



People's Republic of China
Poverty Reduction and
Regional Cooperation Fund

4th Railway Working Group Meeting

22–24 April 2019 | Tashkent, Uzbekistan

4-е заседание Рабочей группы по
железнодорожному транспорту

22–24 апреля 2019 г. | Ташкент, Узбекистан

Практический пример: Возрождение регионального железнодорожного пассажи́рского сообщения

Удо Сауэрбрей



- Как реализовать устойчивые и конкурентоспособные пассажирские перевозки на железной дороге?
 - Надежность и качество перевозок
 - Экономия / финансовая устойчивость
 - Эффективность
 - Рыночная ориентация / инновации



- Надежность и качество перевозок
 - Пунктуальность
 - Надежность активов
 - Удовлетворенность клиентов



- Надежность и качество перевозок
 - Доносить до клиентов качество предлагаемых услуг
 - Регистрировать неудачи и ограничения
 - Рассчитывать использование активов
 - Предлагать легкость доступа и дополнительные услуги

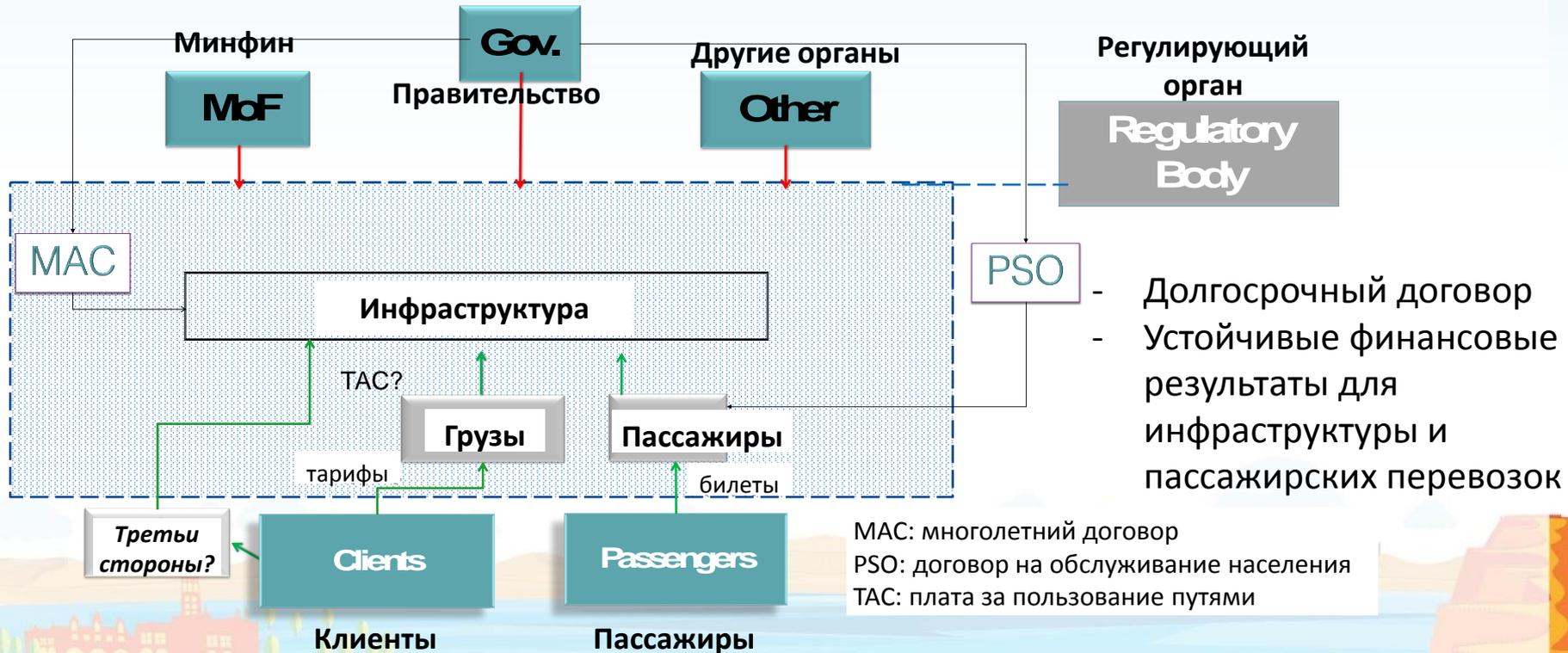


- **Экономия / финансовая устойчивость**
 - Схемы субсидирования
 - Контроль затрат
 - Формирование цен
 - Ремонт и обслуживание активов
 - Инвестиционные решения



