



**ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІР
ЖОЛЫ**

**Презентация Республики
Казахстан по теме
«Либерализация перевозочного
процесса в странах ОСЖД»**

Варшава, 25-28 августа 2009 г.

Ответы на вопросник представили следующие страны:

Азербайджан



Беларусь



Болгария



Венгрия



Казахстан



Латвия



Литва



Молдова



Монголия



Россия



Румыния



Украина



Эстония



1. Как развит рынок операторов вагонного парка, какими нормативные правовыми актами регламентируется их деятельность

Латвия



Законодательством Латвийской Республики регламентируется понятие «собственник вагона» и «управляющий вагоном», деятельность которых регулируется общими нормами коммерческого права. Собственник вагона или управляющий вагоном вовлекаются в перевозочный процесс при посредничестве перевозчика, грузоотправителя или управляющего инфраструктурой.

В соответствии с законом ЛР «О железной дороге» вагоны включены в понятие «Подвижной состав», их регистрацию, независимо от принадлежности, на территории Латвии ведет Государственная железнодорожная администрация в установленном законодательством порядке.

Либерализация рынка перевозки грузов регламентируется правовыми актами, которые соответствуют директивам и регламентам Европейского Союза (ЕС). Правовыми актами регламентируется деятельность перевозчиков грузов.

Литва



В Литовской Республике в основном используются вагоны парка общего пользования. Использование частных вагонов, которым предоставляются номера для пользования в пространстве 1520, осуществляется на основе договоров между собственниками вагонов и национальным перевозчиком. Использование вагонов в пространстве 1520 осуществляется на основе договоров между национальными железными дорогами (национальными перевозчиками).

Украина



Деятельность операторов собственного вагонного парка как субъектов хозяйственной деятельности, регламентируется действующим законодательством Украины. На украинских железных дорогах в общем количестве вагонов, задействованных в перевозочном процессе, насчитывается около 30% собственного подвижного состава.

1. Как развит рынок операторов вагонного парка, какими нормативные правовыми актами регламентируется их деятельность

Болгария



В Законе Болгарии «О железнодорожном транспорте» и подзаконных нормативных актах полностью транспонированы директивы ЕС. Основываясь на понятии железнодорожного предприятия, принято следующее определение: „Железнодорожный перевозчик” – это торговое лицо, основная хозяйственная деятельность которого связана с предоставлением железнодорожных транспортных услуг по перевозке пассажиров и/или грузов во внутреннем или международном сообщении при обязательном обеспечении локомотивов для тяги подвижного состава и которое имеет лицензию на осуществление ж/д перевозок.

Оператор вагонного парка выполняет функции владельца подвижного состава и арендодателя. Так как по своей сути деятельность не связана напрямую с перевозочным процессом, то она регламентирована в Торговом законе. Но железнодорожный перевозчик может выполнять и функции оператора вагонного парка.

Эстония



В Эстонии деятельность железнодорожной отрасли основывается на директивах ЕС, а также международными соглашениями, заключенными в рамках ОСЖД и Совета по железнодорожному транспорту стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии.

Россия



Реформирование железнодорожного транспорта Российской Федерации создало условия для функционирования на рынке перевозок операторов вагонного парка. Сегодня на рынке перевозок в РФ работают крупные российские операторы вагонного парка: Первая грузовая компания, Рефсервис, Русагротранс, Трансойл.

В настоящее время создано некоммерческое партнерство «Наблюдательный совет рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава и контейнеров».

1. Как развит рынок операторов вагонного парка, какими нормативные правовыми актами регламентируется их деятельность

Венгрия



В Венгрии ЗАО МАВ Карго само эксплуатирует свой вагонный парк, а мелкие частные железные дороги арендуют вагоны у других операторов вагонного парка или железнодорожных перевозчиков, имеющих избыточный подвижной состав.

