

ИННОВАЦИИ

ТРАНСПОРТА

Научно-технический журнал

№3(13) 2013 сентябрь



- **О состоянии транспортного комплекса Российской Федерации и основных направлениях его развития**
- **Международный Форум органов тарифного регулирования железных дорог**
- **Повышение эффективности взаимодействия железных дорог с морскими портами**

10 лет ОАО «Российские железные дороги»

Поздравляем!

ПЛАН КОНФЕРЕНЦИЙ НП «ГИЛЬДИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ» НА 2014 г.

Мероприятие	Тема	Дата	Место
Международная научно-практическая конференция	Развитие контейнерных и контрейлерных перевозок в России на основе терминально-логистических центров	27 февраля 2014 г.	Москва
II-я научно-практическая конференция	Эффективное управление вагонным парком в условиях множественности операторов на основе «Единого сетевого технологического процесса железнодорожных перевозок»	10 апреля 2014 г.	Москва
Международная научно-практическая конференция	Взаимодействие ОАО «РЖД» с морскими портами и развитие смешанных сообщений	19 июня 2014 г.	Москва
	Эффективное тарифное регулирование и стимулирование инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта	23-24 октября 2014 г.	Москва
Международная научно-практическая конференция	Обеспечение безопасности и страхование рисков, возникающих при перевозках грузов и пассажиров железнодорожным транспортом	04 декабря 2014 г.	Москва

Контакты редакции:

129326, Москва, проспект Мира, 106
 тел: (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15
 e-mail: info@inno-trans.ru
 www.inno-trans.ru

Подписка на журнал:

Периодичность выхода журнала «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА»
 — ежеквартально

Подписку можно оформить:

По каталогу «РОСПЕЧАТИ»

Индекс журнала «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» — 83330

Стоимость подписки:

6 мес. — 1200 руб., 12 мес. — 2400 руб. (Россия)
 6 мес. — 1800 руб., 12 мес. — 3600 руб. (СНГ)
 6 мес. — 80 евро, 12 мес. — 160 евро (дальнее зарубежье)

Реклама в журнале:

Размещение рекламных модулей:

Формат А4 страница — 40 000 руб.
 Формат А4 половина — 25 000 руб.
 Формат А4 четверть — 15 000 руб.
 Формат А4 восьмая — 8 000 руб.

Первые две полосы (обложка) — 50 000 руб./полоса
 Разворот — 60 000 рублей

Последние две полосы (обложка) — 45 000 руб./полоса

Размещение рекламных статей:

Формат А4 страница — 15 000 руб.

Расценки на размещение статей большого размера зависят от количества знаков и полос сверстанного текста.

При размещении модуля, статья на 2 полосы А4 размещается бесплатно.

При заказе публикаций статей объемом от 4-х полос и при долгосрочном сотрудничестве — предусмотрены скидки и бонусы.

Государственные приоритеты

О состоянии транспортного комплекса Российской Федерации и основных направлениях его развития.

Соколов М.Ю., Министр транспорта Российской Федерации.....2

Совершенствование законодательства Российской Федерации по вопросам смешанных и комбинированных перевозок.

Аристов С.А., статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации5

О проведении Международной конференции органов тарифного регулирования железных дорог.....7

О перспективах и приоритетах развития БАМа в границах Восточно-Сибирской железной дороги.

Материал Управления Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»10

Взаимодействие железных дорог с морскими портами

Повышение эффективности взаимодействия ОАО «РЖД» с морскими портами России.

Морозов В.Н., первый вице-президент ОАО «РЖД», д.т.н14

Создание Единого транспортно-логистического регулятора как гаранта стабильности бизнес-процессов во взаимодействии «железная дорога – порт».

Голоскоков В.Н., начальник Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»16

Перспективные направления взаимодействия морского и железнодорожного транспорта в условиях возрастающих объемов перевозок в направлении портов Дальнего Востока.

Заиченко М.М., начальник Дальневосточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД»18

Тарифное регулирование

Совершенствование тарифного регулирования железнодорожного и морского транспорта в условиях формирования Единого экономического пространства и вступления России в ВТО.

Кириллова А.Г., советник Руководителя ФСТ России, д.т.н.....23

Зарубежный опыт

О развитии транспортной инфраструктуры Латвийской Республики.

интервью государственного секретаря министерства транспорта Латвийской Республики Каспарса Озолиньша26

Опыт тарифного регулирования железных дорог в Эстонии.

Ээро Пярмяэ, вице-канцлер Министерства экономики и коммуникаций Эстонии28

О задачах, которые стоят перед Эстонскими железными дорогами.

Аhti Асманн, Председатель Правления АО «Эстонская железная дорога»29

Таможенное регулирование

Принцип «Единого окна» для минимизации времени таможенных процедур на примере Одесского порта.

Платонов О.И., Президент Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «Укрвнештранс», президент АО «ПЛАСКЕ».....30

Экспертное мнение

Создание Единой логистической компании как гаранта оптимизации железнодорожных транспортных потоков на территории Единого экономического пространства.

Лилия Крутоног, эксперт НП «Гильдия экспедиторов»32

Из публикаций лауреатов Нобелевской премии

Исследования в области экономической организации.

Нобелевская премия по экономике 2009 г.....34

Лента новостей36

Кроссворд, немного юмора40

Редакционный совет

Резер С.М. — Председатель Редакционного совета, доктор технических наук, профессор, академик РАТ, заслуженный деятель науки и техники РФ

Аристов С.А.

Акулов М.П.

Беленький А.С., доктор технических наук, профессор

Белый О.В., доктор технических наук, профессор

Вакуленко С.П., кандидат технических наук, профессор

Гагарский Э.А., доктор технических наук, профессор

Зотов В.Б., доктор экономических наук

Зворыкина Ю.В., доктор экономических наук

Исингарин Н., доктор технических наук, профессор

(Республика Казахстан)

Казанцев А.П.

Кириллова А.Г., доктор технических наук, доцент

Кузнецов А.П., доктор технических наук, профессор

Куренков П.В., доктор экономических наук, профессор

Лёвин Б.А., доктор технических наук, профессор

Машинистов Ю.А., кандидат технических наук

Миротин Л.Б., доктор технических наук, профессор

Морозов В.Н., доктор технических наук

Неврла Пржемысл (Чешская Республика)

Прокофьева Т.А., доктор технических наук, профессор

Резер А.В., кандидат экономических наук, доцент

Редакционная коллегия

Резер С.М. — главный редактор

Крутоног О.М. — заместитель главного редактора

Волкова С.А. — ответственный редактор

Фролова Н.Ю. — выпускающий редактор

Чекин Д.О. — технический редактор

Шорохова О.В. — научный редактор

Кириллов Г.А. — дизайн и верстка

Машинистов А.Ю. — фото

Адрес редакции:

Москва, 129326, пр-т Мира, д. 106, оф. 524

тел./факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15

www.inno-trans.ru

e-mail: info@inno-trans.ru

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-39052

от 09.03.2010 г.

Учредители:

НП «Гильдия экспедиторов»

ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики»

Издатель:

ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

При перепечатке материалов ссылка на журнал

«ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» обязательна.

Редакция не несёт ответственности за содержание

рекламных объявлений.

Типография «O-Print», г. Москва, www.o-print.ru

Тираж 5000 экз.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



Рост основных показателей производственной деятельности транспортной отрасли подтверждает, что отрасль справляется с возложенными на неё задачами. В 2012 г. грузооборот вырос более чем на 4,5 %, а пассажирооборот транспорта общего пользования – более чем на 6 % по сравнению с 2011 г. Значительный вклад в увеличение пассажирооборота вносит авиационный транспорт, и эта тенденция сохраняется в течение нескольких лет. За первое полугодие текущего года нашими авиакомпаниями перевезено почти на 20% больше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года.

В бюджетную систему страны направлено порядка 450 млрд руб. налоговых платежей. Кроме того, государство дополнительно получило порядка 50 млрд руб. от продажи акций организаций транспортного комплекса и дивидендов. Общий объём инвестиций в отрасль составил около 1,3 трлн руб., в том числе 440 млрд руб. за счёт средств федерального бюджета. Положительной тенденцией является увеличение объёма внебюджетных инвестиций на 16 % к уровню 2011 г.

Экспорт транспортных услуг вырос почти на 14 % и составил более 17 млрд долларов. Для сравнения, это почти треть доходов от экспорта российского природного газа и соответствует доходам от экспорта угля и леса вместе взятых.

В прошедшем году деятельность Минтранса была сконцентрирована на следующих важнейших направлениях:

- повышение уровня безопасности на транспорте;
- повышение качества и доступности услуг пассажирского транспорта, в первую очередь на региональных авиационных маршрутах;

О СОСТОЯНИИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ ЕГО РАЗВИТИЯ

Соколов М.Ю., Министр транспорта Российской Федерации

- внедрение механизмов государственно-частного партнёрства.

Итоги работы отрасли за прошедший год показали правильность выбранных направлений деятельности и являются закономерным результатом развития отрасли.

Хочу кратко остановиться на них.

Морской флот пополнился 41 новым судном, что в 1,5 раза больше судов построенных в предыдущем году. До конца этого года мы планируем ввести в эксплуатацию еще 22 новых судна. Начато строительство четырёх дизельных и одного атомного ледокола.

Увеличилась численность транспортного флота, контролируемого российскими компаниями, и на начало года составила 1441 судно. Из них под российским флагом ходит порядка 1100 судов, 126 из которых было переведено под российский флаг в прошлом году.

Грузооборот морских портов России по сравнению с прошлым годом вырос почти на 6 % и составил более 565 млн тонн. Превышение показателей отмечается как по сухим, так и по наливным грузам. Рост перевалки грузов был обеспечен планомерным наращиванием портовых мощностей. В прошедшем году их введено в строй более 70 млн тонн, что составляет десятую часть от их общего объёма.

Введены в эксплуатацию нефтяные терминалы в морских портах Усть-Луга, Тамань, Козьмино, зерновой терминал в порту Оля. В этом году в рамках подготовки к Олимпиаде в Сочи введены 7 морских пассажирских терминалов. Продолжается строительство контейнерного терминала «Бронка» в Большом порту Петербурга. 2012 г. ознаменовался началом строительства морского порта Сабетта на Ямале, предназначенного в первую очередь для перевозки сжиженного природного газа по арктическим трассам.

Начал реализовываться закон по регулированию мореплавания в акватории Северного морского пути. В этом году создана Администрация Севморпути, утверждены правила и начата вы-

дача разрешений на плавание в его акватории. В навигацию прошлого года по трассе перевезено около 4 млн тонн грузов, в том числе 1,2 млн тонн транзитных. Это лучший показатель транзитных перевозок по Севморпути, включая советский период.

Обновляются данные рельефов дна и разрабатываются электронные навигационные карты Севморпути, получила развитие береговая инфраструктура системы ГЛОНАСС. Развернут морской спасательно-координационный центр в Диксоне. Все эти мероприятия позволят вывести арктическое судоходство на принципиально новый уровень.

На внутреннем водном транспорте объём перевозок грузов в 2012 г. составил более 140 млн тонн, что на 12 % превысило показатели предыдущего года. По различным маршрутам перевезено около 14 млн пассажиров. Эффективность и безопасность речных перевозок, в первую очередь, зависит от состояния внутренних водных путей и гидротехнических сооружений. На их реконструкцию в прошлом году было выделено более 12 млрд руб., что на треть больше, чем годом ранее. В этом году была завершена установка навигационного оборудования на всем протяжении внутренних водных путей с гарантированными габаритами, а это более чем 52 тыс. км.

Особое внимание Минтранс уделяет развитию пассажирских перевозок и обновлению парка пассажирских судов. Впервые за последние 20 лет, в августе этого года в городе Рыбинск состоялась закладка нового пассажирского судна на подводных крыльях «Комета -120М». Строительство судов такого класса позволит начать возрождение скоростного пассажирского сообщения по водным артериям России.

Воздушный транспорт растёт наиболее высокими темпами. За прошлый год нашими авиакомпаниями перевезено 74 млн пассажиров, что более чем на 15 % выше уровня 2011 г. Этот показатель в три раза превышает мировые темпы прироста авиaperезвозок.

При этом на долю региональных перевозок приходится пока менее 7 % от общего объёма. В этой связи одним из приоритетных направлений деятельности министерства является развитие региональных и местных перевозок.

Поддерживая этот приоритет, Правительство РФ утвердило разработанную Минтрансом «дорожную карту», которая предусматривает увеличение к 2015 г. объёмов перевозок на региональных линиях до 7 млн пассажиров в год, что на треть превышает уровень 2012 г.

Доступность внутренних региональных и местных перевозок обеспечивается в первую очередь реализацией программ субсидирования на социально-значимых маршрутах. В настоящее время реализуется пять таких программ.

В рамках программы субсидирования перевозок с Дальнего Востока и Сибири в прошлом году было перевезено более 450 тыс. пассажиров. В этом году в программу дополнительно включено 9 маршрутов, а их общее число возросло до 42. Снятие ограничений на субсидирование перевозок пассажиров из Калининграда, позволило за прошедший год увеличить их количество до 45 тыс. В целом в прошедшем году по специальному льготному тарифу было перевезено по 117 маршрутам более полу-миллиона пассажиров.

В этом году была начата реализация программы по субсидированию авиаперевозчиков, выполняющих перевозки пассажиров на территории Северо-Западного, Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов. Перевозки осуществляют 17 авиакомпаний по 32 региональным маршрутам, в том числе между пунктами, где отсутствует железнодорожное сообщение.

Летом текущего года Правительством РФ был принят новый формат субсидирования региональных маршрутов. Это нашло свое применение на 67 регулярных авиалиниях.

Субсидирование части затрат авиакомпаний на закупку самолётов позволило в 2012 г. закупить 23 воздушных судна для осуществления региональных перевозок. В целом по отрасли за прошлый год парк воздушных судов обновлен на 91 единицу. В этом году только Госу-

дарственной транспортной лизинговой компанией для обеспечения региональных воздушных перевозок было приобретено и передано авиакомпаниям 40 самолётов.

Мы уверены, что меры государственной поддержки обеспечат динамичное развитие региональных и местных авиаперевозок и ценовую доступность этих услуг.

Ключевыми мероприятиями по развитию инфраструктуры гражданской авиации стали реконструкция и развитие аэропортовых комплексов Московского авиаузла. Особо надо отметить открытие самого крупного и современного в стране терминального комплекса «Внуково» пропускной способностью 30 млн пассажиров.

Объём перевозок железнодорожным транспортом увеличился более чем на 6 % по сравнению с 2011 г. и превысил 1 млрд пассажиров. Из них, в пригородном сообщении перевезено порядка 940 млн человек, что лучше показателей предыдущего периода на 7 %. Ускоренными темпами идёт реконструкция и развитие Малого кольца Московской железной дороги. Этот масштабный проект позволит связать пригородные перевозки и городской общественный транспорт в единую транспортную систему. Услугами дороги смогут воспользоваться не менее 250 млн пассажиров в год.

Меры государственной поддержки позволили увеличить в 2012 г. количество льготных пассажиров на железнодорожном транспорте более чем на 9 %. Например, только из Калининградской области в другие регионы страны по льготным тарифам было перевезено более 515 тыс. пассажиров.

Реализуются программы по развитию железнодорожных подходов к российским портам Балтики и Азово-Черноморского бассейна. В рамках подготовки к саммиту АТЭС и Универсиаде организованы интермодальные пассажирские перевозки во Владивостоке и Казани. В целях подготовки к Олимпийским играм завершена реконструкция 4-х железнодорожных терминалов Сочи и их адаптация к использованию пассажирами с ограниченными возможностями.

Необходимо отметить завершение строительства Кузнецовского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали, который позволит удвоить пропускную способность БАМа к портам Охотского моря.

Отдельно хотелось бы подчеркнуть решение Президента РФ и Правительства РФ о начале существенного развития БАМа и Транссиба. На эти цели до 2018 г. планируется направить порядка 560 млрд руб. В результате прирост объёмов перевозок на Восточном полигоне суммарно составит порядка 55 млн тонн.

Также положительную динамику получил вопрос развития высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения на направлении Москва-Владимир-Нижний Новгород-Чебоксары-Казань.

Строительство и эксплуатация ВСМ позволит высвободить существующую инфраструктуру для наращивания грузовых перевозок, а также создать десятки тысяч рабочих мест, предоставить российской промышленности масштабные прямые заказы на поставку техники, оборудования и материалов.

В 2012 г. была реализована программа софинансирования закупок пассажирского транспорта субъектами Российской Федерации. 35-ти регионам были представлены субсидии порядка 3,5 млрд руб. на приобретение более 600 автобусов, работающих на газомоторном топливе, трёх сотен троллейбусов и почти двухсот трамваев. Около 1000 пассажирских автобусов, приобретаемых для обслуживания олимпийцев за счёт субсидий из федерального бюджета, в дальнейшем будут осуществлять перевозки пассажиров в Московской области, Санкт-Петербурге и Республике Татарстан.

Одной из важнейших на сегодняшний день задач дорожного хозяйства является завершение в следующем году перехода на 100 % финансирование ремонта и содержания автомобильных дорог по утверждённым нормативам.

Уже приняты все необходимые решения для создания с 2014 г. муниципальных дорожных фондов, определены источники их наполнения.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Хочу обратить ваше внимание, что только за прошедший год размер их финансирования вырос более чем в два раза. Это позволило в значительной степени увеличить объёмы реконструкции и строительства новых дорог в регионах. Благодаря субсидиям из федерального бюджета субъектами введено в эксплуатацию 760 км дорог, что составляет более половины построенных в прошлом году региональных дорог. Однако, выделяемых средств недостаточно для выполнения поставленной Президентом задачи по удвоению к 2020 г. ввода в эксплуатацию автомобильных дорог на региональном уровне.

Вынужден отметить, что некоторые из регионов не выполняют своих обязательств по наполнению региональных фондов, что значительно усложняет ситуацию с состоянием дорожного хозяйства.

Однако на федеральном уровне задача удвоения объёмов строительства дорог однозначно будет решена. С учётом создания дорожных фондов, финансирование федеральных дорог в 2012 г. составило чуть менее 450 млрд руб., что в полтора раза больше чем до создания фондов. Это позволило заключать контракты на содержание федеральных дорог на пять и более лет.

На наш взгляд, необходимым условием для ускорения развития дорожной сети является внедрение механизмов государственно-частного партнёрства. В текущем году Правительством РФ принято решение о заключении концессионного соглашения по созданию мостового перехода через р. Лена в районе города Якутска.

Госкомпанией «Автодор» вводятся в эксплуатацию платные участки дорог на трассах М-4 «Дон», М-1 «Беларусь». В следующем году должен быть введён первый участок скоростной трассы «Москва – Санкт-Петербург»). В августе этого года открыта вторая очередь «Западного скоростного диаметра» в Петербурге.

В сентябре текущего года мы завершаем первый этап открытого международного конкурса на право заключения концессионного соглашения по двум платным участкам скоростной автомобильной дороги М-11, связывающим Санкт-Петербург и Великий Новгород.

В этом году мы завершаем первую часть реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте и рассматриваем возможность её продления до 2016 г.

В рамках программы, специальными техническими средствами оборудованы метрополитены, железнодорожные вокзалы, аэропорты, проводятся работы по оснащению акваторий морских портов и гидротехнических сооружений на внутренних водных путях. В рамках данной программы Ространснадзором созданы территориальные автоматизированные центры контроля на транспорте, а также программно-технические средства мониторинга пассажирских перевозок и опасных грузов.

Одним из важнейших элементов обеспечения комплексной безопасности на автомобильных дорогах станет система экстренного реагирования при авариях «ЭРА-ГЛОНАСС», которую планируется ввести в эксплуатацию в следующем году. Система обеспечит автоматический вызов экстренных служб к месту происшествия, что позволит спасти до 4 тыс. человеческих жизней в год. В декабре текущего года планируется ввести систему в опытную эксплуатацию.

Катализатором инновационных процессов в транспортном комплексе становятся спутниковые технологии ГЛОНАСС. В прошлом году 14 аэропортов оснащены базовыми станциями ГЛОНАСС для обеспечения захода воздушных судов на посадку. На сегодняшний день установлено уже 52 базовые станции. Созданы электронные навигационные карты для 44 тыс. км внутренних водных путей. В отчётном году аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС было оснащено 120 тыс. автобусов и около 14 тыс. грузовых автомобилей, перевозящих опасные грузы. Полностью оснащён транспорт тысячи пассажирских предприятий в 52 регионах.

Одной из важнейших задач Минтранса России является совершенствование нормативно-правовой базы функционирования транспортного комплекса.

В 2012 г. были приняты Государственной Думой 13 федеральных законов, разработанных Минтрансом России. В текущем году приняты еще 4 феде-

ральных закона, из которых стоит отметить 65-ФЗ, наделяющий Минтранс полномочиями по установлению правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом, а также 225-ФЗ, обеспечивающий новую систему управления морскими портами в России.

В настоящее время на рассмотрении в Государственной Думе находятся 12 законопроектов, подготовленных Минтрансом России.