• Экономия / финансовая устойчивость

– внедрение договоров на обслуживание населения (PSO)/многолетних договоров (MAC) в Европе



MAC: многолетний договор
PSO: договор на обслуживание населения
TAC: плата за пользование путями



- Экономия / финансовая устойчивость
 - договор на обслуживание населения (PSO) в качестве основы для всех услуг
 - “Правительство покупает услуги для населения”
 - Исполнение железнодорожных договоров



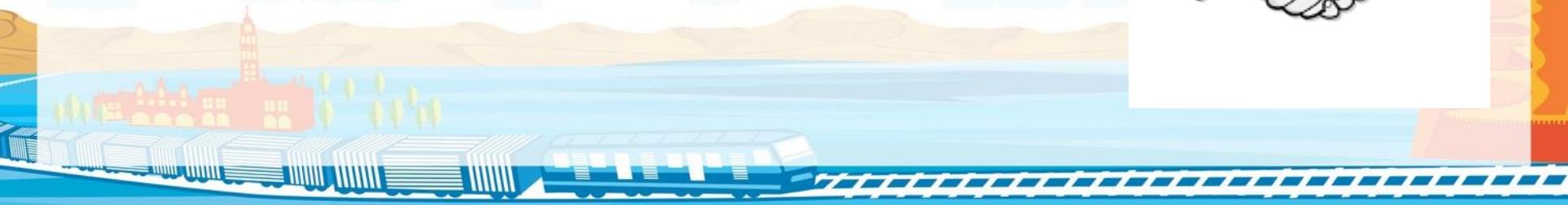
- **Экономия / финансовая устойчивость**
 - договор на обслуживание населения (PSO) покрывает около 50% затрат на общественный транспорт Германии
 - Большое число различных типов договоров (риски, связанные с продажей билетов, активами, и т.д.)



- **Экономия / финансовая устойчивость**
 - договор на обслуживание населения (PSO) предусматривает:
 - качество подвижного состава за счет покрытия расходов на ремонт и техническое обслуживание на долгосрочной основе
 - частоту сообщений для непиковых периодов времени и зон
 - Устойчивое поступление доходов железным дорогам



- Экономия / финансовая устойчивость
 - договор на обслуживание населения (PSO) требует:
 - Обязательств со стороны железных дорог соблюдать определенные минимальные стандарты
 - Стремления правительства предоставлять услуги железной дороги
 - Скоординированных инвестиционных решений



- **Экономия / финансовая устойчивость**
 - PSO требует планирования обязательств (Пример! Цифры не являются действительными)

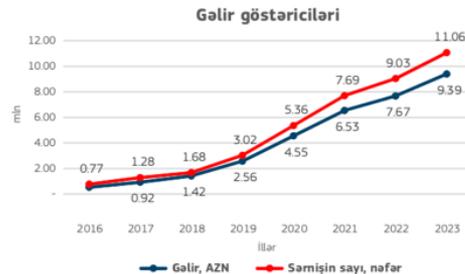
Bakı-Sumqayıt və Dairəvi Xətt üzrə əldə olunan və proqnoz edilən Gəlirlər



Доходы
Колич. пасс.
Ср. цена билета

		2016	2017	2018 *	2019	2020	2021	2022	2023
Gəlir	mln. AZN	0.53	0.92	1.42	2.56	4.55	6.53	7.67	9.39
Səmişin sayı	mln. nəfər	0.77	1.28	1.68	3.02	5.36	7.69	9.03	11.06
Ortalama bilet qiyməti	AZN	0.69	0.72	0.84	0.85	0.85	0.85	0.85	0.85

*Qeyd: 2018-ci ilin ilk 10 ayı faktiki göstəricilər, son 2 ayı isə proqnoz əsasında hesablanmışdır.



