

Информация о ходе реформы на железнодорожном транспорте в Китае

14 марта 2013 года Первое заседание 12-ого съезда народных представителей всей страны Китайской Народной Республики рассмотрело и приняло «Проект структурной реформы и изменений функций при Госсовете», в котором предусмотрено разделение административных и хозяйственных функций и расформирование Министерства железных дорог. Административные функции по разработке программы развития и политики в области железнодорожного транспорта при бывшем Министерстве железных дорог были переданы в Министерство путей сообщения. Одновременно создают:

1) Государственное управление железных дорог, находящееся под распоряжением Министерства путей сообщения, на которое возлагают другие административные функции из бывшего Министерства железных дорог. Оно будет отвечать за разработку технических стандартов железных дорог, и за контроль и управление безопасным производством железнодорожного транспорта, качеством транспортного обслуживания, а также качеством железнодорожных объектов и т. д. ;

2) Генеральную компанию «Китайские железные дороги», на которую возлагают функции предприятий. Она отвечает за единое диспетчерское управление железнодорожным транспортом, и за хозяйствование железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок, а также за строительство железных дорог. Как субъект, она несёт ответственность за безопасное производство на железнодорожном транспорте. Госсовет подтверждает, что Министерство финансов Китая выполняет обязанность по финансированию Китайских железных дорог от имени Госсовета, а Министерство путей сообщения и Государственное управление железных дорог ведут контроль и управление деятельностью Китайских железных дорог по закону.

В соответствии с постановлением Госсовета в состав Государственного управления железных дорог входят следующие 7 департаментов: Департамент по комплексным вопросам (Департамент внешней связи), Департамент науки, техники и права, Департамент контроля над безопасностью, Департамент контроля и управления перевозками, Департамент контроля и управления объектов, Департамент контроля и управления оборудованием и Департамент персоналов. Административный штат расписания составляет 135 сотрудников. В основные функции входят следующие 6 пунктов:

1) Разработка проектов законодательства, права и предписания в области контроля и управления железными дорогами; принятие участия в изучении планов развития, политики и структурной реформы в области железных дорог; организации и разработки технических стандартов железных дорог и контроля за их реализацией;

2) Контроль и управление безопасным производством в области железных дорог, организации и реализации административных лицензий, устанавливаемых по закону; организация и участие в расследовании и выяснении транспортных происшествий на железных дорогах;

3) Разработка и реализация политики и мер, регламентирующих порядки в области железнодорожного транспорта и инженерного строительства; контроль над качеством обслуживания железнодорожного транспорта и общественными перевозками, которые выполняют железнодорожные предприятия в соответствии с постановлением государства;

4) Организация работы по контролю, проверке и анализу эксплуатации и хозяйствования на железных дорогах, проведение работы по статистическим вопросам в области железнодорожного транспорта;

5) Осуществление международного обмена и сотрудничества между

правительствами в области железных дорог;

б) Исполнение других обязанностей, представляемые Госсоветом и Министерством путей сообщения.

В структуру Государственного управления железных дорог входят 7 региональных филиалов железнодорожного контроля и управления в городах Шэньян, Шанхай, Гуанчжоу, Чэнду, Ухань, Сиань, Ланьчжоу, которые отвечают за работы по контролю и управлению железными дорогами в подчинённых региональных районах. Штат административных сотрудников в Государственном управлении железных дорог составляет 350 сотрудников. На базе учреждений бывшего Министерства железных дорог преобразованы 7 учреждений, в состав которых входят информационный центр, центр безопасности и техники, центр оборудования и техники, центр контроля инженерного качества, центр рыночного контроля и оценки, исследовательский институт планирования и стандартов, центр административного обслуживания, Штат расписания персонала составляет 470 мест.

После разделения административных и хозяйственных функций, с целью продвижения инновации структурных систем и ускорения строительства железных дорог, а также стимулирования здорового развития железнодорожного дела Правительство Китая выделило ряд важных политических направлений:

1. Поощрение и расширение объёма инвестиции за счет социальных ресурсов на строительство железных дорог

Поддерживаются модели самостоятельного и совместного

инвестирования для участия в строительстве и эксплуатации железных дорог, предоставляется доступ к социальным ресурсам и правам обладания и хозяйствования на железных дорогах. Железнодорожные проекты разного вида, включенные в Программу сети железных дорог на средне-долгосрочный период, а также включенные в специальную и региональную программу, ратифицированную государством, кроме проектов, строго запрещенных Законом, полностью открывают доступ к социальным ресурсам.