Четыре из них внесены Правительством в этом году, в том числе законопроект, направленный на совершенствование расчётов за проезд по платным дорогам, а также законопроект, увеличивающий размер штрафа за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности. В целях расширения доступности авиаперевозок нами подготовлен ряд законодательных инициатив, позволяющих развивать деятельность бюджетных авиакомпаний.

Основные направления развития отрасли нашли своё отражение в обновлённой Транспортной стратегии на период до 2030 г., подготовленной Минтрансом России и одобренной Правительством РФ в августе текущего года. Актуализация Стратегии проведена исходя из долгосрочных ориентиров социально-экономического развития страны, последствий вхождения России в ВТО и создания единого экономического пространства.

В декабре 2012 г. Правительством РФ также была утверждена Государственная программа «Развитие транспортной системы», являющаяся важнейшим инструментом бюджетного планирования, позволяющим комплексно подходить к развитию отрасли.

В заключение хотелось бы отметить, что в своей деятельности мы самым тесным образом взаимодействуем с депутатами Государственной Думы, в первую очередь с представителями нашего профильного комитета по транспорту и постоянно чувствуем поддержку наших инициатив.

Надеемся, что и в дальнейшем наша совместная работа позволит обеспечить устойчивое развитие транспортного комплекса России.

I Международный Форум органов тарифного регулирования железных дорог

24 – 25 октября 2013 г., Москва

October 24 – 25, 2013, Moscow

IFRTR The 1st International Forum of the Rail Tariff Regulators

www.ifrtr.com

«ЭФФЕКТИВНОЕ ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ И СТИМУЛИРОВАНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ
В ИНФРАСТРУКТУРУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»

•
«EFFECTIVE TARIFFS REGULATION
AND THE ENCOURAGEMENT OF INVESTMENTS IN RAIL INFRASTRUCTURE»

Со-организаторы/Co-organizers



Минтранс России



Федеральная служба
по тарифам



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР
ОАО «РЖД»



НП «Гильдия экспедиторов»

Партнёры

ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ»

ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»

Информационные партнёры

Научно-технический журнал
**ИННОВАЦИИ
ТРАНСПОРТА**

ТАРИФЫ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР
ОАО «РЖД»

ПАРТНЕР

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ • ИЗДАЕТСЯ С 2007 ГОДА
ТРАНСПОРТ

Место проведения/Venue:

г. Москва, Олимпийский проспект 18/1, гостиница «Ренессанс-Москва»

Moscow, Olympic Avenue (prospect) 18/1, the hotel «Renaissance Moscow»

Контактная информация/Information and registration call:

+7(499) 262-13-57, +7(499) 262-01-02, +7(499) 260-14-05, +7 (499) 260-14-04

email: gulldexp@yandex.ru; office@gulldexp.ru

I МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНОВ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

24-25 октября 2013 г. в г. Москве состоится Международная конференция органов тарифного регулирования железных дорог стран Европы, Америки, Азии по теме: «**Эффективное тарифное регулирование и стимулирование инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта**».

Со-организаторы конференции: Федеральная служба по тарифам, Минтранс России, ОАО «РЖД» и Некоммерческое Партнёрство «Гильдия Экспедиторов».

На площадке конференции будут обсуждаться ключевые принципы эффективного тарифного регулирования и стимулирования инвестиций в инфраструктуру железных дорог и практика их реализации, опыт гибкого тарифного регулирования, в том числе методы государственного регулирования и практика долгосрочного тарифообразования с применением методов RAB-регулирования, вопросы транспортного права и законодательства, опыт тарифного регулирования в условиях развития интеграционных процессов, единообразие и различие методов тарифообразования в странах Евросоюза и других странах, вопросы интероперабельности и роли международных организаций в развитии сообщений между Азией и Европой и в мировом транспортном сообщении, а также опыт регулирования в системах с различным уровнем государственного участия.

В конференции примут участие руководители и представители Правительства и профильных министерств и ведомств Российской Федерации, государственных регулирующих органов железных дорог Великобритании, Франции, Германии, Австрии, Италии, Финляндии, Швеции, Чехии, Польши, Швейцарии, США, Канады, Китая, стран Латинской Америки и других стран, Международного Союза Железных Дорог (МСЖД/UIS), администрации железных дорог стран СНГ, Балтии и других стран, Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Европейской Комиссии, Евразийской экономической комиссии, Европейского железнодорожного агентства, представители бизнес-сообщества, отраслевых гильдий и ассоциаций, научных и деловых кругов.

С программными докладами на конференции выступят: Министр транспорта Российской Федерации М.Ю. Соколов, Руководитель ФСТ России С.Г. Новиков, Президент ОАО «РЖД» В.И. Якунин, руководители и представители государственных регулирующих органов и железных дорог Великобритании, Франции, Германии, Австрии, Италии, Финляндии, США, Китая, Японии, Кореи и других стран.

The 1st INTERNATIONAL SCIENTIFIC and PRACTICAL CONFERENCE of the RAIL TARIFF REGULATORS

The International Conference of the railways tariff regulation in Europe, America and Asia, on the theme «**Effective tariff regulation and the encouragement of investments in rail infrastructure**» will be hold in Moscow on **October 24-25, 2013**.

Co-organizers of the conference are: the Federal Tariff Service (FTS of Russia), Ministry of Transport of Russia, «Russian Railways» JSC and Non-Profit Partnership «The Guild of Forwarding Agents».

At the Conference the following issues will be discussed:

- the key principles of effective regulation and encouragement of investments in rail infrastructure as well as practices for their implementation;
- the experience of flexible railway tariff regulation, including the methods of state regulation and practices of long-term tariff setting using the RAB -regulation methods;
- the issues of transport law and legislation;
- the experience of tariff regulation under the conditions of the integration processes;
- uniformity and divergence of tariff setting methods in the EU and other countries;
- the issues of interoperability and the role of international organizations in the development of communications between Asia and Europe and in the world transportation;

- regulatory experience in systems with different levels of government involvement.

The conference will be attended by representatives of the Government and relevant Ministries and Departments of the Russian Federation, representatives of railways state regulators of Great Britain, France, Germany, Austria, Italy, Finland, Sweden, the Czech Republic, Poland, Switzerland, USA, Canada, China, Latin America and other countries, the International Union of railways, the rail administrations of CIS countries, the Baltic States and other countries, the Organization for Railways Cooperation (OSJD), the Eurasian economic Commission and the European Railway Agency, representatives of the business community, trade guilds and associations, academia and business quarters.

The keynote speakers at the conference will be: Maxim Sokolov, Minister of Transport of the Russian Federation, Sergey Novikov, the Head of Russian Federal Tariff Service, Vladimir Yakunin, President of «Russian Railways» JSC, Heads and Representatives of railways state regulators of Great Britain, France, Germany, Austria, Italy, Finland, USA, China, Japan, Korea and of other countries.

**ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД» В.И. ЯКУНИНА
УЧАСТНИКАМ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ
ОРГАНОВ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

Приветствую участников Международной конференции тарифных регуляторов железных дорог разных стран мира, посвящённой актуальным вопросам тарифного регулирования и развития стимулирующих механизмов инвестирования в инфраструктуру железнодорожного транспорта.

Международный формат Конференции, объединяющий всех участников транспортного рынка, государственные регулирующие органы, бизнес-структуры и научные круги, позволит на основе обмена опытом и информацией в сфере тарифного регулирования сблизить позиции регуляторов и ОАО «РЖД» в вопросах ценообразования и ценового регулирования на железнодорожном транспорте.

В условиях завершения структурной реформы отрасли и реализации первого (инвестиционного) этапа стратегии – 2030, одним из принципиальных аспектов которого является вовлечение в

процесс реформирования железных дорог наибольшего количества участников, готовых к инвестированию в различные инфраструктурные проекты, крайне важно создание эффективной структуры отрасли, в том числе оптимального соотношения государственного регулирования и рыночных принципов хозяйствования.

Нам необходимо обратить особое внимание на положительный международный опыт применения различных механизмов ценового регулирования на железных дорогах разных стран мира, в том числе методов «ценового коридора» и долгосрочного тарифообразования как методов привлечения инвестиционных ресурсов.

ОАО «РЖД» поддерживает инициативу проведения данной Конференции и применение инновационных подходов в ее организации. Вовлечение максимального количества участников, интенсив-



ный обмен накопленным опытом и понимание конкретных шагов по его реализации будут способствовать успешному взаимодействию тарифных регуляторов железных дорог разных стран мира, поиску и выработке конструктивных практических решений в эффективном развитии отрасли железнодорожного транспорта.

Желаю участникам, гостям и организаторам Конференции результативной работы и успехов в реализации намеченных планов, целей и задач!



**ПРИВЕТСТВЕННОЕ СЛОВО ПРЕЗИДЕНТА НП «ГИЛЬДИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ»
С.М. РЕЗЕРА УЧАСТНИКАМ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ
КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНОВ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

В силу ряда особенностей, зарубежный опыт реформирования железных дорог, напрямую не может быть перенесён на сеть железных дорог нашей страны.

Однако изучение накопившегося за рубежом опыта реформирования транспорта и тарифов, наличие там ряда положительных моментов, безусловно, является интересным и рациональным.

На конференции намечается проанализировать опыт работы железных дорог в таких странах, как США, Великобритания, Германия, Франция, Китай, Япония, Италия, Израиль, Финляндия, Чехия, Южная Корея, Польша, Латвия, Эстония, Швейцария, Бразилия, Бельгия и других и выработать предложения для дальнейшего хода реформирования и совершенствования тарифов Российских железных дорог с учётом зарубежного опыта.

Такая конференция регуляторов тарифов различных стран мира проводится впервые с целью обмена опытом в сфере ценообразования на железнодорожном транспорте и тарифного регулирования отрасли, а также укрепления контактов и международного сотрудничества по вопросам регулирования транспорта.

Широкое обсуждение международных проблем регулирования тарифов поможет наладить действенный обмен взаимной информацией между странами Евросоюза, Азии, Америки и других континентов.

Желаю участникам конференции успешной работы и её дальнейшего продолжения!

Проблемы мировой глобализации выдвигают на первый план развития государственной экономики вопросы ценообразования и тарифов.

Методы регулирования транспортных тарифов становятся важнейшим фактором развития конкуренции в России и в мире.

Особенно тарифообразование влияет на процессы успешного развития рыночных реформ на железнодорожном и других видах транспорта. Здесь важно оптимизировать инвестиционные методы регулирования тарифов.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

**О ПЕРСПЕКТИВАХ И ПРИОРИТЕТАХ РАЗВИТИЯ БАМа
В ГРАНИЦАХ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

**ВОСТОЧНО-СИБИРСКИЙ
МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ
КООРДИНАЦИОННЫЙ
СОВЕТ**

г. Иркутск, 27 августа 2013 г.



Сегодня по участку БАМа в границах Восточно-Сибирской железной дороги перевозится около 20 млн тонн различных грузов. Как отмечает начальник ВСЖД - филиала ОАО «РЖД» Василий Фролов, подавляющая часть грузов по БАМу отправляется на экспорт. Так, железная руда с Коршуновского ГОКа направляется в Китай через погранпереходы Забайкальский и Гродеково; лесные грузы, на транспортировке которых специализируются порядка 200 грузоотправителей-партнёров дороги, едут в Восточном направлении, через порты Дальнего Востока в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, и в Южном направлении - в Египет, Швейцарию через морской порт Новороссийск; каменный уголь с Апсатского месторождения направляется не только в морские порты Дальнего Востока, но и потребителям этого региона.

Несмотря на это, потенциал Байкало-Амурской магистрали практически не раскрыт. Развитию грузовых железнодорожных перевозок по БАМу необходим серьёзный импульс. По мнению начальника ВСЖД Василия Фролова, новый толчок к развитию БАМа может дать лишь расширение масштабных инвестиционных проектов горнодобывающего и перерабатывающего сектора экономики, работающих в регионе. Ведь освоение

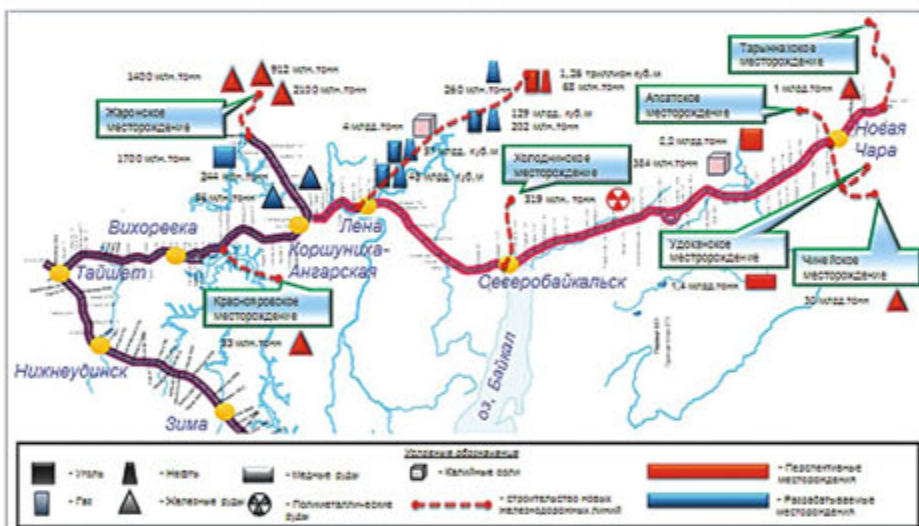
27 августа делегация ОАО «РЖД» во главе с Владимиром Якуниным приняла участие в работе Восточно-Сибирского межрегионального координационного совета в Иркутске.

Участники мероприятия - представители субъектов Российской Федерации, Республики Бурятия, крупного бизнеса и ОАО «РЖД» - рассмотрели перспективы развития БАМа, а также вопросы организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Начальник Восточно-Сибирской железной дороги Василий Фролов рассказал о перспективах и приоритетах модернизации магистрали в границах ВСЖД.

«Потенциал развития грузовых железнодорожных перевозок на БАМе в большей степени связан с перспективой расширения масштабных инвестиционных проектов крупных российских компаний горнодобывающего и перерабатывающего секторов экономики», - отметил Василий Фролов.

В завершение работы Межрегионального координационного совета Владимир Якунин и губернатор Иркутской области Сергей Ерошенко подписали соглашение о взаимодействии и сотрудничестве между ОАО «РЖД» и правительством Иркутской области на 2014-2017 гг.



Грузовая база участка БАМа (месторождения и перспективные линии)

огромного природно-ресурсного потенциала Восточной Сибири способно привести не только к стремительному развитию промышленного производства, но и снизить долю сырьевой составляющей в продукции региона, что, в свою очередь, окажет значительное влияние на развитие транспортного рынка в целом.

На сегодняшний день на БАМе в границах ВСЖД работают такие крупные компании как: ОАО «Восточно-Сибирская газовая компания», ЗАО «Илим Палл Энтерпрайз», Группа компаний «Ренова», ЗАО «Золотодобывающая компания

«Полус», ОАО «Газпром», ОАО «Иркутскэнерго», ОАО «Компания «РУСИА-Петролиум», ОАО «Коршуновский ГОК», ОАО «Русский алюминий», ОАО «Сибирская Угольная энергетическая компания», ООО «Континенталь Менеджмент».

Месторождения БАМа – богатства страны

Сегодня на территории Байкало-Амурской магистрали расположены такие богатейшие месторождения, как угольные - Эльгинское, Денисовское, Апсатское, полимерных руд - Удоканское, Чинейское. Прогнозируемые суммарные

объемы перевозок только с этих месторождения оцениваются железнодорожниками в 8-10 млн тонн в год.

Кроме того, увеличение объемов погрузки пиломатериалов даст строительство деревообрабатывающих комплексов Новая Игирма (мощностью 500 тыс. куб. м пиломатериала в год) и Янталь (мощностью 300 тыс. куб. м пиломатериала в год).

В рамках инвестиционного проекта «Комплексное развитие Южной Якутии» разрабатываются железорудные месторождения: Десовское, Таёжное (в Нерюнгринском районе), Горкитское, Тарынахское (в Олекминском районе). На их базе создаются Тарынахский и Таёжный ГОКи. Запасы Десовского месторождения составляют свыше 330 млн т. руды, Тарынахского месторождения – превышают 1 млрд т.

Освоение Озёрного месторождения полиметаллических руд (в районе станции Новый Уоян), со строительством ГОКа, обеспечит погрузку 740 тыс. тонн цинкового концентрата; 110 тыс. т свинцового концентрата (вывоз продукции будет осуществляться по перспективной ветке Новоильинский – Озёрный – Новый Уоян).

Строительство горнорудного предприятия в Северобайкальском регионе обеспечит переработку руды Холоднинского полиметаллического месторождения. Предварительная оценка мощности Холоднинского ГОКа составляет 3 млн тонн свинцово-цинковой руды в год.

Естественно, реализация всех этих проектов требует от транспортного рынка высочайшего уровня готовности.

Кроме того, Василий Фролов уточняет, что наряду с собственной погрузкой растут объемы транзитных перевозок в целом по дороге. По итогам 2012 г. прирост грузооборота на дороге составил 5,9% (к уровню 2011 г.).

В соответствии с Генеральной схемой развития ОАО «РЖД» к 2020 г. предусматривается рост объемов перевозок по северному ходу дороги до 60 млн тонн или 30 пар поездов.

Именно поэтому сейчас руководство ВСЖД первостепенное внимание уделяет именно развитию пропускных способностей северного хода магистрали, а

точнее, – участка БАМа. За последние десять лет только на развитие станций и строительство вторых путей Байкало-Амурской магистрали было направлено более 5,5 млрд руб. «Это колоссальные средства, благодаря которым удалось значительно модернизировать ключевую станцию дороги Тайшет, оборудовать современными устройствами автоблокировки участок Хребтовая – Усть-Илимск, удлинить пути станции Багульная. Построены 9 разъездов – Калакачан, Марикта, Бирея, Сенаторский, Ирдыкан, Таковка, Аркум, Кавокта, Койра), второй путь перегона Икабьекан – Мурурин», – отмечает начальник ВСЖД.

Барьерные места

И хотя работа по развитию зоны БАМа на ВСЖД ведётся масштабная, состояние инфраструктуры Байкало-Амурской магистрали всё ещё не вышло из статуса «морально устаревшей». «Если говорить цифрами, то в настоящее время 8% всех перегонов работает на пределе своих возможностей» – говорит Василий Фролов.

Именно поэтому проект привлечения инвестиций из федерального бюджета, одобренный в июне этого года на экономическом форуме в Санкт-Петербурге Президентом страны Владимиром Владимировичем Путиным, как раз и может стать тем важнейшим импульсом, который жизненно необходим для развития БАМа.

Одобрённый Правительством проект привнес коррективы в планы развития ВСЖД. В рамках этого решения на дороге был актуализирован проект программы развития инфраструктуры БАМа, включающий в себя для начала самый необходимый набор работ по снятию инфраструктурных ограничений. В проекте программы уже до 2017 г. предусмотрен ввод в эксплуатацию 30 двухпутных перегонов на однопутном участке БАМа, а также строительство 11 разъездов и 5 блок-постов.

«Запланирована работа практически по всем направлениям деятельности дороги. Это и целый комплекс мероприятий по снятию ограничений устройств тягового электроснабжения, а также об-

новление устройств автоматики, модернизации пути и искусственных сооружений, развитие ремонтной базы и обновление тягового подвижного состава» – отмечает начальник дороги. Общая сумма затрат на реализацию мероприятий по развитию БАМа, по предварительным расчетам, может составить более 160 млрд руб.

Энергия жизни

Но преодоление инфраструктурных барьеров это лишь одна сторона медали. Не менее важными и острыми являются проблемы внешнего электроснабжения. «И их нельзя отложить в долгий ящик. Строительство ЛЭП 500 кВ «Усть-Кут – Нижнеангарск» с продолжением до станции Новая Чара и создание дополнительных генерирующих мощностей – это первоочередная задача».

Строительство ЛЭП было включено в инвестиционную программу Федеральной электросетевой компании (приказ Минэнерго от 29 августа 2011 г. № 380). В настоящее время актуализированный проект инвестиционной программы «МЭС Сибири» – филиала ОАО «ФЭСК» проходит согласование в Минэнерго со сроками начала строительства ЛЭП 500 кВ Усть-Кут – Нижнеангарск до 2017 г.

По мнению начальника Восточно-Сибирской железной дороги Василия Фролова, «сегодня просто необходимы совместные усилия регионов и ОАО «РЖД» с выходом на уровень Минэнерго с тем, что бы эти планы были утверждены и в кратчайшие сроки реализованы».

Все на БАМ!

