

Рынок пассажирских перевозок: пути организации мультимодальных перевозок



А. В. Гуц,
начальник отдела
маркетинга Дирекции
скоростного сообщения
ОАО «РЖД»



О. Н. Дунаев,
д. э. н., профессор, дирек-
тор Центра Стратегиче-
ского развития логистики,
зам. председателя Коми-
тета РСПП по междуна-
родному сотрудничеству,
Подкомитет транспорта
и логистики

В статье рассматривается развитие мультимодальных пассажирских перевозок как фактор роста емкости рынка железнодорожных пассажирских перевозок. Предложены пути увеличения объемов перевозки пассажиров железнодорожным транспортом за счет развития комплекса услуг с другими видами пассажирского транспорта, улучшения сервиса и увеличения линейки продуктов, предлагаемых железнодорожной инфраструктурой

В сентябре 2018 г. Правительство РФ утвердило «Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 г.», включающий 11 федеральных проектов, девять из которых направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры. Расходы из бюджета на развитие инфраструктуры намечены в объеме 6,5 трлн рублей. В ряду целевых ориентиров стоит снятие инфраструктурных ограничений для долгосрочного экономического роста страны, увеличение мобильности факторов производства, повышение уровня экономической связанности территории РФ, доступности транспортных услуг для населения и бизнеса. Принципиальное значение в утвержденном плане имеет опора на внедрение новых

цифровых технологий как инструмента роста совокупной (факторной) производительности труда и повышения качества управления транспортно-логистическим комплексом.

Поставленная задача — увеличить к 2024 г. транспортную подвижность населения с 8,2 до 9,5 тыс. пасс.-км на одного человека в год, или на 16 %, делает актуальным вопрос о способах повышения объемов пассажирских перевозок, в частности железнодорожным транспортом, формирования и увеличения спроса на услуги, предоставляемые населению с использованием железнодорожных активов. Организация мультимодальных пассажирских перевозок служит инструментом роста мобильности населения в крупных городах и агломерациях, где потребность в скорости передвижения, требования к качеству транспортных

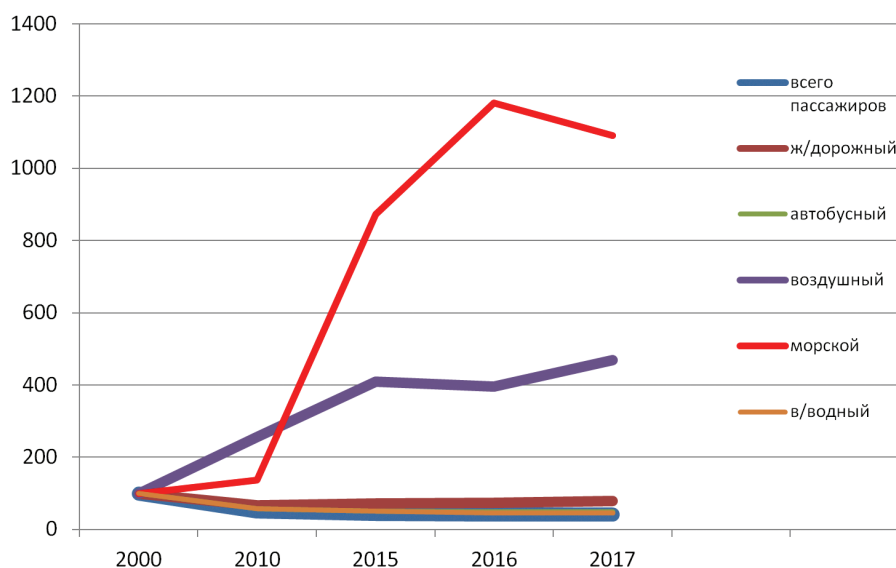


Рис. 1. Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования, 2000 г. – 100 %
(рассчитано по: Российский статистический ежегодник. 2018: стат. сб. — М.: Росстат, 2018. С. 455)

услуг, созданию «бесшовных» перевозок: по смешанным маршрутам и с использованием разных видов транспорта по единому билету проявляются со всей остротой. Определение возможностей/путей организации мультимодальных пассажирских перевозок целесообразно, чтобы выявить резервы оптимизации затрат транспортных организаций и роста эффективности использования железнодорожных активов. Поэтому анализ динамики спроса на пассажирские перевозки, его структуры по отдельным сегментам рынка пассажирских перевозок весьма актуален.

