

Мой отчет

Внутрироссийские пассажирские перевозки

Воздушный транспорт — основной конкурент железных дорог в сегменте пассажирских перевозок. Но рынок остается интересным для ОАО «РЖД»: скоростные пассажирские поезда по ряду направлений выигрывают в конкуренции с авиацией. В сегменте грузовых перевозок железные дороги конкурируют с автомобильным транспортом, но и здесь у них есть неоспоримые преимущества.

Рост пассажиропотока, обслуживаемого авиатранспортом, отмечается с октября 2009 года. Хотя в структуре перевозок пассажиров на долю авиации приходится всего 0,4 %, в структуре российского пассажирооборота доля авиатранспорта значительна — 41,3 % в 2012 году — и она быстро растет: +13,6 п. п. за последние три года.

Пассажирооборот авиации быстрее всего растет в международном сообщении, что связано как с ростом дальности полетов, так и с увеличением количества российских участников на международных линиях. По итогам 2012 года доля воздушного транспорта выросла на 3,8 п. п. до 41,3 %, тогда как доля железнодорожного транспорта напротив снизилась, хотя и незначительно — на 0,9 п.п. до 30,5 %.

Эту динамику определяют не только рост доходов населения, но и гибкие тарифы авиакомпаний, а также государственная политика. Федеральный бюджет субсидирует авиаперелеты из Восточной Сибири и с Дальнего Востока, лизинговые платежи авиакомпаний, выделяет субсидии субъектам Российской Федерации, поддерживая региональные и местные перевозки воздушным транспортом.

В результате в сегменте перевозок на расстояния свыше 1,5 тыс. км доля авиаперевозок стабильно растет за счет железнодорожного транспорта, и по ряду направлений накопленный разрыв оказался весьма значительным. К примеру, на маршруте Москва — Новосибирск (2 891 км) за 11 лет пассажирооборот на железной дороге снизился на 73,8 % при средней стоимости проезда чуть менее 10,5 тыс. руб. (2011 год, купейный вагон), а доля авиаперевозок выросла с 58 до 89 % при цене авиабилета всего 7 тыс. руб. (2011 год, эконом-класс).

По данным Министерства транспорта, железнодорожный транспорт имеет явные преимущества на дистанциях до 700 км, сохраняет конкурентоспособность на расстояниях до 1,5 тыс. км в основном за счет ценового фактора и становится менее приоритетным на дистанциях свыше 2 тыс. км из-за больших временных затрат на проезд.

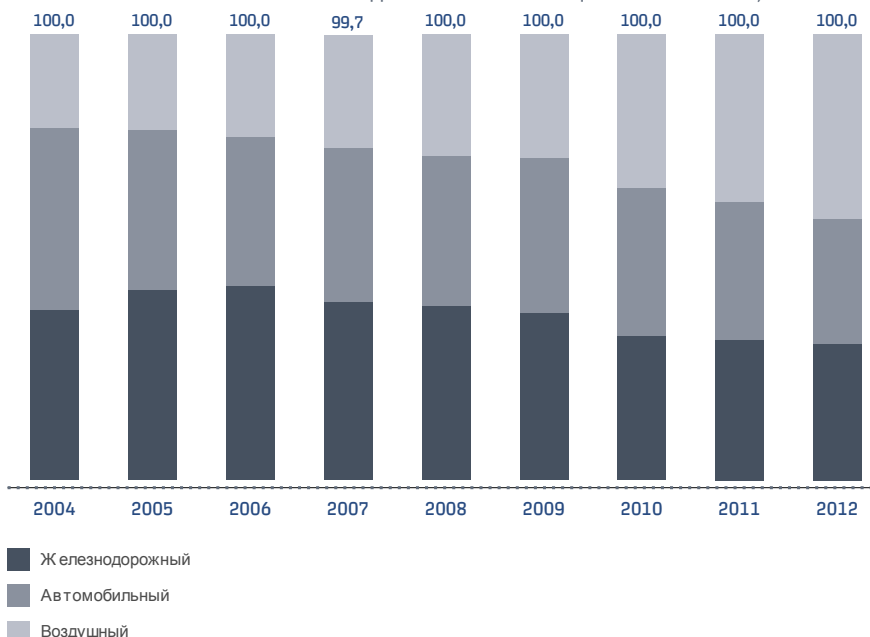
Пассажирооборот транспорта общего пользования РФ в 2012 году

473,7
млрд пасс-км

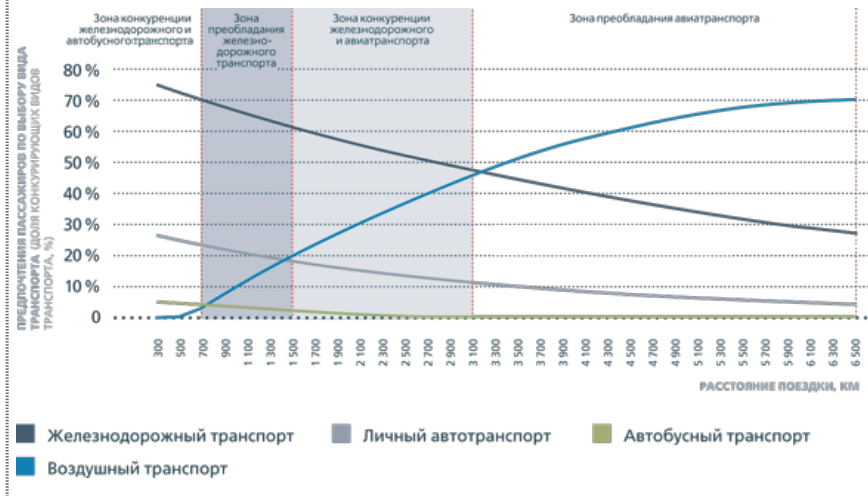
Количество пассажиров, воспользовавшихся услугами железнодорожного транспорта в 2012 году

1 058,8
млн человек

СТРУКТУРА ПАССАЖИРООБОРОТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, %



ПРЕДПОЧТЕНИЯ ПАССАЖИРОВ ПО ВЫБОРУ ВИДА ТРАНСПОРТА (ДОЛЯ КОНКУРИРУЮЩИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, %)



Создание узловых аэропортов (хабов), увеличивающих объемы перевозок на 30–40 %, развитие парка самолетов малой вместимости для региональных перевозок и самолетов повышенной вместимости для международных перевозок могут сократить зону лидерства железнодорожного транспорта до расстояний в 1 000–2 000 км. Однако в этом случае для железнодорожного транспорта открываются новые ниши, связанные, в частности, с развитием интермодального пассажирского сообщения.

В 2012 году «Федеральная пассажирская компания», дочерняя структура «РЖД», запустила прямые поезда до Ниццы и Парижа, после чего пассажирооборот на этих маршрутах вырос в 2,5 раза. Так что у железных дорог есть неплохой потенциал развития и в международном сегменте пассажирских перевозок. При условии качественного сервиса, железные дороги остаются привлекательным видом транспорта даже в Европе, где отлично развито авиационное и автомобильное сообщение.