Румыния



Реформирование железнодорожного транспорта Румынии было начато в 1998 году принятием Закона «О железнодорожном транспорте», в результате образованы инфраструктурная компания, пассажирский и грузовой перевозчики. Оператор жд транспорта для осуществления своей деятельности должен иметь лицензию и сертификат безопасности, заключить договор доступа к услугам инфраструктуры. Созданы условия для предоставления равного недискриминационного доступа для частных операторов. Сегодня на рынке перевозок Румынии функционируют 1 государственный и 23 частных грузовых оператора, а также 1 государственный и 3 частных оператора в пассажирском движении.

Азербайджан



Деятельность операторов вагонного парка регламентируется Законом «О транспорте».



Реформирование железнодорожного транспорта Казахстана создало условия для функционирования на рынке перевозок операторов вагонного парка. Сегодня на рынке перевозок в РК работают частные операторы вагонного парка, которые в основном осуществляют кольцевые маршруты

2. На каких условиях работают иностранные операторы вагонов? Предоставляются ли им нитки графика? Могут ли они самостоятельно заказать маршрут перевозки?

Казахстан



Иностранные операторы вагонов работают в соответствии с действующим в АО «НК «КТЖ» международным планом формирования поездов, в котором указаны пункты передачи поездов, груженых и порожних вагонов. Нитки графика предоставляются в соответствии с утвержденным графиком движения поездов. Маршрут перевозчик заказывает в соответствии с утвержденным международным планом формирования. Для изменения маршрута перевозки Перевозчик должен предоставить в Администрации (свою и по маршруту следования) обоснование о необходимости такого изменения и получить согласие Администраций.

Латвия



Пропускная способность железнодорожной инфраструктуры (нитки графика) выделяется только зарегистрированным в странах – участницах ЕС лицензированным перевозчикам, имеющим сертификат безопасности. Главная определяющая характеристика перевозчика – обеспечение тяги, а не то, кто является собственником или управляющим вагонами.

Литва



В Литовской Республике иностранные операторы вагонов до настоящего времени не работают. Нитки графика могут предоставляться только лицензированным перевозчикам из стран членов ЕС, и порядок их предоставления регламентируется правовыми актами Литовской Республики, которые соответствуют директивам и регламентам Европейского Союза (ЕС).

2. На каких условиях работают иностранные операторы вагонов? Предоставляются ли им нитки графика? Могут ли они самостоятельно заказать маршрут перевозки?

Россия



Компании операторы-нерезиденты Российской Федерации осуществляют свою деятельность на территории в общем порядке, установленном законодательством РФ.

Венгрия



Право на эксплуатацию железнодорожных грузовых вагонов полностью разделено от права на их собственность. Исходя из этого, каждая компания, желающая эксплуатировать грузовые вагоны, должна удовлетворить требованиям процесса аккредитации, разработанного национальным ведомством. Компании, имеющие свидетельство, удовлетворяющее требованиям аккредитации, заказывают нитку графика движения на год. Если компания по эксплуатации инфраструктуры в состоянии обеспечить движение поезда по заказанной нитке, значит заказчик имеет свободу выбора маршрута.

Румыния



Доступ к услугам инфраструктуры для иностранных Операторов железнодорожного транспорта стран членов ЕС предоставляются на основе действующего законодательства в Европейском Союжете.

Азербайджан



Доступ к услугам инфраструктуры открыт.

2. На каких условиях работают иностранные операторы вагонов? Предоставляются ли им нитки графика? Могут ли они самостоятельно заказать маршрут перевозки?

Болгария



С 15 марта 2007 года рынок грузовых перевозок открыт в рамках ЕС для лицензированных железнодорожных перевозчиков, которые могут на договорной основе приобретать нитки графика движения.

