

СИСТЕМА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ В ЕВРОПЕ

Юстина Худенко

Председатель правления AS «LatRailNet», д-р. экон. наук



13.10.2017

Содержание доклада

- ▶ Краткий теоретический обзор о причинах образования транспортных коридоров и драйверах их развития
- ▶ Опыт образования и функционирования грузовых железнодорожных коридоров в Европе
- ▶ Задачи связанные с объединением грузовых транспортных коридоров через Латвию: решенные и решаемые



ОСНОВНЫЕ ДРАЙВЕРЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

- ПОЛИТИКА
- ЭКОНОМИКА
- ТРАНСПОРТНЫЕ ЭФФЕКТЫ



Политическое влияние в организации ТК

Транспортные связи образуются под влиянием гравитации – чем прочнее связи, тем более долговременные проекты реализуются



Экономическое влияние в организации ТК

Детально исследовано многими учеными:

Wang and Yeo (2016); Regmi and Hanaoka (2012); Hilletoft et al. (2007); Peyrouse & Raballand (2016) и др



**Факторы сделавшие железнодорожное движение конкурентоспособным:
дигитализация и коммуникация**

**Основные нерешенные задачи:
недостаточные функциональные возможности, гибкость и прозрачность**

Влияние транспортных эффектов в организации ТК

Политика

Транспортные эффекты

Оптимизация

Правила

Регулирование цен

Экономика

Внешнее влияние

Погрузка под заказ

Приспособление

Договоренности



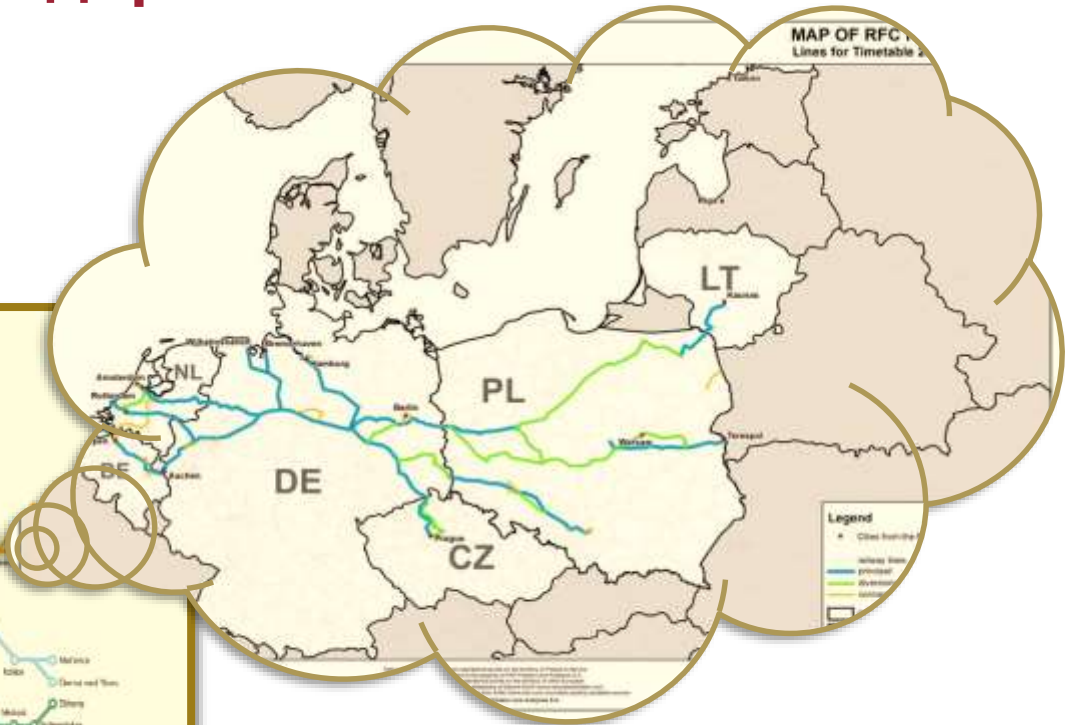
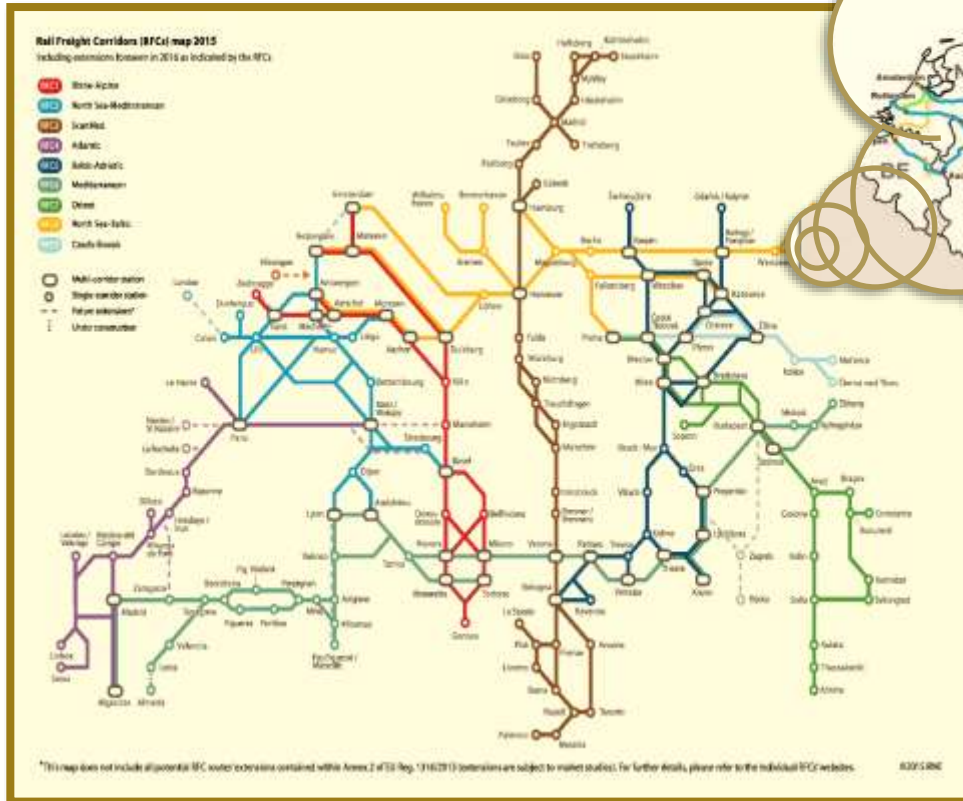
СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОРИДОРОВ В ЕВРОПЕ

- ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА
- ОРГАНИЗАЦИОННАЯ СТРУКТУРА
- РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МОЩНОСТИ И НАЗНАЧЕНИЕ ПЛАТЫ ЗА ПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРОЙ



Транспортная политика ЕС в организации грузовых железнодорожных коридоров

Регула 913/2010



Расширение 8-ого коридора на Латвию и Эстонию по существующему 1520мм пути планируется к ноябрю 2020 года



Структура организации грузовых железнодорожных коридоров



Распределение мощности и назначение платы за пользование инфраструктурой

Распределение мощности



Назначение платы



Ограничения в движении

Растатская трагедия



- 150-200 поездов в день;
- Проблемы языка и национальных правил;
- Проблема стыковки интермодального транспорта;
- Проблем с выполнением договоров



ОБЪЕДИНЕНИЕ С ГРУЗОВЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ КОРИДОРАМИ ЧЕРЕЗ ЛАТВИЮ

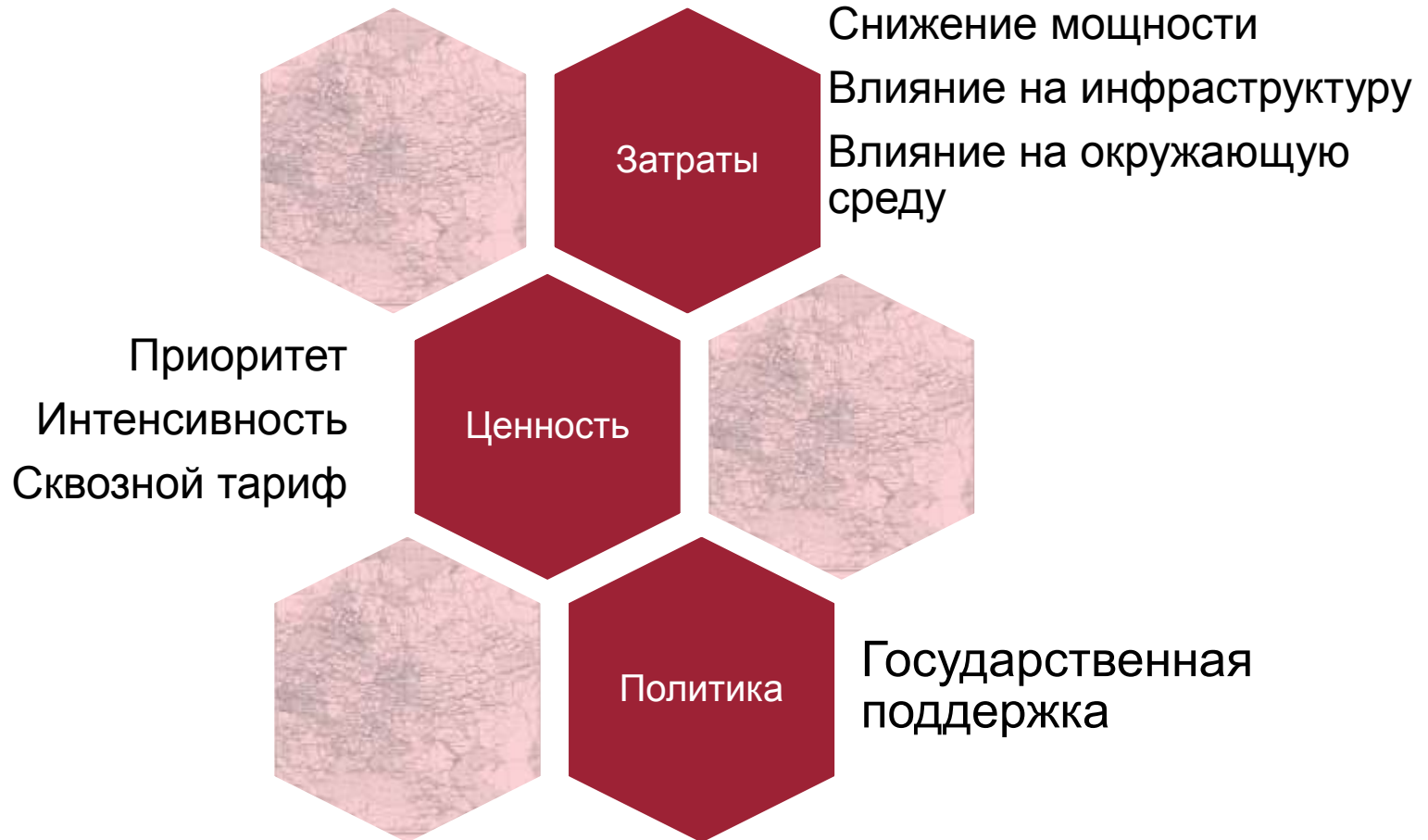


Документы регламентирующие допуск к инфраструктуре в Латвии



Сквозной тариф в новой системе платы за инфраструктуру Латвии

Сегментирование рынка



Задачи, которые предстоит решить

Назначение
платы:

- стоимость перевозки от «от двери до двери»
- время доставки «от двери до двери»

Возмещение
рисков:

- отклонение фактического времени доставки
- вероятность потери или повреждения
- рискованные издержки при начально-конечных операциях и интермодальных перегрузках

ИТ решения:

- онлайн-расчет ставок
- онлайн таможенное декларирование
- прослеживание

Учет внешних
факторов:

- уровень конкуренции с другими коридорами и видами транспорта
- ценность груза



Выводы

- ▶ Формирование недифференцированных транспортных коридоров экономически необосновано;
- ▶ Единое ценообразование и гибкое планирование графика - одно из условий гравитаций;
- ▶ Смена парадигмы транспортировки вызывает необходимость смены парадигмы организационных процессов, в том числе и ценообразования;
- ▶ «Медовый» период скоро закончится – решение о смене парадигмы надо принимать незамедлительно



Политика меняется – география остается!