Нельзя оставить без внимания и ещё один аспект, без решения которого невозможно говорить о развитии и эксплуатации БАМа. Это – демографическая проблема. В регионе Байкало-Амурской магистрали, сохраняется крайне низкая плотность населения и практически отсутствует приток квалифицированных кадров. По мнению специалистов, ситуация в регионе с кадровым резервом близка к критической. Перед руководством компании РЖД стоит задача привлечения в регион специалистов ведущих профессий, занятых содержанием и эксплуатацией инфраструктуры.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Для этого необходимо создать в регионе комфортные условия для жизни и работы, обеспечить населению доступность и качество жилья, образования, медицинской помощи. Согласно среднесрочной инвестиционной программе Восточно-Сибирской железной дорогой предусмотрено в ближайшие три года проектирование и строительство многоквартирных жилых домов по станциям БАМа на 135 квартир.

«Со своей стороны мы делаем всё возможное, чтобы повысить престиж железнодорожных профессий. И в этой связи работаем на перспективу, начиная с образовательных учреждений» – отмечает Василий Фролов.

Значительный вклад в дело закрепления кадров вносят негосударственные учреждения образования, входящие в структуру ОАО «РЖД».

На ВСЖД реализуется проект непрерывного образования по цепочке: детский сад – школа-интернат – лицей – ИрГУПС. Проводится профессиональная ориентация учащихся и воспитанников по профессиям железнодорожного транспорта; формируют положительный имидж ОАО «РЖД» как социально ответственной компании.

Вместе с тем совершенно очевидна необходимость укреплять социальную сферу – сохранять и поддерживать, при необходимости – строить школы, больницы, учреждения культуры и спорта.

По мнению руководства ВСЖД, эти функции должны взять на себя субъекты Федерации.

И это далеко не единственные сферы взаимодействия органов власти и компании РЖД. Совместно должны решаться и вопросы финансирования стро-

ительства социально значимых объектов (вокзалов, путепроводов), своевременного развития инфраструктуры городов и посёлков, оказания помощи в привлечении средств бизнес-структур для решения задач обеспечения перспективных объёмов перевозок.

Задачи дальнейшего развития БАМа сегодня крайне актуальны и важны. Инвестиции в регион, налогообложение, наполнение бюджетов, появление новых рабочих мест, освоение и развитие региона, приток населения – для государства это колоссальные бонусы. Пришло время решать эти задачи предметно, чтобы транспортная инфраструктура не только успевала за развитием промышленности региона, но и стимулировала её.

Материал подготовлен Управлением Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»



Легендарная Байкало-Амурская магистраль



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

В Китае построено 150 км железной дороги Куньмин (КНР) – Сингапур

По данным Китайской железнодорожной корпорации, сейчас специалисты Поднебесной прокладывают еще 650 км этой линии, а также идёт подготовка к строительству 700 км железнодорожного полотна.

Магистраль Куньмин – Сингапур соединит Китай с Вьетнамом, Таиландом, Камбоджей, Малайзией и Сингапуром.

Напомним, что в КНР также введена в эксплуатацию железная дорога, которая соединяет юго-западную китайскую провинцию Юньнань со странами АСЕАН. Её строительство длилось семь лет.

Железная дорога между Юйси и Мэнцзы станет частью восточной ветки планируемой Паназиатской железнодорожной сети.

Железнодорожная линия длиной 141 км рассчитана на максимальную скорость движения поездов 120 км в час. На пути было построено 35 туннелей и 61 мост. Общая длина этих инженерных сооружений составляет 55% от всей восточной ветки.

Паназиатская железнодорожная сеть предполагает функционирование центральной и западной веток. Она является международным железнодорожным проектом, который сблизит Китай с Юго-Восточной Азией.

www.china.pro



Сессия Совещания Министров ОСЖДС в этом году состоялась в столице Эстонии городе Таллинне. В работе 41-й сессии приняли участие делегации стран-членов ОСЖД, а также представители Генеральной дирекции по мобильности и транспорту Европейской комиссии (DG MOVE), ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ОАО «ФПК») и Комитета ОСЖД.

Подобные сессии – главный управляющий орган ОСЖД, которая объединяет железные дороги 25 стран в Европе и Азии. ОСЖД была основана 28 июня 1956 г. в городе София (Болгария) на уровне министерств, ведающих железнодорожным транспортом в разных странах с целью координации деятельности железных дорог и повышения уровня их взаимодействия и конкурентоспособности по сравнению с остальными видами транспорта.

**Министры сообщения Латвии, Литвы, Эстонии, Финляндии и Польши
16 сентября этого года в Вильнюсе подписали совместную декларацию
об основных принципах учреждения совместного предприятия
Rail Baltica II**

Декларация предусматривает несколько пунктов, на основании которых планируется организовать совместное предприятие Rail Baltica II. Стороны договорились способствовать сотрудничеству между предприятием и управляющими инфраструктурой, операторами и другими сторонами.

Основные принципы декларации предусматривают также возможность Финляндии и Польши стать полноправными партнёрами и держателями долей совместного предприятия.

Офис компании будет находиться в Риге. До 1 января 2014 г. созданная Финляндией и Польшей рабочая группа

**41-я сессия совещания министров Организации сотрудничества
железных дорог (ОСЖД)**

Эксплуатационная длина всех железнодорожных линий стран-членов ОСЖД в настоящее время составляет 280 тыс. км, по которым перевозится почти 5 млрд тонн грузов и 3,5 млрд пассажиров в год.

Сессия Совещания министров занимается главными вопросами ОСЖД. Это – отчёт комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития, и отчёт комиссии по транспортному праву.

«Данная сессия Совещания министров ОСЖД является важным событием и для Еврокомиссии. Уже было выполнено много задач. В частности, активно работала группа по сравнительному анализу различных железнодорожных систем в рамках ОСЖД. Мы также активно занимаемся вопросом интероперабельности и совместимости, т.к. в Европейском Союзе существует 25 различных железнодорожных систем и нашей основной задачей на настоящий момент является установление рабочих взаимосвязей между ними. Мы уже имеем договоренности с Эстонией, Латвией, Литвой, Польшей по системам смены колесных пар на стыках различных систем. Но на самом деле вопрос здесь стоит гораздо шире. Это и различие сигнальных

систем, электрификации и вопросы телематических приложений», – отметил представитель Европейской комиссии по транспорту Жан Эрик Паке.

Об этом же говорил и Председатель Комитета ОСЖД Тадеуш Шозда в своём выступлении на пресс-конференции:

«Мы хотим найти самый хороший способ контакта с Евросоюзом, по разным вопросам, и один из пунктов нашей сессии – это пункт о сотрудничестве ОСЖД и Еврокомиссии. В рамках комиссии по транспортной политике есть группа по совместной работе ОСЖД и ЕЖДА (Европейское железнодорожное агентство), где все эти вопросы рассматриваются. И мы практически достигли договорённости, в рамках которой система 1520 станет одной из систем Евросоюза».

2 года назад в рамках комитета по транспорту Европейской комиссии при участии ОСЖД начата работа над проектом Единого транспортного права на Евроазиатской территории.

Если эти работы закончатся положительным результатом, то уже через несколько лет мы будем иметь единое комфортное транспортное право на территории Евроазиатского пространства.

Наталья Фролова

Латвии реализация проекта Rail Baltica обойдётся в 1,27 миллиардов евро (880 млн латов), а для всех трёх стран Балтии вместе расходы составят 3,68 млрд евро (2,56 млрд латов).

Европейская комиссия может предоставить финансирование в размере 85% от общей суммы. В 2015 г. заявка на получение финансирования будет подана Европейской комиссии, чтобы в 2016 г. можно было начать работы по реализации проекта. www.bnn-news.ru



должна подготовить все необходимые документы для создания совместного предприятия.

«Подписание декларации – важный шаг в проекте Rail Baltica II. Компания реализует важный для стран Балтии, Финляндии и Польши проект железной дороги с шириной колеи 1 435 мм, который соединит их с Западной Европой. Латвия, подписав декларацию, подтвердила свою заинтересованность в реализации проекта, поскольку он важен не только для региона стран Балтийского моря, но и будет частью основной сети TEN-T», – прокомментировал министр сообщения Анриис Матисс.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
ОАО «РЖД» С МОРСКИМИ ПОРТАМИ РОССИИ

Морозов В.Н., первый вице-президент ОАО «РЖД», доктор технических наук

Тема эта является одной из стратегических задач ОАО «РЖД».

Напомню, что в настоящее время железнодорожным транспортом перевозится основной объем экспортно-импортных и транзитных грузов, который в прошлом году превысил уровень 2007 г. (обратите внимание, – докризисного года).

Заглядывая в будущее, сегодня важно понимать, что эта тенденция будет иметь развитие и дальше. Прогноз по внешней торговле таков: к 2020 г. увеличение объемов на 54% и доведение значений объема-перевалки до 827 млн т. С этими цифрами надо считаться.

Хочется обозначить некоторые значимые проблемы:

1. Вопросы законодательной и нормотворческой базы взаимодействия железнодорожного и морского транспорта. Многие документы в этой области уже давно находятся на стадии утверждения и, конечно, необходимо дать им ход.

2. Вопросы ценообразования на транспортно-логистические услуги. Они сегодня крайне несовершенны. ОАО «РЖД» предпринимает колоссальные усилия в формировании новых институтов, таких как «РЖД-Логистика», выстраивает совершенно по-новому внутри компании, как холдинга, отношения между «Трансконтейнером», между структурами, включая GEFCO. На сегодняшний день мы имеем все реальные возможности для удержания грузопотоков, чтобы они не уходили через иностранные порты в обход российских железных дорог.

3. Вопросы отсутствия современной техники и, подчас, прогрессивных

технологий, обеспечивающих стабильную работу морских мощностей. Это особенно актуально в портах России, где погодные условия могут существенно сказываться на результатах деятельности. В 2012 г. в адрес российских портов экспорта было отгружено 232 млн т, 33% – пришлось на порты Дальнего Востока, 24% – на порты Юга и 43% – на Северо-Западные порты России. Выгрузка вагонов с экспортными грузами осуществлялась на уровне 71% от перерабатывающей способности порта (6 122 вагона в сутки). Т.е. потенциально мощность портов на 30% выше, чем была реализована! В первом квартале 2012 г. отсутствие вывоза в ряде портов привело к снижению темпов выгрузки и накоплению вагонов; среднесуточное количество вагонов было значительно выше всех предыдущих периодов и составляло 26,5 тыс вагонов. Т.е. 26 500 вагонов было доведено до припортовых станций и их них только 6 000 выгружалось! Остальные – стояли в организованных поездах и ждали выгрузки! И это при 30% неиспользованных портовых мощностей. В этом году, надо сказать, ситуация стала лучше, но и грузов с РЖД стало идти меньше. Из подобных тяжелых ситуаций надо, конечно, делать выводы.

4. Кризис добрался конечно и до внешнеэкономической деятельности и в целом за 5 месяцев перевозка внешнеторговых грузов через порты России составила 123 млн 430 тыс тонн, упав на 4% по сравнению с прошлым годом.

5. Проблема неравномерности загрузки российских портов. Так, например, при общем снижении объемов, через порты Северо-Западного бассейна погрузка возросла, по сравнению с прошлым годом, на 6%, 44 млн тонн (данные по первому кварталу 2013 г.), а через порты Дальнего Востока – падение на 10% (15 млн – это потеря стабильного нефтяного потока), сократилась на 13% погрузка экспортных грузов в адрес портов Юга России, составив всего 21

млн 200 тыс тонн и на долю южных портов сейчас приходится всего лишь 22% экспорта. Таким образом, снижение объемов грузоперевозок в направлении портов Юга и Востока России – случившийся факт: при этом крупные порты работают достаточно активно, а малые порты оказались недозагруженными. Чтобы стимулировать грузоотправителей, надо принимать все меры по снижению, в том числе, и тарифов в направлении южных портов и, в частности, для грузов чёрной металлургии Департаментом тарифной политики перевозочных видов деятельности подготовлено соответствующее распоряжение, которое уже реализуется.

6. Системной проблемой при взаимодействии с портами остаётся скопление с грузами отставленных от движения поездов на подходах к портам, на припортовых станциях в ожидании подачи на морские терминалы. К сожалению, грузы стоят сегодня и под Усть-Лугой, и под портами Мурманска. Решению проблемы будет способствовать закрепление норм, устанавливающих ответственность и за производительные простои на инфраструктуре общего пользования, и за невыполнение качественных и количественных показателей переработки грузов. Совместная работа с Министерством транспорта позволила выработать нам понятные и согласованные изменения в федеральном законодательстве, которые принципиально разрешают вопросы взаимодействия железных дорог и операторов морских портов. Предложения состоят в заключении договора между перевозчиком и оператором. Однако мы видим, что при обработке условий таких договоров Ассоциация морских торговых портов уже сегодня выдвигает предложения, фактически освобождающие госоператоров морских портов и терминалов от какой-либо ответственности за выгрузку и за простой гружёных/порожных вагонов. Это, конечно, не приемлемо.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ

Речь сегодня идёт не об интересах какой-то частной компании. Речь идёт об интересах промышленности, пользователей, где транспорт играет объединяющую роль, и очень важно выстроить эти отношения правильно. Так, чтобы это было действительно сгармонизированно и решало фундаментальные задачи современной экономики.

Также, нормальному функционированию припортовых станций и морских терминалов мешает скопление порожних вагонов. Конечно, это общая проблема, но на припортовых станциях она особо обостряется, т.к. они представляют собой тупиковые ветки. В конце концов эту проблему надо срочно решать.

РЖД уделяет повышенное внимание развитию инфраструктуры. Известный пример этого года – линия Комсомольск-на-Амуре – Ванино; Кузнецовский тоннель, который существенно повысил пропускную способность в направлении порта Ванино до 21 пары поездов в сутки, дал возможность увеличить вес поезда до 5 600 тонн. РЖД продолжает вкладывать значительные средства в развитие инфраструктуры. Сегодня участки БАМа (от Комсомольска-на-Амуре в сторону Советской гавани) не

справляются с объёмами перевозок, даже с учётом Кузнецовского тоннеля. Уже принято решение о выделении 260 млрд руб. на развитие БАМа и инфраструктуры. Но этих денег недостаточно. Ещё требуется порядка 300 млрд руб.

Очень актуален проект развития на Юге, на Таманском полуострове. Там идёт активная работа. Естественно, там вкладываются и бюджетные деньги, и средства РЖД.

Отдельно стоит отметить тему обхода Краснодарского узла. Прошлой осенью мы провели мощнейший научно-технический совет, где мы доказали необходимость вкладывать туда деньги, но процесс идёт очень медленно.

На развитие Октябрьской дороги выделяют более 49 млрд руб. на этот год, и большая часть, конечно, пойдёт на развитие подходов к Усть-Луге.

Понятно, что не только инфраструктура требует развития, но и очень актуален вопрос развития информационно-логистических центров. В качестве пилотного он также реализуется в Усть-Лужском транспортном узле. Этот проект рассматривается как технологический, обеспечивающий выполнение всеми участниками процесса обязательств по

сортировке груза, а также дающий возможность объединять и активизировать взаимодействие всех участников.

Стоит отметить, что в настоящее время РЖД разрабатывает вопросы организации перевозок в железнодорожно-паромном сообщении Усть-Луга – Засниц по безбумажным технологиям с применением электронной накладной ЦИМ/СМГС, организована комплексная мультимодальная перевозка металлопродукции «от двери до двери» для ТК «Евраз-Холдинг» со станции Смычка через порт Засниц (Германия) назначением на станцию Асправа (Чехия). И, безусловно, в дальнейшем эти технологии потребуют адаптации и доработки технической и нормативно-правовой базы. Но самое главное – они должны обеспечивать переход на новый уровень оказания логистических услуг, а также интеграцию опыта компании в мировую транспортную систему.

Это очень хороший позитивный пример в заинтересованности всех участников: РЖД, портов, грузовладельцев в чёткой и слаженной организации процесса. Это позволяет наладить чёткий и ритмичный поток грузов по накоплению судовых партий.



ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

1 ноября этого года с Казанского вокзала Москвы отправится первый двухэтажный поезд.

Продажа билетов на поезд №104/103 Москва-Адлер уже началась.

Двухэтажный поезд будет ежедневным. Он будет отправляться

с Казанского вокзала Москвы

в 07:50 мск и прибывать в Адлер в 09:09 местного времени следующего дня.

В обратном направлении поезд будет отправляться в 22:22 и прибывать

в Москву в 23:10 мск следующего дня.

Для пассажиров двухэтажного поезда установлен специальный тариф, в соответствии с которым стоимость проезда в купе будет ниже на 30% по сравнению с одноэтажными поездами, курсирующими на данном маршруте.

Двухэтажные вагоны производятся ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (ТВЗ) совместно с французской Alstom.

Двухэтажный вагон представляет собой два яруса пассажирских зон. В зависимости от класса вагоны оборудованы двухместными или четырёхместными купе. Количество спальных мест в купейном двухэтажном вагоне – 64, в вагоне СВ – 30 мест. Один из вагонов каждого поезда оборудован специальными подъемниками для посадки инвалидов-колясочников.

Комфортабельность каждого купе вне зависимости от этажа вполне сопоставима с обычными купейными и СВ-вагонами.

Согласно утверждённому техзаданию, двухэтажные вагоны предназначены для движения на скоростях до 160 км/час.

www.itar-tass.com

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ


**СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО РЕГУЛЯТОРА
КАК ГАРАНТА СТАБИЛЬНОСТИ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ
«ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – ПОРТ»**

Голоскоков В.Н., начальник Северо-Кавказской железной дороги – филиала ОАО «РЖД»

За последние 10 лет грузопоток в адрес портов Азово-Черноморского региона увеличился в 2,5 раза, до 65 млн тонн, причём более 70% этого объёма сконцентрировались в направлении порта Новороссийск и портов Таманского полуострова. В результате, – железнодорожная и портовая инфраструктуры достигли своих пиковых нагрузок.

По мере этого нарастал и комплекс проблемных вопросов во взаимодействии всех участников мультимодального перевозочного процесса «железная дорога – порт».

Для повышения эффективности бизнес-процессов и соблюдения баланса интересов участников рынка внешнеторговых перевозок, Северо-Кавказская железная дорога сделала упор на технологические инструменты.

Базовым элементом этой стратегии стал дорожный логистический центр, который сумел структурировать и связать воедино разрозненные транспортные потоки, идущие в порт.

Хочу подробнее осветить целый ряд предложений Северо-Кавказской железной дороги, направленный на разрешение сложившейся ситуации:

1. Мы формируем в единый маршрутный пакет вагоны, погруженные разными грузоотправителями, в зависимости от потребности порта. Железнодорожники готовы брать дополнительные объёмы в перевозке, даже свыше установленных перерабатывающих возможностей по выгрузке в порту. При этом порт не теряет клиента, а клиент, в свою очередь, получает возможность временного размещения своих вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» без прерывания договора о перевозке. Но даже в тех



Грузопоток в адрес портов Азово-Черноморского региона

случаях, когда складские площади в порту под определённую номенклатуру отсутствуют вовсе, накопление судовой партии осуществляется в вагонах, с последующей перегрузкой сразу на борт судна. Мы гибко реагируем на потребности наших клиентов и партнёров, и, благодаря этому, взаимодействие с портами Азово-Черноморского региона организовано на достаточно высоком уровне. Если смотреть в завтрашний день, то, по прогнозам экспертов, объём перспективных грузопотоков только в адрес портов Новороссийск и Таманского полуострова к 2020 г. увеличится еще в 2,5 раза, до 118 млн тонн.

2. Для освоения этих объёмов уже сегодня на Северо-Кавказской железной дороге организуются инвестиционные проекты по усилению инфраструктуры, которые предусматривают строительство вторых путей общей протяжённостью 555 км, а также электрификацию путей, протяжённостью 240 км.

3. Ключевым условием для пропуска перспективного грузопотока является

строительство обхода Краснодарского узла. Планы масштабные и капиталоемкие. Значительная часть денежных средств для них заложена из Федерального бюджета. При этом мы отдаём себе отчёт, что в условиях макроэкономической нестабильности и жёсткой бюджетной дисциплины сроки финансирования могут быть перенесены на более поздний период. Вместе с тем, мы также должны понимать, что и в ближайшее время, с высокой долей вероятности, столкнёмся с дефицитом пропускных способностей и получим новый конфликт бизнес-интересов.

4. Выход из этой ситуации мы видим в быстро реализуемом и, что очень важно, в мало затратном решении, в создании Единого транспортно-логистического регулятора. Эта структура, на наш взгляд, должна быть построена на принципах автономной некоммерческой организации. Было бы целесообразно, чтобы учредителем выступило Министерство транспорта РФ, это создало бы дисциплинирующее начало для

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ



Взаимодействие участников рынка перевозок посредством транспортно-логистического регулятора



Работа по принципу
«Одного окна»



Сбалансированность грузопотоков
и прибытие груза точно в срок



Информационное сопровождение
трансферта груза



Актуализация действующей
нормативной базы
с учетом интересов бизнеса и государства

Преимущества для участников рынка при создании транспортно-логистического регулятора

всех участников мультимодального перевозочного процесса. У нас уже есть положительный пример взаимодействия с автономной некоммерческой организацией, которой является «Транспортная дирекция Олимпийских игр». С учётом её регуляторной функции Северо-Кавказская железная дорога обеспечила надёжную доставку олимпийских грузов в условиях существенных инфраструктурных ограничений на Черноморском побережье. Хочу подчеркнуть, что от создания общего регулятора выиграют и грузоотправители и портовики.

