских перевозок, строительство инфраструктуры. В настоящее время рассматривается вопрос строительства ВСМ</p>	<p>Законом предусмотрено финансирование из государственного бюджета приобретения пассажирского подвижного состава, модернизации и строительства инфраструктуры. Де факто из местных бюджетов компенсируются только льготные перевозки пассажиров (в 2012 г. 47%).</p>	<p>Государством предусмотрено выделение основных сообщений: -Городских, -Региональных, -Межрегиональных, -Международных.</p>	<p>Не предусмотрено. Однако рассматривается строительство новых железных дорог.</p>	<p>Правительством выделяются средства, в пределах бюджетных ассигнований, начисляемых ежегодно для жд пассажирских перевозок и для строительства новых жд линий и модернизации существующих.</p>	<p>Правительством в период строительства инфраструктуры применяются налоговые льготы, являющиеся вкладом государства.</p>	<p>Внутренние пассажирские перевозки и жд инфраструктура финансируется за счет гос.бюджета международные пассажирские перевозки из бюджета ЕС.</p>

К сожалению, грузовые перевозки вынуждены покрывать убытки от перевозки пассажиров. Государство не готово выделять средства на покрытие полных убытков от пассажирских перевозок. Строительство новых жд линий также частично или полностью финансируется за счет грузовых перевозок

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

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
<p>До 2020 года предусматривается реализация 2 комплексов программных мероприятий:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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) 	<p>В настоящее время в Правительстве обсуждается вопрос строительства ВСМ «Астана-Алматы».</p>	<p>В ближайшей перспективе строительство ВСМ не предусмотрено .</p>	<p>Разработан технико-экономический доклад на строительство ВСМ Москва-Минск. Однако, при существующих экономических условиях и прогнозируемом пассажиропотоке строительство ВСМ нецелесообразно.</p>	<p>Не рассматривается</p>	<p>В соответствии с Правительственной программой на 2013-2016гг. Учитывается реализация нескольких проектов в сфере жд транспорта, в т.ч. строительством высокоскоростной линии с привлечением частного капитала (ГЧП), через ассоциирование с другими государственными компаниями из Европы.</p>	<p>Организовано высокоскоростное движение пассажирского поезда «Afrosiyob» Ташкент-Самарканд</p>	<p>Эстонская и Литовская республики планируют строительство магистрали Rail Baltica, путем создания совместной компании. Доля ЕС в общем объеме будет составлять не более 85%.</p>

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.

9. Какие меры принимаются для обновления подвижного состава, магистральной инфраструктуры?

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
Инвестиционная программа на 2013-2020 гг. направлена на обновление подвижного состава.	Инвестиционная программа Компании направлена на обновление подвижного состава и обновление магистральной сети. Кроме того, привлекаются заемные средства и выпуск евробондов.	На протяжении последних лет принято ряд программных документов, направленных на обновление подвижного состава, магистральной сети	Инвестиционная Программа на 2011-2015 гг. предусматривает обновление подвижного состава.	Инвестиционная программа Компании направлена на обновление подвижного состава и обновление магистральной сети.	Инвестиционная программа Компании направлена на обновление подвижного состава и обновление магистральной сети.	Правительственными решениями определяются основные задачи и направления для обновления парка подвижного состава, магистральной инфраструктуры и привлечения инвестиций.	Для обновления магистральной сети в Латвии принимаются по ее ремонту и развитию в соответствии с экономически обоснованным спросом и наличием средств.

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

10. Какие у вас есть предложения по стратегическому развитию железнодорожного транспорта?

Россия	Казахстан	Украина	Беларусь	Монголия	Румыния	Узбекистан	Латвия
<p>Стратегия развития жд должна быть направлена на согласованное развитие инфраструктуры в различных странах с целью роста привлекательности жд коммуникаций для транзитных грузопотоков. Для этого в 2012 г. разработана Концепция развития сети 1520мм.</p>	<p>АО «НК «КТЖ» разработана Стратегия развития до 2020 года, направленная на развитие Компании на долгосрочную перспективу.</p>	<p>Продолжение реформ в жд отрасли; Создание условий для привлечения инвестиций с целью обновления и модернизации и производстве технической базы, обеспечение развития ГЧП, широкое внедрение механизма лизинга.</p>	<p>Совершенствуется НПБ, модернизация грузовых терминалов, приобретение современной техники, организация пилотных проектов в сфере интермодальных перевозок.</p>	<p>С учетом особенности социально-экономического развития Монголии, проводится реформа с национальной особенностью.</p>	<p>Необходимые точные предписания, касающиеся поддержки и финансирования развития жд транспорта и создание равновесия с остальными видами транспорта, основанного на глобальных преимуществах, которые обеспечивает каждый вид транспорта.</p>	<p>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.</p>	<p>Развитие сотрудничества между соседними железными дорогами по вопросам развития коридоров жд транспорта.</p>

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

Спасибо за внимание