



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

TRANS/WP.5/1999/3
29 June 1999

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта
(Двенадцатая сессия, 6-8 сентября 1999 года,
пункты 4 b) и 5 а) повестки дня)

ОБЩЕЕВРОПЕЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ № 2 И № 5

Проблемы, возникающие при применении принципов рыночной экономики
в секторе внутреннего транспорта

Передано правительствами Польши, Беларуси (коридор № 2), Венгрии
и Словении (коридор № 5)

В порядке продолжения обсуждения аспектов конкуренции на транспорте Рабочая группа на одиннадцатой сессии решила провести анализ проблем, возникающих при применении принципов рыночной экономики в секторе внутреннего транспорта стран, участвующих в развитии общеевропейских транспортных коридоров № 2 и № 5. Информация, представленная правительствами соответствующих стран, воспроизводится ниже для рассмотрения Рабочей группой.

Просьба иметь в виду, что распространение документов Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) более не является "ограниченным". В связи с этим секретариат принял новую систему нумерации, в соответствии с которой все рабочие документы, кроме докладов и повесток дня, будут иметь следующее обозначение: TRANS/WP.5/год/порядковый номер. Доклады, повестки дня, резолюции и основные публикации будут обозначаться в соответствии с прежней системой нумерации (например, TRANS/WP.5/21).

КОРИДОР № 2

Польша

Информация, представленная правительством Польши, приводится в приложении 1.

Беларусь

Информация, представленная правительством Беларуси, приводится в приложении 2.

КОРИДОР № 5

Венгрия

Информация, представленная правительством Венгрии, приводится в приложении 3.

Словения

Информация, представленная правительством Словении, приводится в приложении 4.

ПОЛЬША

Анализ транспортных проблем, возникающих при применении принципов рыночной экономики в секторе транспорта в Польше

Польша, являясь ассоциированным членом ЕС и надеясь стать полноправным партнером этой организации, проводит политику, направленную на обеспечение полной интеграции транспортных систем и рынков. Деятельность по адаптации транспортной системы Польши к решениям, реализованным ЕС в области организации и разработки нормативных правил, предусматривает проведение структурной реорганизации отрасли в целом, отдельных видов транспорта и транспортных предприятий, и направлена на:

- внедрение в транспортном секторе системы контроля за соблюдением правил честной конкуренции;
- разработку условий предоставления разрешения транспортным операторам заниматься профессиональной деятельностью;
- разработку условий предоставления доступа к импортным и экспортным рынкам, транзитным рынкам и рынкам каботажных перевозок;
- согласование ставок налогообложения транспортных предприятий;
- внедрение европейских социальных, экологических и других стандартов.

Деятельность по согласованию правил регулирования с нормами ЕС получила отражение в разработке комплекса правил, которые определяют порядок вмешательства государства в работу данного сектора и которые были приняты в целях минимизации масштабов государственного регулирования в области транспорта. Вследствие этого в настоящее время сфера государственного вмешательства ограничивается следующими:

- ◆ участием в финансировании развития и технического обслуживания транспортной инфраструктуры;
- ◆ внесением поправок в действующее законодательство и обеспечением его выполнения;
- ◆ взысканием налоговых платежей;
- ◆ обеспечением соблюдения правил, касающихся безопасности пользователей и создания соответствующих условий труда для лиц, работающих по найму;
- ◆ проведением переговоров на международном уровне;
- ◆ урегулированием социальных конфликтов;
- ◆ наблюдением за ситуацией на рынке транспортных услуг;
- ◆ противодействием нечестной конкуренции и другими видами деятельности.

Помимо государства и транспортных предприятий, все большую роль в решении проблем транспортного сектора Польши в ближайшем будущем будут играть региональные органы местного самоуправления. Их роль будет заключаться как в активизации проводимой деятельности, так и в привлечении дополнительных ресурсов (включая финансовые ресурсы).

Представленный ниже анализ отдельных транспортных проблем, возникающих при применении принципов рыночной экономики в секторе транспорта Польши, охватывает следующие вопросы:

1. Рыночное регулирование - условия предоставления транспортных услуг и доступа к рынку:

- Автомобильный транспорт - лицензии и разрешения на выполнение международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов предоставляет министр транспорта и морского хозяйства. Транспортные предприятия осуществляют международные автомобильные перевозки на основе Закона об условиях выполнения международных автомобильных перевозок и правил, установленных двусторонними соглашениями. Польша является также участником системы ЕКМТ, действующей в области предоставления многосторонних разрешений, связанных с регулированием на многосторонней основе транспортного рынка в соответствии с режимом выдачи разрешений.

Разрешения на выполнение национальных пассажирских перевозок по найму или за вознаграждение (как нерегулярных, так и регулярных перевозок) предоставляются компетентными региональными органами местного самоуправления или центральными административными органами в зависимости от географического района деятельности данного предприятия.

Иностранным предприятиям запрещается выполнение тех транспортных операций, пункт отправления и пункт назначения которых находится на территории Республики Польша (внутренние перевозки), что представляет собой ограничение доступа к рынку. Для выполнения таких операций требуется получение отдельного разрешения, которое выдается министром транспорта и морского хозяйства.

- Железнодорожный транспорт - в соответствии с Законом о железнодорожных перевозках от 27 июня 1997 года правила предоставления услуг железнодорожного транспорта устанавливаются министром транспорта и морского хозяйства, а необходимые сертификаты выдаются Генеральной железнодорожной инспекцией. Министр транспорта и морского хозяйства выдает лицензии двух типов: для осуществления железнодорожных перевозок и для управления работой железнодорожных линий.

Транспортные операции осуществляются польскими и иностранными компаниями на основе принципа взаимности и положений международных двусторонних соглашений.

Иностранные операторы железнодорожного транспорта получают доступ к железнодорожным линиям при наличии в международном соглашении, стороной которого является Польша, соответствующих положений.

- Воздушный транспорт – в Польше услуги воздушного транспорта предоставляются на основе правил, установленных министерством транспорта и морского хозяйства, а также Генеральной инспекцией гражданской авиации.

Доступ к рынку ограничивается по следующим видам услуг:

- а) продажа и маркетинг услуг воздушного транспорта;
- б) продажа билетов с помощью автоматизированных систем;
- с) техническое обслуживание и ремонт летательных аппаратов.

Ограничения в отношении услуг, относящихся к группам а) и б), введены в результате применения принципа взаимности, предусмотренного в двусторонних соглашениях о гражданском воздушном сообщении.

Ограничения в отношении услуг группы с) имеют горизонтальный характер; они касаются каждого сектора и связаны с присутствием и работой в Польше иностранных граждан. Аналогичные ограничения горизонтального характера действуют в отношении услуг по аренде или лизингу воздушных судов с экипажем, которые включены Польшей в перечень конкретных обязательств, предусмотренных ГАТС.

- Морской транспорт – министр транспорта и морского хозяйства разрабатывает и проводит транспортную политику в области мореплавания и управления работой портов, однако при этом он не имеет права иметь в своей собственности или создавать судоходные компании.

В соответствии с Законом о предпринимательской деятельности от 1998 года для осуществления морских перевозок в обязательном порядке требуется получение лицензии. В проекте нового закона о предпринимательской деятельности, который будет принят через несколько месяцев, предусмотрена отмена этого обязательного требования.

В отношении осуществления каботажных перевозок действует ограничение, вытекающее из положений Закона о кодексе торгового мореплавания. Предполагается, что это ограничение будет отменено до конца 1999 года после вступления в силу поправки к Закону о кодексе торгового мореплавания.

- Морские порты – в Законе о портах от 1996 года сформулированы принципы предоставления услуг морскими портами. В соответствии с этим Законом морские порты Польши разделены на две группы – к первой группе относятся порты, имеющие ключевое значение для народного хозяйства (Гданьск, Гдыня, Щецин-Свиноуйсьце), а ко второй – все остальные порты. Законом также вводится принцип разделения функций по управлению портом от функций по осуществлению портовых операций, связанных с предоставлением коммерческих услуг. После вступления в силу закона о предпринимательской деятельности требование об обязательном получении лицензии для осуществления экономической деятельности, связанной с портами, иными чем порты, имеющие ключевое значение для народного хозяйства, будет отменено.