Преимущества очевидны:

Во-первых, работа по принципу «Одного окна», где, в том числе, будут доступны услуги государственных контролирующих органов.

Во-вторых, сбалансированность грузопотоков гарантирует качество услуги прибытия в порт точно в срок.

И наконец, все игроки рынка получают полное и прозрачное информационное сопровождение процесса трансфера груза. К тому же, правовой ресурс регулятора позволит вести непрерывную актуализацию действующей нормативной базы с учётом интересов бизнеса и государства.

Подводя итог, хочу подчеркнуть, что предлагаемый нами институт транспортно-логистического регулятора следует рассматривать как структуру временную, необходимую для увеличения экспортного потенциала страны в среднесрочной перспективе.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Eurostar свяжет Лондон с Амстердамом

Компания-оператор пассажирских перевозок в тоннеле под Ла-Маншем Eurostar сообщила об открытии нового маршрута Лондон – Амстердам.

Согласно заявлению Eurostar, ей удалось достичь соглашения с ключевым национальным железнодорожным оператором Нидерландов Nederlandse Spoorwegen (Dutch Railways) о запуске маршрута в декабре 2016 г. Маршрут пройдет через Бельгию с остановками в Брюсселе, Антверпене, Роттердаме, а также в аэропорту «Схипхол» и на центральном вокзале Амстердама.

Как ожидается, время в пути составит около 4 часов.

«Eurostar выведет на маршрут новые поезда модели e320, совместимые с ныне действующей в Нидерландах системой высокоскоростных железнодорожных перевозок», - говорится в сообщении компании.

По маршруту будут ходить два рейса в сутки.

Компания Eurostar, основанная в 1994 г., обслуживает маршруты, связывающие лондонский вокзал «Сент-Панкрас» с Парижем и Брюсселем.

www.top.rbc.ru



ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ



ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МОРСКОГО И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ВОЗРАСТАЮЩИХ ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК В НАПРАВЛЕНИИ ПОРТОВ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Заиченко М.М., начальник Дальневосточной железной дороги
- филиала ОАО «РЖД»

Более 75% грузооборота Дальневосточной железной дороги приходится на работу припортовой инфраструктуры, особенно крупных портов - Восточный, Находка, Владивосток, Ванино. Прирост объемов, который мы наблюдаем сегодня, очень существенный.

Прирост грузооборота в 2012 г. по сравнению с 2011 г. составил почти 5%, в то время как прирост инфраструктуры составил лишь 2,9%. В 2012 г. все показатели были превышены и на дороге был достигнут исторический максимум по грузообороту (пик перевозок 1988 г. был превышен в 2 раза).

Это говорит о тех объемах, которые осваиваются сегодня на Дальневосточной железной дороге. Мы и сегодня работаем во все возрастающем напряжении. В нынешнем году в направлении Северного широтного хода прирост грузооборота составил 5,2% относительно 2012 г.

Но существуют также и проблемы. Мы потеряли 15 млн тонн нефти в связи с тем, что заработал в полной мере нефтепровод «Восточная Сибирь - Тихий океан», и наша задача на данный момент - изыскать дополнительные объемы грузов, которые покрывали бы эту потерю. Мы обращаем внимание на уголь, черные металлы, железную руду и, безусловно, на высокодоходные перевозки грузов в контейнерах.

По крупнотоннажным перевозкам контейнеров с начала года рост составил 26% относительно того же периода прошлого года. Выгрузка в портах и на крупных перевалочных базах за последние 3 года возросла на 39%.



Рис. 1. Порты Тихоокеанского побережья Дальнего Востока

На рисунке 2 показано, какие темпы роста наблюдаются по отдельным показателям и отдельным портам. Сегодня переработка на станциях составляет 3258 вагонов в сутки, это 63% от общего объема работ.

Существует генеральная схема развития дорог до 2020 г., и согласно этой схеме портовая инфраструктура, вкпе с пограничными переходами, должна вырасти в 1,7 раза. На Северном широтном

ходу в направлении активно развивающегося региона свободной экономической зоны к 2015 г. ожидается увеличение в 2,5 раза, а к 2020 г. - в 3,2 раза.

На сегодняшний день рассматривается вопрос работы свободной экономической зоны. Грузоотправители заявляют объемы, превышающие 100 млн тонн в год. Это, конечно же, серьезно и понятно, что выделенные 260 млрд руб. пойдут под эти заявленные 100 млн тонн.

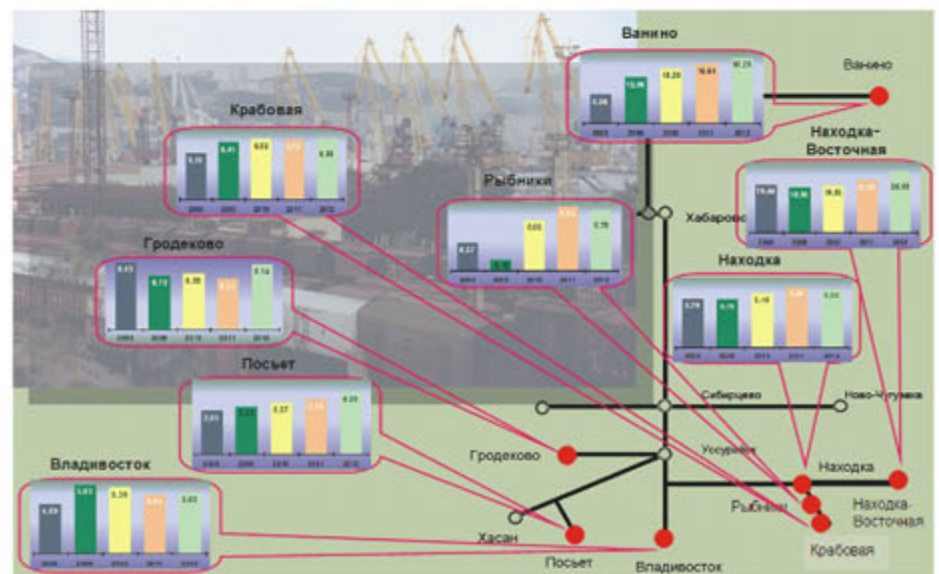


Рис. 2. Динамика объемов переработки грузов в портах и пограничных переходах (млн тонн)

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ

На дороге успешно работает государственно-частное партнёрство. На данный момент на дороге выполнено 4 больших проекта, и работа продолжается.

На сегодняшний день актуальны мероприятия первого этапа развития: это – Комсомольск. И при этом заявленные 14 млн тонн, в первую очередь, это – уголь. (Рис. 3).

Новые проекты на дороге сегодня – это международный проект «Хасан-Туманган» (54 км). Перспектива привлечения грузов на это направление до 4 млн тонн, на сегодня мы имеем подтверждение до 100 тыс контейнеров в год на этом направлении.

Во втором международном проекте Китайская сторона заявляет до 8 млн тонн в год, а на ближайшее будущее – до 15 млн тонн грузов в год. Это – возможность для нас компенсировать грузопотоки, вызванные потерей нефти. Китайский проект нам также интересен тем, что вагон будет приходить на китайскую сторону, откуда будет грузиться и идти в наши порты Зарубино и Посьет. Также рассматривается новый вариант «Хасан – Раджин», который бы дал возможность работать с контейнерами китайской стороне.

В ближайшее время эти два проекта будут открыты. Техническая сторона хорошо отлажена, больше волнуют вопросы таможенно-пограничных процедур.

У проекта «Хасан – Раджин» высочайшая степень готовности. Недавно старший вице-президент ОАО «РЖД» Решетников В.И. лично проехал в составе комиссии начальника дороги. Встреча В.И. Якунина с министром железных дорог Северной Кореи ещё раз подтвердила высокую степень готовности проекта к запуску.

Новые формы, которые сегодня развиваются на ДВЖД – это комплексные транспортно-логистические услуги. Мы пошли по пути выделения твёрдых ниток, которые увеличили бы уровень маршрутизации продукции, в первую очередь – угольной и нефтеналивной, по направлению морских переходов и нефтебазы Дальневосточного региона.

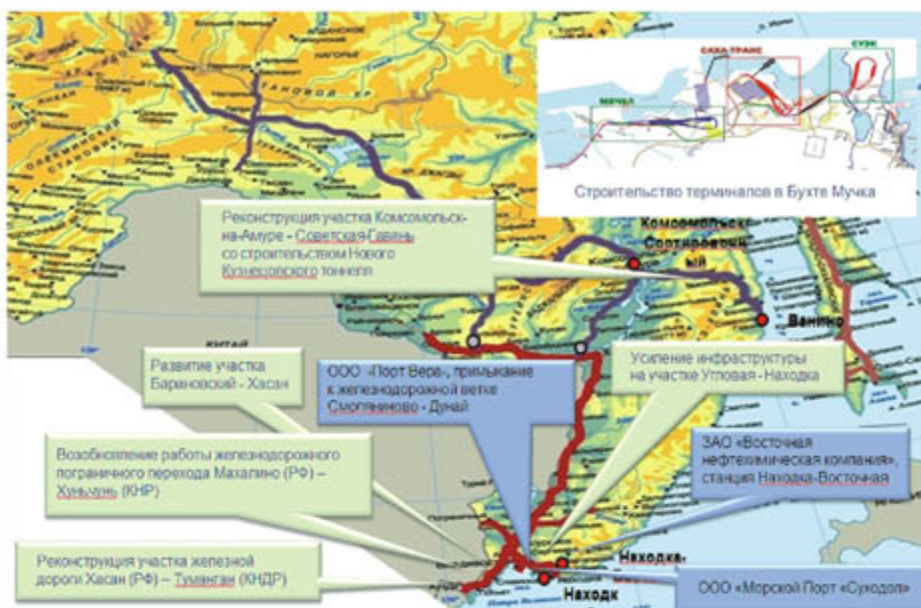


Рис. 3. Развитие железнодорожной инфраструктуры и перспективы развития морских портов

В этом году уже определены 28 подобных маршрутов, в том числе 4 пары – во внутримоорском сообщении, это – Дземги – Крабовая, Дземги – Ванино; для перевозки угля и чёрных металлов предусмотрено 8 ниток и дополнительно 11 маршрутов внутри дороги, также 2 маршрута – под минеральные удобрения.

Мы готовы сотрудничать и рассматривать новые предложения.

Сегодня крупные грузоотправители прорабатывают возможности заключения договоров по расписанию. Это – «Мечел-Транс» по перевозке угля в направлении Нерюнгри-Посьет и ОАО «Соллерс-ДВ» – легковые автомобили со станции Гайдамак в Центральную часть России.

Каковы результаты?

Во-первых, реализация этого проекта позволила сократить время нахождения маршрута на сети дорог до 7 суток, в пределах дороги – сокращение на 0,5 суток. (Рис. 4).

В общей сложности, за счёт подобной комплексной транспортно-логистической услуги мы уже перевезли более 4 млн тонн экспортных грузов.

Во-вторых, именно по твёрдым ниткам наблюдался рост контейнерных перевозок в 1,4 раза по сравнению с прошлым годом. С такими клиентами как Владивостокский морской контейнерный терминал, Транспортно-Экспедиторский Альянс «Восток-Запад», Восточная стивидорная компания и ряд других мы заключили договора на формирование контейнерных поездов.

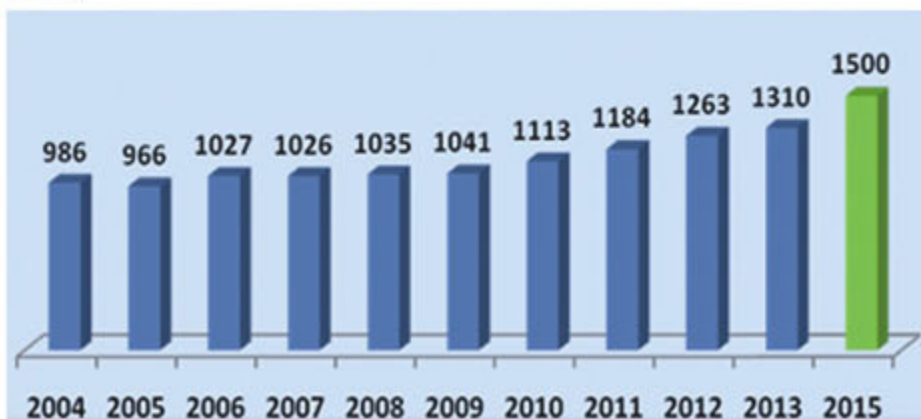
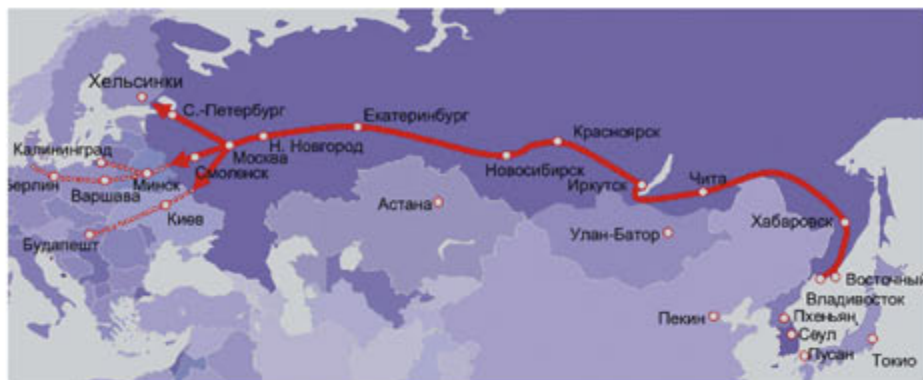


Рис. 4. Маршрутная скорость контейнерных поездов, км/сутки

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ

У всех на слуху проект «Транссиб за 7 суток» – Находка-Восточная – Москва-Павелецкая. Сегодня мы формируем в неделю два таких маршрута по предъявлению. Маршрутная скорость таких поездов в пределах дороги – 1285 км в сутки, что на 285 км выше установленного норматива Всемирной Торговой Организации, членом которой Россия является.



Инновационный транспортный продукт ОАО «РЖД» «Транссиб за 7 суток»

Новая форма нашей работы – сотрудничество с компанией GEFCO. На данном этапе мы выполняем перевозку автомобилей PRADA, производимых компанией «Солмерс-ДВ» на заводе во Владивостоке. Автомобили очень востребованы по всей стране. С начала 2013 г. перевезено более 2 тысяч автомобилей. В этом году по железной дороге будет отправлено свыше 8.5 тысяч автомобилей. Работа идет по твердым ниткам графика поездов и процесс идет очень хорошо.

Высказывается мнение о необходимости объединять логистику на различных железных дорогах – филиалах ОАО «РЖД». И это правильно. Мы идем по этому пути. Необходимо создавать логистические центры, которые увязывали бы работу. Надо разбираться не только с грузовыми, но и порожними потоками. Сегодня в пределах даже одной дороги кругооборот, а вернее сказать, – «броу-

новское движение» порожнего состава требует упорядочивания.

- Также необходимо:
1. Создание логистических центров и объединение припортовых дорог.
 2. Наведение порядка в работе с гружёным подвижным составом. Остро стоит проблема брошенных поездов. Летом на дороге нет таких проблем, но осенью проблема брошенных поездов опять встанет очень остро. 100 и более – такая обычно цифра. Мы считаем, в первую очередь нужно согласовывать объёмы. Если кому-то хочется погрузить больше, то давайте составлять договора. будем отстаивать эти поезда, но за всё надо платить! Сегодня мы часто наблюдаем позицию «нагрузим, а разберёмся потом». Нам бы не хотелось таких проблем. От этого страдают все.
 3. Упорядочивание движения порожнего подвижного состава. А также долж-

на быть решена проблема с вагонами, срок эксплуатации которых подходит к концу. Такие вагоны не должны находиться на дороге и занимать инфраструктуру. Необходимо узаконить порядок следования и направление следования порожнего подвижного состава.

4. Следует рассмотреть совместную работу железной дороги и порта, особенно в условиях тяжёлой дальневосточной зимы, т.е. надо предусмотреть и техническое перевооружение портов, особенно тех, что работают со смерзающим грузом, в первую очередь, – с углем. Нам бы хотелось это узаконить. Это поможет исключить и повреждение вагонов, и внедрить новые технологии, которые исключали бы возможность простоя вагонов.

5. Сбалансировать развитие транспортной инфраструктуры и смелее внедрять инновационные технологии на всей сети российских железных дорог.

Предложения по дальнейшей оптимизации продвижения вагонопотоков

Реализуемое мероприятие	Ожидаемый эффект
Создание развернутой системы вертикально интегрированных логистических центров	Сквозное планирование погрузки экспортных грузов на дорогах отправления с участием логистических центров на дорогах прибытия, припортовых станциях, портах
Создание единой структуры – Логистического центра ОАО «РЖД» с филиалами на припортовых дорогах	Ритмичность и согласованность погрузки и подвода грузов в необходимые портам сроки и объёмах
Исключение возможности оформления погрузки при превышении перерабатывающих способностей портов и нефтебаз	Согласование дополнительных объёмов погрузки при заключении договоров на отстой вагонов на инфраструктуре железных дорог и исключения претензий просрочки доставки грузов
Повышение материальной ответственности собственников и арендаторов за своевременное оформление документов на порожние вагоны	Снижение простоя подвижного состава на инфраструктуре железных дорог
Модернизация и дальнейшее развитие портовых мощностей	Ускорение процессов выгрузки в портах



Погрузка внедорожников Toyota Land Cruiser Prado на станции Гайдамак

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА И ВСТУПЛЕНИЯ РОССИИ В ВТО

Кириллова А.Г., советник Руководителя ФСТ России, д.т.н.

Государственная тарифная политика в сфере железнодорожного транспорта осуществляется с учётом целей и задач государственной политики в данной отрасли экономики и основных направлений структурных преобразований в транспортном комплексе. При этом, главным принципом проведения государственной тарифной политики является обеспечение баланса интересов субъектов естественной монополии и пользователей услугами железнодорожного транспорта.

Вместе с тем, развитие транспортно-транзитного потенциала Российской Федерации путём эффективного взаимодействия железнодорожного, морского и других видов транспорта, рассматривается ФСТ России как важнейшая часть повышения эффективности функционирования транспортной отрасли, роста её инвестиционной привлекательности, а также дальнейшего развития транспорта России и повышения его конкурентоспособности в условиях интеграционных процессов по формированию Единого экономического пространства и вступления России в ВТО.

В этой связи, в рамках полномочий ФСТ России по государственному регулированию сферы услуг в морских портах, отмечу следующее.

Эффективность тарифной политики в сфере услуг морских портов подтверждается стабильными объёмными показа-

телями переработки грузов в российских морских портах. (Таблица 1).

В общем объёме грузооборота российских портов за 2012 г. экспортные грузы составили 447,7 млн т (78,9 % в общем грузообороте), импортные – 47,5 млн т (8,4 %), транзитные – 40,2 млн т (7,1 %) и каботажные – 31,8 млн т (5,6 %). При этом за 2012 г. по отношению к 2011 г. произошло снижение объёмов перевалки каботажных грузов (0,9 %), транзитных грузов (19,4 %), при увеличении объёмов перевалки экспортных грузов (9,3 %) и импортных грузов на 6,3 % (Таблица 2).

Грузооборот морских портов России по бассейнам – таблица 3.

При этом средний рост регулируемых тарифов на перевалку грузов, утверждаемый решениями ФСТ России, в 2007–2012 гг. не превышал уровень инфляции за соответствующий период.

В течение данного периода ФСТ России ведётся масштабная работа по совершенствованию сложившейся системы государственного регулирования в сфере услуг в морских портах.

В частности, начиная с 3 квартала 2010 г. ФСТ России реализовался пилотный проект по неприменению государственного ценового регулирования в отношении субъектов естественной монополии, оказывающей услуги по перевалке грузов в Большом порту Санкт-Петербурга.



При этом, ФСТ России осуществлялся ежеквартальный мониторинг деятельности участников пилотного проекта, и в течение всего периода указанного мониторинга анализировалось состояние конкуренции на рынке услуг по перевалке грузов, а также изменение тарифной нагрузки на потребителей данных услуг, в целях распространения неприменения ценового регулирования на другие морские порты России.

В 2012 г. большое внимание было уделено анализу рынка услуг в морских портах Российской Федерации в целях принятия решений о введении, сохранении или прекращении государственного регулирования в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих свою деятельность в морских портах Российской Федерации.

