

Березов Данила Дмитриевич

соискатель, магистрант

ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет
путей сообщения»

г. Новосибирск, Новосибирская область

Научный руководитель

Спицына Ирина Николаевна

канд. техн. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет
путей сообщения»

г. Новосибирск, Новосибирская область

начальник

НИЛ «Экономика транспорта» СГУПС

АНАЛИЗ СИТУАЦИИ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В 2020 ГОДУ

***Аннотация:** карантинные меры, ставшие причиной масштабной приостановки конституционного права на свободу передвижений, нанесли серьезный удар по внутригосударственному и международному туризму, который обеспечивался авиа и ж/д транспортом, в связи с чем возник дисбаланс пассажиропотоков. Статья посвящена анализу ситуации на рынке пассажирских перевозок в 2020 году.*

***Ключевые слова:** пассажиропоток, экономика транспорта, железнодорожные пассажирские перевозки, авиационные пассажирские перевозки, карантин, пандемия, общенациональный план действий.*

В эти сложные времена транспортники тестируют различные способы выживания, которые позволяют оставаться на плаву. Карантинные меры, ставшие причиной масштабной приостановки конституционного права на свободу передвижений, нанесли серьезный удар по внутригосударственному и

международному туризму, который обеспечивался авиа и ж/д транспортом, в связи с чем возник дисбаланс пассажиропотоков.

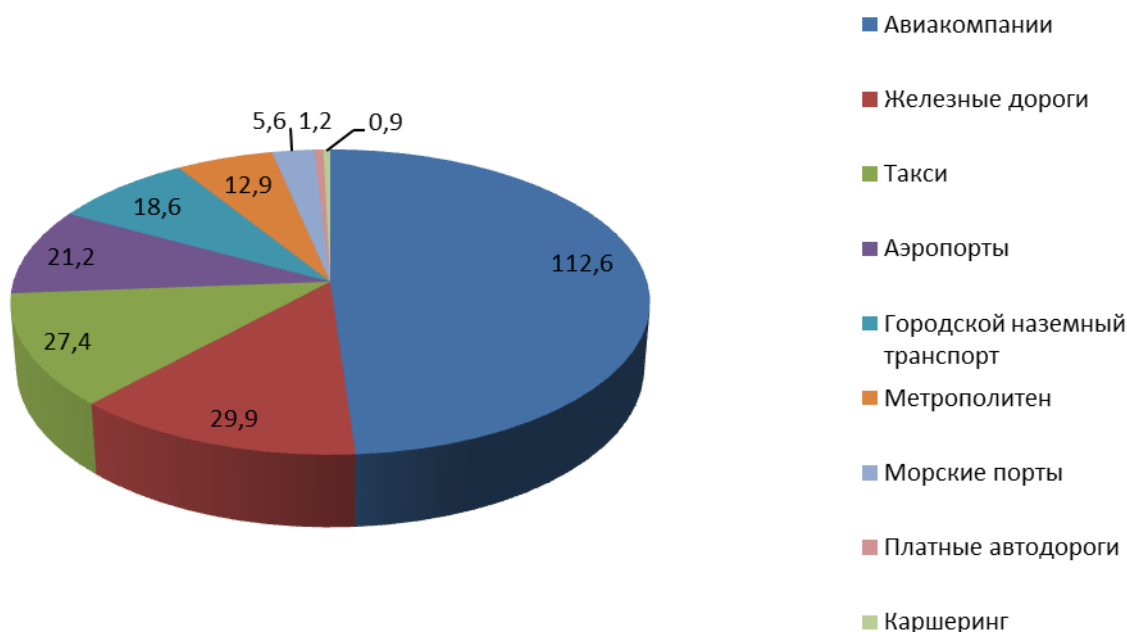


Рис. 1. Потери транспортных компаний России от ограничений, связанных с карантинными мерами, млрд руб.

В 2020 году в Российской Федерации экономическое состояние в сегменте пассажирских перевозок с начала марта заметно ухудшилось, хотя прогноз по всем видам сообщений был довольно позитивный. При анализе доходов первого полугодия 2019 года в пассажирских перевозках был виден уверенный рост, это обуславливается тем, что большое количество пассажиров озаботилось покупкой билетов заранее. Нельзя было и предположить, что мы столкнемся с подобными кризисными условиями экономики.

Текущее состояние транспортных компаний

Железная дорога:

Пандемия коронавируса стала причиной нарушения сформировавшихся связей «производитель-потребитель» и создала серьезные изменения на рынке транспортных и логистических компаний. В Российской Федерации в пиковый период пандемии объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом снизился на 72,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В мире сокращение объемов железнодорожных пассажирских перевозок на пике карантина составило от 70 до 100%. Разница в величине падения объяснялась преимущественно разной жесткостью карантинных мер. Графически это представлено на рисунке 2. По данным рабочего отчета железных дорог России за июнь 2020 год рекордсменом служит Индия, где с 25 марта по 1 мая пассажирское железнодорожное сообщение было закрыто полностью.