Министерство транспорта и морского хозяйства участвует в осуществлении портовых операций через морскую администрацию, которая занимается вопросами безопасности судоходства, защиты окружающей среды и поддержания в рабочем состоянии подходов к порту со стороны моря.

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания суда под польским флагом имеют исключительное право на предоставление услуг, связанных с лоцманской проводкой, буксированием, швартовкой или проведением дноуглубительных работ. В соответствии с законом о работе портов другие виды портовых услуг могут предоставляться предприятиями независимо от их форм собственности или гражданства.

- Судоходство по внутренним водным путям – судоходные компании, осуществляющие перевозки по внутренним водным путям, работают в Польше в условиях свободного рынка, и их деятельность не регулируется министерством транспорта и морского хозяйства.

В соответствии с Законом о судоходстве и плавании по внутренним водным путям от 1950 года иностранные судовладельцы получают доступ к польскому рынку только в том случае, если их суда ходят под польским флагом. Заключенное между Польшей и Германией межправительственное соглашение о сотрудничестве в области судоходства по внутренним водным путям содержит положение о дроблении груза и принципах установления минимальных ставок оплаты за перевозку грузов. В настоящее время это соглашение пересматривается в целях исключения положений, касающихся платы за перевозку грузов. Вышеупомянутые вопросы должны регулироваться в соответствии с соглашением о сотрудничестве в области судоходства по внутренним водным путям, заключенным между ЕС, Польшей, Чешской Республикой и Словакией. В настоящее время ведутся переговоры по проекту этого соглашения. Кроме того, разрабатывается проект нового закона о судоходстве по внутренним водным путям, положения которого соответствуют нормам и требованиям ЕС.

II. Цены и налоги

В соответствии с налоговым законодательством Польши, транспортная или экспедиторская деятельность облагается налогами трех видов:

1. подоходным налогом (для физических и юридических лиц),
2. налогом на добавленную стоимость,
3. поимущественным налогом и налогом на осуществление законных видов деятельности (налоги на транспортные средства и недвижимость, финансовый сбор).

Что касается подоходного налога, то действующая в Польше система аналогична налоговому законодательству других стран, если не считать одного дополнения в виде положений соглашений об исключении двойного налогообложения доходов, полученных на территории стран, являющихся сторонами этих соглашений. В настоящее время действует около 60 таких соглашений.

Что касается транспортной деятельности, то доход, полученный с использованием транспортных средств на территории страны, подлежит налогообложению в стране происхождения предприятия, которому принадлежит это транспортное средство или в котором это транспортное средство зарегистрировано на основании отдельных правил.

Это соглашение имеет обязательную силу как для юридических, так и для физических лиц.

Что касается налога на добавленную стоимость, то в соответствии с действующими в Польше правилами регулирования транспортной деятельности, предоставленные за рубежом транспортные услуги обычно рассматриваются в качестве экспортных услуг и поэтому налогами не облагаются. Экспедиторские, посреднические, агентские и брокерские услуги относятся к этой же категории при условии, что они касаются видов деятельности, связанных с международными перевозками.

Транспортные услуги, связанные с экспортом товаров из Польши и международными транзитными перевозками грузов, облагается налогом по нулевой ставке на протяжении всего маршрута перевозки при условии, что транспортная накладная была выдана в соответствии с правилами, регулирующими международные перевозки (автомобильным, железнодорожным, морским, внутренним водным и воздушным транспортом), как и счет-фактура, заполненная предприятием, упомянутым в транспортной накладной.

В случае автомобильных перевозок необходимо выполнить дополнительное условие, в соответствии с которым предприятие должно иметь лицензию на транспортное средство, используемое для осуществления транспортных операций. Отсутствие лицензий или несоответствие предприятия, имеющего лицензию, предприятию, реально выполняющему операцию и, следовательно, заполняющему счет-фактуру, приводит к утрате права на уплату налога на добавленную стоимость по нулевой ставке.

В соответствии с этими правилами право на уплату налогов по нулевой ставке при выполнении автомобильных перевозок предоставляется только польским операторам, имеющим соответствующие лицензии, выданные министерством транспорта и морского хозяйства согласно положениям Закона об условиях выполнения международной автомобильной перевозки. Иностраный оператор может получить право на уплату налога по нулевой ставке при условии, что он получил лицензию и зарегистрирован в налоговом управлении Польши как налогоплательщик.

При выполнении транспортных операций по импорту грузов в Польшу оператор приобретает право на налогообложение по нулевой ставке на тех участках маршрута, которые проходят по иностранной территории; транспортная операция, осуществляемая на территории Польши, подлежит обложению налогом по ставке в 22% как внутренняя транспортная операция.

Правила, действующие в Польше в отношении взимания налога на добавленную стоимость, не требуют от иностранных операторов обязательной регистрации в налоговых органах как необходимого условия выполнения международной дорожной перевозки пассажиров или грузов. Поэтому эти правила допускают свободный выбор режима налогообложения. Однако следует отметить, что иностранный оператор, не зарегистрированный в Польше как лицо, облагаемое налогом на добавленную стоимость, не может претендовать на возмещение стоимости этого налога, уплаченного при совершении покупки на территории Польши. Что касается международных перевозок, то это правило действует, в частности, в случае покупки топлива, запасных частей и услуг, связанных с питанием и размещением.

Транспортные операции по перевозке пассажиров, выполненные на территории Польши польскими операторами в рамках международной перевозки, облагаются налогом на добавленную стоимость по ставке в 7% по аналогии с внутренними транспортными операциями, и налогом по нулевой ставке для части пути, пройденного после пересечения государственной границы.

Иностранные операторы, выполняющие нерегулярные пассажирские перевозки с использованием зарегистрированных за границей автобусов, облагаются аккордным налогом на добавленную стоимость, который взимается при пересечении государственной границы и составляет 20 злотых с одного пассажира.

Что касается поимущественного налога, то в области транспорта основным налогом такого типа является налог на транспортное средство, взимаемый с транспортных средств, зарегистрированных в Польше. Поэтому с иностранных операторов этот налог не взимается. Поскольку обложение этим налогом не зависит от того, использовалось ли транспортное средство в предпринимательских целях или был ли доход получен в ходе использования транспортного средства, данный налог является типичным поимущественным налогом. Таким образом, регистрация транспортного средства автоматически влечет за собой появление налогового обязательства.

В настоящее время налогообложению подлежат транспортные средства с допустимой максимальной нагрузкой свыше 20 т, а также автобусы, прицепы и полуприцепы с допустимой нагрузкой свыше 5 тонн.

Помимо уплаты этих налогов, осуществление международной перевозки предусматривает выполнение обязательства по уплате финансовых сборов, взимаемых за выдачу транспортных накладных, коносаментов, продажи билетов на международные пассажирские линии и за заключение некоторых договоров о сдаче в аренду транспортных средств, если из характера договора о сдаче в аренду следует, что он одновременно является транспортной накладной.

Порядок налогообложения недвижимости, связанной с осуществляемой транспортной деятельностью, не отличается от правил, действующих в других областях деятельности. Таким образом, относящаяся к инфраструктуре недвижимость (например, земля под автомобильными дорогами и аэропортами) от налогообложения освобождается.

Акцизный сбор

Соглашение об ассоциированном членстве, заключенное с ЕС, предусматривает обязательное согласование польских правил, действующих в области взимания акцизного налога с топлива, с положениями директив ЕС. Политика в области расчета ставок акцизных сборов, проводимая в настоящее время министром финансов, определяется главным образом экономической политикой правительства. Вопрос о повышении ставок акцизных сборов изучается с уделением основного внимания, в частности, оценке влияния этих ставок на показатели темпов инфляции.

В настоящее время в Польше в цены на топливо не включаются экологические налоги (т.е. налоги на выбросы в атмосферу двуокиси углерода или соединений серы).

Цены на транспортные услуги

В соответствии с принятым 2 сентября 1994 года Законом о внесении поправок в Закон о перевозках, транспортные операторы уже в 1995 году получили право свободно устанавливать цены на транспортные услуги. Однако в соответствии с положениями пункта 2 статьи 18 Закона о ценах, в случаях, оправданных с социальной точки зрения, Закон разрешает министру транспорта и морского хозяйства при консультациях с министром финансов устанавливать официальные цены на некоторые виды транспортных услуг.