Так, в настоящее время, во исполнение пункта 2 протокола совещания у вице-премьера А.В. Дворковича 03 октября 2012 г. о рассмотрении вопроса об изменении государственного регулиро-

Таблица 1

Показатель	2011 год, млн тн	2012 год, млн тн	Рост, %
Объём перевалки грузов всего	529,80	567,10	5,9
Объём перевалки сухих грузов	234,70	251,80	7,3
Объём перевалки наливных грузов	301,10	315,30	4,7

Таблица 2

Грузопотоки	2011 год, млн тн	2012 год, млн тн	Рост, %
Экспортные	409,60	447,70	9,3
Импортные	44,70	47,50	6,3
Транзитные	49,30	40,20	- 19,4
Каботажные	31,90	31,80	- 0,9

Таблица 3

Бассейны	2011 год, млн тн	2012 год, млн тн	Рост, %
Арктический	40,0	37,70	- 5,7
Балтийский	185,70	207,20	11,6
Азово-Черноморский	172,70	176,70	2,3
Каспийский	10,1	10,0	- 0,6
Дальневосточный	125,50	134,40	7,1

Портрет Компании / Company Profile

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» является одной из самых крупных в мире железнодорожных компаний с колоссальными объемами грузовых и пассажирских перевозок, обладающей высокими финансовыми рейтингами, квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества.

Миссия Компании: мы – важнейшая часть глобальной системы движения товаров и технологий. Мы работаем для людей, способствуем объединению народов, интегрируем Россию в единое экономическое пространство. Наши решения опираются на уникальную инфраструктуру, мастерство десятилетиями формировавшейся команды профессионалов и инновационные технологии.

Главные цели деятельности общества – обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

100% акций Компании, владеющей железнодорожной сетью протяженностью 85,5 тыс. км, принадлежат государству. ОАО «РЖД» перевозит около 947 млн пассажиров и 1,2 млрд тонн грузов в год. В настоящий момент в Компании работает более миллиона сотрудников.

Полное наименование Компании:
открытое акционерное общество «Российские железные дороги».
Сокращенное наименование: ОАО «РЖД».
Юридический адрес:
Россия, 107174, Москва, Новая Басманная ул., 2.
Почтовый адрес:
Россия, 107174, Москва, Новая Басманная ул., 2.
Справочная ОАО «РЖД»: +7 (499) 262-99-01
Интернет-сайт: www.rzd.ru



Russian Railways is one of the biggest railway companies in the world with 85,500 km of track and more than 1 million employees. About 947 million passengers are carried by Russian Railways annually as well as 1.2 billion tons of freight. Russian Railways is responsible for 43% of Russia's total freight traffic (including pipelines) and more than 41% of passenger traffic.

The Company's Mission

We are a hugely important part of the global system of cargo transfer. We work for people, bring nations together and integrate Russia into the global economy. Our solutions are based on unique infrastructure, innovative technology and the skills of our world-class professional team acquired through decades-long experience.

Strategic Goals of the Company:

- grow the transport business
- increase production and commercial efficiency
- increase the quality of work and transport safety
- deepen integration into the Eurasian transport system
- increase financial sustainability and efficiency.

The Russian Federation is the sole shareholder of Russian Railways.

Full name of the company: Joint Stock Company "Russian Railways".

Abbreviated name: JSC "RZD".

Legal address: Novaya Basmannaya str., 2, Moscow, 107174, Russia.

Postal address: Novaya Basmannaya str., 2, Moscow, 107174, Russia.

JSC "RZD" International Department:

+7 (499) 262-28-80

Internet: eng.rzd.ru

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

вания (неприменении ценового регулирования) в отношении субъектов естественных монополий, оказывающих услуги по предоставлению причалов, погрузке, выгрузке и хранению грузов в морских портах Российской Федерации, за исключением морских портов Беринговский, Диксон, Дудинка, Игарка, Мезень, Нарьян-Мар, Певек, Providения, Тикси, Хатанга, Эгвекинот, Амдерма, Анадырь, Александровск-Сахалинский, Корсаков, Магадан, Москальво, Мыс Лазарева, Невельск, Николаевск-на-Амуре, Ольга, Охотск, Петропавловск-Камчатский, Поронайск, Холмск, Шахтерск, Федеральной службой по тарифам приняты решения, предусматривающие изменение регулирования (неприменение ценового регулирования) деятельности 13 субъектов естественных монополий, оказывающих услуги по погрузке и выгрузке, хранению грузов в 5 морских портах Архангельск, Таганрог, Темрюк, Новороссийск (кроме нефти и нефтепродуктов), Калининград.

При этом субъекты естественных монополий не исключаются из реестра субъектов естественных монополий на транспорте, в отношении которых осуществляется государственное регулирование и контроль, и будут обязаны предоставлять ежеквартально (ежегодно) информацию о применяемых тарифах на оказываемые услуги по установленной форме.

Кроме того, в настоящее время Федеральной службой по тарифам, в том числе на основании обращений Минтранса России и субъектов естественных монополий, в установленном порядке открыты дела об изменении метода регулирования деятельности в отношении 14 субъектов естественных монополий, оказывающих услуги в 8 морских портах: Приморск, Туапсе, Ванино, Мурманск, Санкт-Петербург, Находка, Посьет, Владивосток.

Дополнительно сообщаем, что в настоящее время в целях учёта при принятии решений об изменении государственного регулирования межпортовой конкуренции на рынке стивидорных услуг Федеральной службой по тарифам в установленном порядке рассматрива-

ется вопрос об уточнении порядка определения географических границ соответствующих товарных рынков.

Отдельно хочу отметить те новации, которые в рамках своей компетенции разработаны и приняты ФСТ России в связи с формированием нормативной правовой базы Единого экономического пространства и реализации норм Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики:

- Завершена унификация тарифов за экспортные, импортные и внутригосударственные перевозки грузов железнодорожным транспортом (Приказ ФСТ России от 18.12.2012 г. № 396-т), в части перехода на единый порядок и правила тарификации, независимо от направления перевозки и вида сообщения.
- Завершён переход на применение унифицированных тарифов Сторон при перевозках грузов внутри ЕЭП (приказ Минтранса России от 27.11.2012 г. № 415).
- Разработаны и проходят согласование Единые правила установления исключительных тарифов для товаропроизводителей государств-Сторон Соглашения.
- Продолжается работа по гармонизации национального права государств-Сторон в соответствии с нормами пакета Соглашений, формирующих Единое экономическое пространство.

В целях повышения конкурентноспособности железнодорожного транспорта и привлечения новых грузопотоков, а также стимулирования роста объёмов перевозок, ОАО «РЖД» с 01 января 2013 г. наделено правом изменения уровня тарифов на железнодорожные грузовые перевозки, исходя из экономической целесообразности, в рамках установленных регулирующим органом ценовых пределов.

Во исполнение данной нормы Соглашения, ФСТ России разработаны и Приказами ФСТ России утверждён ряд новых нормативных правовых документов, необходимых для реализации Соглашения, а именно:

- Разработана и Приказом ФСТ России от 18.12.2012 г. № 397-т/2 утверждена Методика по определению максимальных и минимальных предельных уровней тарифов на перевозки грузов (ценовые пределы).
- Разработаны и Приказом ФСТ России от 18.12.2012 г. № 398-т/2 утверждены Правила реализации хозяйствующими субъектами права по изменению уровня тарифов на перевозки грузов в рамках ценовых пределов.
- Приказом ФСТ России от 21.12.2012 № 423-т/3 утверждены Ценовые пределы (максимальный и минимальный уровни) тарифов на услуги железнодорожного транспорта на перевозке грузов для среднесетевых условий.

В рамках реализации данного права, в текущем году Правление ОАО «РЖД» приняло ряд решений об изменении уровня тарифов в рамках установленного ФСТ России ценового коридора:

- на перевозки газового конденсата (поз. ЕТСНГ 226106) по маршрутам: станция Лимбей Свердловской железной дороги, станции Белое Море, Лужская Октябрьской железной дороги и станция Комбинатская Западно-Сибирской железной дороги, а также на возврат порожних вагонов из-под таких перевозок в размере коэффициента 0,917 к действующему тарифу;
- на перевозки чёрных металлов (позиции ЕТСНГ 312-315, 321-324) со станции Новолипецк Юго-Восточной ж.д. на экспорт в направлении припортовых станций, расположенных на Северо-Кавказской, Октябрьской и Калининградской ж.д. в размере коэффициента 0,882 к действующему тарифу. Суммарный объём перевозок чёрных металлов со станции Новолипецк Юго-Восточной ж.д. должен составлять в 2013 г. не менее 12,3 млн тонн.

Одновременно, ФСТ России является уполномоченным органом исполнительной власти, ответственным от российской Стороны за проведение гармонизации национальных законодательств Сторон в сфере регулирования деятельности естественных монополий.

Экспертами Сторон разработан, и решением Коллегии ЕЭК от 05 февраля 2013 г. № 14 утверждён поэтапный план формирования Единого экономического пространства в отношении сфер естественных монополий (в секторальном (отраслевом) разрезе).

В рамках данной объёмной работы ФСТ России провела анализ императивных и диспозитивных норм пакета Соглашений ЕЭП, и формирует предложения по необходимости имплементации норм ратифицированных межправсоглашений в национальное законодательство, как это обозначено календарным планом формирования Единого экономического пространства в части гармонизации национальных законодательств Сторон Соглашений.

Также, для реализации задач, обозначенных нормами транспортного Соглашения, а также требованиями ВТО, ФСТ России завершила работу по унификации тарифов на перевозки грузов в части перехода на единый порядок и правила тарификации независимо от направления перевозки и вида сообщения.

Приказом ФСТ России от 18 декабря 2012 г. № 396-т/1 внесены соответствующие изменения и дополнения в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».

Другие Стороны Соглашения также провели завершающие этапы работы по унификации тарифов, так, мы имеем информацию от казахстанской Стороны о проведенной унификации тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети, белорусская Сторона также завершила данную работу, что явилось важным шагом на пути проходящих интеграционных процессов и формирования единой транспортной системы Сторон Единого экономического пространства.

Кроме того, проведена унификация тарифов на порожний пробег универсальных собственных (арендованных) полувагонов и платформ независимо от класса и рода ранее перевозимых грузов.

В части дальнейших перспектив повышения эффективности тарифного регулирования и работы железных дорог

Председателем Правительства Российской Федерации Д.А. Медведевым, решением от 13 декабря 2012 г. поручено Минэкономразвития России, Минтрансу России, ФСТ России совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и ОАО «РЖД» организовать работу по исполнению Плана мероприятий по установлению тарифов на железнодорожные перевозки на пятилетний период, в котором определены основные этапы подготовки соответствующих нормативных документов, разработку финансовой модели долгосрочного тарифного регулирования, разработку и утверждение нормативных актов, обеспечивающих внедрение модели долгосрочного взаимодействия государства и владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и сформирована межведомственная рабочая группа.

По итогам работы Межведомственной рабочей группы, разработана, и Правлением Федеральной службы по тарифам от 30 августа 2013 г. утверждена Методика расчёта размера экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при определении долгосрочных индексов изменения тарифов, сборов и платы на услуги по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках.

В рамках указанной Методики определены основные принципы формирования стоимостной основы долгосрочных тарифов и предусмотрен перечень ключевых параметров государственного регулирования, используемых при реализации метода доходности инвестированного капитала.

При подготовке к Правлению ФСТ России заключительный вариант проекта Методики прошёл общественное обсуждение на совместном заседании Межведомственной рабочей группы по вопросам разработки модели и параметров модели долгосрочного регулирования тарифов методом доходности инвестированного капитала и Экспертного совета при ФСТ России по вопросам государственного регулирования субъектов естественных монополий на желез-

нодорожном транспорте, а также с представителями бизнеса.

В публичном обсуждении проекта Методики приняли участие представители Минэкономразвития России, Минтранса России, ФАС России, ФСТ России, ОАО «РЖД», ОАО АК «ЖДЯ», ОАО «ПГК», ОАО «ФГК», ОАО «СУЭК», Национальной ассоциации транспортников, Некоммерческого партнерства «Гильдия экспедиторов», Института проблем естественных монополий, Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта, Совета операторов железнодорожного транспорта.

Применение методологии долгосрочного тарифного регулирования, по предварительной оценке, обеспечит на долгосрочный период финансовую сбалансированность операционной и инвестиционной деятельности ОАО «РЖД», в рамках одобренной инвестиционной программы, учитывающей в том числе необходимость развития инфраструктуры на участках с ограниченными пропускными способностями.

В заключение хочу отметить, что Федеральная служба по тарифам, совместно с Минтрансом России, ОАО «РЖД» и НП «Гильдия экспедиторов» проводит 24-25 октября 2013 г. в г. Москве Международную научно-практическую конференцию по теме «Эффективное тарифное регулирование и стимулирование инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта».

Цель конференции – организовать регулярный обмен информацией и опытом в сфере тарифов и ценообразования на железнодорожном транспорте, в сфере регулирования и стимулирования инвестиций в инфраструктуру железных дорог, а также укрепить в дальнейшем компетентное международное сотрудничество и взаимодействие органов тарифного регулирования железных дорог разных стран, что обусловит дальнейшее эффективное развитие евроазиатских и межконтинентальных транспортных связей, повышение эффективности железнодорожных грузоперевозок и успешное развитие интеграционных процессов.

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ



Господин Озолиньш, как Вы оцениваете состояние транспортной отрасли Латвийской Республики на сегодняшний день?

Какие наиболее интересные, на Ваш взгляд, транспортные проекты сейчас развиваются в Латвии?

Латвия является Восточноевропейской страной с развитой инфраструктурой, позволяющей обеспечивать сообщения как наземным и воздушным, так и морским транспортом. Наиболее значимые автомобильные и железнодорожные маршруты страны, крупнейшие порты и аэропорты включены в Европейскую транспортную сеть (TEN-T).

Выгодное географическое положение обеспечило нашей стране прекрасные предпосылки для организации транзита и логистики между Европейским Союзом, странами СНГ и азиатскими рынками. Сектор транзита и логистики в народном хозяйстве Латвии даёт половину экспорта услуг.

Три незамерзающих порта - Рига, Вентспилс и Лиепая, в совокупности обрабатывают свыше 75 млн тонн грузов в год. Регулярное паромное сообщение соединяет Латвийскую Республику с портами Швеции и Германии. Контейнерные линии позволяют совершать контейнерные перевозки во многие порты бассейна Балтийского моря и отдалённые порты ЕС.

В тоже время воздушный транспорт обеспечивает доступность страны не только для стран Европы и СНГ, но и практически для любого пункта мира, что позволяет Латвии иметь гарантированный доступ к важным для развития экономики страны странам. За последние семь лет почти в четыре раза выросло

О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛАТВИЙСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

интервью государственного секретаря министерства транспорта Латвийской Республики Каспарса Озолиньша

количество обслуженных в международном аэропорту «Рига» пассажиров (в 2012 г. обслужено 4,77 млн пассажиров). Аэропорт стал несомненным лидером среди аэропортов Балтийских стран и одним из наиболее динамично развивающихся аэропортов Европы.

Важную роль в транспортной цепи играет и латвийская национальная авиакомпания *airBaltic*. Для обеспечения дальнейшего развития важной для народного хозяйства авиакомпании, государство стало главным акционером *airBaltic*, владея 99,8% акций. Сейчас реализуется бизнес-план *airBaltic* на 2012-2016 г., включающий в себя направления будущего развития, в том числе, - модернизацию воздушного флота, оптимизацию расходов, повышение эффективности деятельности, рост доходов и улучшение сети полетов.

Следует отметить и то, что Латвия имеет систему железной дороги с шириной колеи 1520 мм, а также единую систему организации железнодорожных

перевозок, что обеспечивает странам СНГ и Азии прямой выход на Латвийские порты Европейского Союза. Прошедший, 2012 г., ГАО «Латвийская железная дорога» закончила с новым рекордом грузовых перевозок - 60 млн тонн.

А в качестве одного из наиболее значимых запланированных проектов развития транспортной инфраструктуры хотелось бы упомянуть проект RailBaltica II. В рамках данного проекта предполагается соединить в единую сеть железнодорожного сообщения железную дорогу европейской колеи (1435 мм) - Финляндия, Польшу и Германию, с железнодорожными путями Балтийских стран. На данный момент достигнута договорённость о создании совместного предприятия по продвижению проекта RailBaltica II, декларацию об этом министры транспорта стран, входящих в проект, - Латвии, Литвы, Эстонии, Польши и Финляндии, подписали 16 сентября этого года в Вильнюсе.



Проект RailBaltica II

Продолжается также масштабное строительство второго железнодорожного пути протяжённостью в 52 км от станции Скривери до станции Крустпилс. На данном этапе будет проведена реконструкция пяти станций, трёх остановок, 15 путепроводов, перронов, протоков и малых мостов, оборудование систем телекоммуникаций и электропередачи, а также сооружение двух новых мостов.

Следует отметить и развитие инфраструктуры на острове Криеву, цель которого перенос деятельности порта из центра Риги и станции «Болдерая 2» по соединяющей дороге на терминалы острова Криеву. В рамках проекта запланировано создание внутренней инфраструктуры порта на территории острова Криеву с тем, чтобы обеспечить работу 4 причалов по перевалке различных насыпных грузов.

К масштабным транспортным проектам следует отнести и проект развития инфраструктуры международного аэропорта «Рига». В рамках данного проекта предусмотрено восстановление покрытия взлётно-посадочной полосы, укрепление взлётной полосы, сооружение дополнительных маневренных полос, строительство системы света приближения точной посадки, реконструкция и расширение перронов, а также другие важные работы. Общая стоимость проекта – 66,95 млн Лат.

Не так давно в прессе прошла информация о возможной закупке компанией PasažieruVilciens («Пассажирский состав») новых пассажирских поездов у испанской компании Construcciones y Auxiliarde Ferrocarriles (CAF). Скажите, как обстоят на данный момент дела с этим проектом? Когда новые поезда уже порадуют пассажиров?

Конкурс закупки, на котором победителем была признана CAF, закончился без результата. Никакого сотрудничества с CAF в связи с приобретением поездов не ведётся. «Пассажирский состав» сейчас ведёт подготовительную работу с тем, чтобы в ближайшем времени был объявлен конкурс закупки об аренде новых электропоездов. Хотелось бы новые поезда увидеть в Латвии уже в следующем году.

Будут ли новые поезда использоваться в международном сообщении, например, в сообщении с Россией?

Нет, новые поезда будут эксплуатироваться только во внутреннем железнодорожном сообщении.

Не секрет, что пассажирский поезд «Москва-Рига» считается одним из самых комфортабельных в данном направлении. Скажите, планируется ли вводить новые пассажирские составы на этом направлении и как это отразится на стоимости билетов?

В ближайшее время не планируется вводить новые пассажирские составы, и поэтому никакого влияния на изменение стоимости билетов не ожидается.

ГАО «Latvijasdzelzceļš» (Латвийская железная дорога), учитывая острую конкуренцию в этом сегменте рынка, как раз старается разными маркетинговыми акциями (например, – скидка на стоимость проезда в зависимости от времени покупки билета до отправления поезда, то есть, чем раньше покупается билет, тем он дешевле) привлечь пассажиров на железнодорожный транспорт. Также активно поддерживается и улучшается система электронного приобретения билетов. Уже можно использовать электронный билет для проезда в поездах. Резюмируя, можно сказать, что железная дорога в сегменте пассажирских перевозок развивается с тем, чтобы пассажирам было максимально комфортно, начиная с момента покупки билета, до момента окончания поездки.

Планируется ли введение скоростного сообщения между Москвой и Ригой?

Такой проект рассматривался, но железнодорожные специалисты пришли к выводу, что, учитывая расстояние между Ригой и Москвой, наладив скоростное движение, время отправления и прибытия поезда на конечные пункты станет неудобным. К тому же, поезд из ночного превратится в дневной, что тоже не улучшит комфорта. Ну, и главное, для организации скоростного движения необходимы огромные капиталовложения в железнодорожную инфраструктуру. Поэтому выбран другой путь – стараться сократить время в пути имеющегося пассажирского поезда, ускорив его на отдельных участках, проводя погранично-контрольные операции во время движения поезда. В данном направлении сейчас работают специалисты железных дорог обеих стран.

И в заключение, господин госсекретарь, несколько пожеланий читателям журнала «Инновации транспорта»!

Каждому читателю журнала желаю и впредь сохранять неподдельный интерес к происходящему в сфере транспорта, а также – успехов в ежедневных трудах и заботах!

А в области межгосударственных отношений – ещё более тесного сотрудничества между транспортными ведомствами и компаниями, от которого выиграют обе страны-соседи.

Несомненно, приглашаю всех в гости в Латвию!



Развитие портовой инфраструктуры на острове Криеву для переноса портовых операций из центра Риги

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

ОПЫТ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В ЭСТОНИИ

Ээро Пярмяэ, вице-канцлер Министерства экономики и коммуникаций Эстонии

Железнодорожная инфраструктура Эстонии представлена сетью железных дорог общей протяжённостью 1320 км (из них электрифицировано 10%) и шириной колеи 1520 мм, которая также применяется в России, СНГ, странах Балтики, Финляндии и Монголии.

История Эстонской железной дороги насчитывает немало реформ. Последняя из них – вертикальное разделение железнодорожного предприятия, другими словами – отделение инфраструктуры железной дороги от перевозочной деятельности с целью создания равных условий конкуренции для предприятий-перевозчиков. Реструктуризация государственного концерна АО «Эстонская железная дорога» на предприятие по управлению инфраструктурой АО «EVR Infra» (впоследствии продолжившее деятельность под коммерческим названием АО «Эстонская железная дорога») и действующее в сфере железнодорожных грузоперевозок АО «EVR Cargo» была длительным процессом, завершившимся, однако, без серьёзных осложнений.