Многие страны воспользовались падением перевозок для внепланового ремонта и модернизации железнодорожной инфраструктуры. Первенство здесь опять-таки принадлежит Индии, чья железнодорожная сеть работает в режиме хронической перегрузки и, как следствие, хронически откладываемого техобслуживания. За месяц Indian Railways провели работы на 12 тыс. км путей (18% всей ж/д сети страны).

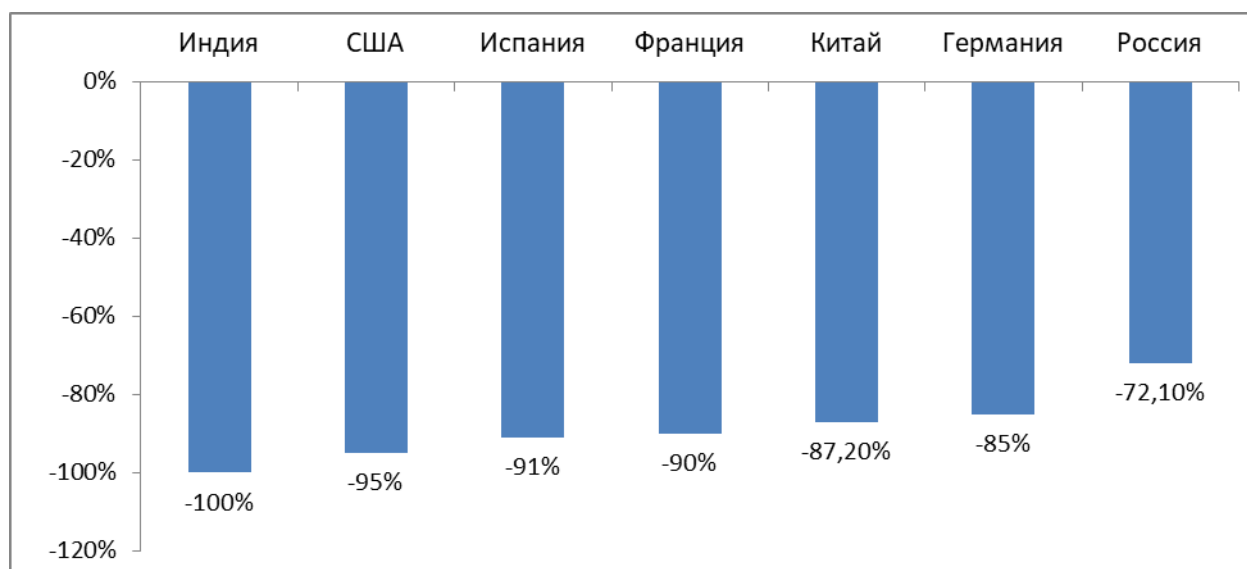


Рис. 2. Падение пассажирских перевозок на пике карантина, месяц наибольшего падения к соответствующему месяцу прошлого года, проц.

Авиация:

Наибольшие потери понесут авиакомпании и аэропорты: границы закрыты, клиенты требуют деньги за купленные билеты, самолёты простаивают. В денежном эквиваленте потери составят около 180–280 млрд руб. (из них 30% придется на аэропорты и 150 млрд руб. – на авиакомпании).

По словам руководителя практики по работе с транспортными предприятиями KPMG Сергея Казачкова положение дел у авиаперевозчиков довольно тяжелое, причем, как для авиакомпаний, так и для аэропортов: «С учетом снижения покупательной способности населения в результате замедления экономики и падения рубля отложенный спрос может не реализоваться после открытия воздушного сообщения. В таком случае мы ожидаем, что восстановление пассажиропотока до докризисных времен может занять около двух лет».

По мнению экспертов в данный момент аэропорты страны терпят падение пассажиропотока ориентировочно в 70–90 млн пассажиров, что эквивалентно 50–90 млрд руб. недополученной выручки аэропортов. Следует заметить, что доля постоянных затрат аэропортов находится в отметке около 70% и, если прибавить к этому долговую нагрузку от отсутствия пассажиропотока, то финансовый результат 2020 года у крупных аэропортов может быть отрицательным.

Сложнее ситуация складывается у авиакомпаний, так как маржинальность гораздо ниже, чем у аэропортов. Ежемесячные лизинговые платежи размером в несколько миллиардов рублей, вкупе с постоянными расходами, сформируют значительные убытки к концу 2020 года.

К примеру, транспортные компании стран-лидеров по числу зараженных сообщили о падении пассажиропотока на 90% и обратились за федеральной поддержкой для покрытия операционных расходов.

