



**Original Article: TENDENZE INNOVATIVE E PROSPETTIVE FUTURE
PASSEGGERI TRASPORTO FERROVIARIO IN RUSSIA**

Citation

Lapidus L.V. Tendenze innovative e prospettive future passeggeri trasporto ferroviario in Russia. *Italian Science Review*. 2014; 1(10). PP. 1-7.

Available at URL: <http://www.ias-journal.org/archive/2014/january/Lapidus.pdf>

Author

Larisa V. Lapidus, Dr. Econ. Sci., Associate Professor, Lomonosov Moscow State University, Department of Economics social, Russia.

Submitted: December 25, 2013; Accepted: January 15, 2014; Published: January 30, 2014

Abstract: Questo articolo discute le caratteristiche del trasporto ferroviario di passeggeri in Russia, che sono predefiniti processi storici ed economici di accompagnamento della riforma del settore dei trasporti negli ultimi dieci anni. Fattori specifici comunicati ambiente competitivo, in particolare la regolamentazione statale di tariffe e sussidi tariffe per l' uso delle infrastrutture w / d del trasporto pubblico. Particolare attenzione è rivolta alle tendenze innovative e le prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario di passeggeri, tra cui l'alta velocità e il trasporto multi- modale.

Parole chiave: trasporto ferroviario di passeggeri, di mercato del trasporto ferroviario, trasporto ferroviario, trasporto passeggeri e lunga distanza pendolari, regolamentazione governativa, politica tariffaria, il sistema di trasporto umanitarismo indice di passeggeri, il reddito ha perso la mobilità del trasporto del vettore, connessione ad alta velocità, il trasporto multimodale.

Passeggero mercato ferroviario in Russia - il più giovane. La sua formazione risale al 2003. E 'stato durante questo anno era JSC "Ferrovie Russe" (JSC "Russian Railways"), passando le funzioni

economiche del Ministero delle Ferrovie della Federazione Russa (russo Ministero delle Ferrovie). Le funzioni di governo del Ministero ferroviaria sono stati trasferiti al Ministero dei Trasporti. Quando ha creato il trasporto ferroviario Agenzia federale (Roszheldor) ha iniziato le sue funzioni di "assicurare la loro imparzialità, insieme con la rimozione dei vincoli infrastrutturali dell'economia attraverso lo sviluppo di un ambiente competitivo sano e relazioni di mercato nel settore" [1]. Le funzioni di controllo sono state assegnate a Goszheldornadzor [2].

Negli anni successivi, la formazione del mercato w / un passeggero accompagnato da una divisione in segmenti di mercato per categoria (di gran lunga, suburbano, treni ad alta velocità) e l'apertura dell'accesso alla nascita di privati e operatori del materiale rotabile. Il problema principale che si trovava di fronte a "Ferrovie Russe" all'inizio del XXI secolo, era che il suo governo ha approvato infrastrutture e del materiale rotabile, infatti, non sono state aggiornate dalla fine degli anni 80-zioni del secolo scorso.

Al fine di creare le condizioni per la crescita di moderna efficienza del trasporto di JSC "Russian Railways" ha fornito il

trasporto passeggeri a lunga distanza in specializzato Direzione federale passeggeri (PF), con il trasferimento della proprietà al suo trasporto passeggeri a lunga distanza (automobili, riparazione depot e manutenzione, nonché il personale impegnato nel trasporto di passeggeri). A seguito di ulteriori riforme nel 2009, PF è stato trasformato in una filiale di JSC "Ferrovie Russe" JSC "Passenger federale Company" OJSC (" FPC "), al 100 % di proprietà di JSC "Ferrovie Russe".

2005 ha segnato un evento significativo - il mercato della società di trasporto ferroviario passeggeri sembrava che ha introdotto due treni speciali, comprensivi di classe 13 carri Grand Deluxe "Grande Express" route "Mosca - San Pietroburgo". In auto la comodità di questa classe può essere paragonato a una camera d'albergo con un letto matrimoniale, riscaldamento a pavimento, bagno, ecc Solo dopo tre o quattro anni di "Ferrovie Russe" potrebbero offrire un servizio simile come parte dei treni meglio di marca.