Спрос на пассажирские перевозки: динамика, тенденции

Для оценки и прогнозирования спроса на пассажирские железнодорожные перевозки важно представлять себе потенциал и структуру рынка пассажирских перевозок.

Рассмотрим данные о количестве перевезенных пассажиров всеми видами общественного транспорта за 2000–2017 гг. относительно значения показателя в 2000 г. (рис. 1).

Видно, что количество перевезенных пассажиров с 2000 по 2017 г. сократилось более чем наполовину и составило к уровню 2000 г. всего 41,2 %.

Сильное сжатие рынка перевозок охватило автобусный и внутренний водный транспорт: сокращение наблюдалось весь период и составило соответственно 51,4 и 53,6 % (48,6 и 46,4 % к уровню 2000 г.). Количество пассажиров, перевезенных железнодорожным транспортом, уменьшилось за 10 лет (2000–2010 гг.) практически на одну треть (66,7 % к уровню 2000 г.).

С 2010 г. пассажирские железнодорожные перевозки стали медленно восстанавливаться, в 2017 г. значение показателя составляло 79 % от уровня 2000 г.

Только два вида транспорта — воздушный и морской — демонстрируют устойчивые положительные темпы роста перевозок пассажиров. Количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом, выросло в 4,7 раза, а морским — практически в 10 раз.

Кроме того, уровень транспортной работы характеризует такой показатель, как пассажирооборот (рис. 2).

С 2000 по 2017 г. транспортная работа, выполненная всеми видами транспорта, увеличилась на 13 %. Вместе с тем у железнодорожного и автобусного транспорта пассажирооборот уменьшился соответственно на 26,4 и на 29,0 %. Динамика пассажирооборота по указанным видам транспорта практически одинакова.

Особенно высокие темпы роста пассажирооборота (почти в пять раз) демонстрирует воздушный транспорт. Это соответствует общемировой тенденции, когда критически важными для успешного бизнеса становятся скорость перемещений, «сжатие» расстояний, плотность экономического пространства, возможность быстро оказаться в нужном пункте. Установлено, что конкурентные преимущества в XXI веке будут у тех экономических агентов, которые осознают и капитализируют (превратят в актив, приносящий рыночный доход) условия для обеспечения требуемой мобильности. Подобно тому как в XVIII веке пространственную конфигурацию бизнеса создавали реки, каналы и морские порты, в XIX — железные дороги, в XX — скоростные автомагистрали, в XXI веке необходимую мобильность обеспечивают международные авиадороги [6]. Примечательно, что железнодорожная отрасль ЕС имеет сегодня оборот 75 млрд евро в год, что составляет только 65 % от оборота гражданской авиации — 112 млрд евро в год [3].

В развитии рынка пассажирских перевозок сегодня наблюдается и такая об-

щемировая тенденция, как изменение структуры спроса по отдельным видам транспорта, что обусловлено цифровыми технологиями, новыми типами занятости (рабочих мест) и способами передвижения людей. Цифровая трансформация производства содержит потенциальные возможности сокращения спроса на пассажирские перевозки. Она приводит к кардинальным изменениям стилей и режимов работы (электронное «надомничество», «дом-офис», удаленные и спутниковые офисы), стилей потребления (влияние мобильных и онлайн-каналов), способов передвижения (внедрение практических приложений для технологий автономного вождения).