Эстония



Либерализация рынка перевозок в Эстонии обеспечена Законом о железнодорожном транспорте и другими законодательными актами Эстонии, которые приняты и развиты на основе директив и инструментов Евросоюза. Деятельность железнодорожного оператора лицензируется. Эстония признает лицензии других государств ЕС без ограничения и операторов других (третьих) стран при условии, если с этими странами имеются соглашения о совместном признании. Оператор, имеющий лицензию и сертификат безопасности имеет право приобретать нитки графика движения на договорной основе.

Украина



Иностранные операторы вагонов работают на территории Украины на общих основаниях. Нитки графика движения иностранным операторам вагонов отдельно не предоставляются и они не имеют возможности самостоятельно заказывать маршрут перевозки. Эта работа осуществляется на общих основаниях, согласно действующему графику движения поездов и плану направления вагонопотоков.

Монголия



Иностранные операторы вагонов могут самостоятельно заказать маршрут для перевозок, согласуя с АО «УБЖД» выделение ниток графика

3. Как иностранные операторы вагонов находят грузы для перевозки?

Латвия



В соответствии с договором перевозки, груз к перевозке перевозчику передает грузоотправитель. Оператор вагонов как таковой, не является стороной договора перевозки.

Болгария



На основе коммерческих договоров с грузоотправителями или грузополучателями в стране.

Эстония



Сегодня в Эстонии грузовые перевозки осуществляются 3 операторами: ЭВР Карго, АО Е.Р.С. М Эделараудтее АО, которые находят грузы самостоятельно.

Венгрия



Грузоотправителей находят железнодорожные перевозчики самостоятельно.

Румыния



Операторы вагонов находят грузы посредством поиска через информационные системы.

3. Как иностранные операторы вагонов находят грузы для перевозки?

Украина



Договора на перевозки операторы заключают самостоятельно и железные дороги не вмешиваются в деятельность субъектов хозяйствования.

Монголия



В Монголии, Азербайджане и Казахстане операторы вагонов находят грузы посредством маркетинга, информационных систем (интернет) и т.д.

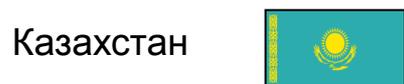
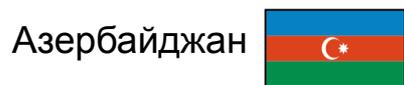
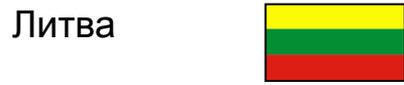
Азербайджан



Казахстан



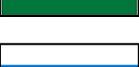
4. Существует ли государственная политика протекционизма в области развития иностранных операторов вагонов?



Государственная политика в соответствии с законодательством ЕС обеспечивает всем перевозчикам стран-членов Европейского союза равные недискриминационные условия к услугам железнодорожного транспорта.

Для стран пространства 1520 также не существует государственная политика протекционизма в области развития операторов вагонов.

5. Нужно ли странам пространства 1520 проводить единую политику в части открытия доступа к услугам магистральной сети для иностранных перевозчиков, операторов вагонов?

Латвия		<p>Курсирование чужих перевозчиков по территории стран-членов ЕС утверждено законодательством Европейского Союза. В отношении открытия рынка перевозок перевозчикам из стран, не входящими в Евросоюз, дискуссии могут быть организованы между ЕС и ОСЖД. На практике можно отметить повышение конкурентоспособности железнодорожных перевозок в условиях работы открытого доступа к инфраструктуре.</p> <p>В соответствии с принципами рыночной экономики необходимо предоставить возможность лицензированным перевозчикам иметь равноправный доступ к услугам инфраструктуры пространства 1520.</p> <p>К примеру, Евросоюз ввёл подобную политику, частичным открытием доступа к услугам магистральной сети для международных компаний. В результате в течение нескольких лет доступ был открыт полностью.</p> <p>Считаем целесообразным проведение единой политики стран пространства 1520 мм в части открытия взаимовыгодного доступа к услугам магистральной сети для иностранных перевозчиков. Операторов вагонов.</p>
Литва		
Эстония		
Болгария		
Венгрия		
Россия		
Румыния		
Азербайджан		
Украина		
Монголия		
Казахстан		

6. Порядок использования вагонов иностранного оператора – перевозка в попутном направлении другим перевозчиком

Латвия



Перевозчик договаривается с владельцами вагонов об использовании вагонов в попутном направлении.