Nel 2007 JSC "Russian Railways" ha acquisito il controllo indiretto di oltre il 25 % del capitale di JSC "Transmashholding", uno dei più grande flotta di locomotive, automobili e macchinari, che possiede, occupa una posizione di monopolio per la produzione di autovetture a lunga distanza, Tver Carriage Works. Nello stesso periodo, il mercato di passeggeri w / d trasporto apparsa la società "Aeroexpress", che porta un messaggio tra il centro di Mosca e grandi aeroporti di Sheremetyevo, Domodedovo e aeroporti Vnukovo, ecc Negli anni successivi, in esecuzione di aeroexpresses su rotte analoghe sono state organizzate in altre città: Ekaterinburg, Kazan, Sochi, Samara, Vladivostok, ecc Nel 2009 è stato fondato e ha iniziato a funzionare JSC "Transklasservis", l'attività principale dei quali passeggeri servizio ferroviario al palo più lontano.

Passo avanti nello sviluppo del mercato è stata l'implementazione nel 2009, l'esercizio di un'attività treni ad alta velocità "Peregine" percorsi "di Mosca - San

Pietroburgo" e "Mosca - Nizhny Novgorod" Treni società di produzione Siemens mosca esercizio media di 160 chilometri all'ora, sviluppando in alcune zone il tasso di fino a 250 km / h. Nel 2010 i treni sono stati acquistati Allegro produttore francese Alstom (velocità di 220 kmh di crociera) per il percorso di servizio "San Pietroburgo - Helsinki".

In preparazione per il 2014 Giochi Olimpici di Sochi, JSC "Russian Railways" è stato deciso di creare un nuovo lusso rolling "Rondine", prodotto da Siemens, con la finalizzazione del progetto in conformità con le condizioni russe. Nel 2013, hanno cominciato a correre tra San Pietroburgo e Novgorod la Grande, così come Aeroexpress ad alta velocità in nodo ferroviario Kazan. Attualmente, la produzione di questi treni è localizzato nelle imprese russe nella regione degli Urali nel prossimo decennio e costituirà la base confortevole traffico pendolare.

Oggi, "la società JSC "Russian Railways", è il più grande elemento spina dorsale dell'economia russa, l'elemento più importante del sistema di trasporto del Paese, portando oltre il 40 % delle merci e oltre il 35% del trasporto passeggeri in russo" [3, p.3]. La struttura organizzativa di JSC "Russian Railways" comprende la gestione integrata di gestione delle infrastrutture, gestione del traffico, trasporto aziendale, gestione locomotive, materiale rotabile riparazione, stazioni ferroviarie.

Durante il periodo della riforma, con capitale sociale di JSC "Ferrovie Russe" è stata creata più di 100 controllate e collegate. JSC "Russian Railways" possiede azioni (di minoranza e di blocco), un numero di aziende e porti marittimi di trasporto. Attualmente JSC "FPK" - il monopolio di base nel trasporto passeggeri a lunga distanza in Russia, possiede 23.000 vetture, che trasportano ogni anno oltre 110 milioni di persone e rappresenta oltre il 95 % del trasporto ferroviario di passeggeri.

La rete ferroviaria della Federazione Russa comprende 16 ferrovie regionali che

fungono da centri regionali di corporate governance (RTSKU). Nella loro area di responsabilità è l'integrazione tecnologica delle relative direzioni regionali delle unità di cui sopra.

Il presente, passeggeri concorso w / d fino autotrasportatori e dei vettori aerei. Entro la fine del 2012 la quota di w / d di trasporto non era del 41,3 %, che è 3,1 % in più rispetto la quota del trasporto su strada e quasi il doppio della quota del trasporto aereo (20,8 %).