- План будущего роста грузоперевозок, затрат на перевозки и стоимости билетов

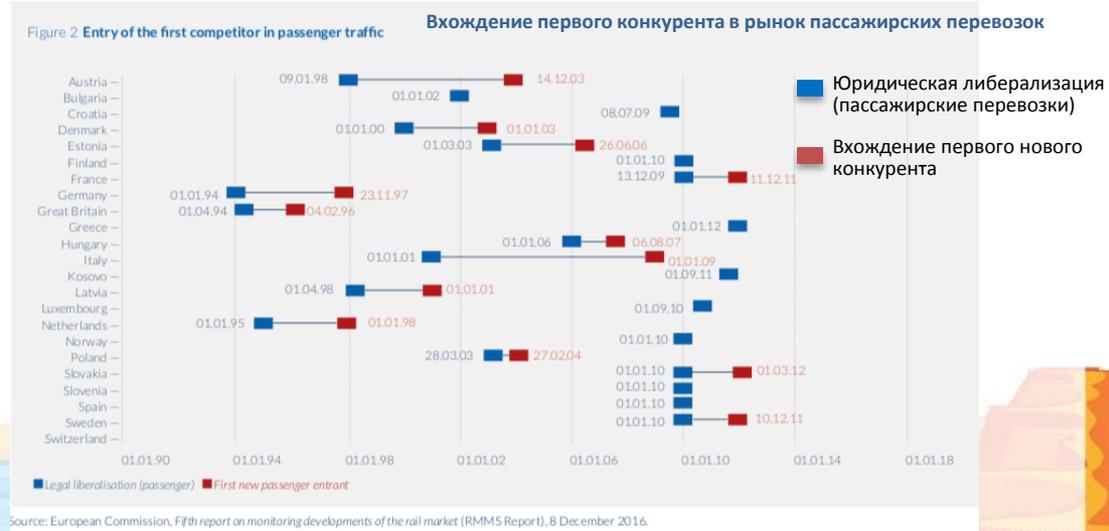
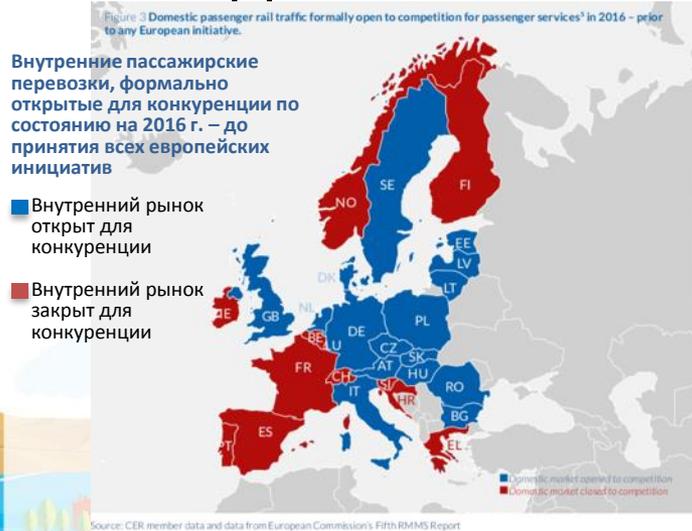


- Экономия / финансовая устойчивость

- Расчет затрат – местное движение поездов

В манатах	Всего затраты на 11 рейсов в год	Затраты на поездо-км (11)	Всего затраты на 17 рейсов в год	Затраты на поездо-км (17)
Амортизация подв. состава	4.036.667	12,74	4.036.667	8,24
Расходы на ремонт и ТО	256.608	0,81	396.576	0,81
Расходы на персонал	125.244	0,40	131.208	0,27
Расходы на энергию	115.790	0,37	178.949	0,37
Расходы на уборку	98.405	0,31	124.730	0,25
Расходы на маркетинг/продажи	347.454	1,10	365.110	0,75
Накладные расходы	747.025	2,36	784.986	1,60
Итого расходы	5.727.193	18,08	6.018.225	12,29
Накл. расходы на ЦО и безопасность	411.842	1,30	411.842	1,30
Всего расходы	6.139.035	19,38	6.430.067	13,59
Доход	767.578	2,4	1.006.000	2,1
Результат	-5.371.457	-15,7	-5.012.225	-10,24