Крупные национальные железнодорожные компании с международными активами готовятся к ожидаемым изменениям и разрабатывают новые бизнес-модели создания стоимости. Они ориентированы на кардинальный сдвиг от услуг, связанных с железнодорожной инфраструктурой, на удовлетворение широкого спектра новых потребностей, сфокусированных на обеспечении более удобной, безопасной, разнообразной жизни людей, сообществ, бизнес-организаций и территорий. В предполагаемом сдвиге «с железных дорог на людей» [5] лежит идея создания новых бизнес-процессов с использованием железнодорожной инфраструктуры (вокзалов как зон взаимодействия разного назначения, многослойной «реальной» сети: транспортных услуг, IT-услуг, маршрутной сети) — новых продуктов и услуг, ориентированных на создание ценностей для людей, бизнеса, территорий.

Структура спроса на пассажирские перевозки по видам сообщения и видам транспорта

Пассажирские перевозки осуществляются разными видами транспорта, а в зависимости от расстояния поездки — теми или иными транспортными средствами. Каждый вид транспорта удовлетворяет определенные потребности населения и имеет свои особенности, что находит отражение в собственной нормативно-правовой базе, соответствующих органах регулирования, систем дистрибуции и ценообразования.

В зависимости от расстояния пассажирские перевозки делятся на перевозки дальнего следования, региональные и внутрирегиональные. Первые обеспечиваются, как правило, железнодорожным транспортом дальнего следования

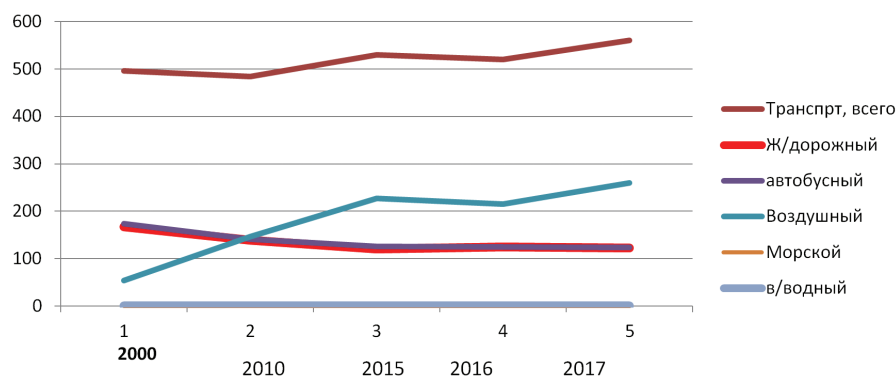


Рис. 2. Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования (млрд пасс.-км; составлено по: Российский статистический ежегодник. 2018: стат. сб. — М.: Росстат, 2018. С. 456)

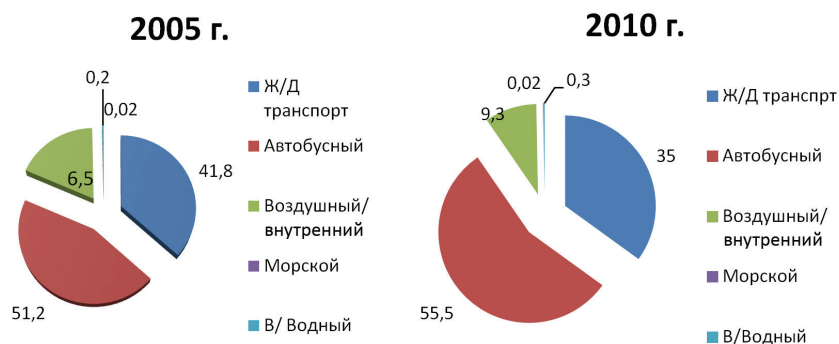


Рис. 3. Структура перевозок отправленных пассажиров в междугороднем сообщении по видам транспорта (%; рассчитано по: Транспорт в России. 2018: стат. сб. — М.: Росстат, 2018. С. 38)

и авиационным. Скоростные показатели железнодорожного транспорта дальнего следования на расстоянии более 1,5 тыс. км не отвечают потребностям той части пассажиров, у которых альтернативные издержки потери времени достаточно высоки, а скорость перемещений и «сжатие» географических расстояний экономически значимы. В отсутствие высокоскоростных магистралей, связывающих крупные деловые центры, железнодорожный транспорт уступает свои конкурентные позиции воздушному.