Благодаря постепенному ограничению министром финансов сферы действия официальных цен на товары и услуги, 24 июля 1998 года был принят Закон о компетенции, на основании которого были внесены поправки в статью 18 Закона о ценах, а затем 1 января 1999 года министр транспорта и морского хозяйства отменил право на установление официальных цен. Поэтому в настоящее время все цены на услуги по перевозке пассажиров и грузов устанавливаются самостоятельно транспортными операторами.

III. Управление дорожным движением

В соответствии с Законом о дорожном движении с 1 января 1999 года полномочия по управлению дорожным движением распределяются следующим образом:

- ◆ министр транспорта и морского хозяйства несет ответственность за управление движением на дорогах национального значения;
- ◆ председатели воеводств несут ответственность за управление движением на дорогах, входящих в сферу ответственности воеводств;
- ◆ старосты осуществляют управление движением на дорогах повятовского и муниципального подчинения.

В соответствии с вышеупомянутым Законом управление движением на дорогах, принадлежащих органам местного самоуправления, осуществляется органами местного самоуправления, в то время как управление движением на дорогах, принадлежащих государственному министерству, осуществляется центральным административным органом.

Министр транспорта и морского хозяйства может указом передавать полномочия по управлению движением на национальных дорогах председателям воеводств или одному из подразделений центральной администрации.

С 1 января 1999 года, в соответствии с Законом о дорожном движении, должностное лицо, ответственное за управление движением на территории, на которой начинается транспортная операция, получило право выдавать разрешения на эксплуатацию нестандартных транспортных средств (характеристики которых превышают стандарты, установленные в отношении габаритов, нагрузки на ось и общего веса). Это означает, что поскольку выдача разрешения предусматривает определение маршрута движения транспортного средства, органу местного самоуправления было предоставлено право выдавать разрешение на эксплуатацию транспортных средств на дорогах, находящихся в ведении центральных и местных органов управления, а также концессионеров, эксплуатирующих платные автомобильные дороги.

1 июня 1998 года вступил в силу изданный 27 мая 1998 года министром транспорта и морского хозяйства указ о периодическом ограничении и запрещении эксплуатации некоторых типов транспортных средств. Этим указом были введены ограничения в отношении движения в выходные дни летнего сезона грузовых транспортных средств и составов транспортных средств с максимальным допустимым весом свыше 12 т. Одновременно указ ввел льготы для выполнения комбинированных перевозок за счет исключения из области действия запрещения транспортных средств, осуществляющих операции по доставке и вывозу грузов из терминалов комбинированных перевозок в пределах 100 км от наземного терминала и 150 км от морского терминала.

IV Регулирование технических и социальных вопросов

Автомобильный транспорт – в настоящее время в законодательных органах рассматривается серия исполнительных решений, относящихся к новому Закону о дорожном движении от 20 июня 1999 года. Эти решения содержат положения, обеспечивающие согласование правовой системы Польши со следующими требованиями ЕС:

- правилами, касающимися процедур сертификации типов автотранспортных средств и их прицепов, а также сертификации сельскохозяйственных тракторов;
- правилами, касающимися дорожной перевозки опасных грузов;
- правилами, касающимися выдачи водительских удостоверений;
- правилами, касающимися периодического технического осмотра автотранспортных средств и прицепов;
- правилами, касающимися технического состояния транспортных средств, включая правила, касающиеся маркировки транспортных средств в целях их идентификации, сцепных крюков и глубины рисунка протектора шин.

Должное внимание будет уделено требованиям ЕС в отношении допустимого веса, габаритов и некоторых технических параметров автотранспортных средств. Применение этих правил в полном объеме зависит от состояния автомобильных дорог в Польше. Польские правила в отношении допустимых размеров транспортных средств совместимы с правилами ЕС. Однако работа по корректировке польских правил, определяющих величину максимальной допустимой нагрузки на ось, связаны с определенными трудностями.

Что касается железнодорожного транспорта, то здесь действуют правила, определяющие технические стандарты и квалификационные требования. Получение любой компанией лицензии зависит от выполнения следующих требований:

- подвижной состав компании должен отвечать конкретным техническим требованиям,
- персонал должен иметь надлежащий уровень подготовки.

В соответствии с Соглашениями СМЖЛ и СЛКП Польша обязана унифицировать технические параметры (касающиеся габаритов приближения строений, минимального радиуса горизонтальных кривых, ширины колеи и ее допустимых отклонений, минимальной длины платформ, позволяющей принимать "европейский поезд", напряжения в контактной сети и других), а также эксплуатационные параметры путем оборудования железнодорожных линий автоматической системой сигнализации и компьютерными системами, а также обеспечения эффективного технического и ремонтного обслуживания. Эти меры позволят эксплуатировать пассажирские поезда со скоростям движения 160 км/ч и грузовые поезда - 120 км/ч с нагрузкой на ось в 22,5 тонн.

V. Регулирование на региональном уровне

В Законе о землепользовании отсутствует положение, которое обязывало бы руководителей органов местного самоуправления (глав общин и мэров), ответственных за принятие решений в отношении условий освоения территории, согласовывать свои решения с дорожными управлениями, когда необходимо решить вопрос об инвестировании средств в какую-либо дорогу государственного значения. Отсутствие этого положения приводит к возникновению различных конфликтов, когда в дорожное управление поступает заявка инвестора на использование предлагаемых средств для развития государственной дороги.

БЕЛАРУСЬ

Анализ транспортных проблем, возникающих при применении принципов рыночной экономики в секторе транспорта

Вопрос 1

Рыночное регулирование (введение рыночных цен, каботаж, свободный выбор вида транспорта, открытие собственного счета для коммерческого транспорта, реорганизация автобусных перевозок, доступ к железнодорожной сети, экологические вопросы и т.д.).

Ответ

Грузовой транспорт, въезжающий на территорию Республики Беларусь, становится объектом подписанных двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении. Республикой Беларусь заключено с иностранными государствами 29 международных договоров с иностранными государствами в области международного автомобильного сообщения. Перевозки в двустороннем и транзитном сообщении осуществляются на основании разрешений, за исключением России.

В соответствии с указанными соглашениями в целях защиты интересов национальных перевозчиков выполнение каботажных перевозок по территории Беларуси запрещено.

Для осуществления регулярных и маятниковых пассажирских перевозок в/из территории Республики Беларусь, а также при выполнении регулярных перевозок пассажиров транзитом по территории Беларуси, требуется разрешение. Не требуется разрешений для осуществления международных нерегулярных перевозок пассажиров, если иное не оговорено двусторонним соглашением.

Тарифы на выполнение международных перевозок автомобильным транспортом не регулируются государством и устанавливаются по договоренности.

В целях охраны окружающей среды продолжается строительство метрополитена в городе Минске, что позволит уменьшить количество автобусов на городских маршрутах. Из государственного бюджета выделяются средства для реконструкции депо электропоездов, планируется электрификация окружной железной дороги в Минске, строительство электрифицированной линии, связывающей Минск с аэропортом Минск-2.

В связи с радиационной зараженностью в результате аварии на Чернобыльской АЭС проводится специальная работа по обеспечению безопасных условий работы экипажей автотранспортных средств и судов при прохождении через зараженную зону (действует контрольно-пропускной пункт по дозиметрическому контролю транспортных средств и грузов на них) и путевых работников при обслуживании навигационного оборудования.

В целях защиты национальных парков и заповедников Республики Беларусь указом президента Республики Беларусь от 24 марта 1999 года № 177 установлен экологический сбор за проезд автотранспортных средств по особо охраняемым природным территориям. Постановлением правительства Республики Беларусь от 23 апреля 1999 года № 584 утверждены размеры и порядок взимания указанного сбора, а также определены правовые и организационные основы учреждения и функционирования экологических постов. Указанный сбор взимается с 1 мая 1999 года и составляет за разовый проезд одного легкового автомобиля – 5 долл. США (500 долл. США за проезд в течение года), за разовый проезд одного грузового автомобиля – 10 долл. США (1 000 долл. США за проезд в течение года).

Вопрос 2

Цены и пошлины (пошлины на транспортные средства и топливо, виньеты и дорожные сборы, налоги на CO₂, транзитные сборы и т.д.).