Литва



Порядок использования вагонов иностранного оператора и вагонов частных предпринимателей определяется упомянутыми договорами между национальными железными дорогами. АО «Литовские железные дороги» отвечает за пользование вагонов на территории Литвы.

Болгария



В связи с тем, что в странах ЕС не одинаковый уровень оперативной совместимости, в практике перевозка грузов осуществляется посредством нескольких последовательных перевозчиков. С третьими странами тоже применяется способ последующего перевозчика.

Эстония



Как правило, прибывшие в страну груженые вагоны возвращает после разгрузки тот же самый оператор.

Россия



Порядок использования вагонов иностранного оператора, в том числе перевозка грузов в попутном направлении, должен определяться Правилами пользования вагонами, которые могут разрабатываться как на двусторонней, так и многосторонней основе в рамках международных организаций.

Венгрия



В сообщении СИМ взаимное пользование вагонным парком другого оператора урегулировано AVV и двухсторонним соглашением.

Румыния



Оператор железнодорожного транспорта перевозит вагоны в соответствии с договорами, заключенными с клиентами. Процедура использования вагонов иностранных операторов установлена в соответствии с заключенными соглашениями на коммерческих условиях.

6. Порядок использования вагонов иностранного оператора – перевозка в попутном направлении другим перевозчиком

Азербайджан



Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств

Казахстан



Осуществляется в соответствии с Правилами эксплуатации, пономерного учета и расчетов за пользование грузовыми вагонами собственности других государств и на основании договора между Перевозчиком и ж.д. администрацией.

Украина



Использование другими перевозчиками (не ж.д. администрацией приписки собственных вагонов) для перевозки грузов в попутном направлении вагонов иностранных операторов на территориях государств – участников СНГ регламентируется соответствующими совместными Правилами. Не предусмотренные этими Правилами условия должны быть регламентированы двухсторонними соглашениями между собственниками вагонов и другими перевозчиками.

Монголия



АО «УБЖД» ввели режим немедленного возврата вагонов, в соответствии с которым превышение (сроков) использования в Монголии иностранных вагонов будет штрафовать в определенном размере швейцарских франков, поэтому вагоны не могут использоваться в попутном направлении.

7. Наблюдается ли динамика роста доли вагонов иностранных операторов в общем объеме перевозок?

Латвия



Наблюдается динамика роста доли вагонов иностранных операторов в общем объеме перевозок, в 2007 г. – 23,4%, в 2008 г. – 32,9%.

Литва



До начала мирового финансового кризиса наблюдался незначительный рост доли вагонов иностранных операторов вагонов в общем объеме перевозок.

Болгария



Наблюдается динамика роста.

Венгрия



Наблюдается динамика роста, однако иностранные операторы способны расширяться только те, которые обладают современным и достаточно значительным вагонным парком.

Азербайджан



Да, с учетом будущих проектов транспортных коридоров.

Казахстан



Наблюдается рост доли вагонов ОАО «ПГК» и с 2010 года ОАО «ВГК».

Украина



Доля вагонов иностранных операторов постоянно растет. С наступлением экономического кризиса вместе с уменьшением объемов перевозок наблюдается некоторое снижение темпов роста количества вагонов иностранных операторов.

8. Факторы, препятствующие расширению сферы деятельности собственных операторов вагонного парка за пределами государства?

Латвия



В странах пространства 1520 нет равных условий и единых правил. Действующая законодательная база, регламентирующая деятельность железнодорожного транспорта во всех странах отличается.