«Общенациональный план действий» правительства на 2020–2021 годы по восстановлению экономики представлен президенту Владимиру Путину и одобрен им. Определить стоимость мер практически невозможно. Оценка премьер-министра Михаила Мишустина в 5 трлн руб. условна – документ не предполагает сильного роста госрасходов и соответствует ограничениям бюджетного правила. Основные новшества – очень быстрый, уже с 2021 года, переход к адресной соцподдержке, реализация дорожного нацпроекта за четыре года вместо пяти, дерегулирование и цифровизация, поддержка региональных бюджетов и крупные кредиты на инфраструктурное проектирование, гарантированные суммы

госзакупок по импортозамещению. Неопределенными остаются расходы Белого дома на систему ОМС и отраслевую поддержку.

На воздушный транспорт государство выделит 43 млрд руб. в 2020 году и 8,58 млрд руб. в 2021 году. Методы борьбы с экономическими последствиями в данной отрасли включают в себя поддержку российских авиакомпаний через компенсацию понесённых расходов, субсидирование региональных авиаперевозок, а так же субсидии из федерального бюджета на возмещение недополученных доходов от осуществления воздушных перевозок пассажиров из г. Калининграда в г. Москву и в обратном направлении по специальному тарифу. Авиаперевозчикам гарантирована компенсация фонда оплаты труда, арендные и коммунальные платежи операторов аэропортов в период снижения пассажиропотока. Запланировано создание дальневосточной региональной авиакомпании.

В части железнодорожного транспорта меры кажутся недостаточными, так же не видно компенсации потерянных доходов для пассажирских поездов дальнего следования. В документе указаны такие меры как сохранение на 2021 год ставки по налогу на имущество РЖД на уровне 2020 года, крупнейший налогоплательщик указан в целом и нет уточнения, как данная мера повлияет на дочерние-зависимые общества. Развитие транзитных контейнерных перевозок по железным дорогам через Российскую Федерацию как мера не дает четкого понимания механизма выхода из кризисной ситуации в двухлетний срок. Такой вид деятельности, как контейнерные перевозки давно пользуются спросом в России. Их развитие не прекращается с момента отделения контейнерных перевозок из состава ОАО «РЖД» и созданием коммерческих организаций. Поддержка пригородных пассажирских железнодорожных компаний выражается в частичной компенсации лизинговых платежей, но для компаний, ориентированных на пассажирские перевозки, больше подходит такая мера как субсидии из федерального бюджета на возмещение недополученных доходов, тем более опыт с авиаперевозчиками уже есть. Всего на данные меры будет выделено в 2020 году 4,24 млрд руб. и в 2021 году 16,0 млрд руб. Для круизных речных и морских компаний поддержка будет выражена в компенсации расходов по договорам, с

российскими лизинговыми компаниями так же будут продлены на два года срока действия договоров, на основании которых осуществляются субсидируемые органами власти регулярные перевозки, как основы для реструктуризации лизинговых обязательств. Работа над федеральным проектом «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и национальным проектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги» будут направлены на обновление наземного подвижного состава городского транспорта.

Не совсем ясно, как поможет создание цифровых интеллектуальных систем контроля и поддержания работоспособности водителей (экипажа) транспортных средств, включая дистанционный контроль психофизиологического состояния. Данная мера требует вложения средств и если она не направлена на создание рабочих мест и на разработку отечественной техники которая в последствии будет реализовываться по всему миру, то возможно стоит её пересмотреть и объединить данную меру с национальным проектом по обновлению наземного подвижного состава.

Государство планирует перевод государственных услуг в сфере транспортной безопасности в безбумажный электронный вид и интегрировать их с Единым порталом государственных услуг, а также развертывание отраслевой системы управления данными на основе цифровой платформы.

Всего по прочим видам транспорта запланирована поддержка в размере 5,53 млрд руб. в 2020 году и 4,95 млрд руб. в 2021.

Карантинные меры, ставшие причиной масштабной приостановки конституционного права на свободу передвижений, нанесли серьезный удар по внутригосударственному и международному туризму, который обеспечивался авиа и ж/д транспортом, в связи с чем возник дисбаланс пассажиропотоков.

Без сомнения, пандемия коронавируса коснулась всех сфер жизнедеятельности людей. Сегодня все отрасли бизнеса признают, что, как раньше уже не будет, по крайней мере, в ближайшее время.

Список литературы

1. Железные дороги России. Рабочие отчеты. Июнь 2020.

2. Общенациональный план действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения. 31 мая 2020 г.

3. Государственная программа «Развитие транспортной системы» Утверждена постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596. Действующая редакция госпрограммы «Развитие транспортной системы»

4. Ассоциация «Желдорразвитие» Практика государственного субсидирования пассажирских перевозок в Российской Федерации.