Ответ

В соответствии с законом Республики Беларусь "О сборе за проезд автотранспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь" от 13 апреля 1995 года в Республике установлены и утверждены ставки сбора с владельцев и пользователей автотранспортных средств иностранных государств за проезд по автомобильным дорогам общего пользования:

Вид транспортного средства	Вместимость или грузоподъемность	Ставки сбора (в долл. США)	
		За проезд через территорию Беларуси	За въезд на территорию Беларуси
Автобусы	до 12 мест включительно	25	15
	от 13 до 30 мест включительно	50	25
	свыше 30 мест	90	45
Грузовые транспортные средства (тягачи с прицепами, полуприцепами или без них)	до 10 т включительно	70	35
	от 11 т до 24 т включительно	100	50
	свыше 24 т	155	80
Легковые автомобили	-	20	-
Легковые автомобили с прицепами	-	30	-

От уплаты сбора за проезд по автомобильным дорогам общего пользования Республики Беларусь освобождаются владельцы и пользователи автотранспортных средств иностранных государств, осуществляющие перевозку грузов в порядке гуманитарной помощи.

Дорога М1/Е30 Брест – Минск – граница с Россией является частью Международного Критского коридора № 2 и является платной (постановления правительства № 432 и № 1179 от 1 июля 1996 года и 24 июля 1998 года, соответственно).

Допускается беспопшлинный ввоз топлива в объеме полного топливного бака, технологически связанного с двигателем. Налогов на CO₂ на территории Беларуси не взимается.

Вопрос 3

Управление дорожным движением (взаимодействие видов транспорта, реорганизация логистических структур, объединение фирм пассажирского транспорта, составление расписаний и т.д.).

Ответ

Республика Беларусь является договаривающейся стороной Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года, Конвенции о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года, Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 года, от 1 мая 1971 года, Европейского соглашения, дополняющего Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года, от 1 мая 1991 года, Протокола о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах от 1 марта 1973 года. Управление дорожным движением в Республике Беларусь осуществляется в соответствии с указанными международными конвенциями и соглашениями. Компетентным органом является министерство внутренних дел Республики Беларусь.

Вопрос 4

Техническое и социальное регулирование (габариты и масса транспортных средств, габариты контейнеров и съемных кузовов, техническое проектирование инфраструктуры, организационные и технические стандарты, технологии коммуникации и связи, ограничения скорости и т.д.).

Ответ

Допустимые габаритные размеры автотранспортных средств утверждены постановлением правительства от 25 июня 1993 года № 421 и составляют:

Ширина	2,5 м
для авторефрижераторов	2,6 м
Высота	4,0 м
Длина	
автобус, автомобиль с одним прицепом, тягач с одним полуприцепом	20,0 м
сочлененный автобус, автомобиль с двумя и более прицепами в случае, когда длина груза превышает габаритные размеры автотранспортного средства более чем на 2 м	24,0 м
Допустимый общий вес транспортного средства	38,0 т

В Республике Беларусь действуют следующие скоростные ограничения:

В городах и населенных пунктах 60 км/ч

Вне населенных пунктов:

для пассажирских и грузовых общим весом менее 3,5 т автотранспортных средств

- на автомагистралях 110 км/ч

- на прочих дорогах 90 км/ч

для грузовых общим весом более 3,5 т

- на автомагистралях 90 км/ч

- на прочих дорогах 70 км/ч

Вдоль всей трассы М1/Е30 действует международный стандарт сотовой телефонной связи GSM.

Вопрос 5

Региональное регулирование (поддержка децентрализованных структур, реорганизация экономической деятельности и т.д.)

Ответ

Центральным органом исполнительной власти, осуществляющим государственное управление в области транспорта, является министерство транспорта и коммуникаций, которое от имени правительства Республики Беларусь участвует в деятельности международных организаций, заключает в установленном порядке международные соглашения и договоры о развитии международного сообщения, а также по иным вопросам, связанным с внешнеэкономической деятельностью в области транспорта. Министр республики является координирующим органом по всем вопросам транспортной политики.

Транспортный комплекс включает в себя предприятия и организации, независимо от форм собственности, осуществляющие транспортную и транспортно-экспедиционную деятельность, ремонт и техническое обслуживание транспортных средств, проведение научных исследований и подготовку кадров для транспорта, а также выполняющие иную связанную с транспортным процессом работу.

В Республике Беларусь в основном завершена реорганизация структуры управления на республиканском и региональном уровнях. При этом министерства, в том числе министерство транспорта и коммуникаций, выполняют только функции государственного регулирования.

Одним из направлений деятельности министерства является осуществление мер по совершенствованию законодательной и нормативно-правовой базы в области транспорта.

ВЕНГРИЯ

Анализ транспортных проблем, возникающих при применении принципов рыночной экономики в секторе транспорта в Венгрии

Предисловие

В Венгрии одновременно с началом деятельности по переходу к рыночной экономике стала все острее ощущаться потребность в новой транспортной политике. В соответствии с разработанной в 1992 году политикой в области транспорта за период с 1993 по 1995 годы был составлен план проведения долгосрочной (до 2010 года) транспортной политики, который в 1996 году был рассмотрен парламентом Республики Венгрия и утвержден в решении OGu 68/1996 (VII.9). Программа мероприятий, направленных на проведение этой транспортной политики, была включена в постановление правительства Венгрии Korm.sz. 1099/1997 (IX.30).

Основные усилия, предпринимаемые Венгрией в области транспортной политики, направлены на:

- поощрение усилий, имеющих целью обеспечить интеграцию в Европейский союз;
- улучшение условий сотрудничества с соседними странами;
- оказание содействия более пропорциональному развитию регионов страны;
- обеспечение защиты человеческой жизни и окружающей среды;
- обеспечение эффективной работы транспорта в соответствии с требованиями рынка.

Прямые задачи, вытекающие из этих основных усилий, можно кратко охарактеризовать как создание транспортной системы, способной:

- во все большем объеме удовлетворять транспортные потребности общества, переживающего процесс обновления;
- осуществлять экономически эффективную деятельность;
- способствовать сближению с экономикой более развитых стран;
- обеспечивать выполнение любых новых задач в области регионального развития, занятости и социальных вопросов;

- оказывать содействие в целях развития туризма;
- обеспечивать повышение безопасности;
- удовлетворять потребности в области защиты окружающей среды;
- выполнять требования в отношении обеспечения устойчивого роста;
- способствовать взаимодействию различных видов транспорта и
- предоставлять услуги на надлежащем уровне и удовлетворять потребности национальной обороны даже в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств.

Транспортная политика успешно проводится в ряде вышеупомянутых областей.

Европейский комитет занимает следующую позицию по вопросу об интеграции Венгрии в ЕС (Agenda 2000-н р.57): "Венгрия достигла значительного прогресса в области освоения опыта, накопленного Сообществом в секторе транспорта".

Предварительные условия для сотрудничества с соседними странами могут быть значительно улучшены путем строительства вдоль границ новых объектов инфраструктуры, ввода в эксплуатацию скоростных автомагистралей M1 и M15 и модернизации пограничных пунктов и таможенных служб.

Более пропорциональное развитие регионов страны может быть обеспечено за счет реализации на восточном берегу Дуная транспортных проектов по созданию вдоль Хельсинского коридора автомагистралей M3 и M5, работы по которым уже завершены или еще продолжаются, открытия междугородного железнодорожного сообщения, а также ввода в эксплуатацию в юго-восточной части Венгрии терминала большой пропускной способности для перевозок типа "ро-ла".

За период с 1990 по 1998 годы количество дорожно-транспортных происшествий, повлекших за собой нанесение телесных повреждений, сократилось приблизительно на 27%. За исключением окислов азота, содержание всех других составляющих загрязнения (СО, углеводородов, свинца, твердых частиц, шума, загрязнителей почвы и воды) свидетельствует о наличии тенденции к снижению.