Литва



В Литве отсутствуют операторы вагонов. Лицензированные перевозчики Литвы могут действовать на территории ЕС в соответствии с директивами либерализации рынка жд транспорта. Но в настоящее время еще не решены многие вопросы технического, коммуникационного и организационного характера между соседними странами ЕС.

Болгария



Высокие требования оперативной совместимости, которые связаны со значительными инвестициями в новом или модернизированном подвижном составе.

Эстония



Политические и экономические. В российско-эстонском направлении РФ введены определенные ограничения оборота грузовых вагонов. При оперативном планировании движения грузовых вагонов затруднена из-за ориентации информационных систем к эксплуатации вагонов общего пользования парка жд администраций.

Венгрия



Для развития услуг препятствует отсутствие справочной, распорядительской и представительской информации.

Азербайджан



Таможенные барьеры

Высокая степень износа парка грузовых вагонов РК. Низкая доля собственного парка новых вагонов, имеющих право курсирования за границу РК. Препятствие ж.д. администраций по использованию грузоотправителями вагонов иностранных операторов по территории РК. Ужесточение сроков нахождения вагонов иностранных операторов на территории ж.д. администраций.

Казахстан



9. Существует ли вероятность снижения размеров инвестиций в обновление вагонного парка жд администраций при увеличении в перевозках доли иностранных операторов?

Латвия



Да, существует.

Болгария



Да, но железнодорожные перевозчики коммерческие компании и распоряжение имуществом является их правом и ответственностью. Инвестиции по обновлению вагонного парка были включены в их бизнес-планы или в их коммерческую политику и являются вопросом управленческого решения.

Эстония



Передача вагонов-цистерн в России в собственность грузовых компаний (ПГК, ВГК) прямо влияет на инвестиционные решения железнодорожных администраций.

Россия



При увеличении в перевозках доли иностранных операторов на российском рынке услуг железнодорожного транспорта значительно сократится размер инвестиций в обновление вагонного парка. Вместе с тем, восполнение дефицита (с учетом обновления) железнодорожного подвижного состава на рынке за счет вагонов иностранных операторов приведет к снижению заинтересованности российских компаний в приобретении нового железнодорожного подвижного состава отечественного производства.

9. Существует ли вероятность снижения размеров инвестиций в обновление вагонного парка жд администраций при увеличении в перевозках доли иностранных операторов?

Венгрия



Обновление вагонов под загрузку в нынешних рыночных условиях трудно предсказать. В случае большого спроса и слабого предложения на некоторые типы вагонов аренда может привлечь за собой серьезные рыночные потери для тех, кто не сможет удовлетворить свои потребности в данном типе вагонов (при сезонных спросах на отдельные типы вагонов наблюдается дефицит вагонов).

Румыния



В настоящее время наблюдается тенденция роста инвестиций в обновление парка.

Азербайджан



Государственной Программой для обновления грузового вагонного парка предусматривается увеличение инвестиций.

Украина



Вероятность снижения размеров инвестиций в обновлении вагонного парка железнодорожных администраций существует в случае увеличения доли собственных вагонов, в том числе и иностранных операторов, в общем количестве вагонов, задействованных в перевозочном процессе.

10. В чем заключается конкуренция между зависимыми грузовыми компаниями?

Латвия



Существующие грузовые перевозчики «LDZ Cargo» и 2 частные компании не являются между собой аффилированными. Между ними существует конкуренция в предложении различных перевозочных тарифов.

Эстония



Конкуренция наблюдается между операторами локомотивной тяги.

Россия



Компании операторы, входящие в холдинг ОАО «РЖД», специализируются на предоставлении подвижного состава разного рода (универсальные вагоны, изотермический подвижной состав, вагоны-зерновозы). Учитывая, что каждая компания-оператор осуществляет свою деятельность в определенном сегменте рынка операторских услуг, конкуренция между ними отсутствует.

Казахстан



Как правило, конкуренция между зависимыми грузовыми компаниями может быть развита в сегментном рынке. В условиях аффилированности (зависимости) конкуренция, как показала практика, невозможна.