Nonostante il fatto che la competitività del passeggero w / d traffico è abbastanza elevato, un aumento della quota del trasporto aereo nella comunicazione a distanza e aumentare la quota del trasporto su strada nel traffico suburbano. Sulle rotte a lunga distanza la concorrenza nel mercato come il paese e all'estero. Il reddito totale di tutti i tipi elencati w / d del traffico passeggeri nel 2012 è stato pari a 209,9 miliardi di rubli., Accompagnato da un incremento dei passeggeri trasportati del 6,4 % e hanno raggiunto un valore di oltre un miliardo di persone.

Insieme con lo sviluppo dei processi di mercato, JSC "Russian Railways" mantiene una posizione di monopolio nel suo insieme altri operatori di mercato in forma di società private tendono ad avere la propria auto e non hanno la loro infrastruttura. Esercizio delle funzioni svolte da vettori in servizi di leasing ferrovie, centri di spedizione e di acquisto di riparazione e collaudo lavori. Inutile JSC "Russian Railways", costretti a ridurre annualmente i treni e parcheggiare lontano da solcavano con le aree non redditizie, in realtà ridurre la lunghezza di w / d causa di sottocapitalizzazione delle vie attraverso sussidi governativi. Questo processo è accompagnato da obsolescenza e la mancanza di rinnovamento del parco auto, quindi la strategia di sviluppo w / d trasporti fino al 2030 a condizione che i tassi di crescita di rinnovo del materiale rotabile per il co-finanziamento.

Nel passeggeri politica tariffaria Russo a lunga distanza è basato su una combinazione di una rigorosa

regolamentazione statale [4] e di deregolamentazione costante nei segmenti del mercato dei trasporti con l'ambiente competitivo. Le tariffe per il trasporto in socialmente rilevanti carrozze di seconda classe e le decisioni generali sono disciplinate dalla Federal Tariff Service e prevede un'adeguata ripartizione delle sovvenzioni statali per un importo di reddito perso. Le tariffe per il trasporto nel vano, carrozze a pelo morbido e carri portanti di lusso con sede deluxe. "Il principio di formare tariffario passeggeri consente di visualizzare il treno ad un livello redditizio solo a condizione che il treno medio Composite almeno 14 automobili e media capacità uso delle autovetture non inferiore al 70 %." [5]

Per il periodo 2001-2010. sul mercato dei servizi di trasporto extraurbani, al fine di migliorare le relazioni di mercato sono stati istituiti 26 imprese ferroviarie pendolari (AUC) nella forma giuridica di partecipazione al capitale con le autorità regionali e JSC " Russian Railways ". Questa partnership offre un equilibrio di interessi pubblici e commerciali in materia di socialmente rilevante traffico pendolare. Secondo le condizioni accettate, le regioni devono compensare le perdite di entrate del vettore, che si formano come risultato della determinazione delle tariffe ad un livello inferiore al economicamente giustificato.

Previsto disavanzo di cassa dei servizi per i pendolari sulla base del 2013 per un importo di circa 25 miliardi di rubli. 36 soggetti RF compensare non più del 50 % dei ricavi vettori perse, 4 regioni della compensazione non previsti. [6, p.22 - 26] Questa situazione si è sviluppato a causa di una carenza di bilanci regionali, a causa delle imperfezioni delle relazioni intergovernative, esclusi caratteristiche specifiche dei consumatori e il livello di solvibilità del traffico passeggeri in direzioni diverse.

Al fine di regolare i rapporti organizzativi ed economici per l'attuazione del ferroviari per pendolari JSC "Russian Railways" adotta regolamenti come

programma di sviluppo ferroviario interurbano di passeggeri più unità dal 13 dicembre 2012 number 381, del programma graduale aumento di velocità di routing di treni passeggeri e dei voli a lungo raggio pendolare da 14 dic 2012 il numero 2578r e Sviluppo complesso passeggero infrastruttura ferroviaria JSC "Russian Railways" a fino al 2020 del 20 Dicembre 2012 number 399. Va notato che l'investimento complessivo di JSC "Russian Railways", in complesso suburbano per il periodo 2008 - 2015 anni dovrebbe raggiungere 200 miliardi di rubli. La parte più costosa effettuare investimenti in materiale rotabile - più di 143 miliardi di rubli. (72,2 % della somma VSED).