Эффективная работа транспорта в соответствии с требованиями рынка привела к заметному снижению удельного спроса на транспортные услуги (количество тонно-км, необходимых для производства одного евро ВВП), хотя этот показатель по-прежнему в два раза превышает средний уровень спроса в странах - членах ЕС. В Венгрии приблизительно от 1 до 1,5% годового объема ВВП направляется на развитие транспортной инфраструктуры (средний показатель для стран - членов ЕС в 1996 году - 1,1%). Несмотря на выделение такого объема средств, уровень обеспеченности автомобильными

дорогами в Венгрии (протяженность дорог в тысячах км. в расчете на душу населения) в 4–5 раз ниже, чем в развитых странах – членах ЕС (в Австрии, Великобритании, Франции, Италии), а в расчете на единицу площади этот показатель в 10 раз отличается от соответствующего показателя для Бельгии и Нидерландов. Средний срок эксплуатации парка автотранспортных средств является недопустимо большим (для пассажирских транспортных средств – 12 лет, для грузовых транспортных средств и автобусов – 11 лет). Несмотря на наличие относительно густой железнодорожной сети, на эксплуатационный потенциал и эффективность работы железнодорожного транспорта отрицательное влияние оказывают большой возраст объектов инфраструктуры и устаревший подвижной состав. Судходство на участке Дуная к западу от Будапешта затруднено ввиду отсутствия современных судов, а на венгерском участке Дуная эти трудности обусловлены плохим состоянием портов.

1. Рыночное регулирование

Автомобильный транспорт

В соответствии с правилами ЕС и практикой его стран-членов, для осуществления грузовых перевозок необходимо иметь лицензию, которая выдается при выполнении трех условий (личная репутация, соответствие профессиональным требованиям и обеспечение финансовой надежности). В настоящее время регулирование международных автомобильных перевозок осуществляется на основе двусторонних межгосударственных соглашений. Система выдачи лицензий для автомобильного транспорта предусматривает выполнение ряда условий, однако в отношении такси какие-либо ограничения до настоящего времени не действовали. Разрешение на выполнение нерегулярных перевозок выдается при условии направления уведомления, а в случае международных автобусных перевозок действуют ограничения, предусмотренные в двусторонних соглашениях.

Для осуществления регулярных автобусных перевозок необходимо получить концессию, т.е. в отличие от системы, принятой в Сообществе, такой деятельностью имеют право заниматься компании с участием государства, на долю которого приходится не менее 25+1% голосов или в случае местных перевозок – компании с долевым участием местных органов самоуправления. Во всех остальных случаях право на осуществление такой деятельности приобретается на тендерах по продаже концессий и путем заключения концессионных договоров.

Вследствие вступления в силу правил, разработанных с учетом происходивших процессов либерализации и приватизации, доминирующую роль в области грузовых и нерегулярных пассажирских перевозок стал играть частный сектор. Особенность этих сегментов рынка, в которых, в частности, осуществляются внутренние грузовые и автобусные перевозки, заключается главным образом в наличии большого количества предприятий с небольшим капиталом, использовании парка устаревших транспортных средств и существовании избыточного предложения по каждому виду услуг.

Что касается регулярных междугородных автобусных перевозок, то, если не считать появления небольшого числа работающих по концессии частных компаний, государство по-прежнему играет главную роль в этой области. Уровень, которого достиг транспорт общего пользования, может быть сохранен только путем перекрестного финансирования. В области автомобильных пассажирских перевозок приоритет следует предоставить транспорту общего пользования. Однако парк транспортных средств, используемых для местных и междугородных автобусных перевозок, нуждается в замене, и для выполнения этой задачи потребуются привлечение бюджетных средств. Существующая система предоставления субсидий для замены транспортных средств в компаниях ВОЛАН не может обеспечить поступление необходимых средств и даже не позволяет остановить процесс старения парка транспортных средств.

Что касается уже либерализованных областей деятельности, то, за некоторыми исключениями, внутреннее законодательство содержит все необходимые положения, регулирующие доступ к рынку и условия эксплуатации в соответствии с требованиями ЕС.

Железнодорожный транспорт

В Законе XVI о Венгерских железных дорогах от 1993 года предпринимается попытка определить роль и организационную структуру железнодорожного транспорта, задачи государства и местных органов самоуправления в соответствии с правилами, действующими в Европейском союзе. На основании положений этого Закона, для уточнения отношений собственности и определения порядка финансирования пассажирского железнодорожного транспорта как основного вида транспорта общего пользования, стало возможным заключение контракта между Венгерским государством и единственной государственной железнодорожной компанией общенационального значения – предприятием MAV (являющимся унитарной компанией, принадлежащей Венгерскому государству). Однако до сих пор все еще не решены вопросы, связанные с финансированием и организацией железнодорожной инфраструктуры.

В области развития в Венгрии комбинированных грузовых перевозок весьма высокие результаты были достигнуты – частично за счет привлечения австрийского капитала – компанией Дьёр–Шопрон–Эбенфурт Вашуг (Железнодорожный транспорт) Рт. и связанным с ней логистическим центром в Шопроне, являющимся крупнейшим в Центральной Европе объектом такого рода.

Судоходство по внутренним водным путям

Река Дунай является главным участком наиболее протяженного европейского внутреннего водного пути Дунай – Майн – Рейн и играет чрезвычайно важную роль в системе транспортных коридоров между Востоком и Западом. Однако некоторые из водных путей и портов Венгрии не отвечают европейским стандартам, что оказывает отрицательное влияние на уровень ценовой рентабельности и конкурентоспособности водного транспорта.

Как пассажирские, так и грузовые перевозки по внутренним водным путям относятся к видам деятельности, осуществляемым предпринимательскими структурами. Часть паромных, а также регулярные пассажирские перевозки осуществляются в рамках деятельности транспорта общего пользования.

2. Цены и налоги

В Венгрии на долю транспорта приходится около 7% ВВП. Налог в ценах на топливо для автотранспортных средств составляет почти 70%. В соответствии с некоторыми оценками, сумма налогов, собранных государством с дохода в 450 млрд. венгерских форинтов, полученных в 1998 году за счет продажи топлива, новых автомобилей и запасных частей в период, когда государство финансировало деятельность по развитию и эксплуатации транспорта, едва составила 150 млрд. венгерских форинтов. Другими словами, происходит отток средств из сектора транспорта в другие отрасли народного хозяйства.

Сектор транспорта является одной из крупных систем, в которой происходит распределение средств народного хозяйства и государственного бюджета, поэтому в руках центральных органов по ценообразованию следует оставить функции по установлению цен и тарифов на услуги транспорта общего пользования, обеспечивающего эксплуатацию сетей и формирование предложения таких услуг. Эти меры необходимы для ограничения в максимально возможной степени области контроля цен, учета уровня платежеспособности населения и влияния инфляции, а также целей, определяющих характер распределения объема перевозок между видами транспорта.

При условии успешного проведения антиинфляционной политики и интеграции услуг общественного транспорта в финансовую политику государства и местных органов самоуправления официальные цены можно было бы закрепить на существующем уровне на длительный период времени, однако в этом случае при принятии соответствующих решений необходимо будет учитывать рыночную ситуацию в этой области.

В рамках деятельности по установлению официальных цен следует постепенно вводить на городском (местном) транспорте общего пользования систему зональных тарифов, уровень которых будет зависеть от эффективности работы транспорта.

В целом определение понятия услуг общественного транспорта отсутствует. Следовательно нельзя говорить о "платежных обязательствах" государства в связи с данным вопросом, поскольку последствия таких обязательств проявляются на уровне поставщиков услуг.

Хотя пассажирские перевозки, развитием которых занимается компания МАВ, могут рассматриваться в качестве услуг общественного транспорта, они находятся в полной зависимости от объема средств, ежегодно выделяемых из государственного бюджета, другими словами, услугами общественного транспорта являются услуги, которые могут финансироваться из средств ежегодного бюджета.

Интересы Венгрии в области охраны окружающей среды послужили главной причиной изменения ориентации системы комбинированных грузовых перевозок или соответственно деятельности логистических центров на предоставление услуг общего пользования и, следовательно, на оказание постоянной поддержки, несмотря на то, что факт успешного использования косвенных мер в этой области не представляется очевидным (например, некоторые линии комбинированных железнодорожных перевозок пришлось ликвидировать в виду отсутствия спроса в результате введения запрета на движение грузовиков в выходные дни).

Субсидирование транспорта общего пользования следует производить с учетом необходимости соблюдения строгих требований в отношении эффективности, управления издержками, количества и качества услуг, а также практики покрытия издержек, допускающей проведение аудиторских проверок.

В случае использования средств, выделенных на цели предпринимательской деятельности, государство должно иметь гарантию, что бенефициары создадут амортизационный фонд, необходимый для простого воспроизводства средств, и что они будут его использовать по назначению.