При межрегиональных сообщениях на расстоянии менее 1,5 тыс. км перевозки обеспечиваются железнодорожным транспортом дальнего следования, железнодорожным пригородным транспортом, автобусным, морским (местное сообщение) и внутренним водным. Для таких перевозок железнодорожный транспорт дальнего следования и междугородний автобусный транспорт выступают преимущественными по сравнению с воздушным. Прежде всего, это ценовое преимущество, а также развитая маршрутная сеть, связанность населенных пунктов, что пока не обеспечивается региональными авиационными перевозками (предполагается развитие аэропортов — трансфертных центров, авиационных узлов/хабов). В условиях ограниченного государственного субсидирования региональных авиaperезовок существенное развитие получили междугородние автобусные перевозки, обеспечивающие более высокую частоту маршрутных сообщений в расписании по сравнению с железнодорожным транспортом и сопоставимый с ним ценовой диапазон.

Рассмотрим, как развивались рынки междугородних и пригородных перевозок в период с 2005 по 2017 г. Структура

перевозок отправленных пассажиров в междугороднем сообщении по видам транспорта в разные годы представлена на рис. 3.

Доля железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках дальнего следования (включая международные железнодорожные перевозки) составляла в 2005 г. 41,8 %, снизилась к 2010 г. до 35,0 % и после небольшого роста к 2015 г. (38,4 %) уменьшилась до 35,0 %.

На долю автобусных перевозок в междугороднем сообщении в 2005 г. приходилось более половины (51,2 %) отправленных пассажиров, к 2010 г. это значение увеличилось до 55,5 %. В дальнейшем объем сектора автобусных перевозок снизился и стабилизировался на уровне 38,4 %, но они продолжают составлять реальную конкуренцию железнодорожным перевозкам, доля которых на рынке междугородних перевозок снизилась с 37,2 до 35,0 % за период с 2015 по 2017 г.

Воздушный транспорт демонстрирует устойчивую положительную динамику: если в 2005 г. на его долю в междугородних (внутренних) перевозках приходилось 6,5 %, то в 2010 г. — 9,3 %, а в 2015

и 2017 г. соответственно 20,6 и 22,4 %. Иначе говоря, каждый пятый пассажир, предъявляющий спрос на междугородние перевозки, использовал воздушный транспорт.

Обратим внимание, что за рассматриваемый период стабильно увеличивалась и стала заметной доля пассажиров, перевозимых морским транспортом (каботажное плавание). Если в 2005–2010 гг. она составляла всего 0,2–0,3 %, то в 2015–2017 гг. — 3,6–3,9 %.

Таким образом, можно констатировать разнонаправленные темпы роста отдельных видов пассажирского транспорта дальнего следования, что привело к значимому изменению структуры рынка по видам транспорта и к усилению конкуренции между видами транспорта. В целом рынок перевозок дальнего следования потерял почти 30 млн пассажиров: 320,7 млн отправленных пассажиров в 2005 г. и 292 млн пассажиров в 2017 г. (снижение на 8 %). Если в 2005 г. железнодорожным и автобусным транспортом в дальнем сообщении было отправлено 93 % пассажиров, то в 2017 г. — только 73,4 %

Рассмотрим рынок пригородных перевозок — динамику числа отправленных пассажиров по видам транспорта. Прежде всего, отметим, что в период с 2005 по 2015 г. ежегодное количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении неуклонно сокращалось. В 2005 г. было перевезено 3070,7 млн пассажиров, а в 2015 г. — 1868,5 млн человек, или почти на 40 % меньше. Сокращение количества отправленных пассажиров характерно для всех видов транспорта (рис. 4).