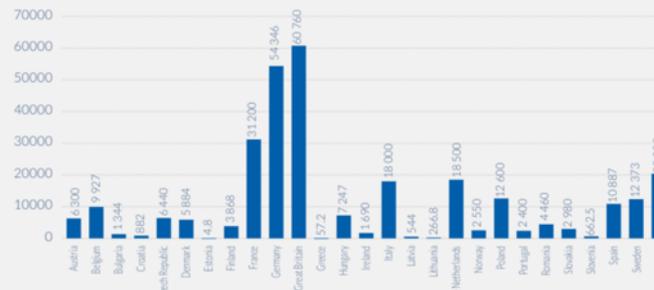
- Экономия / финансовая устойчивость
 - Требование к финансированию НЕ ЗАВИСИТ от оператора
 - Частные операторы считаются более дешевыми



- **Экономия / финансовая устойчивость**
– Почти все региональные пассажирские поезда в Европе регулируются PSO

Охват национальных и региональных PSO в млн. пассажиро-км во всех затронутых странах (2015-2016 гг.)

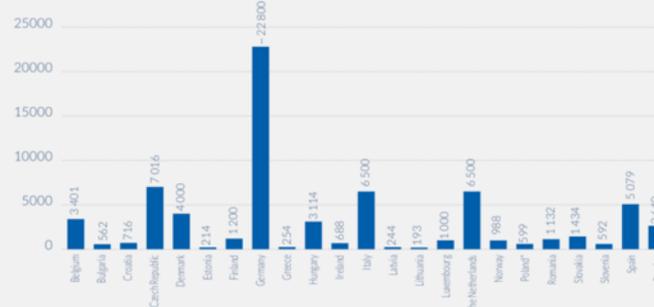
Figure 5 Scope of national and regional PSO in terms of million passenger-kilometres operated in each country concerned (2015/2016)



Data not available for Luxembourg

Охват национальных и региональных PSO по количеству поездов в сутки во всех затронутых странах (2015-2016 гг.)

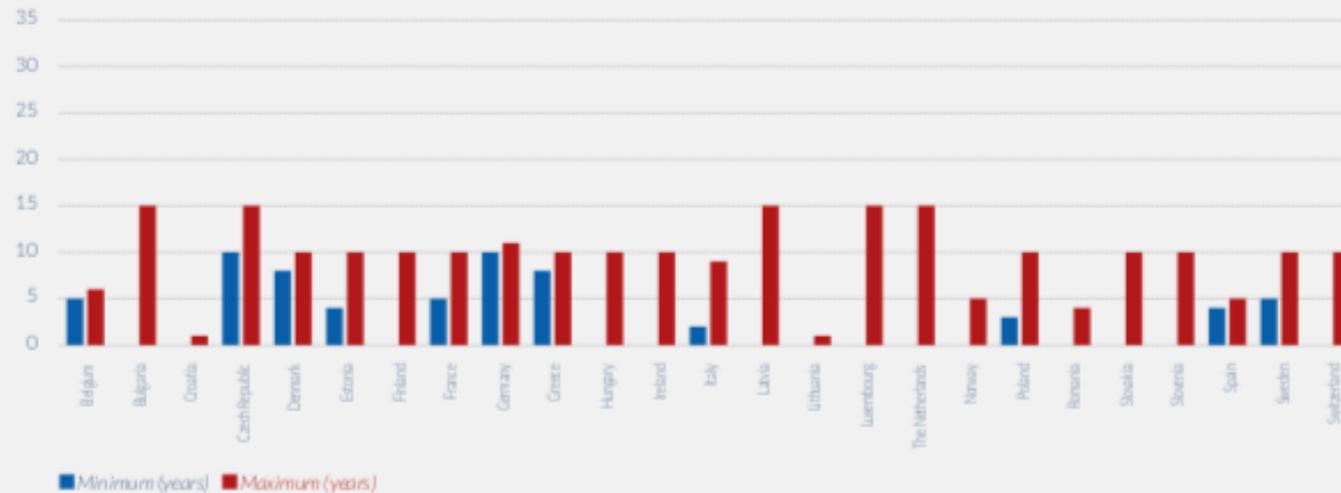
Figure 6 Scope of national and regional PSO in terms of trains operated per day in each country concerned (2015/2016)



* Figure for PKP Group only
Data not available for Austria, France, Great Britain, Portugal and Switzerland

- Экономия / финансовая устойчивость
– “Долгосрочный” договор обеспечивает
устойчивость!

