

**Открытый доступ в  
железнодорожной  
отрасли.  
Сценарии изменений  
в эксплуатации.**

д.т.н. Андрей Прохорченко

# Виды открытого доступа и регуляторные режимы

## Открытый доступ

### полный открытый доступ

- Рамочные соглашения
- Сводное годовое расписание
- Доступ типа Ad-hoc

### доступ второго уровня к неиспользованной пропускной способности

- с приоритетом
- без приоритета

## регуляторный режим

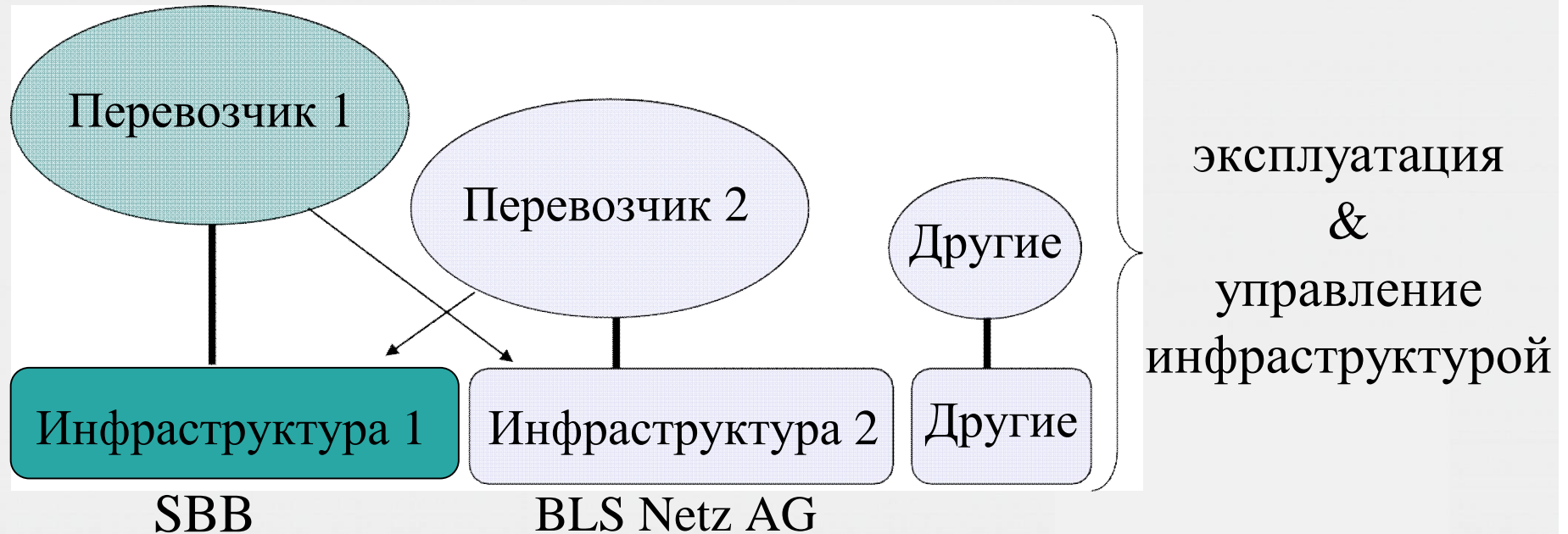
### по видам сообщения

- международное сообщение
- внутреннее сообщение

### по типу движения

- пассажирское движение
- грузовое движение

# Швейцарская модель открытого доступа



Доступ к сети при отсутствии полного покрытия:

регуляторный режим отличается по типу движения (в международном сообщении BLS -26%, внутреннее доминирует SBB);

Информационные системы в эксплуатации соединены с инфраструктурой только в SBB: высокие затраты на перевозку у других перевозчиков;