Видно, что с 2005 по 2010 г. железнодорожный транспорт, как и автобусный, потерял порядка 400 млн пассажиров. Количество пассажиров, отправленных автобусом, сократилось на 20 %, а от-

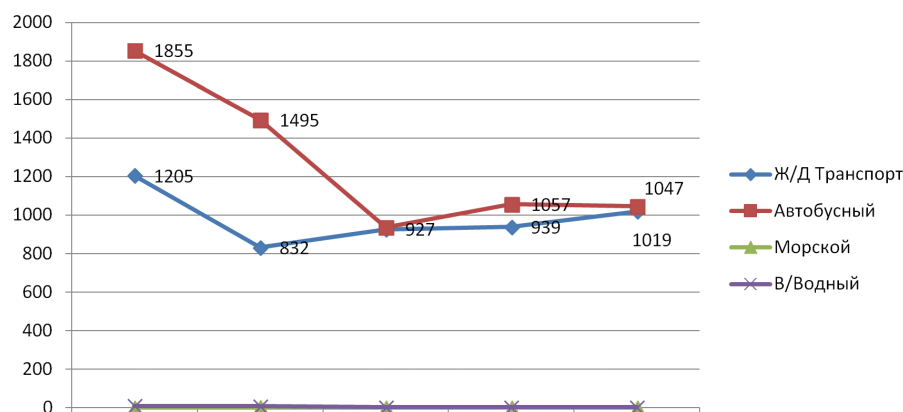


Рис. 4. Перевозки пассажиров (млн человек) в пригородном сообщении по видам транспорта (составлено по: Транспорт в России. 2018: стат. сб. — М.: Росстат, 2018. С. 38)

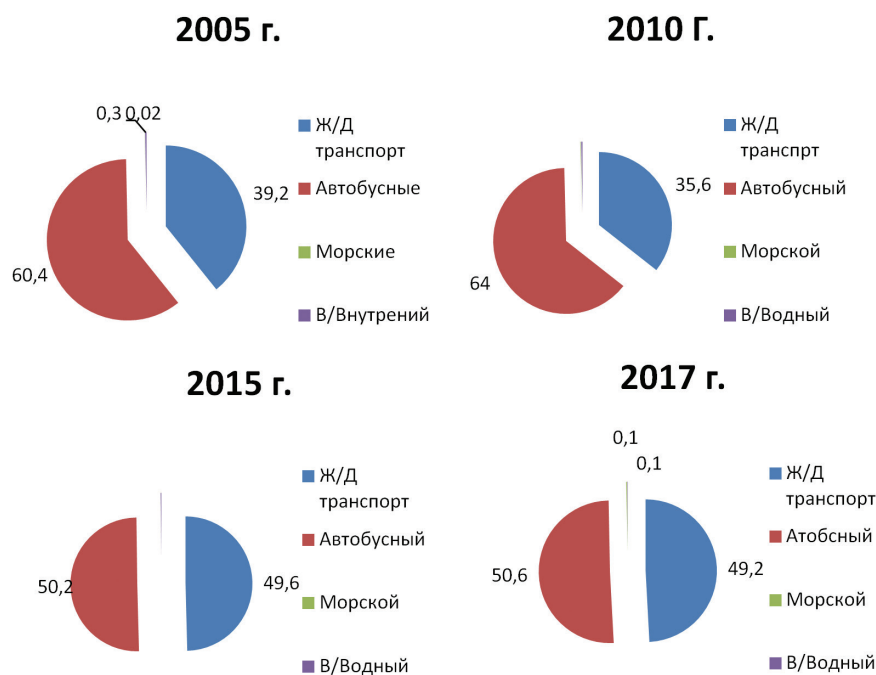


Рис. 5. Структура перевозок пассажиров в пригородном сообщении по видам транспорта (%; рассчитано по: Транспорт в России. 2018: стат. сб. М.: Росстат, 2018. С. 38)

правленных железнодорожным транспортом — на 31 %. Автобусные перевозки продолжали терять пассажиров: количество человек, отправленных автобусным транспортом, сократилось в два раза с 2005 по 2015 г. При этом отправка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении выросла после 2010 г. Отметим также, что в 2015 г. сравнялось количество пассажиров пригородного сообщения, отправленных автобусным и железнодорожным транспортом, а в 2016–2017 гг. автобусным транспортом было отправлено больше пассажиров, чем железнодорожным. За рассматриваемый период в пригородном сообщении сокращалось количество пассажиров, отправленных морским и внутренним водным транспортом.