Figure 11 Overview of PSO contract duration throughout the EU Продолжительность сроков договоров в странах ЕС



No provisions made regarding contract duration in Portugal

Data not available for Austria and Great Britain

- Экономия / финансовая устойчивость
 - Ключевые показатели эффективности (КПЭ) являются частью договора (пунктуальность, отмены, удовлетворенность клиентов)
 - “Поощрения / штрафы” могут согласовываться, в зависимости от типа договора
 - Инвестиции также должны оговариваться договором



- Экономия / финансовая устойчивость
– Пример: КПЭ в договоре ирландской компании "DART"

Schedule B: Performance Obligations

Обязательство по исполнению показателя	Отчетность	Проверка соответствия	Оплата в зависимости от исполнен.
<p>Пунктуальность Междугородные</p> <p>(Dublin- Belfast, Dublin – Galway, Dublin – Rosslare, Dublin – Cork, Dublin – Westport/ Ballina, Dublin – Sligo, Dublin – Limerick, Dublin – Tralee, Dublin – Waterford):</p> <p>90% междугородных сообщений должны прибывать в пункт назначения по расписанию или не позднее 10 мин включительно от времени по расписанию. Показателем эффективности является суммарное время всех междугородных сообщений</p>	<p>Квартальный отчет</p> <p>Управлению по каждой линии, в том числе, с начала года по н/вр</p>	<p>Не менее 90%</p>	*
<p>Пунктуальность "DART"</p> <p>Утренние пиковые часы: Прибытие в центр города с понедельника по пятницу: 90% всех сообщений DART должны прибывать на станцию Конноли с 07:00 до 10:00 по расписанию или не позднее 10 мин включительно от времени по расписанию.</p> <p>Вечерние пиковые часы: Отправление из центра города: 90% всех сообщений должны отправляться со станции Конноли с 16:00 до 19:00 с учетом прибытия в пункт назначения по расписанию или не позднее 10 мин включительно от времени по расписанию.</p> <p>В непиковые часы: 87% <u>всех</u> сообщений DART должны прибывать на станцию в пункте назначения по расписанию или не позднее <u>5 минут</u> включительно от времени по расписанию.</p>	<p>Квартальный отчет</p> <p>Управлению по каждой линии, в том числе, с начала года по н/вр</p>	<p>Не менее 90%</p> <p>90%</p> <p>87%</p>	*

* Subject to Clause 17 Force Majeure and planned possessions

* the punctuality performance measure is the rolling annual average punctuality for the 12 months up to the end of the quarter

*Subject to Clause 17 Force Majeure and planned possessions

- Экономия / финансовая устойчивость
 - Мониторинг затрат
 - Согласованные структуры цен на билеты
 - Подразделения обслуживания (ремонт и ТО, станции, уборка и т.д.) как хозяйствующие единицы
 - Инфраструктурные затраты должны определяться заранее
 - Инвестиции с ясно определенными экономическими целями



- Экономия / финансовая устойчивость
– ключевые показатели эффективности - “кабина пилота” для руководства

Финансовые	Операционные	Клиентские	Коммерческие
Доходы/ издержки (ежемесячно)	Поездо-км выполненные	Перевезено пассажиров/ грузов	Доходы на тонну/ пассажира
Издержки на поезде-км	Км на подразделение/ актив	Количество клиентов по грузоперевозкам	Доходы на тонно-км, пассажиро-км
Издержки на тонно-км/ пассажиро-км	Тонн/ т-км/ пасс./ пасс-км в год	Пунктуальность	Доходы на место-км, вагон
Издержки на тонну, на пассажира	Рейсов в год	Удовлетворенность пассажиров	Доходы на линию
Издержки на эксплуатационный час	Требуемые активы		Доходы на работника