Оптимизация инфраструктуры под собственную операционную модель

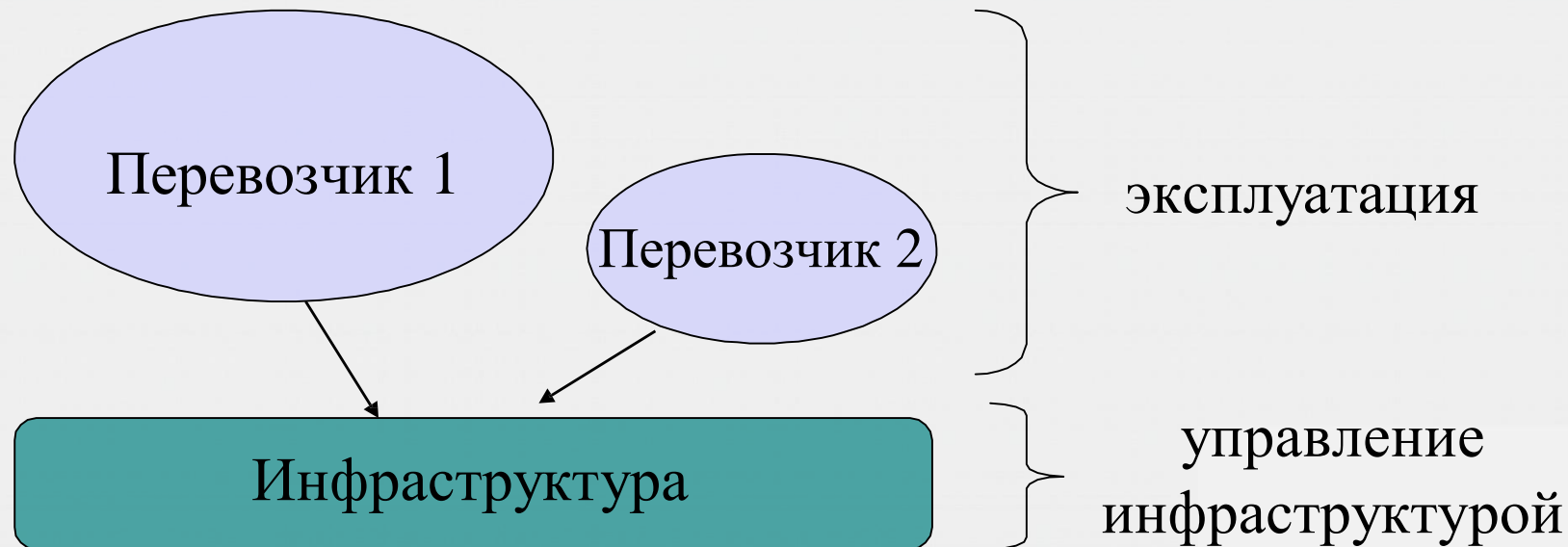
## Взгляд американской научной школы на открытый доступ

“В железнодорожном восприятии идея заключается в том, чтобы отделить поезда от путей - пути являются источником монополии, а поезда потенциально конкурентоспособные, ... В общем я был скептически настроен на это. С одной стороны, вы получаете такой рост конкуренции, но, с другой стороны, вы теряете определенную координацию между поставщиком инфраструктуры и фирмами, предоставляющими услуги на этой инфраструктурной платформе.”



Professor José A. Gómez-Ibáñez  
Urban Planning and Public Policy,  
Harvard University, USA

## Европейская модель открытого доступа



**Национальные перевозчики используют собственный размер для преимущества в экономии масштаба:** конкурентное преимущество масштаба трудно преодолеть новым участникам;

