

Обзор и основные тенденции российской транспортной отрасли

Важной особенностью 2015 года была нестабильность на мировых финансовых и товарных рынках в условиях повышенной неопределенности относительно перспектив мировой экономики.

Основные тенденции и изменения в мировой и российской экономиках

В 2015 году конъюнктура мировой экономики несколько снизилась. Рост глобального ВВП, по оценке Международного валютного фонда, замедлился до 3,1 % с 3,4 % в 2014 году. Темпы роста международной торговли замедлились до 2,6 % по сравнению с 3,4 % в 2014 году.

Замедление мировой экономики в 2015 году было обусловлено существенным снижением активности в развивающихся странах, экономический рост которых замедлился до 4 % с 4,6 % в 2014 году. Значительное влияние на мировую экономику оказало замедление экономического роста в Китае, являющемся ключевым участником мировой торговли. При этом в других странах БРИКС (за исключением Индии) также произошло ухудшение экономической динамики.

Относительно позитивной в 2015 году была экономическая ситуация в развитых странах, где экономический рост ускорился до 1,9 % с 1,8 %. В США экономический рост сохранился на уровне 2014 года (2,4 %). При этом, удорожание доллара негативно сказалось на финансовой стабильности отдельных развивающихся стран, где происходил отток капитала.

Важной негативной особенностью 2015 года была нестабильность на мировых финансовых и товарных рынках в условиях повышенной неопределенности относительно перспектив мировой экономики. Снижение мировых цен на нефть ухудшило ситуацию в странах-экспортерах нефти, доходы которых резко сократились, но оказало положительное воздействие на страны-импортеры нефти, где экономическая активность возросла. Однако снижение ценовой конъюнктуры на мировом рынке нефти было слишком масштабным, и его влияние на мировую экономику в целом было отрицательным.

Темпы роста ВВП мира в целом, развитых и развивающихся стран в 2011–2015 годах (по данным МВФ), % к предыдущему году



Ситуация в российской экономике в 2015 году характеризовалась кризисными тенденциями. ВВП России перешел к спаду (снижение на 3,7 % к 2014 году) после роста, хотя и замедлявшегося, в течение 2010–2014 годов. Промышленное производство к уровню 2014 года сократилось на 3,4 %.

Ухудшились почти все факторы поддержки экономического роста. Резко снизился потребительский спрос — сокращение оборота розничной торговли к уровню 2014 года составило 10 %. Такая динамика была связана с существенным снижением доходов и реальной заработной платы населения, ускорением инфляции и ухудшением потребительских настроений.

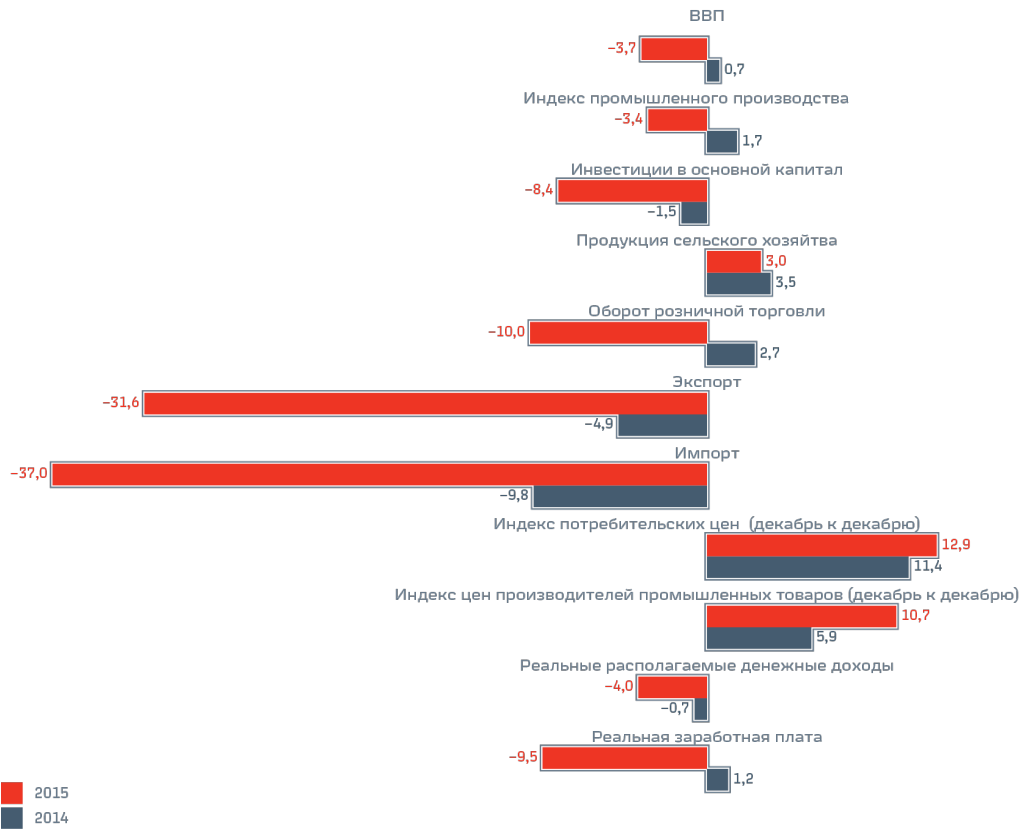
Продолжилось затухание инвестиционной активности. Глубина спада инвестиций в основной капитал в 2015 году возросла до 8,4 % с 1,5 % в 2014 году. Инвестиции сокращались в условиях снижения спроса, удорожания инвестиционного импорта, повышения привлекательности вложений на финансовых рынках, высоких кредитных ставок и снижения ожиданий в отношении перспектив российской экономики.