Il problema del sottofinanziamento passeggero w / d traffico sarà mantenuto negli anni successivi. Per risolverlo, è necessario un nuovo meccanismo di regolazione statale delle tariffe per il trasporto di passeggeri e delle tariffe di sovvenzione per l'uso delle infrastrutture w / d del trasporto pubblico.

Poiché le tendenze nello sviluppo di innovative ferroviario di passeggeri, pur essendo uno strumento efficace per promuovere lo sviluppo sociale ed economico di un paese, è possibile selezionare un servizio ferroviario ad alta velocità (a velocità fino a 350 km / h) in un percorsi separati e dedicati per questa (nuova costruzione).

Tariffa Economy è che l'aumento della mobilità aziendale della popolazione porterà alla creazione di condizioni per ridurre gli squilibri tra pluslavoro e le regioni trudodefitsitnymi. Inoltre, ridotta distrazione dalle attività produttive della popolazione attiva, che sono i principali utilizzatori di SCM, fornirà i benefici socio-economici di non meno di 440 rubli per passeggero per ora. [7, p.11] Allo stesso tempo, il trasporto ferroviario è il più eco-compatibili, molti scienziati chiamano "verde". "Le emissioni specifiche di anidride carbonica sono 3,5 volte inferiore a quello per i veicoli, e più di quattro volte inferiore a quello dell'aviazione. Per

l'efficienza energetica... VSM più di 8 volte maggiore rispetto aviazione, 3-4 veicoli, 1,5-2 volte. Trasporto ferroviario esistente" [7, p.11]

Apertura della prima linea ad alta velocità (HSL) sul percorso "Mosca - Kazan" ritardata a causa di difficoltà nel finanziamento del progetto. In realtà, questo progetto ridurrà il tempo di viaggio da 11,5 ore a 3,5 ore.

Attualizzata nel 2013 "Strategia per uno sviluppo trasporto ferroviario della Russia fino al 2030", prevede la costruzione di una lunghezza totale di SCM 1.500 chilometri. I principali impegni di finanziamento di questa direzione innovativa deve prendere Stato. Insieme a questo, per risolvere il problema con il coinvolgimento di lungo termine (40 anni) di investimenti nel servizio ferroviario ad alta velocità può essere migliorata attraverso partnership pubblico-privato e l'apertura del mercato per le imprese straniere.

Progetto attualizzata Strategia Trasporti della Federazione russa fino al 2030 include importanti aree di destinazione: migliorare la competitività, accessibilità e qualità del trasporto passeggeri, garantendo la disponibilità e la qualità dei servizi di trasporto al pubblico in conformità con gli standard sociali. Valori predittivi di indicatori di riferimento al 2030 sono presentati nella tabella. 1 e 2.

Risultati attesi della strategia di sviluppo w / d di trasporto in Russia fino al 2030 illustrano le dinamiche di sviluppo positivi. Quindi, "sarà notevolmente migliorata opportunità per i cittadini di viaggiare. Con la crescita del traffico passeggeri del 33 per cento sarà migliorata notevolmente indicatori di qualità del traffico passeggeri. Treni passeggeri velocità di servizio aumenterà a lunga distanza sulle principali linee di fino a 72 chilometri all'ora Forte impulso allo sviluppo di passeggeri ad alta velocità, riceverà il messaggio (a velocità fino a 160 chilometri all'ora e sopra), poligono che sarà aumentato di 17 volte (da 650 km a 10917 km). Per risolvere i problemi... migliorare la sicurezza dei

trasporti e migliorare i servizi di trasporto economia e la popolazione ad alto variante per il 2008 - 2030 anni nello sviluppo del trasporto ferroviario in esigenze generali e non pubblici di investire circa 13.800 miliardi. rubli, compresi i 2008 - 2015 anni - 5.200 miliardi. rubli e nel 2016 - 2030 anni - 8.600 miliardi. rubli.... Durante il periodo di strategia, tenendo conto del periodo di ammortamento di effetto moltiplicatore progetti in tutta l'economia della Federazione Russa.