Украина



Конкуренция между грузовыми компаниями заключается в качестве предоставляемых услуг (экспедирование, заполнение ж.д. накладных, наличия складов, собственного подвижного состава, возможности организации доставки несколькими видами транспорта до двери заказчика и др.).

11. Какие составляющие тарифа на грузовые перевозки должны быть переменными в условиях конкуренции?

Латвия



В соответствии с Латвийским законодательством государство не имеет права вмешиваться в вопрос определения тарифа на грузовые перевозки – это находится в компетенции перевозчиков. В тарифе постоянной является плата за инфраструктуру.

Эстония



Тариф на грузовые перевозки зависит от объема перевозок по ступенчатой шкале, от расходов за пользование инфраструктурой, от расхода на топливо, и расходов за пользование вагонов общего пользования.

Россия



Вагонная составляющая.

Казахстан



Переменными должны быть все составляющие тарифа, кроме платы за инфраструктуру.

Украина



Вагонная и локомотивная составляющие в тарифе на перевозки являются переменными, т.к. они находятся в потенциально конкурентном секторе и на их величину влияет соотношение между спросом и предложением.

12.Какое влияние на развитие жд транспорта оказывает демонополизация? (положительные и отрицательные стороны)

Россия



Демонополизация способствует прогрессу экономики, повышению эффективности производства, создает условия для концентрации ресурсов в наиболее результативных секторах экономики. Конкурентное окружение побуждает рационально использовать ограниченные ресурсы. В результате растет благосостояние потребителей, снижаются цены на традиционные виды продукции и услуг, на рынке постоянно появляются новые товары и новые производители. Давая потребителю право выбора, рыночная конкуренция обеспечивает оздоровление экономики, не позволяя действовать неэффективным предприятиям. В качестве отрицательных моментов следует отметить возможность несогласованных действий субъектов рынка и отсутствие стимула для инвестиций в инновационные технологии конкурентных сегментов.

Положительное на снижение цен на перевозки. Растет количество клиентов на услуги жд инфраструктуры, таким образом, государственная дотация требуется только для развития, потому что расходы на эксплуатацию должны приблизительно покрываться платой за пользование инфраструктурой со стороны участников перевозочного процесса.

Отрицательные стороны практически на все остальные, в том числе и предыдущий положительный эффект может превратиться в отрицательный, если нет участников в железнодорожной сети или интенсивность движения, генерируемая ими, колеблется в широких пределах. В этом случае затраты остаются непокрытыми, что отрицательно влияет на уровень эксплуатации.

Венгрия



12.Какое влияние на развитие жд транспорта оказывает демонополизация? (положительные и отрицательные стороны)

Латвия



Демонополизация перевозок дает возможность клиентам выбирать более выгодные для себя предложения и взаимная конкуренция перевозчиков способствует развитию отрасли также, как и в любой другой экономической отрасли. К негативным аспектам можно отнести усложнение работы управляющего инфраструктурой.

Эстония



ЕС предполагает, что свободный доступ к услугам инфраструктуры новых операторов должен оживить перевозку грузов на железной дороге за счет других видов транспорта (в основном автомобильного).

Болгария



Положительные моменты: Создание жд предприятий, функционирующих в рыночных условиях; разделение управления инфраструктурой от хозяйственной деятельности по перевозке пассажиров и грузов; Ответственность за развитие и содержание инфраструктуры принимает на себя государство; создание регуляторного органа в жд секторе; либерализация доступа и участия в транспортном рынке.

Наблюдаемые негативные моменты сводятся к: частичному нарушению взаимодействия между отдельными бизнес-единицами в отрасли на самых низких уровнях; усложненной системе взаимодействия между отдельными бизнес-единицами в системе, а также другими видами транспорта; отсутствию опыта при работе в рыночных условиях; неэффективной системе устранения лишних активов; дублированию служб, связанных с контролем по техническому состоянию вагонного парка; отсутствию регламентации при использовании электрической энергии жд инфраструктурой, перевозчиками и электроснабжающими компаниями.