Претерпела существенные изменения и структура пригородных перевозок по видам транспорта. С одной стороны, в пригородном сообщении доминируют железнодорожный и автобусный транспорт (рис. 5), на долю которых приходилось 99,6 % в 2005 г. и 99,8 % в 2017 г. С другой стороны, значительно изменилось соотношение долей рынка, контролируемых этими видами транспорта. Если в 2005 г. доля железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках составляла 39,2 %, то к 2017 г. она увеличилась до 49,2 %. Напротив, удельный вес пассажиров, отправленных автобусным

транспортом, снизился с 60,4 % в 2005 г. до 50,6 % в 2017 г.

Видно, что сейчас рынок пригородного сообщения практически поровну поделен между железнодорожными и автобусными перевозками. Рынок железнодорожных пассажирских перевозок консолидирован в рамках ОАО «РЖД» (его дочерней структуры ОАО «ФПК») и представляет собой достаточно однородный сегмент в плане единых стандартов и регламентов, маркетинговой стратегии и ценовой политики. Рынок автобусных перевозок сильно фрагментирован и представлен большим количеством компаний, преимущественно малого и среднего бизнеса, различающихся по стандартам, ценовой политике и уровню качества услуг, прежде всего по уровню безопасности.

Развитие мультимодальных пассажирских перевозок: от конкуренции к сотрудничеству

На основании выполненного анализа можно сделать заключение о нарастании конкуренции между видами транспорта как в междугороднем, так и в пригородном сообщении. Конкуренция разворачивается на уровне продуктовых, технологических, управленческих новаций, направленных на получение рыночных преимуществ. Новыми продуктами, предлагаемыми железнодорожным транспортом для привлечения пассажиров

междугороднего сообщения, выступают скоростные поезда, дневные поезда-экспрессы, привлекательные и гибкие железнодорожные тарифы для пассажиров, у которых альтернативные издержки времени относительно низкие. Для конкуренции с автобусным транспортом в пригородном сообщении железнодорожный транспорт предлагает скоростной пригородный транспорт, городские электрички и др.

Однако конкуренция между видами транспорта не всегда способствует увеличению спроса и объема рынка, оптимизации затрат транспортных организаций без снижения качества предоставляемой услуги, особенно в части безопасности транспортирования [2]. Более того, новая технологическая волна, суть которой составляет цифровая трансформация, в частности транспорта и логистики, создает технические возможности для перехода к менее затратному, т. е. более выгодному по сравнению с конкуренцией инструменту координации рынка — сотрудничеству и сетевому взаимодействию на базе цифровых технологий. С усложнением технологий повышается ценность сетевого сотрудничества как одного из механизмов координации; сотрудничество становится более выгодным инструментом координации экономической деятельности по сравнению с конкуренцией/рынком [4].

Именно сетевое взаимодействие обеспечивает оптимальный «баланс» затрат, качества, компетенций, гибкости и конкурентоспособности. Платформенные решения для интеграции и координации бизнес-процессов в границах сетевого взаимодействия позволяют одновременно решать две задачи: улучшение качества сервисов и уменьшение издержек [1].

Взаимосвязь клиентоориентированности компаний, сотрудничества и интеграции усилий по оказанию услуг представлена на рис. 6.