**Оператор инфраструктуры может сосредоточиться на собственных целях:** мало внимания интересам перевозчиков;

**Проблемы координации между оператором инфраструктуры и перевозчиками:** рост транзакционных издержек

## Европейская модель открытого доступа

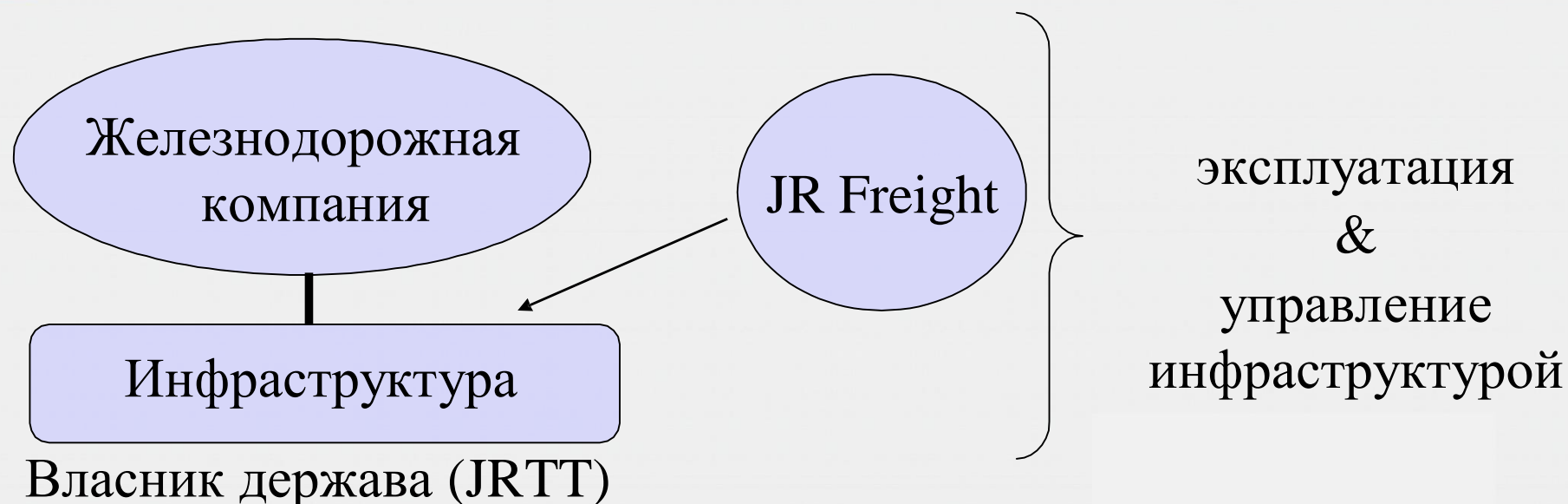
“Эффективное ценообразование не может быть решено для одного транспортного режима в изоляции. Необходимо одновременно достичь прогресса на всех видах транспорта. Без этого плата за доступ к пути не обязательно повысит эффективность транспортной системы, она может даже помешать этому.”

“Введение открытого доступа для всех грузовых и отдельных пассажирских операций является эффективным (хотя в случае с иностранными операторами только на взаимной основе) .... Франшизы должны развиваться в направлении развития альянсов с оператором инфраструктуры.”



**Professor Chris Nash**  
Institute for Transport Studies,  
University of Leeds (ITS)

## Японская модель открытого доступа (новые линии)



### Три вида железнодорожных лицензий:

класс 1: предприятия, предоставляющие пас и/или груз услуги по перевозке, интегрированные с инфраструктурой;

класс 2: предприятия, которые предоставляют пас и/или груз услуги по перевозке с использованием железнодорожной инфраструктуры, принадлежащей другой организации.

класс 3: предприятия, обладающие инфраструктурой только для аренды предприятиям класса 2.

**Варианты доступа:** 1) класс 2 получает доступ к путям предприятия класса 1.  
2) класс 2 получает доступ к путям предприятия класса 3.