12.Какое влияние на развитие жд транспорта оказывает демонополизация? (положительные и отрицательные стороны)

Румыния



Устранение монополии в большинстве случаев способствует улучшению качества услуг, предложенных операторами железнодорожного транспорта одновременно с уменьшением цен. Тем не менее, процесс приспособления к рыночной экономике может быть сложным и длительным.

Казахстан



Демонополизация рынка перевозок предполагает вхождение на рынок железнодорожных услуг частных инвесторов, которые существенно внесут вклад в обновление и модернизацию активов. Данная мера снимает ответственность с Национальной компании в инвестирование подвижного состава.

Украина



К положительным моментам влияния на развитие ж.д. транспорта относится наличие конкуренции, поскольку антимонопольным законодательством защищены интересы грузовладельцев, демонополизация способствует их привлечению. Отрицательных моментов, по нашему мнению, нет.

13. При каких условиях возможен переход доли инфраструктуры в конкурентную среду

Латвия



Для осуществления государственной политики в отрасли транспорта Латвия одна из первых стран в Европе в 1998 г. открыла всю инфраструктуру общего пользования компаниям-перевозчикам. Но по мнению ГАО «Латвийские железные дороги» переход доли инфраструктуры в конкурентную среду возможен при условии, если существует развитая сеть железных дорог, позволяющая выполнять перевозке по альтернативным маршрутам.

Болгария



Частью инфраструктуры можно управлять, прилагая разные формы хозяйственного ведения (приватизацию, государственно-частное партнерство, концессию и др). Такими объектами могут быть: Неприбыльные второстепенные участки железнодорожной инфраструктуры, но с местным значением; Отдельные железнодорожные станции; Железнодорожные сооружения.

Эстония



После приобретения в 2007 г. ранее приватизированной части инфраструктуры в объеме 65% АО «Эстонская железная дорога», государство не предвидит снова приватизировать инфраструктуру основной части эстонских железных дорог.

Россия



Переход доли инфраструктуры в конкурентную среду в настоящее время не предусматривается, поскольку в соответствии с антимонопольным законодательством Российской Федерации оказание услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования относится к сфере деятельности естественных монополий.

Украина



Инфраструктура железной дороги – государственное имущество, согласно действующего законодательства Украины, даже часть которого не может быть передана к негосударственным органам управления (в конкурентную среду).

14. При каких условиях возможен переход доли инфраструктуры в конкурентную среду

Венгрия



Если речь идет о возможной приватизации эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, то в Европейской Союзе уже были попытки в этом направлении, однако они всегда закончились неудачей, так как капитал при первой возможности изъясл прибыль из компании по эксплуатации инфраструктуры. Это в свою очередь привело к такому ухудшению параметров сети (скорость, нагрузка на ось и т.д.), что компания в последующем уже не была в состоянии гарантировать безопасность движения, и при очередной аккредитации лишилась лицензии. Но к сожалению, это был более редкий случай. Как правило потребовалось большой, привлекающей общественное внимание несчастный случай для того, чтобы отраслевое ведомство смогло убедить государственных чиновников по приватизации о том, что эксплуатации железнодорожной инфраструктуры не являются самым подходящим полем для погони за прибылью в отрасли транспорта.

Румыния



В Румынии были включены в список участков, которые могут быть сданы внаем, линии, которые соответствуют определенным условиям как линии местного сообщения, линии с низкой загруженностью движения, нерентабельные линии.

Азербайджан



При создании акционерного общества.

Казахстан



В соответствии с Законом «О жд транспорте» инфраструктура принадлежит государству и не подлежит приватизации. Однако, планируется строительство новых жд веток коммерческими организациями, которые передадут их в пользование КТЖ на концессионной основе.



Спасибо за внимание!