В основном поощрение отдаётся тому, чтобы за счёт инвестиций из социальных ресурсов строились и эксплуатировались междугородские железные дороги, пригородные железные дороги, железные дороги для добычи и выработки природных ресурсов, а также и железнодорожные ветки. В то же время поощряется участие социальных ресурсов в инвестициях по транспортному обслуживанию пассажирских и грузовых перевозок, а также на проекты железных дорог «выхода за границу». Поддерживается идея, когда крупные предприятия вкладывают капиталы в строительство и эксплуатацию магистральных железных дорог в соответствии с государственным соответствующим постановлением. Государственное управление железных дорог разработало «Предписание по выдаче лицензии на доступ железнодорожных предприятий» и Регламент к Предписанию, с целью поощрения и руководства местному правительству привлекать социальные ресурсы на строительство и эксплуатацию железных дорог.

2. Углубление структурной реформы по капиталовложениям и

привлечению финансовых средств на железные дороги

Внедряют модели сотрудничества между правительственным и частным капиталом (PPP) и применяют методы специального лицензирования и долевого сотрудничества, а также добиваются рационализации доходов за счёт получения транспортных доходов и доходов от хозяйствования дополнительных предприятий.

Создание фонда для развития железных дорог, расширение каналов для привлечения социального капитала, развитие масштаба привлечения фондовых средств.

Поддерживается сбор финансовых средств для развития железных дорог за счёт создания специального доверительного фонда и реализации продуктов публичного предложения. Социальные капиталы и фонды разного вида, вложенные в Фонд для развития железных дорог, будут выкупаться по договорённости на основе принципа рациональности и стабильности.

Укрепление государственного руководства финансовыми средствами. При осуществлении проектов междугородных железных дорог и проектов магистральных железных дорог в центральном и западном Китае с использованием социальных ресурсов, предоставляются льготные кредиты и проводится инвестиционная субсидия в рамках бюджетного капиталовложения ЦК.

Стимулирование привлечения капиталов за счёт обмена долга на акции. Поддерживается схема, когда предприятия, имеющие соответствующие условия, могут привлекать денежные средства за счёт выпуска облигаций предприятия, облигаций компании, долговых продуктов и т. д. для привлечения финансовых средств на строительство железных

дорог. Разрешается, что предприятия, создаваемые для новых проектов и отвечающие определенным условиям, могут в качестве субъекта выпускать облигации с высоким уровнем доходности. Поддерживается выпуск облигаций с продлеваемым сроком для важных проектов. Поощряются предприятия, использующие социальные ресурсы на строительство железных дорог, Они становятся вправе делать первичное публичное предложение (IPO) и дополнительно выпускать облигации акций, а также осуществлять секьюритизацию активов для привлечения денежных средств.

Дальнейшее улучшение атмосферы капиталовложения социального капитала.

Тарифный уровень железнодорожных проектов, регулируемых на рыночной основе, определяется предприятием самостоятельно в зависимости от предложения и требования, а также рыночной конкурентоспособности. Железнодорожные проекты, как использующие социальные ресурсы, так и использующие правительственный капитал, пользуются равновесной политикой по землепользованию. Общественный транспорт, осуществляющийся за счёт социального капитала, получает компенсацию путём рационализации соотношения финансового и административного права.

3. Продвижение тарифной реформы на железных дорогах

24 апреля 2015 г. на 14-ом заседании Постоянного комитета 12-го съезда представителей страны Китайской Народной Республики было принято решение о включении изменения в статью №25 « Закона железных дорог Китайской Народной Республики» в следующей редакции:

«Индекс цены на пассажирские билеты и тарифная ставка на перевозки грузов и грузабагажа на железных дорогах будут определяться по базовой

ставке, устанавливаемой Правительством, либо они напрямую определяются Правительством, а в некоторых конкурентоспособных областях применяется рыночная и регулируемая цена. Что касается правительственной базовой ставки и компетенции, по которой Правительство устанавливает цены, а также сферы применения базовой ставки, то за основу берётся перечень цен, разработанный центральным правительством и местным руководством. Статьи сборов и правила по их взиманию за осуществляемые перевозки пассажиров и грузов, а также ставка за перевозку товаробагажа на железнодорожном транспорте будут самостоятельно определяться железнодорожными транспортными предприятиями.»

4. Поощрение комплексного освоения и использования земли

Продвижение и реализация комплексного освоения земли. Железнодорожные проекты, использующие социальные ресурсы подпадают под государственную льготную политику по комплексному освоению и использованию земли при строительстве железных дорог, т. е. происходит повышение степени окупаемости ресурсов, затрачиваемых на комплексное освоение и использование земли для железнодорожных участков и прилегающих к ним территорий, управление проектами, осуществление коммерческой деятельности, размещение рекламы и т. д.. Поддержка оказывается активизации существующих железнодорожных участков. При соблюдении генерального плана по землеиспользованию поощрение отдаётся комплексному земельному освоению и использованию при реализации новых проектов с учётом принципа интегрированного планирования, согласованного (координирующего) выделения и освоения земель и строительства объектов.