Основные принципы политики в области финансов и финансирования:

- создание долгосрочных и стабильных финансовых систем, а также систем регулирования и финансирования для отдельных подсекторов и видов деятельности с учетом их особенностей;
- в тех случаях, когда это возможно, следует создавать системы регулирования и финансирования такого типа, которые способны обеспечивать надлежащие условия для самофинансирования;
- для категорий постоянных затрат необходимо создать источники для постоянного восстановления средств;
- при создании систем регулирования и финансирования основное внимание в долгосрочном плане следует уделять затратам, связанным с охраной окружающей среды, а также внешним издержкам, обусловленным дорожно-транспортными происшествиями и их последствиями.

Роль государства

По мере развития европейской системы перевозок будет неизбежно возрастать конкуренция между отдельными транспортными подсекторами, что приведет к возникновению необходимости в координации и согласовании условий конкуренции между ними. В этих условиях следует пересмотреть роль, которую играет государство в процессе, который называется процессом общей либерализацией транспортной деятельности.

В ЕС уделяется первостепенное внимание требованиям в отношении либерализации, о чем свидетельствует текст Декларации, принятой на второй Общевропейской конференции по транспорту (Критская декларация), в частности содержание ее глав В и С. Признание этих требований Венгрией привело к пересмотру задач в области транспорта и соответственно к их перераспределению между государством, местными органами самоуправления и частным сектором.

Правовая среда, сформированная на базе транспортной политики или ее основных положений, определенных главным образом в секторальных законах, должна обеспечивать выполнение следующих функций, которые входят в компетенцию государства:

- осуществление регулярных междугородных железнодорожных и автомобильных пассажирских перевозок, а также некоторых видов перевозок паромами;
- создание и эксплуатация железнодорожной инфраструктуры и национальной сети автомобильных дорог, а также внутренних водных путей;
- создание, развитие и эксплуатация национальных портов, предоставляющих транспортные услуги общего пользования, пограничных пунктов и будапештского аэропорта Ферихедь.

Конкретным примером функций, которые взяло на себя государство, является выполнение обязательства по выделению средств для транспорта общего пользования, согласно которому соответствующее сокращение доходов компенсируется поставщикам услуг из центрального бюджета путем доплат к потребительским ценам. Обусловленное предоставлением из центрального бюджета транспортных дотаций снижение доходов местного транспорта общего пользования, который в соответствии с данной схемой находится в ведении местных органов самоуправления, будет также компенсироваться из средств центрального бюджета, т.е. государством.

В зависимости от вида транспорта и характера поездки (местной или на большое расстояние) уровень выделяемых средств для пассажирского транспорта может быть различным, и в долгосрочной перспективе такая практика может быть отменена, поскольку:

- в отличие от норм ЕС эти дотации не создают одинаковых условий конкуренции для каждого подсектора и соответственно поставщика услуг (в частности, существующие правила ставят железнодорожный транспорт в более выгодное положение);
- они противоречат цели транспортной политики, в соответствии с которой все регулярные пассажирские перевозки должны осуществляться в рамках единой национальной системы (эта теория получила отражение в решении о создании единого законодательства в области пассажирского транспорта);

- такая практика противоречит принципам выделения средств, поскольку она лишает смысла политику дифференциации пассажиров на различные категории.

Кроме того, выполнение государством функции такого масштаба позволило бы обеспечить развитие системы комбинированных грузовых перевозок, а также расширение логистических центров.

В обязанности государства не входит решение вопросов, связанных с обновлением парка транспортных средств, необходимых для транспортного обслуживания, и в то же время оно не может отказаться от своего обязательства обеспечивать работу транспорта общего пользования и устанавливать низкодогодные цены на такие перевозки, а также от участия в финансировании закупок пассажирских транспортных средств.

3. Управление дорожным движением

Целенаправленное воздействие на распределение перевозок между различными видами транспорта в целях развития взаимодействия между ними и повышения конкурентоспособности железнодорожного и внутреннего водного транспорта или комбинированных перевозок, которые наносят меньший ущерб окружающей среде и являются более безопасными, позволяет экономить энергию и снижать потребности в отчуждаемых земельных участках, что ведет к необходимости установления более реалистичных цен, отражающих реальные социальные затраты.

Из всего комплекса услуг, предоставляемых государством в рамках использования транспортной инфраструктуры, грузовые перевозки представляют собой ориентированный на получение прибыли вид деятельности, осуществляемой на коммерческой основе. За исключением нескольких случаев, не рассматриваемых по причинам, связанным с защитой окружающей среды или макроэкономическими соображениями, государство обязано выполнять функции по (экономическому, рыночному) регулированию в этой области. И именно в соответствии с нормами рыночного регулирования государству следует в случае возникновения избыточного предложения оказывать прямое воздействие – с учетом соображений, связанных с защитой окружающей среды и макроэкономическими факторами – на размер доли каждого поставляющего услуги подсектора, т.е. на распределение объема услуг между различными видами транспорта.

Исходя из таких макроэкономических соображений и даже допуская при этом, что в силу естественных особенностей рынка проводимая деятельность будет менее рентабельной, государству следует с помощью средств прямого воздействия развивать комбинированные грузовые перевозки, обеспечивать увеличение объема грузовых перевозок по железным дорогам и внутренним водным путям и создавать логистические центры.

В Венгрии в период с 1993 по 1998 годы грузооборот комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (ро-ла) увеличился более чем в три раза. В настоящее время из десяти субсидируемых государством логистических центров в четырех центрах (Будапешт, Захонь, Секешфехервар, Надьканижа) проводятся крупномасштабные работы с использованием схемы смешанного финансирования.

Вместе с тем не следует ожидать, что в Венгрии будут предприниматься крупномасштабные усилия по внедрению опыта, накопленного в Европейском союзе в области создания транспортной системы общего пользования "Гражданская сеть". Несмотря на то, что улицы и площади нескольких городов уже стали переоборудоваться в пешеходные зоны, тем не менее в современной Венгрии не получили распространения ни практика создания "городов, свободных от движения автомобилей", ни система организации "совместного использования автомобилей". Как на уровне государственных, так и местных органов управления существует твердое намерение создать сначала в Будапеште и в его городской агломерации новую тарифную ассоциацию, а затем, в качестве ее улучшенного варианта, транспортную ассоциацию в целях предотвращения снижения роли транспорта общего пользования.

Координация работы междугородных линий компании ВОЛАН и местных линий, обеспечивающих связь с железнодорожными станциями, производится в обоих секторах на основе продолжительного опыта работы.

4. Регулирование технических и социальных вопросов

В связи с предстоящей интеграцией в ЕС в Венгрии следует создать условия для движения автопоездов с нагрузкой на ось до 11,5 т и общим весом в 44 тонны. Для того чтобы предотвратить резкое ухудшение состояния сети автомобильных дорог, в работы по укреплению дорожного полотна и усилению конструкции мостов необходимо вложить 110 млрд. венгерских форинтов. Среди грузовых автотранспортных средств только автомобили, осуществляющие международные перевозки, соответствуют всем стандартам ЕС в области защиты окружающей среды. В то же время большая часть автотранспортных средств, осуществляющих внутренние грузовые перевозки, не отвечает экологическим стандартам ЕС, однако масштабы их использования для перевозок постоянно уменьшаются.

Автомобильный транспорт

Для повышения роли транспорта общего пользования необходимо заменить парк устаревших транспортных средств, используемых для местных и междугородных автобусных перевозок, что требует создания в центральных и частично в местных органах власти соответствующих источников финансирования.

Для этого придется принять правила ЕС и, следовательно, внедрить систему лицензирования нерегулярных автобусных перевозок.

Правила, регулирующие внутренние автомобильные грузовые перевозки, должны быть согласованы с правилами Союза с точки зрения, в частности, обеспечения соответствия положениям, касающимся решения технических, социальных вопросов и вопросов безопасности.

Что касается регулярных автобусных перевозок, то после принятия институционального обязательства по предоставлению государством таких услуг можно будет поставить вопрос о приватизации компании ВОЛАН. Поэтому в дополнение к вышесказанному можно отметить, что условия приватизации, касающиеся соответствия профессиональным требованиям, могут быть разработаны на основе будущего единого закона о пассажирских перевозках.