Параллельно со структурными изменениями в последние годы большое внимание уделялось совершенствованию системы ж/д тарифов. Составляющими стоимости грузовых перевозок посредством железной дороги являются, во-первых, взимаемая ж/д перевозчиком плата за транспортировку груза и, во-вторых, плата за пользование инфраструктурой, которую ж/д перевозчик платит предприятию по управлению инфраструктурой.

1870	Открытие первой ж/д линии Палдиски–Таллинн –Нарва–Гатчина (Ленинградская область)
1918	Основание независимого предприятия «Эстонская железная дорога»
1992	Основание государственного предприятия АО «Эстонская железная дорога»
2009	Реструктуризация АО «Эстонская железная дорога» на: АО «EVR Infra» (инфраструктура) АО «EVR Cargo» (перевозчик)
2012	Отделение АО «EVR Cargo» в самостоятельное предприятие. АО «EVR Infra» продолжило деятельность под названием АО «Эстонская железная дорога»

Основные этапы реформирования Эстонской железной дороги

В ценообразование услуг грузоперевозчиков государство не вмешивается. Находящаяся в собственности государства компания АО «EVR Cargo» конкурирует с частным перевозчиком АО «E.R.S.» на рыночных условиях, что способствует формированию оптимальной для клиента стоимости услуги. Свободный рынок грузоперевозок подразумевает, что клиент имеет возможность выбора между предложениями конкурирующих перевозчиков, исходя из лучшего соотношения цены и качества.

Для обеспечения равного и прозрачного доступа перевозчиков к ж/д инфраструктуре государство берёт на себя функции по распределению пропускной способности и утверждению порядка взимания платы за пользование инфраструктурой на участках железной дороги, предназначенных для общественного пользования. Необходимые для этого полномочия переданы независимому Департаменту технического надзора. Методика расчёта платы за пользование ж/д инфраструктурой включает в себя прямые и общие расходы по содержанию инфраструктуры, амортизацию и разумную прибыль, а также определяет верхний и нижний порог размера платы. Услуги, предлагаемые предприятием по управлению инфраструктурой, делятся на основные, дополнительные и вспомогательные.

Основные услуги включают в себя все действия управляющего инфраструктурой, направленные на создание возможности использования перевозчиком выделенной ему пропускной способности.

Предоставление дополнительных услуг является обязательным только в случае, если у перевозчика не имеется альтернативной возможности их получения. По сути своей относятся к нишевым продуктам, не входящим в состав основного, как, к примеру, использование контактной сети или вспомогательных ж/д путей.

Вспомогательные услуги перевозчик может потреблять при возникновении таковой необходимости. В качестве примера можно привести предва-



рительный подогрев поезда, техосмотр локомотивов, осуществление контроля перевозок опасных грузов и т.д.

АО «Эстонская железная дорога» обеспечивает прозрачность учёта затрат таким образом, чтобы можно было проследить расчёт стоимости на каждый из видов услуг в отдельности. Кроме того, затраты управляющего инфраструктурой не могут содержать необоснованные расходы, к примеру, изменение стоимости активов.

Наличие верхней и нижней границы тарифа мотивирует управляющего ж/д инфраструктурой руководствоваться в своих действиях бизнес-логикой. Рост объёма перевозок позволяет увеличить прибыль предприятия, в обратном же случае предприятие вынуждено принимать дополнительные меры экономии или ходатайствовать о государственной помощи.

Методика содержит также регуляцию, позволяющую ограничить прибыль и расходы по управлению предприятием – разумная прибыль в процентах управляющего инфраструктурой не может превышать средневзвешенную стоимость капитала.



Основные принципы расчёта платы за пользование инфраструктурой

Железнодорожная инфраструктура должна работать таким образом, чтобы обеспечивать бесперебойное движение пассажирских и товарных поездов, как на национальных, так и на международных маршрутах. Отвечающее современным потребностям пассажирское ж/д движение подразумевает высокую скорость сообщения и связанное с этим повышение уровня безопасности, что, безусловно, требует дополнительных инвестиций от АО «Эстонская железная дорога». Это ставит перед государством задачу по справедливому распределе-

нию платы за инфраструктуру между грузовыми и пассажирскими перевозчиками.

В прошлые годы значительные средства были вложены в проекты, связанные с увеличением конкурентоспособности грузового транзитного коридора. Ярким примером служит строительство новой современной приграничной ж/д станции «Койдула» вблизи Печор. На данный момент пропускная способность грузового коридора является достаточной, и крупных инвестиций в этой области не предвидится. Приоритетной задачей нового финансового периода

стоит выведение на новый качественный уровень пассажирского ж/д сообщения. Предпосылкой для этого служит запуск новых дизельных и электропоездов Stadler, которые заменят собой весь старый пассажирский подвижной состав. Государственные инвестиции ближайших лет направлены на усовершенствование инфраструктуры, необходимой для движения пассажирских поездов (контактная сеть, платформы ожидания, реконструкция мест пересечения с автомобильными дорогами и т.д.) с привлечением, по возможности, дополнительных средств из фондов ЕС.



О ЗАДАЧАХ, КОТОРЫЕ СТОЯТ ПЕРЕД ЭСТОНСКИМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ

Аhti Асманн, Председатель Правления АО «Эстонская железная дорога» из выступления на 41-й сессии совещания министров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), 11-14 июня, Таллинн, Эстония

Общее состояние железных дорог в Эстонии можно оценить как хорошее. В течение последних пяти лет в эстонские железные дороги было инвестировано порядка 10 млн евро. Были реконструированы основные пути и частично обновлена контактная сеть, в результате чего возможная скорость движения повысилась с 80 до 120 км/ч.

Если говорить о будущем, то крупномасштабных инвестиций в ж/д инфраструктуру не предвидится – мы намерены сосредоточиться на том, как более эффективно использовать имеющиеся у нас ресурсы.

Грузооборот посредством железной

дороги составил в прошлом году 26 млн тонн, из которых 20 млн тонн прошло через Эстонию транзитом. Мы видим, что у нас есть много неиспользованного потенциала. Имеющаяся инфраструктура, включая возможности портовых терминалов, позволяет обслуживать гораздо больший объем. Перспективным считаем развитие транзитных перевозок нефтепродуктов и угля, в пользу этого говорит хорошее состояние инфраструктуры и возможность обеспечения быстрого вагонооборота.

В области пассажирского ж/д транспорта большие изменения происходят во внутригосударственных перевозках: в этом году планируется замена всего парка пассажирских поездов. Эстонией было куплено 38 составов швейцарской ком-

пании Stadler Rail. Что касается международного ж/д сообщения, то здесь также есть, куда развиваться. Для сравнения: количество пассажиров между Таллинном и Санкт-Петербургом составило в прошлом году 125 тыс., а через Таллиннский порт прибыло 9 млн человек. Мы намерены сосредоточить свои усилия на модернизации подвижного состава, ускорении процедур таможенного и пограничного контроля и повышении качества услуг в международном железнодорожном сообщении.

Считаем очень важной работу ОСЖД, направленную на разработку единой правовой базы для повышения конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта.



ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ



Стимулирование железнодорожных перевозок является приоритетом государственной политики в сфере транспорта России и Евросоюза. Руководство России и ЕС последовательно проводит реформу железнодорожного транспорта, формирует тарифную политику, создаёт механизмы привлечения инвестиций в отрасль на основе инноваций, устраняет технические и административные барьеры на пути создания конкурентоспособного рынка железнодорожных перевозок. Результатом этой работы должно стать формирование единого железнодорожного пространства Россия - ЕС от Лиссабона до Находки.

Железнодорожные коридоры России в условиях глобализации мировой экономики и проведения политики реиндустриализации в ЕС и США становятся ключевым элементом мировой транспортной системы. В долгосрочной перспективе перед мировой транспортной системой стоит задача соединения к 2050 г. континентов железнодорожными маршрутами в целях снижения транспортной нагрузки на экологию мирового океана. В этой связи создание единого железнодорожного пространства Россия-ЕС может стать не только базовым фактором обеспечения конкурентоспособности экономик наших стран, но и стартовым этапом создания глобального железнодорожного пространства. Заложенные сегодня правила функционирования железнодорожных коридоров Россия-ЕС станут основой для разработки регламентов глобального рынка железнодорожных перевозок.

Железные дороги исторически являются системообразующим элементом российской экономики, а Россия была и

О ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИЯ-ЕС В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Звoryкина Ю.В., советник Постоянного представительства
Российской Федерации при ЕС, д.э.н.*

остаётся мировым лидером железнодорожного сектора. В структуре российского коммерческого грузооборота доля железнодорожного транспорта составила в 2012 г. 89,3%. В структуре пассажирооборота транспорта общего пользования доля железнодорожного транспорта в 2012 г. составила 27,2%. С 2010 г. наметилась тенденция к замедлению темпов роста в сфере железнодорожного транспорта России, что было обусловлено сокращением темпов роста промышленного производства в основных грузообразующих отраслях. Снижается эффективность реализации инвестиционных проектов железнодорожной отрасли Российской Федерации в пересчёте увеличения транспортной работы на рубль капитальных вложений.

Железнодорожная отрасль ЕС в настоящее время имеет оборот 75 млрд евро в год, что составляет 65% от гражданской авиации, оборот которой составляет 112 млрд евро в год. В отрасли заняты порядка 800 тыс. сотрудников. Железные дороги ЕС перевозят в год 8 млрд пассажиров и осуществляют около 10% грузовых перевозок. Ежегодно консолидированные бюджеты ЕС вкладывают в развитие железнодорожной сети существенные ресурсы - около 46 млрд евро. Эффективность этих вложений каждый год снижается. Так, в ЕС финансирование отрасли из бюджета за последние шесть лет удвоилось, однако это не обеспечило эквивалентного роста железнодорожных перевозок.

Руководство ЕС неоднократно заявляло, что для развития транспортной системы ЕС «рывок» должен быть сделан в сфере грузовых железнодорожных перевозок. Согласно данным официальной статистики, рост спроса на транспортные услуги в ЕС оценивается в 40% к 2030 г. (по сравнению с 2005 г.) и более 80% - к 2050 г., при этом пассажиропоток будет расти чуть медленнее (34% к 2030 г., 51% к 2050 г.). Основными факторами, препятствующими динамичному развитию транспортной системы ЕС, являются:

рост нагрузки на автотранспортную сеть, обеспечение топливной безопасности ЕС и необходимость снижения выбросов парниковых газов. По мнению экспертов, интенсификация реформы железнодорожного транспорта сможет снять напряжённость по главным ограничителям роста транспортного сектора.

Однако до сих пор, несмотря на усилия со стороны регулирующих органов, при сохраняющихся высоких темпах роста автомобилизации, железнодорожные перевозки находятся в фазе стагнации или даже спада. Руководству транспортного комплекса ЕС удастся сохранить долю железнодорожного транспорта в перевозке пассажиров с 2006 г. на уровне 6% от общего объёма пассажирских перевозок, а грузовые за этот период сократили долю с 11,5% до 10,2%.

Негативное воздействие на развитие железнодорожных перевозок в ЕС оказывает неравномерность проведения реформы управления имущественным комплексом железных дорог в странах-членах. Некоторые железнодорожные компании ЕС получили долговые обременения в период реструктуризации, так, например, в 2004 г. бельгийские железные дороги должны были перечислить государству 7,4 млрд евро, что равняется 2% ВВП Бельгии. А формирование французской инфраструктурной компании REF привело к выплатам на её счета со стороны перевозчика SNCF 20,5 млрд евро.

Очень важным фактором развития системы железнодорожных перевозок в ЕС становится формирование единой тарифной политики. Особенностью железнодорожного рынка ЕС является доминирование в транспортной работе пассажирских перевозок, а также сильное фрагментирование и неоднородность развития железнодорожного транспорта в странах-членах. Это не могло не отразиться на модели тарифообразования.

Мозаичная система тарифов не даёт возможности сформировать конкурентоспособную и прозрачную систему тарифов, так, мы можем наблюдать различия инфраструктурной составляющей в железнодорожном тарифе разных стран-членов ЕС. Кроме того, в тех странах ЕС, где инфраструктура принадлежит государству, правительство ежегодно выделяет значительные суммы на содержание и развитие инфраструктуры. Такое положение стимулирует искажённую конкуренцию на рынке железнодорожных перевозок ЕС.

В Великобритании инфраструктура и перевозочный процесс были разделены в 1990-е гг., однако систему тарифов, стимулирующую развитие инфраструктуры, сформировать не удалось.

Франция, разделившая функции перевозки и инфраструктуру в 1997 г., в настоящее время рассматривает сценарии объединения функций управления инфраструктурой и перевозками.

Германия находится в состоянии борьбы с руководством ЕС против разделения Концерна «Немецкие железные дороги» на перевозчика и инфраструктурного управляющего.

Таким образом, анализ работы железнодорожного транспорта в России и ЕС демонстрирует необходимость целенаправленного продолжения реформ сектора, начатых в 90-е гг. прошлого века, совершенствования технологии системы управления отраслью и поиска механизмов повышения инвестиционной привлекательности объектов железнодорожного транспорта, прежде всего за счёт повышения эффективности и прозрачности реализации проектов.

В январе 2013 г. Еврокомиссия опубликовала пакет законодательных инициатив в сфере реформирования железнодорожного транспорта, так называемый «Четвёртый железнодорожный пакет ЕС». По замыслу ЕК, «четвёртый пакет» должен был стать итоговой точкой в процессе либерализации рынка железнодорожных перевозок, но, по всей видимости, понадобится разработка и принятие «пятого пакета».

Целью реформирования отрасли, начатого руководством ЕС в 2001 г.,

является создание единого железнодорожного пространства ЕС, которое предполагает сквозную систему тарифов, единую железнодорожную администрацию, недискриминационный доступ операторов к инфраструктуре с последующей приватизацией железнодорожной инфраструктуры.

Согласование и принятие законодательных положений «4 ж/д пакета» является одним из главных приоритетов на транспортном треке литовского председательства в ЕС. В частности, литовское председательство планирует обеспечить до конца 2013 г. согласование технологических и технических аспектов 4-го пакета законодательных предложений ЕС по железнодорожному транспорту. Поставлены задачи разработать общий подход к реформе Директивы 2004/49/ЕС по безопасности на железнодорожном транспорте (Railway safety directive), продвинувшись в оптимизации норм, регулирующих деятельность созданного в апреле 2004 г. Европейского агентства железных дорог (Regulation 881/2004).

В частности, Европейская комиссия разработала свод правил по технической совместимости, а также общие правила безопасности железнодорожного транспорта. Например, предлагается ввести лицензии машиниста для управления «европейским поездом», а также предложено создать систему «одного окна» для допуска подвижного состава для работы на международных перевозках в ЕС, роль которого будет играть Европейское железнодорожное агентство (ЕЖА). Для подвижного состава, используемого на внутренних перевозках, функция выдачи сертификатов безопасности и разрешений на допуск на линию будет производиться ЕЖА или национальными регуляторами в зависимости от желания оператора.

Ключевым технологическим элементом в развитии железнодорожной сети ЕС является реализация методологии технологической совместимости ERTMS (Европейская система управления движением на железных дорогах – European Railway Transport Management System), предполагающая единую систему контроля, управления движением и сигнали-

зации, которая постепенно заменит существующие национальные системы.

В дополнение к этому, Европейская комиссия, в рамках реализации политики развития железнодорожного транспорта, утвердила понятие железнодорожного коридора в контексте создания трансъвропейской транспортной сети (TEN-T). Это позволило Еврокомиссии выделить дополнительные бюджетные ресурсы из Фонда ЕС финансирования инфраструктурных проектов «Соединяя Европу» (Connecting Europe Facility), на транспортный сектор в фонде приходится на период 2014–2020 гг. – 31,7 млрд евро. Проекты TEN-T софинансируются из бюджета ЕС в объеме 20% от объёма инвестиций. Для высокотехнологичных и инновационных проектов участие ЕС может быть увеличено до 50%. Примером такого проекта может быть создание интеллектуальных транспортных систем, в частности, создание Европейской системы управления движением на железных дорогах. Вклад ЕС в этот проект составил 50% даже на исследовательской фазе его реализации. Еврокомиссия полагает, что на каждый миллион евро, вложенный из бюджета ЕС, софинансирование из бюджетов стран-членов составит 5 млн евро, а частного бизнеса – 20 млн евро.

Обновлённая методология предполагает двухуровневую модель развития инфраструктуры – «базовый» уровень и «всеобъемлющий». Формирование всеобъемлющего уровня должно быть завершено к 2050 г. Согласно планам Еврокомиссии, каждый гражданин ЕС в 2050 г. сможет достичь объектов всеобъемлющего уровня транспортной сети в течение 30 минут.

Создание базовой сети, которая включает десять мультимодальных транспортных коридоров, должно быть завершено к 2030 г. Базовая сеть должна соединить 83 порта ЕС наземной транспортной инфраструктурой и сооружениями внутренней водной сети, что, в частности, предполагает строительство 15 тыс. км железнодорожных путей.

В развитие этой инициативы в 2011 г. Еврокомиссия утвердила Рекомендации по созданию в ЕС сети конкуренто-

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

собных железнодорожных перевозок. Девяти грузовым коридорам даны условные названия, привязанные к их географическим координатам. Согласно нормативным документам, проекты развития грузовых железнодорожных коридоров ЕС должны включать элементы стыковки с железнодорожными линиями третьих стран. Правила функционирования коридоров будут устанавливаться на уровне ЕС. В том числе для координации стран-членов ЕС – участниц коридора будут созданы структуры, управляющие

его работой, благодаря этому, все грузовые коридоры будут иметь единое описание и сквозную систему тарифов.

Проект, реализуемый ОАО «РЖД» по продлению широкой колеи до Вены гармонично вписывается в новую концепцию формирования железнодорожной сети ЕС, открывает дополнительные возможности для развития сотрудничества Россия-ЕС в этом секторе.

Создание грузовых железнодорожных коридоров Россия-ЕС и формирование единого железнодорожного

пространства от Лиссабона до Находки имеют реальную экономическую основу и будут способствовать повышению конкурентоспособности национальных производителей.

Теперь для практической реализации этой идеи требуется принятие политического решения.

Площадкой для обсуждения этой инициативы мог бы стать предстоящий в Брюсселе саммит Россия-ЕС в декабре 2013 г.

Грузовые железнодорожные коридоры ЕС

Название	Основной маршрут	Страны-члены ЕС	Участки, где обеспечивается ERTMS	Дата начала работы
1. Рейнско-Альпийский	Зеебрюгге – Антверпен – Роттердам – Базель – Милан – Женева	Нидерланды, Бельгия, Германия, Италия	Роттердам – Женева	10.11.2013
2. Коридор Франция – Бенилюкс	Роттердам – Антверпен – Люксембург – Мец – Дижон – Лион	Нидерланды, Бельгия, Франция, Люксембург	Антверпен – Базель – Лион	10.11.2013
3. Центральный коридор Север – Юг	Стокгольм – Мальме – Копенгаген – Гамбург – Инсбрук – Верона – Палермо	Швеция, Дания, Германия, Австрия, Италия	Стокгольм – Неаполь	10.11.2015
4. Атлантический коридор	Сине – Лисабон – Мадрид – Медина – Бильбао – Бордо – Париж – Гавр – Мец – Сине Элвас (Алжир)	Португалия, Испания, Франция	—	10.11.2013
5. Балтийско-Адриатический коридор	Гдыня – Катовице – Острава – Братислава – Вена – Венеция – Триест – Болонья	Польша, Чехия, Словакия, Австрия, Италия	—	10.11.2015
6. Средиземноморский коридор	Алмерия – Валенсия – Мадрид, Сарагоса – Барселона – Марсель – Лион – Турин – Милан – Верона – Падуа – Венеция – Триест – Любляна – Будапешт – Захонь (граница с Украиной)	Испания, Франция, Италия, Словения, Венгрия	Валенсия – Лион Любляна – Будапешт	10.11.2013
7. Коридор Восток (Ориент)	Будапешт – Констанца Прага – Вена Братислава – Будапешт София – Салоники – Афины	Чехия, Австрия, Словакия, Венгрия, Румыния, Болгария, Греция	Дрезден – Прага – Будапешт	10.11.2013
8. Центральный коридор Восток – Запад	Роттердам – Антверпен – Ахен – Берлин – Варшава – Тереспол (Польско-белорусская граница) – Каунас	Германия, Нидерланды, Бельгия, Польша, Латвия	Дуйсбург – Берлин – Варшава	10.11.2015
9. Восточный коридор	Прага – Хорни Лиде – Зилина – Кошице (граница Словакии и Украины)	Чехия, Словакия	—	10.11.2013

Цены на железнодорожные пассажирские перевозки в ЕС (%)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Цены на пассажирские перевозки	85.8	89.0	92.3	95.4	100	103.2	106.6	113.2	117.2	121.3	128.1	134.4
Цены на железнодорожные пассажирские перевозки	86.8	90.4	93.2	96.5	100	103.4	108.4	112.8	118.0	123.9	128.6	134.3
Доля высокоскоростного железнодорожного транспорта в перевозках пассажиров железнодорожным транспортом	15.9	17.5	18.6	19.5	20.7	21.2	21.6	22.4	23.8	25.7	26.2	27.1



ПРИНЦИП «ЕДИНОГО ОКНА» ДЛЯ МИНИМИЗАЦИИ ВРЕМЕНИ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР НА ПРИМЕРЕ ОДЕССКОГО ПОРТА

Платонов О.И.