Tra le aree prioritarie di ulteriore sviluppo della JSC "Russian Railways" Efficienza dei costi di trasporto passeggeri sulla base della produttività e della tecnologia della forza lavoro, concentrarsi sulla qualità e servizi di customer satisfaction, lo sviluppo di nuovi servizi e percorsi, approfondire la cooperazione con stranieri w aziende / d, etc. Così uno degli obiettivi strategici è la costruzione o la selezione di linee specializzate w / d per il traffico passeggeri.

Vettori per migliorare la qualità nell'ultimo decennio volto ad aumentare velocità, per ridurre il tempo di viaggio, la creazione di interfacce convenienti tra l'alta velocità, treni regionali e suburbani, l'espansione dei principi logistici integrare il trasporto ferroviario con altri modi di trasporto. Allo stesso tempo, richiede lo sviluppo di trasporto multimodale, il compito principale che fornisce la massima comodità e facilità di movimento di passeggeri attraverso l'integrazione di diversi modi di trasporto in una singola catena di fasi di processo forniscono servizi di trasporto per la consegna di un passeggero dal punto A al punto B.

Nell'ambito del programma statale di ridurre la quota dello Stato nel business fornisce privatizzazione parziale della JSC "Ferrovie Russe". Questo processo comprenderà la prima fase della cessione del 5 % del capitale di fondi di società di investimenti di proprietà statale: i fondi pensione e le generazioni future. Così, il rogo, cambiando il suo proprietario, rimarrà sotto il controllo statale. Più tardi, dopo il

2015, la possibilità di una piena privatizzazione fino al 25 % meno una azione della JSC "Ferrovie Russe". L'obiettivo principale della privatizzazione - rafforzare i meccanismi di gestione del mercato e riducendo la posizione di monopolio di JSC "Russian Railways" nel settore, così come la formazione di fonti non governative di finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Va notato che il compito di migliorare la mobilità della popolazione, aumentando il volume dei servizi di trasporto per la popolazione non può essere risolto senza lo sviluppo innovativo del settore, portafoglio ordini, e anche ignorando le significative tendenze globali e, di conseguenza, la strategia di sviluppo del trasporto ferroviario della Russia fino al 2030 [9] sarà attuata dalla massima scenario di sviluppo innovativo che sul consueto scenario per la Russia, focalizzata sullo sviluppo basato sulle risorse.

References:

1. The official site of the Federal Railway Transport Agency [Web] <http://www.roszeldor.ru>
2. Regulations of the State Railway supervision of the Federal Service for Transport Supervision. Approved by Order of the Federal Service for Transport Supervision of November 19, 2009 AK-1275fs number.
3. "The strategy of innovative development of JSC" Russian Railways "for the period up to 2015" (White Paper JSC "Russian Railways"), 2010.
4. Resolution of the Government of the Russian Federation dated August 5, 2009 # 643 "On state regulation and control of tariffs, fees and charges in respect of works (services) of natural monopolies in the field of rail transportation."
5. Akulov M.P. On long-distance zamolvleno word. Tech railways. 2013.
6. Akulov M.P. Work for the passenger. Trains. Number 2, 2013.
7. Lapidus B.M. 2013. Socio-economic conditions of creating a Russian high-speed

rail. Bulletin of the Joint Academic Council of JSC "Russian Railways", 2.

8. Polyakova L.V. 2013. Current status and trends of development of passenger rail transport in Russia. Theoretical journal "Credo new", 3 (75), Volume 2, St. Petersburg.