Определяющее негативное влияние на макроэкономическую конъюнктуру России в 2015 году оказывала динамика мировых цен на нефть. Сокращение цен на нефть привело не только к снижению доходов бюджета и сырьевых компаний, но и через ослабление мультиплицирующего эффекта — к сокращению доходов корпоративного сектора в целом.

Уменьшение валютной выручки экспортеров, наряду с продолжавшимся оттоком капитала, закрытыми в результате санкций международными рынками капитала, отсутствием поддержки национальной валюты привело к ослаблению рубля на валютном рынке и высокой волатильности его

курса. Таким образом, в экономике сложились условия, в которых неопределенность будущего резко возросла, что обусловило в совокупности с другими негативными факторами снижение экономической активности в России.

Изменение макроэкономических показателей России в 2014–2015 годах, % к предыдущему году



Грузооборот транспорта

В 2015 году грузооборот транспорта в России вырос на +0,2 % относительно 2014 года и составил 5 088,9 млрд ткм.

Рост грузооборота транспортной системы обусловлен повышением грузооборота на всех видах транспорта, кроме внутреннего водного и автомобильного.

Грузооборот железнодорожного транспорта вырос на +0,3 %.

Значительное увеличение грузооборота на морском (+24,1 %) и воздушном (+5,6 %) транспорте.

Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота транспортной системы страны составила 45,3 % (к уровню 2014 года не изменилась).

Доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного составила 87,1 %.

Грузооборот по видам транспорта в 2015 году

Вид транспорта	2015		Доля видов транспорта в общем грузообороте, %	
	Млрд ткм	+/- % 2014	2014	2015
Грузооборот транспорта	5 088,9	+0,2	100,0	100
в том числе				

железнодорожного	2 304,8	+0,3	45,3	45
автомобильного	232,1	–5,9	4,9	4
морского	39,8	+24,1	0,6	0
внутреннего водного	62,6	–13,5	1,4	1
воздушного (транспортная авиация)	5,4	+5,6	0,1	0
трубопроводного	2 444,2	+0,9	47,7	48
Справочно: доля железнодорожного транспорта без учета трубопроводного			86,6	87

Структура грузооборота по видам транспорта, %

Пассажирооборот транспорта

Пассажирооборот транспорта общего пользования в 2015 году составил 465,3 млрд пасс.-км, в том числе:

- железнодорожного — 120,4 млрд пасс.-км,
- автомобильного — 118,0 млрд пасс.-км,
- воздушного — 226,9 млрд пасс.-км.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 25,3 % (+0,8 п. п. к уровню 2014 года). В структуре пассажирооборота транспорта общего пользования воздушный транспорт занимает 48,8 % (–0,4 п. п. к уровню 2014 года), железнодорожный транспорт — 25,9 % (–0,4 п. п. к уровню 2014 года).

Пассажирооборот по видам транспорта в 2015 году

Вид транспорта	2015		Доля видов транспорта в общем грузообороте, %	
	Млрд пасс.-км	+/- % 2014	2014	2015
Пассажирооборот транспорта общего пользования	465,3	–5,4	100,0	100
в том числе				
железнодорожного	120,4	–6,5	26,3	25
автомобильного (автобусы)	118,0	–2,0	24,5	25
воздушного (транспортная авиация)	226,9	–6,0	49,2	48

Структура пассажирооборота по основным видам транспорта, %

Межвидовая конкуренция

Межвидовая конкуренция на рынке грузовых перевозок

Хозяйственная деятельность ОАО «РЖД» на рынке грузовых и пассажирских перевозок протекает в условиях

существенного конкурентного давления со стороны других видов транспорта.