Президент Ассоциации транспортно-экспедиторских и логистических организаций Украины «Укрвнештранс», президент АО «ПЛАСКЕ»

«ЕДИНОЕ ОКНО» определяется как механизм, позволяющий сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизированную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения регулирующих требований, касающихся импорта и транзита»

Рекомендация ЕЭК ООН № 33

Украина сегодня нашла новое решение в вопросе снятия напряжения при планировании перевозок и снижении времени таможенных процедур.

Принимая во внимание важность этих проблем и постоянную турбулентность, создаваемую при реформировании отрасли, Правительством Украины было принято решение о создании межведомственной рабочей группы, куда вошли профильные министерства и ведомства, а также представители деловых ассоциаций. В целях упрощения процедур торговли и таможенных процедур эта рабочая группа сейчас реализует проект «Единое окно» – локальное решение».

Чтобы сразу решить эту проблему во всей стране, требуется значительный объем инвестиций. На данном этапе принято решение запустить локальный проект для портов в Одесской области. Для реализации данного проекта администрацией Одесского морского торгового порта был подписан Меморандум о сотрудничестве для внедрения данного проекта с Таможенной Службой Украины и АО «ПЛАСКЕ». В Одесском порту проведены технические работы по созданию информационной системы портового сообщества.

Что это дало? Это значительно упростило процедуру торговли и транс-

порта, укрепило стратегические позиции Украины как транзитного государства и способствовало экономической интеграции страны в европейское пространство.

На сегодняшний день в Одесском порту 97% нарядов уже оформляется в электронном виде, процесс регистрации обращений участников транспортного процесса в портовую администрацию, в таможенные органы и другие органы контроля практически полностью автоматизирован. Это также упрощает контроль принятых решений.

Со 2 сентября 2013 г. был осуществлен переход на электронный наряд без использования бумажных носителей. Доступ в порт, применяя электронный наряд, пропуск на выход, разрешение выгрузки – это всё процедуры, которые будут оформляться в электронном виде. В перспективе будет внедряться электронный расходный ордер, другие инновационные решения, на повестке дня – построение полноценного локального «Единого окна» – «системы единого портового сообщества». Это даст как операторам в портах, так и конечным клиентам, грузовладельцам, экспедиторам возможность избежать коррупционного риска при контакте с должностными лицами таможенных и контролирующих органов.

Новый Таможенный кодекс Украины, вступивший в законную силу в прошлом году, обязывает Кабинет Министров Украины до 1 января 2015 г. обеспечить создание в таможене автоматизированной системы таможенного оформления, а предоставление документов на бумажных носителях, необходимых для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления, допускается только до 1 января 2017 г.

Разделение произошло следующим образом: таможенный орган использует свою информационную систему только для анализа рисков, а также выдачи и принятия решений, а центр оказания услуг взял на себя все функции по работе с клиентами, операторами и администрацией порта.

Также Таможенный кодекс Украины обязывает таможенные органы выполнять процедуру таможенного оформления в течение 4-х часов.

Для того, чтобы это могло реализоваться в срок, на базе рекомендаций Европейской экономической комиссии Организации Объединённых Наций (ЕЭК ООН) №№ 33–35, был организован центр обслуживания и планирования портовой логистики.

Начиная с апреля 2011 г., в Украине все перевозки грузов железнодорожным транспортом во внутреннем сообщении осуществляются с применением электронного перевозочного документа (накладной), разработанного на базе унифицированной накладной ЦИМ/СМГС.

Это позволяет реализовать инициативу Министерства транспорта РФ об организации интермодальных перевозок на Чёрном море, а также позволяет изменить подходы с точки зрения морского и железнодорожного права для обеспечения равной ответственности участников перевозочного процесса, и сделать весь процесс более понятным для клиента.

На сегодняшнем этапе Украина ожидает от России, которая является одним из самых перспективных и приоритетных транзитных направлений, принятия закона о транзите грузов, поскольку действующий с 1999 г. Закон Украины «О транзите грузов» устанавливает исчерпывающий перечень документации транзита грузов, защищая тем самым украинских грузовладельцев и перевозчиков от возможных издержек, связанных с требованием контролирующими органами в пунктах пропуска дополнительной документации на транзитные грузы.

Особое внимание следует уделить Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 г. (Конвенция о согласовании), являющейся ключевым международным правовым документом в области облегчения пересечения границ и скоординированного управления трансграничным движением.

ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Так, Приложение 9 «Облегчение пересечения границ в ходе международных железнодорожных перевозок» к Конвенции о согласовании 1982 г., имеет своей целью определение мер, которые следует реализовать для облегчения и ускорения пересечения границ в ходе международных грузовых железнодорожных перевозок. При этом договаривающиеся стороны на основе двусторонних соглашений, заключаемых в соответствии с их национальными законодательствами, обязуются сотрудничать для обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, связанных с перевозками грузов железнодорожным транспортом.

При этом следует иметь в виду, что Приложение 9 к Конвенции о согласовании предоставляет возможность использовать унифицированную накладную ЦИМ/СМГС в качестве таможенного транзитного документа.

В настоящее время Россией и Украиной активно проводятся соответствующие работы по реализации положений как Приложения 9, так и самой Конвенции о согласовании в целом.

Мы совместно с российскими коллегами идём к реализации вышеуказанных принципов. Однако есть ряд препятствий на уровне законодательства, которые требуют, на мой взгляд, безотлагательного решения.

Во-первых, действующий в Российской Федерации Федеральный Закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», требует усовершенствования.

Во-вторых, назрела необходимость принятия закона о комбинированных перевозках, который, в свою очередь, послужит правовой основой для практического развития вопросов организации и осуществления мультимодальных и интермодальных перевозок, в действительности являющихся одними из самых приоритетных.

Сравнивая сегодня транспортные системы Украины и России, можно обнаружить между ними много общего. В настоящее время между ОАО «РЖД» и «Укрзалізницею» осуществляется пилотный проект по организации международных перевозок порожних вагонов между портами РФ и Украины с применением электронных перевозочных документов.

В ближайшей перспективе запланированы работы по организации международных перевозок и гружёных вагонов по электронным перевозочным документам.

Также, совместно с железными дорогами Литвы и Беларуси, сейчас ведётся работа над проектом поезда комбинированного транспорта «Викинг». Для Украины на данный момент это один из перспективных проектов. Поезд комбинированного транспорта «Викинг» соединяет цепь морских контейнерных и контейнерных линий Балтийского региона с аналогичной системой Чёрного, Средиземного и Каспийского морей. Маршрут Ильичевск-Киев-Минск-Вильнюс-Клайпеда, протяжённостью 1734 км, поезд преодолевает за 52 часа. За десять лет «Викинг» перевёз более 4,8 млн т грузов. Официальный сайт проекта www.vikingtrain.com

Подробнее с работой системы «Единое окно - локальное решение» можно ознакомиться на сайте

www.singlewindow.org

Там полностью опубликованы все протоколы заседаний и статистика подключений.

Приглашаем Вас посетить стенд Ассоциации «Укрвнештранс»



№ А-146, Павильон 1, Зал 1,
МВЦ КРОКУС-ЭКСПО, г. Москва, Россия,
09-12 сентября 2013 г.



№ 21, Выставочный и конференц-центр
"Suntec Singapore", Сингапур,
15-19 октября 2013 г.



СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ КАК ГАРАНТА ОПТИМИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ НА ТЕРРИТОРИИ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

Лилия Крутоног, эксперт НП «Гильдия экспедиторов»

Привлечение в Россию международных транзитных грузопотоков является важной как политической так и экономической задачей, обусловленной тем, что максимальное использование конкурентных преимуществ географического положения страны может внести значительный вклад в повышение экспорта транспортных услуг, увеличение доходов, будет способствовать эффективному развитию и росту экономики.

Развитие транзита обеспечивает дополнительные поступления в бюджеты всех уровней, стимулирует развитие транспортной и сервисной инфраструктуры, способствует созданию дополнительных рабочих мест. Многие страны Евросоюза, в том числе, страны Прибалтики, а также Украина и Белоруссия, используют преимущества своего географического положения и активно развивают транспортную инфраструктуру.

Роль транспортного транзитного потенциала России очень высока. Развитие российского транзита позволит оживить экономики регионов Сибири и Дальнего Востока, по которым проходят транспортные коридоры России. Чем более развита транспортная инфраструктура, тем динамичнее осуществляется экономическое развитие государства, развиваются межрегиональные связи, преодолеваются диспропорции регионального развития.

Усиление транзитного транспортного потенциала в то же время является одним из основополагающих условий интеграции стран Единого экономического пространства, и для привлечения грузов на транспортные коридоры стран ЕЭП необходимо совместно решать целый комплекс технических, организационных и финансовых проблем с целью обеспечения его конкурентоспособности как по уровню транспортного сервиса, так и по стоимости перевозок.

При этом европейские компании ожидают от российских перевозчиков комплексного сервиса и высокого уровня услуг, оказываемых клиентам. Зачас-

тую транзитные перевозки из Европы в Азию – это услуга, которая востребована прежде всего у транснациональных структур и крупнейших компаний-производителей. Эти корпорации сами активно повышают качество своей продукции, постоянно улучшают сервис, поэтому и партнёра по транспорту ищут надёжного и серьёзного, такого, кому могут доверить свои грузы, и могут быть уверены, что качество продукта не пострадает.

В условиях активной экономической интеграции в рамках формирования Единого экономического пространства, для России крайне важно создание 4PL-логистической компании, которая сможет обеспечить весь комплекс логистических услуг по доставке грузов не только железнодорожным, но и комбинированными видами транспорта. Такой структурой должна стать Объединённая транспортно-логистическая компания, созданная совместно участниками ЕЭП – Россией, Белоруссией, Казахстаном, как совместная международная транспортно-логистическая компания с равным участием Сторон.

Такая объединённая вертикально-интегрированная логистическая компания, ориентированная на предоставление комплексных транспортно-логистических услуг с использованием собственного и привлечённого подвижного состава и терминальной инфраструктуры вдоль транзитных коридоров, проходящих по территориям Казахстана, России и Белоруссии, станет одним из основных инструментов качественно нового развития рынка железнодорожных перевозок.

На сегодня уровень транзита составляет всего 1 % от имеющегося объёма перевозок в транзитных сообщениях Европа-Азия. Основным недостатком, не позволяющим развивать и осваивать транзит по России, является отсутствие необходимой для этого мощной международной логистической компании.



Создание ОТЛК призвано обеспечить комплексную эксплуатацию и развитие транспортно-логистической инфраструктуры трёх стран, исходя из единых принципов ценовой политики, взаимного использования парка подвижного состава, внедрения единой технологии и стандартов транспортно-логистических услуг на территории ЕЭП.

Крупные европейские логистические компании поддерживают идею создания подобной структуры на всём пространстве ЕЭП. Это даст европейским структурам возможность заказывать комплексный сервис «до двери» у одной компании, что упростит саму логистическую цепочку оказания услуг и в конечном итоге принесёт более высокий уровень сервиса клиентам.

Цель создания единой логистической компании – это обеспечение оптимизации железнодорожных транспортных процессов внутри ЕЭП, а также на всем транзитном пространстве между Европой и Азией. Принцип равноправия заложен в концепции создания ОТЛК, которая была поддержана железнодорожниками, и, в целом, одобрена на заседании глав правительств ЕЭП летом 2012 г.

С учётом имеющихся прогнозов, в настоящее время ОАО «РЖД» и его дочерние компании, совместно с партнёрами в Казахстане, Белоруссии и других странах продолжают реализацию проектов в сфере железнодорожных перевозок. В этой связи, ОТЛК становится ключевым проектом, работа по созданию которой ведётся ОАО «РЖД» совместно с Белорусской железной дорогой и АО «НК «Казахстан Темир Жолы».

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

При этом, ОТЛК станет основным звеном для реализации планов развития экономики стран - членов ЕЭП, намеченных данным соглашением.

Среди основных задач ОТЛК необходимо отметить следующие ключевые:

- обеспечение транзита путём загрузки ключевых транзитных коридоров, проходящих через страны ЕЭП и, в первую очередь, в направлении Центральной Азии – Центральная Европа;

- обеспечение гарантированного предложения качественной сквозной транспортно-логистической услуги по принципу «одного окна» в отношении контейнеропригодных грузов на всём пространстве ЕЭП, а также для грузоотправителей стран Европейского союза, Китая и других стран Европы и Азии;

- повышение эффективности использования подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры, в т.ч. за счёт комплексного подхода стран по оптимизации порожних пробегов и логистических схем путём использования сетевого охвата бизнеса, широкого доступа к клиентской базе;

- проведение модернизации и обеспечение развития ключевых транспортных активов стран ЕЭП, в т.ч. специализированного подвижного состава и терминальной инфраструктуры.

Организация ОТЛК позволит уже в первый же год её работы освоить как минимум 10,0 тыс. транзитных контейнеров в направлении Европа – Азия с участием стран ЕЭП, что принесет не менее 10,0 млрд руб. годового дохода.

Необходимо в первую очередь обеспечить высокое качество логистических услуг по погрузке и разгрузке контейнеров и контейнеров на терминалах начальных и конечных операций. И здесь

бы пригодился опыт европейских операторов регулярных контейнерных поездов – так называемых «шаттлов». Ведь при частоте, например, 30 поездов в день терминал должен быть оснащен самой современной погрузочной техникой, а также специализированным программным обеспечением, позволяющим вести чёткий учёт контейнеров как депонируемых, так и ежедневно находящихся на терминале. Например, установка специальных дигитальных весов на въезде и выезде с терминала экономит колоссальное количество времени, которое бы тратилось на документальную обработку накладных и физическую проверку контейнера. Также требуется ускорить осуществление всех операций в рамках ЕЭП на пограничных таможенных переходах. На основе электронного документооборота будет налажена чёткая предварительная информация о подходах и продвижении грузов. Важно организовать обслуживание клиентуры по методу «одного окна», а так же «от двери до двери», «точно в срок».

В числе первоочередных задач компании также – обеспечение безопасности поставок и страхование грузов.

Такие современные комплексные логистические обслуживания, с применением согласованных гибких тарифов в рамках ценовых коридоров между странами ЕЭП, будут очень востребованы поставщиками товаров как народного потребления (одежда, электроника, телевизоры, бытовая техника, текстиль, лекарства, машины, оборудование и многие другие товары, пользующиеся спросом у населения наших стран), а также прочих грузов, важных для работы производственных и перерабатывающих предприятий России.

К сожалению, сегодня логистическое высококачественное обслуживание в едином перевозочном процессе между странами ЕЭП не превышает 6% всех имеющихся контейнерных потоков. Создание и активное развитие ОТЛК позволит повысить уровень логистических услуг на сети железных дорог до 30–40%, т.е. достичь мирового уровня логистических услуг. И это не предел.

ОТЛК в своей целевой бизнес-модели – это мощный железнодорожный оператор, объединяющий соответствующие выделенные доли инфраструктурных активов по перевозкам трёх стран и предоставляющий услуги железнодорожной перевозки контейнеров и других вагонов, а также услуги экспедирования на внешних транспортных потоках (импорт и транзит через пространство ЕЭП), и включающий в себя достаточный парк специализированного и универсального подвижного состава, терминальный бизнес, а также необходимые компетенции в области транспортной, а в перспективе и складской логистики уровня UPL и более.

Управление парком вагонов объединённой компании ОТЛК в странах ЕЭП должно строиться на основе сетевого технологического процесса и достижения наилучших экономических и технологических показателей с помощью системы ГЛОНАСС, интернета и других инноваций, что позволит минимизировать оборот вагона и увеличить скорости доставки грузов.

Мировой опыт доказывает эффективность и доходность работы таких интегрированных крупных логистических компаний и достижения ими высоких показателей в развитии и мультимодальности логистического бизнеса.

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

Документы о создании Объединённой транспортно-логистической компании России, Казахстана и Беларуси были подписаны в июне этого года на Петербургском международном экономическом форуме.

Руководители национальных железнодорожных компаний: Аскар Мамин (Казахстан), Владимир Морозов (Белоруссия) и Владимир Якунин (Россия) подписали рамочное соглашение, где определены юридический статус ОТЛК (акционерное общество) и форма участия каждой стороны. Каждая из сторон внесёт в учредительный капитал действующие ж/д активы и/или денежные средства. ОАО «РЖД» будет участвовать контрольным пакетом акций ОАО «ТрансКонтейнер», оставшимся в распоряжении компании.

К 2020 г. партнёры по ЕЭП рассчитывают переориентировать на российско-белорусско-казахстанскую компанию значительную часть евроазиатского контейнерного транзита. www.forumspb.com





ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

Россия, 129326, Москва, проспект Мира, д. 106

тел/факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15

www.spezcont.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ✓ Комплексный транспортный сервис
- ✓ Выгодные тарифы
- ✓ Инновационные технологии перевозок
- ✓ Прямой договор с ЦФТО ОАО «РЖД»
- ✓ Договора с железными дорогами СНГ и Балтии
- ✓ Автомобильные перевозки
- ✓ Контрейлерные перевозки
- ✓ Интермодальные перевозки
- ✓ Трансконтинентальные перевозки
- ✓ Таможенно-брокерское обслуживание
- ✓ Перевозки опасных грузов

Специализированные контейнеры всех моделей по заявке Заказчика в необходимом количестве:

танк-контейнеры • рефконтейнеры • контейнеры опен-топ
контейнеры флэт-рэк • контейнеры флекси-танк • балк-контейнеры

НАША ЛОГИСТИКА — ВАШ УСПЕХ!



Уважаемые коллеги!

В Московском государственном университете путей сообщения (МИИТ) создана новая кафедра
«КОММЕРЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТРАНСПОРТА и ТАРИФЫ»

Необходимость создания кафедры «Коммерческая эксплуатация транспорта и тарифы» обусловлена высокой актуальностью и острой необходимостью подготовки специалистов в сфере коммерциализации услуг железнодорожного, и других видов транспорта, по системам тарифов и тарифному регулированию на этапе реформирования и дальнейшего рыночного развития транспортной отрасли.

Основной целью создания кафедры является организация нового интегрированного учебно-исследовательского подразделения, готовящего и повышающего квалификацию конкурентоспособных специалистов, студентов, магистрантов, аспирантов в области систем коммерческой эксплуатации железных дорог, тарифов и ценообразования на транспорте, государственного тарифного регулирования и реформирования для железнодорожного и других видов транспорта.

В рамках работы кафедры отдельное внимание уделено вопросам повышения квалификации и переподготовки специалистов, уже работающих в сфере организации транспортного обслуживания, перевозочной деятельности, тарифного регулирования.

Начаты программы научно-практических семинаров и консультаций по вопросам организации перевозок, логистики, итогов реформирования железнодорожного транспорта, тарифообразования и практического применения цен и тарифов на транспорте в рыночных условиях, вопросов, связанных с вступлением России в ВТО, и с формированием Единого экономического пространства.

На ближайший период работы кафедры предусмотрена Программа курсов по теме «Организация функционирования пригородного пассажирского комплекса в условиях структурного реформирования железных дорог».

Данная Программа освещает актуальные вопросы дальнейшего функционирования пригородных сообщений железнодорожного транспорта России в условиях реформирования и развития интеграционных процессов, а также дальнейшей работы в рамках формирования Единого экономического пространства и вступлением России в ВТО, рассматривает меры правительства РФ и местных органов власти по субсидированию развития пригородных перевозок пассажиров.

Лекторами кафедры являются ведущие отечественные и зарубежные ученые и специалисты.

В рамках работы кафедры возможна подготовка, переподготовка и повышение квалификации специалистов и в других отраслях экономики.

По итогам проведения учебных занятий слушатели получают соответствующие сертификаты о повышении квалификации и/или переподготовке.

Приглашаем Вас к сотрудничеству!

Адрес: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9;

тел: 8(495) 684-24-55; e-mail: kaftranstarif@gmail.com



ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ (Нобелевская премия по экономике 2009 г.)

Нобелевская премия по экономике 2009 г. была присуждена американским ученым Элино́р Остро́м (Elinor Ostrom) и Оли́веру Уильямсо́ну (Oliver E. Williamson) «за исследования в области экономической организации»

Элино́р Остро́м (07.08.1933 — 12.06.2012) — американский политолог и экономист. Бакалавр искусств (1954 г.), магистр искусств (1962 г.) и доктор философии (1965 г.) Калифорнийского университета в Лос-Анджелесе. Профессор Университета Индианы в Блумингтоне (с 1974 г. до своей кончины). Президент Общества «общественного выбора» (1982 — 84 гг.). Лауреат премии Ф. Сейдмана (1997 г.). Член Национальной академии наук США (2001 г.). Первая женщина, получившая Нобелевскую премию по экономике.