В целях обеспечения успешного выполнения вышеупомянутых задач в области регулярных автобусных перевозок необходимо доработать принципы и систему предоставления государственных субсидий и условия введения правил ЕС, а в случае необходимости можно будет ввести деление на регионы и согласовать социальные вопросы.

Подсектор железнодорожного транспорта

Правительству предстоит решить вопросы завершения модернизации наиболее важных магистральных линий, отмены ограничения скорости и определения размеров участков сети, которые будут эксплуатироваться с участием государства. Затем следует определить условия эксплуатации и организационные рамки использования линий без участия государства, что, соответственно, потребует внесения поправок в секторальное законодательство. Следует рассмотреть вопрос о том, есть ли необходимость в присоединении дополнительных участков к линиям компании ДЪЕШЕВ Рт., которые эксплуатируются на основе концессии.

Необходимо обеспечить прямое железнодорожное сообщение между Венгрией и Словенией, которое помимо получения преимуществ, связанных с наличием прямого сообщения, приобретает особую актуальность с учетом того факта, что в одном из вариантов австрийского проекта развития железнодорожной сети предусматривается использование в качестве "коридора" венгерских железнодорожных линий, проходящих вдоль границы.

Необходимо увеличить долю электрифицированных линий. Помимо работ, проводимых в настоящее время, в ближайшие годы предусматривается дополнительно электрифицировать приблизительно 150-200 км железнодорожных линий.

Следует продолжить работу по обновлению всего подвижного состава с учетом изменившегося характера спроса на внутренние пассажирские и грузовые перевозки. Эта деятельность включает замену в компаниях МАВ Рт. и ДЪЕШЕВ Рт. тепловозов и электровозов существующих серий, составляющих основу тягового парка, новыми моделями, а также закупку двусистемных электровозов, закупку или ремонт пассажирских вагонов, что позволит повысить конкурентоспособность и стандарты качества пассажирских и грузовых перевозок.

Поставленная цель заключается в том, чтобы добиться использования венгерских железных дорог как одного из участков европейской сети и увеличения их роли в области осуществления экологически чистых комбинированных перевозок. Эту задачу можно выполнить прежде всего путем создания модернизированных терминалов и логистических центров.

Судоходство по внутренним водным путям

Главным условием обеспечения экономической эффективности перевозок по какому-либо водному пути является наличие уровня воды, допускающего движение типов судов, наиболее часто используемых на европейских водных путях. Первоочередной задачей для Венгрии является создание минимальных условий для обеспечения удовлетворительного судоходства в верхнем течении Дуная. Необходимо также провести подготовительную работу по обеспечению надлежащих условий для судоходства по реке Тисса.

Помимо развития судоходных линий, главная цель также заключается в обеспечении ускоренного развития наиболее крупных портов, и в частности инфраструктуры национального порта общего пользования Дьер-Гениу с учетом его эксплуатационных потребностей. После завершения работ, которые проводятся в порту "ро-ро" в Байе, должен начаться этап освоения территории. Одновременно с работами по дальнейшему развитию франко-порта Чепель следует разработать проект строительства в Надьтетени порта для контейнерных перевозок и перевозок типа "ро-ро". Возможные сроки завершения работ по развитию инфраструктуры порта зависят как от экономического спроса, так и от потребностей профессионального характера.

В контексте привлечения государственных средств необходимо организовать систему тендеров, проведение которых позволит использовать паромный транспорт в качестве одного из альтернативных элементов инфраструктуры, а также оказывать содействие в осуществлении субсидируемых видов деятельности и осуществлять контроль за ними. В этой связи следует отметить возобновление судоходства по озеру Балатон, которое на первоначальном этапе предназначено для удовлетворения потребностей туристов.

К техническому обновлению нашего речного флота следует приступить еще до того, как произойдет присоединение к ЕС. Для проведения одновременной замены всего флота более современными с технической точки зрения судами необходимо участие государства, которое может быть обеспечено за счет проведения прямых тендеров. Поскольку паромный транспорт является одним из главных видов общественного транспорта, для закупки новых судов необходимы государственные субсидии.

Что касается габаритов и технических стандартов транспортных средств, то в Венгрии эксплуатация парка транспортных средств и сетей регулируется в соответствии с основными положениями UNO EGV, поэтому в большинстве случаев они соответствуют требованиям существующих директив ЕС. Ограничения скорости движения на дорогах (35-50-70-100-120 км/ч) аналогичны ограничениям, действующим во всех странах Европы. В порядке эксперимента на некоторых участках дорог и автомагистралей установлены электронные системы управления дорожным движением (ЭСУД).

5. Регулирование на региональном уровне

В тех районах, в которых отсутствует регулярное железнодорожное или автобусное сообщение, предоставление услуг местного транспорта общего пользования – местного пассажирского транспорта – входит в сферу общей и материальной ответственности местных органов самоуправления и обеспечивается за счет использования железнодорожного транспорта местного значения (трамваев, скоростных и обычных железных дорог, подземных железных дорог или метро, железных дорог компании ХЕВ или пригородных железных дорог), троллейбусного, автобусного, паромного и внутреннего водного транспорта.

Вопрос о компании, занимающейся развитием транспорта общего пользования в Будапеште, требует особого рассмотрения, поскольку в настоящее время считается, что перевозки общественным транспортом Будапештского региона относятся к сфере исключительной компетенции местных органов самоуправления столичного города, в то время как часть линий общественного транспорта выходит далеко за пределы границ городской территории и может быть включена в сеть междугородного сообщения.

В долгосрочном плане данная схема должна быть преобразована в трехуровневую систему – по аналогии с практикой, применяемой в ЕС – путем размещения, в соответствии с принципом создания филиалов, органов, ответственных за принятие решений и предоставление услуг, как можно ближе к соответствующим районам. Ответственность за обеспечение областей страны услугами пассажирского транспорта общего пользования, а также за осуществление региональных перевозок, должна быть возложена на местные или региональные органы самоуправления.

Пассажирский транспорт или – при отсутствии железнодорожного или автомобильного транспорта – внутренний водный пассажирский транспорт, относящийся к сфере общей и материальной ответственности государства, должен функционировать в рамках единой скоординированной системы или сети. Государству следует добиться выполнения этой задачи путем создания надлежащей экономической, технической и транспортной

нормативной базы, разработки графика перевозок и введения официальных цен или – если эти виды деятельности должны осуществляться на основе концессий – путем предоставления концессий или заключения контрактов на обслуживание транспортом общего пользования. В случае внутреннего водного пассажирского транспорта, где цены в противном случае могли бы устанавливаться произвольно, действующие тарифы должны указываться компетентным органом в контракте на предоставление услуг общественного транспорта.

Задача железнодорожного пассажирского транспорта заключается прежде всего в удовлетворении спроса на дальние и массовые перевозки, а в пределах зоны влияния городов – в удовлетворении спроса на перевозки регионального значения и на поездки, совершаемые в целях отдыха. В этой связи региональные железные дороги общего пользования представляют собой принадлежащие какой-либо компании железные дороги, в сферу деятельности которой входит зона влияния ряда населенных пунктов или, возможно, часть территории одной или нескольких графств, и совладельцами этой компании являются органы местного самоуправления или национальные железные дороги общего пользования.

Задача междугородного автобусного транспорта заключается главным образом в удовлетворении спроса на перевозки в пределах графства или региона, находящихся в зоне влияния транспортных центров (региональные поездки и поездки в целях отдыха), который не компенсируется другими видами транспорта общего пользования, а также в удовлетворении спроса на перевозки в районах, где для населения стоимость проезда на автобусе ниже стоимости проезда на других видах транспорта. Если для удовлетворения на приемлемом уровне спроса на региональные перевозки или поездки в целях отдыха можно использовать железнодорожный транспорт, то в этом случае сфера деятельности автобусного транспорта ограничивается обеспечением сообщения между железнодорожными станциями, а в период отсутствия движения поездов – в удовлетворении спроса на пассажирские перевозки.