9. Misharin A.S., Evseev O.V. 2013. Actualization of the Transport Strategy of

the Russian Federation for the period until 2030. Transport of the Russian Federation. Journal of the science, economics and practice. 2 (45).

10. "Development Strategy of Railway Transport of the Russian Federation until 2030", by the Federal Government from 17.06.2008 # 887-r.

Tavolo 1

Garantire la disponibilità e la qualità dei servizi di trasporto al pubblico in conformità con le norme sociali (sceneggiatura Innovative) [8, p.219-220]

#	indicatori	modifiche Brichani	2010	2011	2015	2018	2020	2024	2030
Gli indicatori di primo livello									
1	Mobilità trasporti (mobilità) della popolazione per 1 persona. per anno per modo di trasporto, totale:	Passeggero km per 1 persona per anno	6564	6916	8527	9596	10446	12252	15561
	- On rail	Passeggero km per 1 persona per anno	972	978	1073	1145	1200	1302	1453
2	Sistema di trasporto umanitarismo Index *	-	0,38	0,38	0,40	0,41	0,41	0,45	0,52
3	La quota del trasporto pubblico nel trasporto passeggeri totale	%	51,6	50,6	48,9	47,8	47,2	45,8	43,8
4	Aumenta il traffico passeggeri suburbano w / d (al livello del 2011)	%	-	-	22,6	38,5	44,9	59,3	81,5
Indicatori di secondo livello									
5	Riduzione del tempo medio di accessibilità dei trasporti nelle grandi aree urbane **	%	-	-	1	2	3	4	6
6	L'età media dei veicoli per trasporto passeggeri:								
	- Macchine (autovetture / unità multiple)	anno	18/15	18/15	18/15	17/14	17/14	16/13	15/12
	- Locomotive	anno	22,5	23,8	20,9	20,2	19,7	18,8	17,4

* Il rapporto tra passeggeri fatturato cargo escluso il trasporto pipeline. Il viaggio nel tempo

** popolazione pendolarismo (di trasporto pubblico) al livello del 2011.

Fonte: Progetto Strategia Trasporti della Russia fino al 2030 [9]

Garantire la disponibilità e la qualità dei servizi di trasporto al pubblico in conformità con le norme sociali
(Energia e materie prime scenario) [8, p.219-220]

#	indicatori	modifiche Brichani	2010	2011	2015	2018	2020	2024	2030
Gli indicatori di primo livello									
1	Mobilità trasporti (mobilità) della popolazione per 1 persona per anno per modalità di trasporto, totale:	Passeggero km per 1 persona per anno	6564	6916	8062	9021	9844	11151	13442
	- On rail	Passeggero km per 1 persona per anno	972	978	1023	1054	1087	1152	1243
2	Sistema di trasporto umanitarismo Index *	%	0,38	0,38	0,40	0,42	0,43	0,46	0,50
3	La quota dei trasporti pubblici fatturato totale del trasporto passeggeri	%	51,6	50,6	49,0	48,1	47,6	46,4	44,7
4	Aumenta il traffico passeggeri suburbano w / d (al livello del 2011)	%	-	-	11,6	16,7	20,3	26,1	34,8
Indicatori di secondo livello									
5	Riduzione del tempo medio di accessibilità dei trasporti nelle grandi aree urbane **	%	-	-	2	4	6	8	11
6	L'età media dei veicoli per trasporto passeggeri:								
	- Macchine (autovetture / unità multiple)	anno	18/15	18/15	18/15	17/14	17/14	16/13	15/12
	- Locomotive	anno	22,5	23,8	20,9	20,2	19,7	18,8	17,4

* Il rapporto tra passeggeri fatturato cargo escluso il trasporto pipeline.

Il viaggio nel tempo

** popolazione pendolarismo (di trasporto pubblico) al livello del 2011.

Fonte: Progetto Strategia Trasporti della Russia fino al 2030 [9]

sarà di circa \$ 40 trilioni. rubli."[10]