В сегменте грузовых перевозок основными конкурентами являются трубопроводный, автомобильный, а также водный транспорт (морской водны транспорт в основном в сегменте транзитных контейнерных перевозок).

ОАО «РЖД» испытывает максимальное конкурентное давление со стороны трубопроводного транспорта в сегментах перевозок сырой нефти и светлых нефтепродуктов. Это создает существенные риски сокращения потенциальной грузовой базы железнодорожных перевозок в указанных сегментах.

Помимо трубопроводного транспорта, конкурентное давление на железнодорожные перевозки нефтяных грузов оказывает и внутренний водный транспорт.

Автомобильный транспорт перевозит грузы на небольшие, по сравнению с другими видами транспорта, расстояния, а его удельный вес в грузообороте транспорта составляет порядка 4,6 %. Вместе с этим, автомобильный транспорт все более активно начинает принимать участие в доставке на дальние расстояния мелких партий высокодоходных и скоропортящихся грузов, и конкурентное давление со стороны автомобильн транспорта на железнодорожный усиливается.

В то же время у железнодорожного транспорта есть особые преимущества, которые создают возможности для ориентации на грузоотправителей, которым требуется перевозка крупнотоннажного груза на дальние расстояния:

- массовость перевозок и высокая провозная способность железных дорог;
- регулярность перевозок независимо от времени года, времени суток и погодных условий;
- универсальность данного вида транспорта с точки зрения использования его для перевозок различных грузов и возможность массовых перевозок грузов;
- возможность создания прямой связи между крупными промышленными предприятиями по железнодорожным подъездным путям;
- относительно низкая себестоимость перевозки 1 тонны груза при перевозках массовых грузов на большие расстояния, что обусловлено высокой удельной грузоподъемностью железнодорожного транспорта.

Поэтому в сегменте перевозок на дальние расстояния железнодорожный транспорт является доминирующим среди всех видов транспорта общего пользования.

С данными конкурентными преимуществами железнодорожного транспорта может поспорить только внутренний водный транспорт. Однако, конкуренция между внутренним водным и железнодорожным видами транспорта носит сезонный характер, присутствуя только в летний период п перевозке массовых грузов в меридиональном направлении в районах, прилегающих к бассейну реки Волги, а также по системе каналов, рек и оз Волго-Балтийского водного пути. По данным Федеральной службы государственной статистики, грузооборот железнодорожного транспорта в России более чем в 27 раз превышает аналогичный показатель внутреннего водного транспорта.

Основным конкурентным преимуществом речного транспорта перед железнодорожным является существенно более низкий уровень себестоимости перевозок, обусловленный отсутствием затрат на содержание инфраструктуры, а также небольшой долей энергозатрат на перемещение 1 тонны груза.

Межвидовая конкуренция на рынке пассажирских перевозок

В 2015 году железнодорожный транспорт продолжал испытывать конкурентное давление со стороны воздушного транспорта на внутрироссийских направлениях в дерегулируемом сегменте.

В условиях конкуренции со стороны авиатранспорта, наблюдавшийся в 2015 году устойчивый спрос на проезд в поездах «Сапсан» и «Аллегро» (обеспечивающих для пассажира высокую скорость и комфорт, оптимальный уровень тарифа, поездки с удобным расписанием), в двухэтажных поездах и поездах «Стриж», а также на использование мультимодальных перевозок и новых транспортных продуктов в рамках программы «Дневи экспресс» в электропоездах «Ласточка» свидетельствует о положительной тенденции привлечения дополнительного пассажиропотока с альтернативных видов транспорта, подтверждает необходимость дальнейшего развития скоростного пассажирского сообщения.

Вследствие ухудшения макроэкономической ситуации, снижения курса рубля и сохранения геополитической напряженности впервые снижен пассажирооборот основного конкурента — воздушного транспорта (на –6 %).

Структура пассажирооборота воздушного транспорта по видам сообщения в 2015 году, %

Структура пассажирооборота железнодорожного транспорта по видам сообщения в 2015 году, %

Пассажирооборот железнодорожного и воздушного транспорта в 2010–2015 годах, млрд пасс.-км