В русле сотрудничества и сетевого взаимодействия как более выгодного инструмента координации рынка лежит, во-первых, консолидация рынков автобусных и железнодорожных перевозок через создание и активное продвижение рынка комбинированных перевозок (автобус + поезд), расширение совместной маршрутной сети, интеграцию услуг на базе платформенных сервисов и, во-вторых, организация альянсов/партнерств, чтобы консолидировать усилия и сетевое взаимодействие по линии совместного использования активов, комплементар-



Рис. 6. Формирование мультимодальных пассажирских сервисов

ных ресурсов, оптимизации издержек и роста качества.

В последние годы европейские железнодорожные перевозчики активно выходят на рынок автобусных перевозок. Например, немецкие железные дороги (DB) запустили свой сервис автобусных перевозок IC BUS, а французские железные дороги (SNCF) — Oui bus.

Примером интеграции сервисов по пассажирским перевозкам и предоставлению сопутствующих услуг служит проект Российских железных дорог ООО «Инновационная мобильность». Общество выступает в роли оператора ИТ-платформы «Инновационная мобильность», которая представляет собой глобальную дистрибутивную систему (GDS). Она предназначена для распространения и продажи электронных билетов на все виды транспорта, а также для проведения клиринга и взаиморасчетов между перевозчиками и агентами [5].

При использовании предложенных путей повысится конкурентоспособность железнодорожных пассажирских перевозок, увеличатся объемы и качество перевозки за счет развития комплекса услуг с другими видами пассажирского транспорта (комбинированных перевозок), улучшения сервиса, увеличения и дифференциации линейки продуктов, предлагаемых пассажирам.

Таким образом, современные тренды в развитии мирового и российского рынка пассажирских перевозок свидетельствуют о следующем:

- об опережающих темпах роста воздушного транспорта как наиболее отвечающего современным потребностям мобильности;

- о потенциальной возможности сокращения спроса на пассажирские перевозки, что обусловлено ожидаемыми кардинальными изменениями в стилях и режимах работы, в стилях потребления, в способах передвижения;

- о необходимости разработки новых бизнес-моделей создания ценности для клиента и в целях компенсации убывающего спроса, где проявится новый формат использования железнодорожной инфраструктуры, ориентированный на создание ценностей для людей, бизнеса, территорий.

Усложнение технологий, цифровая трансформация производственных процессов повышают ценность сотрудничества — умения координировать свои действия с действиями других экономических агентов, когда конкуренция становится экономически невыгодной. Современные ИТ-технологии, платформенные решения создают технические возможности для интеграции бизнес-процессов разных видов транспорта в целях консолидации усилий и сетевого взаимодействия по линии совместного использования активов, комплементарных компетенций, оптимизации издержек и роста качества.

Организация мультимодальных пассажирских перевозок на базе системы комбинированных сервисов, объединя-

ющих разные виды транспорта, целесообразна в тех сегментах рынка где резервы оптимизации затрат транспортных организаций и роста эффективности использования транспортных активов могут быть задействованы через механизмы консолидации рынка пассажирских перевозок (платформенные решения, альянсы, партнерства). **Т**

Литература

1. Дунаев О. Н. и др. Транс-Евро-азиатская логистическая платформа: практика, продукты, рынки / Торгово-промышленная палата РФ. Доклад. — М., 2016. — 62 с.
2. Журавлева Н. А., Сакович И. Л. Интеграция железнодорожных перевозок в транспортные системы городских агломераций // Транспорт РФ. 2018. № 6 (79). С. 26–29.
3. Зворыкина Ю. В. Об основных положениях «четвертого железнодорожного пакета ЕС» // Инновац. трансп. 2015. № 3 (21). С. 25.
4. Полтерович В. М. Позитивное сотрудничество: факторы и механизмы эволюции // Вопр. экон. 2016. № 11. С. 5–23.
5. JR East Group Management Vision «Move Up» 2027: докл. Японской железнодорожной компании. 2017.
6. Kasarda G. D. Web site [электронный ресурс]. Режим доступа: <http://aerotropolis.com/aeroportCities/publication> (Дата обращения: 05.02.19).