Оли́вер Уильямсо́н (27.09.1932 г.) — американский экономист, представитель неоинституционализма. Бакалавр (1955 г.) Массачусетского технологического института, магистр (1960 г.) Стэнфордского университета, доктор философии (1963 г.) университета Карнеги — Меллона. Работал в Пенсильванском (1965–1983 гг.) и Йельском (1983–1988 гг.) университетах. Профессор (с 1988 г.) Калифорнийского университета (кампус в Беркли). Лауреат премии Ректенвальда (2004 г.). Входит в редакционную коллегию *Journal of Economic Methodology*. Почётный член Американской экономической ассоциации (с 2007 г.).

Элино́р Остро́м получила эту почётную награду за анализ экономического управления. Основная работа Элино́р Остро́м, опубликованная в 1990 г.,

называлась:

«Управление общинами: эволюция институтов коллективных действий» (*Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*). Американский экономист Оли́вер Уильямсо́н (Oliver Williamson) также занимался исследованиями в области экономического управления.

Основными его работами считаются: «Корпоративный контроль и деловое поведение: исследование эффектов организационной формы предпринимательского выбора» (*Corporate Control and Business Behavior: An Inquiry into the Effects of Organization Form on Enterprise Behavior*) (1970 г.) и «Рынки и иерархия: анализ и антitrustовские выводы» (*Markets and Hierarchies: Analysis and Antitrust Implications*) (1975 г.).

Работа Э. Остро́м по управлению общинами (*commons*) ресурсами раскрывает потенциал решения проблем, которые не поддаются ни частнособственному, ни правительственному подходам.

Эта работа утверждает, что в свободном обществе не вся собственность должна быть частной. Остро́м провела масштабные экспериментальные исследования в этой области, в частности, в управлении лесами. Кроме того, её работа разрешает всякого рода проблемы с «общественными товарами».

Общепринятое мнение заключается в том, что проблемы, связанные с природными ресурсами и экологией, следует преодолевать централизованно, с помощью государства, и, если возможно, в общемировом масштабе. С помощью инновационных методов анализа — как в экспериментальной лаборатории, так и на теоретическом уровне, — Остро́м доказала, что творческие решения для таких проблем, как истощение ресурсов общего пользования, можно найти и вне сферы деятельности государства. За эти научные достижения она и была удостоена Нобелевской премии по экономике.

Ещё одна область, которой Элино́р Остро́м посвятила свои исследования, — это общественные организации самоуправления. Семья, община, религиозные организации существуют с незапамятных времен и контролируют нормы общественной жизни. Всевозможные формы общественного сельского и городского самоуправления обеспечивают нам возможность нормального общежития и, по сути, именно они гарантируют людям безопасность, а не государство. То есть существуют общепринятые формы самоуправления, которые дают возможность существовать и организовывать ресурсы в разумных формах.

Элино́р Остро́м исследовала, насколько эффективно люди распоряжаются общественными ресурсами. Это не только полезные ископаемые, но и леса, пастбища, запасы рыбы в морях и океанах, озера или подземные воды. Еще в конце 60-х гг. прошлого века известный американский биолог Гарриет Хардин писал, что все эти ресурсы могут быть попросту исчерпаны, если не ограничить как-то доступ к ним всех и каждого. Это очень крупная экономическая, социальная, философская проблема, которую Гарриет Хардин назвал трагедией общего пользования или трагедией общинности. Один из важных выводов Элино́р Остро́м таков: наиболее эффективно управлять ресурсами могут те, кто этими ресурсами непосредственно пользуется. И тут вовсе необязательны прямой государственный контроль, либо, наоборот, приватизация этой общественной собственности. Проблема заключается в том, что человек по природе своей руководствуется частными интересами. Рынок, там, где он есть, координирует эти частные интересы, потому что люди взаимовыгодно покупают. Адам Смит называл это «чудом невидимой руки рынка». Но кроме этого существуют ещё всевозможные места общего пользования или общинной собственности — леса, водохранилища, пастбища, да и даже подъезды, в которых люди живут. И там рыночных отношений нет.

Элино́р Остро́м доказывает, что на протяжении тысячелетий существуют институты, созданные самими людьми, которые контролируют и решают эти проблемы. Государство её решить не может по той простой причине, что невозможно поставить полицейского в каждый подъезд, невозможно контролировать каждое пастбище, каждый парк. Приватизацией также не решить эти проблемы. Невозможно приватизировать многие места общего пользования. Земля, на которой каждый год рождаются новые поколения – это всё равно – место общего пользования.

Элино́р Остро́м показала, что на протяжении тысячелетий местные общины создавали системы самоуправления, которые, наказывая нарушителей, регулировали способ пользования этими местами общего пользования. И это даёт нам возможность выживать, начиная с того времени, как 40 тысяч лет назад появилась семья. Если бы не было института семьи, то только наиболее физически сильные мужчины имели бы потомство, и соответственно, человеческий мозг не прошёл бы ту эволюцию, которая привела нас сегодня к значительным умственным успехам.

Но существуют ситуации, которые невозможно решить с помощью контроля. Элино́р Остро́м и не утверждает, что их всегда можно решить. Проблема общего пользования существует. И, например, рыболовство и добыча морепродуктов находятся в состоянии кризиса, потому что там невозможно проконтролировать, там невозможно создать ситуацию, в которой местные общины и местные органы местного самоуправления могут с этим справиться.

В своих работах Элино́р Остро́м оспаривает точку зрения о том, что общественная собственность должна либо управляться государством, либо быть приватизирована. Основываясь на ряде исследований, проведённых на объектах коллективного пользования, Остро́м делает вывод, что чаще всего такая деятельность приводит к результатам, превосходящим прогнозы.

Оливер Уильямсон рассматривает отдельные организации как институты управления, каждый с индивидуальным подходом к решению конфликтов интересов. Основным тезисом теории Уильямсона является мысль о том, что склонность компаний к решению вопросов в пределах организации возрастает по мере выстраивания более чёткой взаимосвязи её активов.

Он показал в своих работах, что чисто рыночные механизмы не всегда способны подсказать оптимальные решения. Например, если конкуренция на том или ином рынке по каким-то причинам ограничена, то решения, принимаемые в рамках отдельных компаний, могут быть более эффективными, чем, условно говоря, этого рынка в целом.

Работы как Остро́м, так и Уильямсона дают нам реалистическую картину рынка.

Идеального конкурентного рынка просто не существует по той простой причине, что каждое предприятие привязано к определённому месту, физически его передвинуть очень трудно или даже невозможно. Небольшую компанию, которая занимается написанием компьютерных программ, передвинуть можно, но крупные предприятия промышленности – невозможно. Значит они привязаны и ко времени и к месту. И дальше возникает большая проблема, на которую обратил внимание Оливер Уильямсон, – это проблема «специфических активов». То есть оборудование, станки, здания привязаны к месту, ко времени и к определённому типу производства. Не так легко производить что-то другое на тех же станках. И поэтому немедленно, как только люди поставят здание и станки, они оказываются привязаны к своим покупателям. И если нет абсолютной конкуренции, где очень много покупателей, они оказываются в зависимости.

Для преодоления такой зависимости есть эффективное средство – организовать бизнес этого предприятия не по одной группе товаров или услуг, а сразу по нескольким. Это называется диверсификацией бизнеса.

Но возникает ещё одна очень большая проблема. Оказывается, что делать инвестиции вообще: построить завод, поставить станок, сделать промышленную эволюцию в той или иной стране очень трудно по той простой причине, что такие инвестиции крайне уязвимы именно к неконкурентным условиям. И поэтому очень важно создать такой тип организации, которая могла бы решить эти проблемы. Эта организация оказывается крупной, иерархической и она оказывается, как выражаются экономисты вслед за Уильямсоном, вертикально интегрированной по технологической цепочке.

Пример, который обычно здесь приводится, вот какой. Если существует угольная шахта, которая снабжает углем электростанцию, и если существует электростанция, которая покупает этот уголь, они оказываются взаимозависимыми. Чтобы преодолеть конфликт, в котором будет злоупотребление ценой, им гораздо выгоднее интегрироваться вертикально по технологической цепочке так, чтобы угольная шахта и электростанция стали единым предприятием. Дальше возникнут проблемы, связанные с тем, что предприятие слишком большое, чем администрация будет злоупотреблять и принимать неэффективные решения. Но эти проблемы несравнимы с выгодой от слияния. В связи с этим Уильямсон пишет, что необходима оптимизация размера и оптимизация структуры предприятий. В этом собственно суть работ Уильямсона.

Вывод, который он делает из этого, очень важный: инвестиции – дело нелёгкое, необходима конкурентная оптовая торговля для того, чтобы предприятия делали инвестиции. Поэтому, когда мы идём в какую-то бедную страну и спрашиваем: почему не делают инвестиции? Оказывается, инвестиции делать рискованно и опасно. Необходимо создать организационные институциональные условия для этого. То есть можно говорить о трагедии инвестиционного процесса, которая естественным образом возникает, и общество создает институции, которые преодолевают эту проблему.

В этом колоссальное значение работ Уильямсона.

Материал подготовлен редакцией журнала

ЛЕТНА НОВОСТЕЙ

26 сентября Государственная компания «Автодор» опубликовала информационный меморандум проекта, который предусматривает строительство, содержание, ремонт и капитальный ремонт первого строительного участка первого пускового комплекса **Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД)** в Московской области.

Данный участок ЦКАДа (км 96 – км 146), протяжённостью 49,5 км проходит по территории городского округа Домодедово, Подольского района Московской области, Троицкого административного округа г. Москвы, Наро-Фоминского района Московской области.

Первый строительный участок первого пускового комплекса ЦКАД будет соответствовать категории IA, что означает автомагистраль с расчётной скоростью движения 140 км/ч. Прогнозная интенсивность движения составит от 33 100 до 39 500 автомобилей в сутки.

При строительстве четырехполосного участка будет возведено четыре развязки в разных уровнях, 14 мостов, 24 путепровода и три эстакады.

Участок скоростной автодороги будет построен за четыре года (2014 – 2018 гг.). Общая стоимость строительства объекта составляет 57,79 млрд руб., при этом государственное финансирование

– 45,64 млрд руб., инвестиции исполнителя – 6,77 млрд руб.

В проекте будет реализована модель контракта жизненного цикла, предполагающая ответственность исполнителя за качество объекта на протяжении всего срока действия долгосрочного инвестиционного соглашения. Срок действия соглашения составит 23 года.

www.russianhighways.ru



В Японии снова испытывают сверхскоростной поезд Maglev JR

В Японии после двухлетнего перерыва возобновились испытания сверхскоростного поезда на магнитной подушке. Не исключено, что поезд сможет побить предыдущий абсолютный рекорд скорости в 581 км/ч.

Власти префектуры Яманаси в центральной части Японии и представители железнодорожной компании JR Central открыли после реконструкции новый участок для испытаний «маглева». Предыдущий участок длиной 18,4 км был увеличен до 42,4 км. Уже в первый день опытный пятивагонный состав с чиновниками и железнодорожниками на борту разогнался до 505 км/ч.

Как сообщает информационное агентство Jiji, в ближайшем будущем JR Central начнёт испытания предсерийного 14-вагонного состава и предложит всем

желающим за плату прокатиться в поезде со скоростью реактивного самолета.

В декабре 2011 г. на предыдущем, коротком полигоне, трёхвагонный состав японского маглева установил абсолютный рекорд скорости для рельсовых видов транспорта, разогнавшись до 581 км/ч. Не исключено, что японские инженеры попробуют превзойти это достижение.

Японская технология «маглева» называется SCMaglev («Магнитно-левитационный поезд на сверхпроводящих магнитах»). В конструкции поезда используется электродинамическая подвеска на сверхпроводящих магнитах. Эта технология предусматривает, что поезд «толкает» магниты, установленные на линии и на трассе. На скорости до 150 км/ч он едет на обычных колесах, а затем приподнимается в воздух и «летит» на расстоянии в несколько сантиметров от «канала» с магнитами. За счёт отсутствия силы трения поезд затрачивает значительно меньше энергии на достижение высоких скоростей. Кроме того, в обычных рельсовых скоростных поездах даже с идеальным состоянием пути сильная вибрация и тряска делают некомфортной поездку на скоростях выше 350 км/ч.

Планируется, что 42-километровый испытательный участок в 2027 г. войдёт в состав скоростной линии «Chuo Shinkan-

sen», которая свяжет Токио с Нагоей, а в середине столетия она протянется до Осаки, соединив три крупнейших агломерации страны с общим населением свыше 60 млн человек. Согласно предварительным расчётам, стоимость строительства участка скоростной линии до Нагои составит не менее 9 трлн иен (порядка \$90 млрд), однако в JR Central уверены, что проект быстро окупится.

Высокая стоимость линии объясняется тем, что основная её часть будет проходить глубоко в тоннелях под горами.

В настоящее время Токио и Осаку связывает линия первой в мире скоростной железной дороги «Tohoku Shinkansen», которая была построена в 1964 г. Скорость на ней ограничена 270 км/ч, и самые скоростные составы на ней, «Нодзоми», проезжают путь от центрального вокзала Токио до станции Син-Осака за 2 часа 26 минут. Планируется, что «маглев» будет проезжать эту дистанцию всего за один час, однако точное время в пути станет известно, когда компания определится с трассой новой линии.

В настоящее время единственным перевозчиком пассажиров скоростным «маглем» в мире является построенная в КНР по немецкой технологии Transrapid 30-км линия к аэропорту Шанхая, на которой поезда разгоняются до 431 км/ч. www.news.mail.ru



IV международная конференция

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГОРНО-МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ»

17 – 18

октября 2013

МОСКВА, MARRIOTT GRAND HOTEL

К участию в конференции приглашаются руководители управлений по транспорту компаний горно-металлургического комплекса России и стран СНГ, собственники подвижного состава, экспедиторы, представители вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий, лизинговых компаний, администраций железных дорог.

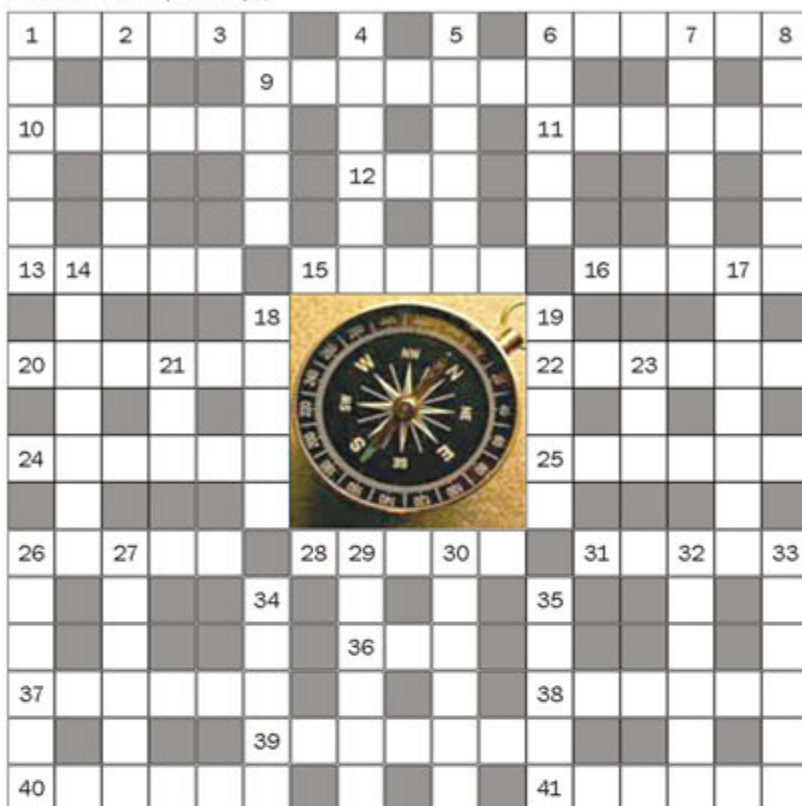
ПРОГРАММА И СПИСОК
УЧАСТНИКОВ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ
ПО ЗАПРОСУ:

+7 (495) **745-75-42**

www.maxconf.ru
info@maxconf.ru

КРОССВОРД. НЕМНОГО ЮМОРА

Технический кроссворд



www.crosswordcity.ru

Ответы на кроссворд, опубликованный в № 2(12)2013
«ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА»

По горизонтали: 8. Слалом. 9. Карнавал. 10. Абаз. 11. Ликвидация. 12. Вино. 13. Норвичская. 17. База. 18. Кинза. 19. Ряса. 21. Устройство. 23. Лжец. 24. Компромисс. 28. Член. 29. Королева. 30. Идилия.

По вертикали: 1. Клубника. 2. Плезиозавр. 3. Смоленский. 4. Скок. 5. Орли. 6. Ваза. 7. Багира. 14. Ранет. 15. Исаковский. 16. Стрелочник. 20. Сретение. 22. Способ. 25. Плод. 26. Отёк. 27. Иван.

По вертикали: 1. Двухместный велосипед. 2. Красно-коричневая краска. 3. Марка отечественного фотоаппарата. 4. Плёнка на поверхности металлических изделий. 5. Вместительное для хранения. 6. Чёрная краска для волос. 7. Приспособление для закрепления детали. 8. Космический летательный аппарат с реактивным двигателем. 14. Машина, выполняющая работу без участия человека. 17. Морское рыболовное судно. 18. Механизм для вращения сверла. 19. Марка чешского автомобиля. 21. Мера веса (уст.). 23. Марка белорусского автомобиля. 26. Правовое положение. 27. Марка отечественного телевизора. 29. Шведский автомобилестроительный гигант. 30. Ось у блока, на которой вращается его колёсико. 32. Наливное судно, приспособленное для перевозки жидких грузов без тары. 33. Полный круг вращения. 34. Марка отечественного телевизора. 35. Плашка.

По горизонтали: 1. Устройство для остановки машины. 6. Автомобильный буфер. 9. Место изготовления автомобилей «Ока». 10. Марка японского автомобиля. 11. Масса затвердевшего металла или сплава. 12. Марка американского автомобиля. 13. Марка французского автомобиля. 15. Марка чешского автомобиля. 16. Английская мера объёма жидкостей. 20. Падение самолета вниз по винтовой линии под действием собственного веса. 22. Прибор на фото. 24. Органическое соединение. проявитель. 25. Двигатель внутреннего сгорания. 35. Простейшее грузозахватное приспособление. 28. Один из одинаковых предметов, составляющих цепь. 31. Вид общественного транспорта. 36. Прибор для определения скорости судна. 37. Марка отечественного телевизора. 38. Вид контейнеровоза. 39. Искусственная смола. 40. Инструмент в виде заостренного стержня, употребляемый при работах с тротуарами. 41. Минерал.

Жена советует мужу, сидящему за рулем:

- Включи сигнал поворота, тормози плавнее, да не поворачивай так круто.
- Не болтай! Твоя работа - улыбаться ГАИшникам...

- Милая, что тебе подарить?
- Всё равно что, любимый, лишь бы коробка автомат и компьютерная система навигации!

- Гаишник останавливает автомобиль.
- Документы на машину и водительские права пожалуйста.
- Водитель показывает.
- Аптечка есть?

- Вот.
- Огнетушитель?
- Пожалуйста.
- Страховка?
- В порядке.
- Гаишник в растерянности...
- Ну я поехал?
- Ну езжай, раз совести нет.

Нашел мужик бутылку, откупорил а от туда джин. Говорит, выполню одно твое ЛЮБОЕ желание. Ну мужик и ляпнул от фонаря:

- Хочу мост автомобильный от Москвы до Майами.
- Джин взмолился:
- Мужик, это ж сколько нужно бетона, свай, рабочих! Сжался, может у тебя есть другое желание?

- Ну ладно, хочутогда, чтобы все женщины мужчин понимать научились во всём!

Джин вскочил и спрашивает быстро: - А мост тебе с двухсторонним движением?

По большому счету, без автомобиля никак не обойтись только в следующих ситуациях: при поездке на сервис, на заправку и на шиномонтаж.

Во всех остальных случаях можно обойтись без него.

На дверях автомастерской висит вывеска: Проверка тормозов стоит три доллара, похороны - триста долларов. Подумай и взвесь!



НОВАЯ
ПЕРЕВОЗОЧНАЯ

10 лет уверенности в будущем



WWW.NPKTRANS.RU | **ВЕЗЕТ ТЕМ, КТО ВЕЗЕТ С НАМИ**

105082, г. Москва, Спартаковская пл., д. 16/15, стр. 6 | Т.: (495) 788-05-75 | Ф.: (495) 788-05-73 | office@npktrans.ru
ОАО «Новая перевозочная компания» входит в Группу компаний «Глобалтранс». Подробная информация о Группе компаний «Глобалтранс» размещена на сайте: www.globaltrans.com