People's Republic of China
Poverty Reduction and
Regional Cooperation Fund

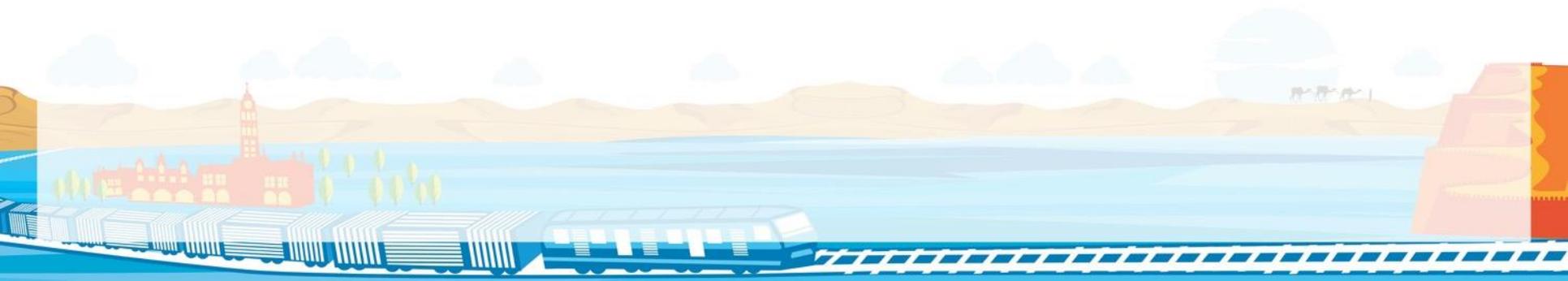
4th Railway Working Group Meeting

22–24 April 2019 | Tashkent, Uzbekistan

4-е заседание Рабочей группы по
железнодорожному транспорту

22–24 апреля 2019 г. | Ташкент, Узбекистан

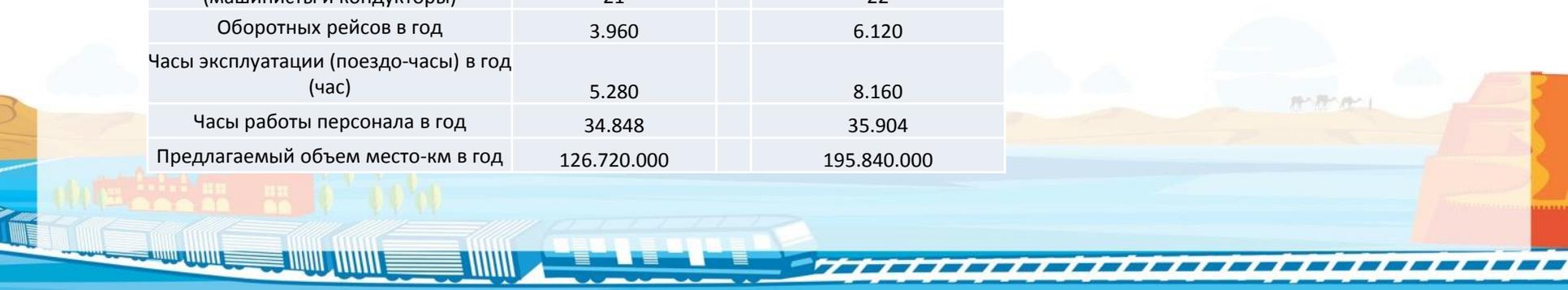
- Эффективность
 - Использование подвижного состава
 - Оптимизация персонала
 - Использование сети