В области перевозок на большие расстояния основная функция автобусного транспорта, помимо обеспечения сообщения с железнодорожными станциями, заключается в обслуживании районов, не охваченных другими средствами транспорта. График движения автобусов по маршрутам, проходящим параллельно линиям магистральных железных дорог, приурочен к перерывам в движении поездов. Пассажирские перевозки по внутренним водным путям можно рассматривать в качестве составной части единой системы пассажирских перевозок. Таким образом, в тех случаях, когда периодический спрос на перевозки не может быть удовлетворен по рентабельным ценам или компенсирован путем использования других средств транспорта, внутренний водный транспорт (поскольку тарифы здесь устанавливаются произвольно) должен работать в соответствии с требованиями и возможностями пассажирского транспорта общего пользования.

С западноевропейской точки зрения деление территории страны на регионы или экономические области страны не имеет каких-либо исторических традиций. Административное деление на 19 графств не может быть приравнено к традиционному делению на экономические районы или области. В последние годы в Венгрии можно выделить семь экономических областей (районов). Однако эти отдельные районы имеют тесные связи с некоторыми областями соседних стран (альпийско-адриатическая рабочая группа, австрийско-венгерская и румыно-венгерская рабочие группы, совет PHARE CBC, члены Карпатского еврорегиона и т.д.). Деятельность, проводимая в этих регионах, связана в основном с развитием транспортной инфраструктуры.

СЛОВЕНИЯ

Анализ транспортных проблем, возникающих при применении принципов рыночной экономики в секторе транспорта в Словении

1. РЫНОЧНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Введение рыночных цен

В области транспорта цены в основном зависят от спроса и предложения на рынке, и транспортные предприятия предлагают свои услуги по ценам, отражающим уровень спроса. Цены также зависят от типа предприятия (в связи с необходимостью выплачивать все виды налогов на корпорации крупные предприятия устанавливают более высокие цены). Более мелкие предприятия, не облагаемые налогом на корпорации, предлагают более низкие цены. Такое положение существует в отношении перевозок, которые совершаются не в общественных интересах.

Транспорт общего пользования является исключением из этого правила. В этой области цены должны предварительно утверждаться правительством.

Каботажные перевозки

В области каботажных перевозок действуют международные правила и соглашения.

Свободный выбор вида транспорта

В течение последних нескольких лет наблюдался рост объема перевозок, в частности, личным автомобильным транспортом, происходивший за счет других видов транспорта, о чем свидетельствует возникновение негативных диспропорций в распределении объема перевозок по видам транспорта.

Автомобильный транспорт

Как вид транспорта автомобильный транспорт имеет весьма важное значение для Словении, поскольку на его долю приходится наибольшая часть в общем объеме грузовых и пассажирских перевозок в стране.

Один из важнейших принципов достижения эффективности внутреннего рынка автомобильных перевозок, отвечающего требованиям ЕС, заключается в обеспечении свободы в сфере предоставления услуг. Закон об автомобильном транспорте, принятый в 1994 году, предусматривает общую основу, регламентирующую функционирование этого сектора, и его основные положения соответствуют главным принципам законодательства ЕС. Необходимо дальнейшее согласование применительно к другим условиям внутреннего рынка автомобильных перевозок.

В последние годы число индивидуальных предпринимателей значительно увеличилось. Кроме того, процесс приватизации компаний, принадлежавших ранее государству, практически завершен. Если принимать во внимание эти факты, то можно считать, что сектор автомобильного транспорта находится полностью в частных руках.

Данные об эффективности транспортной деятельности автотранспортных предприятий по показателям пассажирооборота и грузооборота публикуются Статистическим управлением Республики Словения. Статистические анализы охватывают только автомобильные грузовые перевозки по найму и за вознаграждение без учета перевозок, выполненных отдельными предпринимателями. Поэтому мы не можем представить соответствующие данные о работе частных операторов.

Доступ к железнодорожной сети

Железнодорожный транспорт

Железные дороги Словении являются единственным оператором на железнодорожной сети Словении.

В декабре 1993 года парламент Словении принял Закон о методах осуществления и финансирования процесса реорганизации и изменения структуры собственности в рамках государственной компании "Железные дороги Словении" (далее именуемый "Законом о железных дорогах").

Закон о железных дорогах включает основные принципы, предусмотренные в директиве 91/440. В этом законе определены функции обслуживания общественным транспортом, которые должны выполнять железные дороги, принципы свободного доступа и взимания сбора за использование инфраструктуры, разделение функций отчетности по инфраструктуре и операциям по перевозкам, ответственность за развитие, техническое содержание и обслуживание железнодорожной инфраструктуры, организация и способ изменения структуры собственности в секторе железнодорожного транспорта. Правительство может предоставлять концессии на осуществление операций по транспортному обслуживанию.

Правительство еще не принимало каких-либо специальных нормативных положений о доступе к железнодорожной структуре и взимании сбора за ее использование (согласно директиве 95/19) или о лицензировании деятельности железнодорожных предприятий (согласно директиве 95/18). Соответствующие определения находятся в стадии изучения.

Администрация железных дорог Словении имеет полную свободу действий в области использования грузовых перевозок в коммерческих целях; тарифы на пассажирские перевозки и другие важные изменения в сфере пассажирских перевозок подлежат утверждению со стороны правительства.

Экологические баллы

В соответствии с соглашением, заключенным с ЕС и Австрией, с 1 января 1998 года Словения перешла на использование электронной системы учета экологических баллов, используемой только в случае транспортных средств, для которых за одну транзитную перевозку начисляется не более 10 баллов.

На практике система учета экологических баллов охватывает только так называемые экологические чистые грузовые транспортные средства. Если не считать трудностей, которые возникали на первоначальном этапе внедрения системы, то словенские перевозчики не встречались с какими-либо другими проблемами, связанными с переходом на электронную систему учета экологических баллов. В настоящее время Словения не принимает участия в резервной системе квот экологических баллов, однако она хотела бы присоединиться к ней.

2. ЦЕНЫ И НАЛОГИ

Пользователи транспортной инфраструктуры уплачивают следующие сборы:

- налог на транспортные средства (используемые для осуществления перевозок);
- налог на топливо;
- плата за использование особых объектов инфраструктуры (дорожные, портовые сборы...);
- плата за стоянку транспортных средств (плата за стоянку, якорный сбор...).

Первые три вида сборов взимаются государством и поступают в общий бюджет.

Плата за стоянку транспортных средств обычно взимается городскими и местными властями, а вырученные средства поступают в их доход.

Результаты различных исследований, проведенных за последние два года, свидетельствуют о том, что плата за пользование дорогами является низкой и, может быть, даже слишком низкой. Сумма годовых налогов является небольшой, а цены на топливо относятся к числу самых низких в Европе. В частности, в соответствии с отдельным законом, некоторую часть цены на топливо составляет так называемый нефтяной налог. Эти сборы и налоги являются основным источником финансирования сети автомобильных дорог.

Топливо

Цены на топливо устанавливаются решением правительства и периодически пересматриваются с учетом новых обстоятельств (в соответствии с изменением цен на нефть на мировом рынке). Использование неэтилированного бензина стимулируется путем установления для этого вида топлива наиболее низкой цены. Дешевле этого бензина только дизельное топливо. В целом, цена на топливо составляет 0,52 ЭКЮ на дизельное топливо и 0,55 ЭКЮ на неэтилированный бензин. Цены на обычный бензин несколько выше (0,6 ЭКЮ). Разница между этой ценой и чистой ценой, в которую входит минимальная ставка дохода для продавцов, взимается в виде налога на топливо.

Налоги на транспортные средства

Регистрационный сбор как налог на продление действия лицензии на транспортное средство.

Налог на движение транспортных средств как годовой сбор за пользование дорогами.

Базовая ставка налога на продление действия лицензии на транспортное средство устанавливается для каждого отдельного транспортного средства и зависит от типа последнего. Эта ставка имеет минимальные размеры (минимум, около 5 ЭКЮ).

Более важное значение имеют ежегодные налоги на пользование автомобильными дорогами. Размер этого налога зависит от:

- мощности двигателя мотоциклов и легковых автомобилей личного пользования;
- количества мест для пассажиров в автобусах - (3,2 ЭКЮ за каждое место);
- минимального допустимого веса грузовых транспортных средств;
- максимального допустимого веса и мощности двигателя полуприцепов;
- максимального допустимого веса прицепов;
- веса грузового транспортного средства с оборудованием для технического обслуживания и ремонта (включая прицепы) - 21 ЭКЮ за каждый элемент;
- веса транспортного средства в тоннах - 5,1 ЭКЮ за каждую тонну веса прицепа.