5. Дальнейшие изменения функций правительства, снижение

административной нагрузки и децентрализация, укрепление корпоративного контроля и управления

6. После создания Государственного управления железных дорог в соответствии с требованиями реформы «снижение административной нагрузки и децентрализация», выдвинутыми Правительством Китая, количество железнодорожных проектов, требующих выполнения административных процедур, значительно сократилось. Количество проектов, нуждавшихся в выполнении административных формальностей в бывшем Министерстве железных дорог, равнялось 25 проектов. Сейчас же число таких проектов сократилось до 6. Такие проекты касаются создания производственных предприятий по выпуску базового оборудования железнодорожного транспорта, выдачи лицензии машиниста железнодорожного подвижного состава, размещения устройства радиостанций на железных дорогах и выделения им радиочастот, выдачи лицензии на проектирование, изготовление, ремонт или импорт железнодорожного подвижного состава, предписания по именованию и переименованию железнодорожных станций и линий, а также выдачи лицензии железнодорожным транспортным предприятиям на доступ к инфраструктуре. В вышеизложенных 6 проектах, которые реализуются Государственным управлением железных дорог, уже полностью отсутствуют требования по уставному капиталу. Одновременно при подаче заявочных материалов и выполнении административной процедуры есть возможность упростить и оптимизировать формальности и предоставить заявителю удобства, позволяющие облегчить нагрузку предприятия. что позволяет в дальнейшем продвигать открытый доступ к рынку и активизировать рыночную деятельность.

Активное продвижение создания правового предписания и

нормативной системы по контролю и управлению в области железных дорог.

1 января 2014 г. было официально введено в действие административное право «Регламент управления безопасностью на железных дорогах». В данный Регламент были включены большие изменения по сравнению с «Регламентом обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте», опубликованным Госсоветом в 2004 году. В новом Регламенте предусмотрено то, что применяется единое право по контролю и управлению железными дорогами по вопросам качественной безопасности железнодорожного строительства, специального оборудования железных дорог, безопасности железнодорожных линий и безопасности движения на железных дорогах и т. д. Таким образом, образуется важное административное обоснование для укрепления контроля и управления на железных дорогах. Для того, чтобы привести в жизнь «Регламент управления безопасностью на железных дорогах», Государственное управление железных дорог поэтапно разработало всего 9 Предписаний и 17 регламентирующих документов, таких как «Предписание по получению лицензии на проектирование, изготовление, ремонт и импорт железнодорожного подвижного состава», «Предписание по выдаче лицензии машиниста железнодорожного подвижного состава», «Предписание по рассмотрению и ратификации производственных предприятий по выпуску базового оборудования железнодорожного транспорта», «Предписание по управлению именной системой пассажирских билетов на железных дорогах», «Предписание по управлению и контролю за безопасностью пассажирских перевозок на железных дорогах», «Предписание по управлению и контролю за безопасностью перевозки опасных грузов на железных дорогах», а также

«Предписание по контролю и управлению качеством объектов в области железнодорожного строительства и т. д. Таким образом, была предварительно образована комплексная система предписаний для введения в действие «Регламента управления безопасностью на железных дорогах». Кроме того, ещё активно вводятся работы по актуализации «Регламента по проведению аварийно-спасательных работ и расследований в случае транспортного происшествия на железных дорогах», опубликованного в 2007 году. В то же время проведутся исследовательские работы по важным законодательным темам, например, как актуализация «Закона железных дорог» и разработка «Регламента железнодорожного транспорта» и т. д. Так происходит непрерывное совершенствование системы законодательства и предписаний на железных дорогах.

В области создания нормативной системы Государственное управление железных дорог разработало и опубликовало 67 важных технических стандартов в области железных дорог, касающихся «Предписания по проектированию высокоскоростных железных дорог», «Предписаний по проектированию межгородских железных дорог», в то же время был осуществлён перевод и издание «Предписания по проектированию высокоскоростных железных дорог», касающегося 36 стандартов по инженерному строительству. Всё это в целом представляет нормативно-техническую поддержку для стимулирования инноваций и развития железных дорог, а также способствует укреплению контроля и качественного управления в области железнодорожной безопасности.

Государственное управление железных дорог и 7 подчинённых региональных управлений по контролю и управлению железными дорогами выполняют функции по контролю и управлению железными дорогами

согласно закону, повышают контроль, осуществляют проверки в часы-пик на железнодорожном транспорте, в суровых климатических условиях, на транспортных ключевых кольцах, отслеживают безопасность важных узлов и оборудования, а также содействуют быстрому разрешению вопросов в случае происшествий и т.д. Кроме того, они ещё укрепляют контроль и осуществляют управление качественной безопасностью железнодорожных строительных объектов, проводят тендеры на строительные объекты, выявляют нарушения и карают за действия, нарушающими закон, и обеспечивают железнодорожную безопасность и стабильность.