- **Эффективность**
- КПЭ для местных поездов

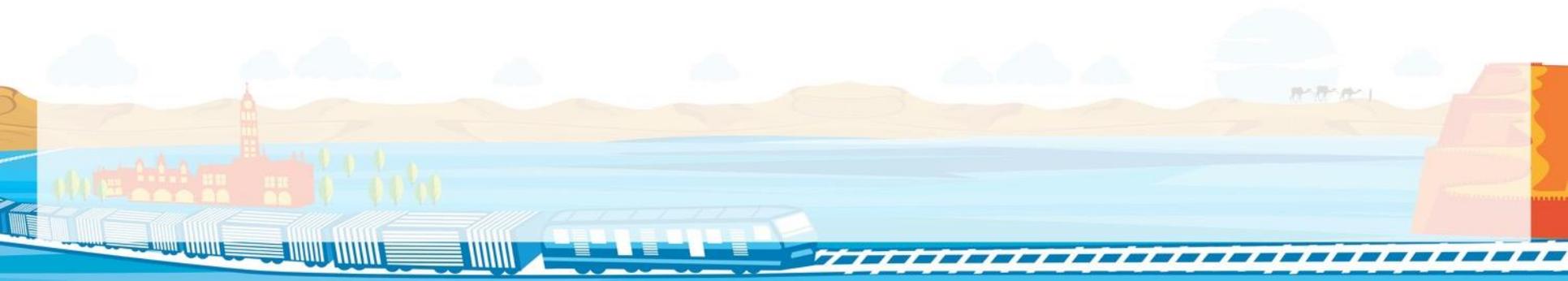
КПЭ	11 рейсов	17 рейсов
Себестоим. поезд-км, манат	18,08	12,29
Км на электропоезд	63.360	97.920
Себестоим. на пасс-место-км (манат)	0,0452	0,0307
Доход на пассажиро-км	0,0335	0,0335
Себестоимость на эксплуат.час	1084,70	737,53
Затраты на персонал на поезд-км	0,40	0,27
Ср. колич. пассажиров на поезд	193	163
Использование пропускной спос.	18%	15%
Поездо-км в год	316.800	489.600
Численность необходимого эксплуатационного персонала (машинисты и кондукторы)	21	22
Оборотных рейсов в год	3.960	6.120
Часы эксплуатации (поездо-часы) в год (час)	5.280	8.160
Часы работы персонала в год	34.848	35.904
Предлагаемый объем место-км в год	126.720.000	195.840.000

- Регистрация затрат на актив и требуемого времени
- Требуется расписание и планирование пропускной способности

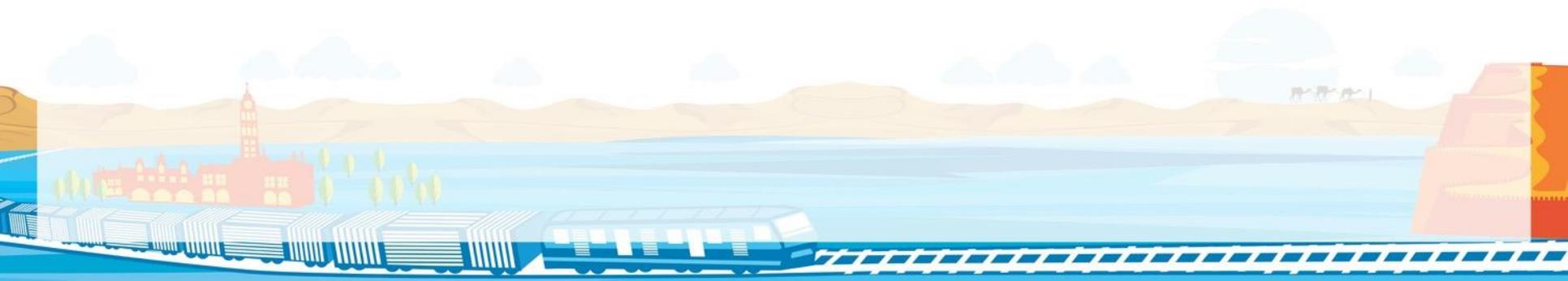


- **Эффективность**

- Использование активов – больше километров на актив (локомотив, поезд, вагон)
- Обучение персонала – улучшенное и более гибкое использование персонала
- Использование пропускной способности инфраструктуры – расписание



- Рыночная ориентация / инновации
 - Доля на рынке
 - Новые предприятия
 - Новые услуги с добавленной стоимостью
 - Адаптируемость
 - Рыночные исследования
 - Каналы продаж



- Рыночная ориентация / инновации
 - Доступность для клиентов (варианты заказа вагонов/объема)
 - Прозрачность обслуживания
 - Обсуждение требований и корректировка обслуживания