# Японская модель открытого доступа

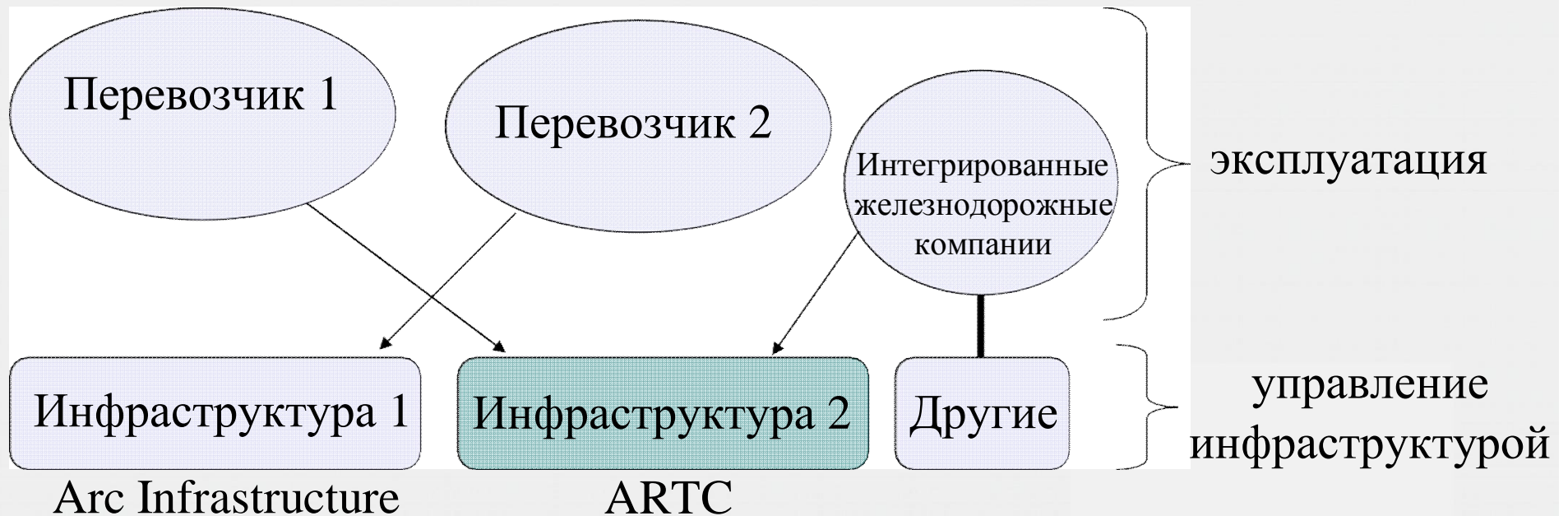
“В последние годы японский железнодорожный сектор при определенных обстоятельствах принял вертикальное разделение. Рассматривая текущее состояние японских железных дорог, где движение на многих линиях плотный, можно сделать вывод, что одна железнодорожная компания должна управлять железнодорожными операциями интегрировано, даже если государственный сектор сохраняет право собственности на инфраструктуру.”



**Professor Fumio Kurosaki**  
Institute of Transport Economics,  
Tokyo, Japan



# Австралийская модель открытого доступа



**Эффективность доступа стимулировалась модернизацией инфраструктуры, повышением уровня управления сетью:**  
сократились сроки доставки, увеличилась длина и масса поездов, уменьшились расходы на доступ;

**Существуют конфликты при распределении пропускной способности**

**Низкая частота доступа и значительные объемы на большие расстояния способствуют эффективности открытого доступа**

## Австралийская модель открытого доступа

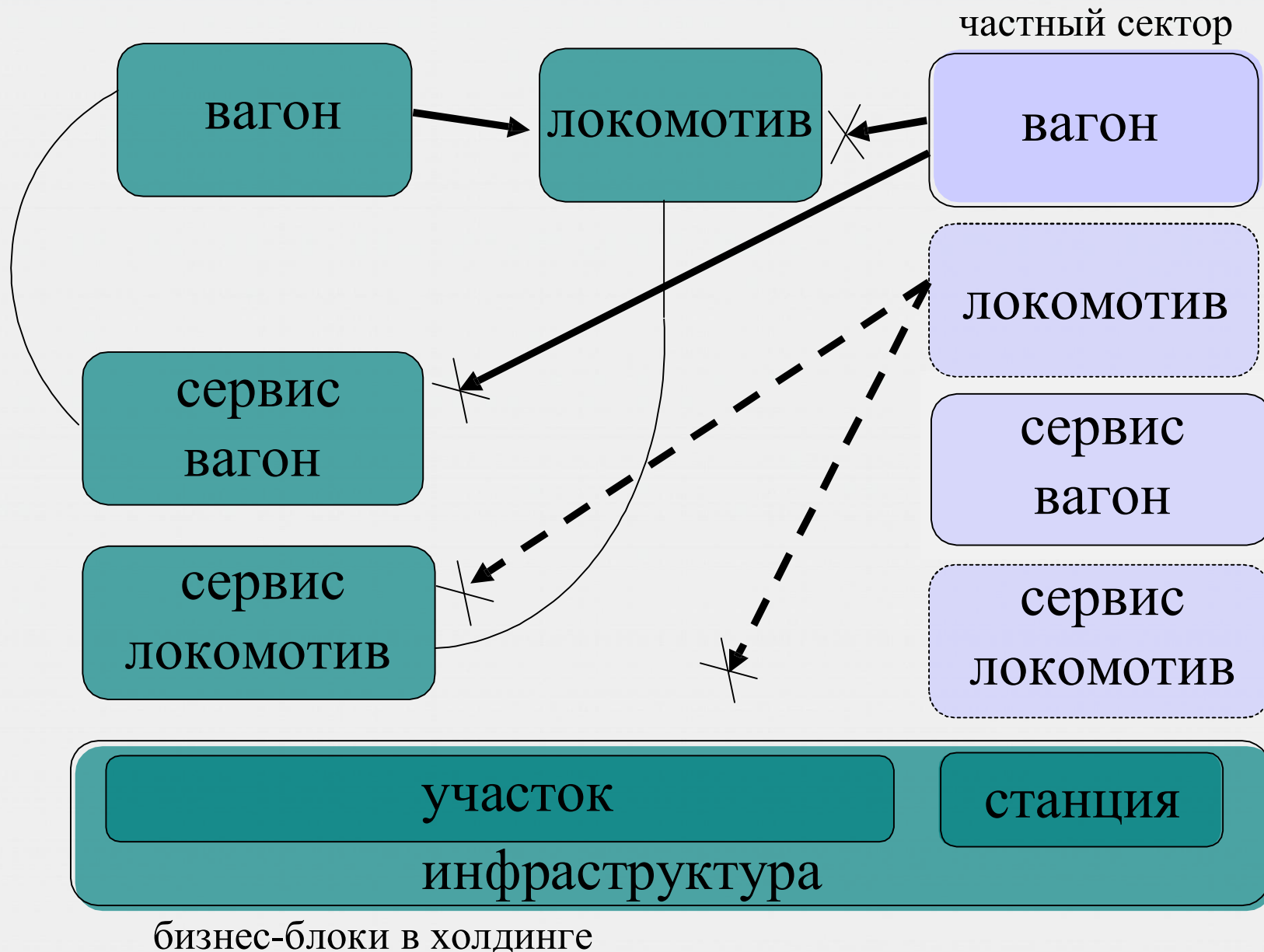
“Австралийский опыт показал, что открытый доступ может обеспечить значительные экономические преимущества на больших объемах или маршрутах на большие расстояния, если существует правильное сочетание улучшений в сети. С другой стороны, применение открытого доступа со стороны правительств штатов еще не доказал целесообразности для операций с низким объемом и низкой маржой.”



**Professor Rico Merkert**

Institute of Transport and Logistics Studies,  
The University of Sydney, Australia

# Структура железнодорожной отрасли с частичным вертикальным разрешением. Открытый доступ и риски дискриминации.



## Сценарии изменений в эксплуатации в условиях доступа частных перевозчиков

**Минимизация количества изменений локомотивов:** удлинение плеч обслуживания, увеличение объемов маршрутизации перевозок;

**Уменьшение количества изменений видов тяги локомотивов:** желание уменьшить парк локомотивов будет приводить к целесообразности движения параллельными ходами, что увеличит длину маршрутов;

**Увеличение простоев локомотивов из причин ожидания собственных составов:** при работе более двух компаний на маршруте необходимо будет иметь больший парк локомотивов и локомотивных бригад;

**Экономически целесообразным становится движение "неполносоставных" поездных формирований:** риски уменьшения провозной способности перегруженных участков на сети;

**Перераспределение объемов перевозок позволит повысить качество перевозок национального перевозчика:** освободившийся парк локомотивов можно сконцентрировать на выгодных перевозках.

**Дополнительная ценность для пользователей через большой выбор услуг:** использование новых информационных систем, комплексные логистические решения, новые модели перевозок и календарного планирования;

**Повышение точности перевозок:** уменьшение рисков в перевозочном процессе, что приводит к уменьшению затрат;

**Конкуренция в технологиях, планах формирования поездов:** появятся стимулы к поиску инноваций в железнодорожной системе, изменение загрузки сортировочных станций;

**Перенос затрат в эксплуатации по причинам несогласованности подводу локомотивов на частных перевозчиков:** появятся рыночные стимулы для перевозчика к уменьшению простоев;

**Дополнительные источники инвестиций в железнодорожную отрасль:** привлечение внутреннего, внешнего капитала.

Спасибо за внимание!