

Финанс.

№ 3 (286) 2–8.02.2009 - Бизнес

Битва за главный маршрут

Александр Макаренко

Транспорт. Перевозки между Москвой и Петербургом – самый лакомый кусок транспортного рынка России. Кто победит: железная дорога, авиация или автомобили?

По данным Минтранса, в 2007 году (итоговой информации по 2008 году пока нет) главным маршрутом страны воспользовались без малого 9,2 млн пассажиров. При этом львиную долю из них (72%, или 6,6 млн человек) обслужило ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), 16% (1,5 млн человек) перевезли авиакомпании, и еще 12% (1,1 млн пассажиров) предпочли воспользоваться автомобилями. Учитывая, что в денежном выражении объем рынка перевозок между двумя столицами составляет не менее \$700–800 млн, железнодорожному монополисту можно только позавидовать. Впрочем, почивать на лаврах РЖД осталось недолго.

«Маркетинговые исследования показывают, что крепнувший средний класс сегодня готов платить за комфортное и, главное, быстрое перемещение между двумя городами хорошие деньги, – говорит старший специалист компании «Индорстрой» Семен Могилевский. – И как раз за него между автомобильным, авиационным и железнодорожным транспортом развернется жесточайшая борьба». Тем более что расстояние между двумя городами (650 км) как нельзя лучше способствует конкуренции. «Это не так много, чтобы сделать однозначный выбор в пользу самолета, но и не так мало, чтобы исключить авиатранспорт как менее эффективный способ перемещения», – комментирует руководитель проекта Avia.ru Роман Гусаров.

Инвестпроекты. Лучшее, что может предложить РЖД пассажирам на направлении Петербург – Москва – скоростные поезда «ЭР-200», «Аврора» и «Невский экспресс», которые преодолевают расстояние между двумя столицами за 4 часа 30 минут. Однако вскоре время сократится на добрых 30 минут – этого удастся добиться благодаря увеличению скорости составов до 200 км/ч и реконструкции целого ряда перегонов. Во второй же половине 2009 года доехать из Питера до Москвы можно будет и вовсе за 3 часа 45 минут. Увеличение максимальной скорости поездов до 250 км/ч потребует вложений в размере 2,4 млрд рублей (общие расходы на проект – 16 млрд рублей). Намного больше инвестиций – не менее 250 млрд рублей – потребует строительство СПАМа – платной автомагистрали М-10-С «Столица», которая свяжет два главных города страны к 2012 году. В Росавтодоре считают, что игра стоит свеч – новое 643-километровое шоссе будет прямым, как американский хайвей, быстрым, как немецкий автобан (максимально разрешенная скорость – 150 км/ч) и широким, как МКАД (10 полос на выезде из Москвы, 8 – из Санкт-Петербурга). Разумеется, за удовольствие проехаться по новой трассе придется заплатить – ориентировочно 3 рубля за 1 км. Таким образом, поездка от одной столицы до другой займет 4–4,5 часа и обойдется автолюбителям в 2 тыс. рублей. Не считая расходов в 1,6–2 тыс. рублей на бензин.

Что же касается авиационной отрасли, то у нее крупных инфраструктурных проектов, «нацеленных» на маршрут Петербург – Москва, не может быть по определению. Зато у нее есть другой козырь, имя которому – малобюджетные, или лоу-кост авиакомпании, билеты на самолеты которых стоят значительно дешевле, чем у регулярных перевозчиков. Яркий пример – первый из российских лоукостеров Sky Express, который вышел на рынок с революционным предложением совершить перелеты между двумя столицами за 500 рублей. Сегодня цены, конечно, выше, но своей цели компания достигла. Открыв полеты по направлению Санкт-Петербург – Москва 20 месяцев назад с одного рейса в день, к 2009 году

авиакомпания увеличила этот показатель до трех и перевезла в общей сложности более 218 тыс. пассажиров, заняв 8% рынка на этом сверхконкурентном авианаправлении.

«Не исключаю, что к 2012–2015 годам на этом маршруте будет действовать не менее 4–5 бюджетных авиакомпаний, – предсказывает Семен Могилевский. – И тогда железной дороге и автотранспорту придется несладко».

Планов громадье. «Объем пассажирских перевозок скоростными поездами, по предварительной оценке, в 2009 году будет равен 1,6 млн пассажиров, а в более дальней перспективе, к 2012–2015 годам – не менее 4,7 млн пассажиров, – говорит про межстоличное направление вице-президент РЖД Михаил Акулов. Весьма амбициозно, учитывая тот факт, что монополия собирается не только сохранить, но и преумножить число пассажиров обычных поездов. Масштабные планы и у игроков авиационной сферы.

«К 2011 году мы планируем перевозить на этом направлении не менее 400 тыс. человек, – говорит генеральный директор Sky Express Марина Букалова. – В целом же к 2015 году на направлении Москва–Петербург авиатраслейю может быть перевезено порядка 5 млн человек». Наконец, интенсивность движения на новой скоростной трассе Петербург – Москва должна составить около 20 тыс. автомобилей в сутки.

Иными словами, проектировщики магистрали рассчитывают заманить на нее не менее 7 млн машин в год. Путем несложных арифметических действий получаем, что к 2015 году объем перевозок между политической и культурной столицами должен достичь 22–23 млн человек. И все бы хорошо, только есть одна проблема – по предварительным расчетам Минтранса, к 2015 году пассажиропоток между Питером и Москвой вырастет не более чем до 16 млн человек. И это еще по оптимистичному сценарию (реальный сокращает это число на 2 млн человек). Таким образом, разница в 6–7 млн потенциальных пассажиров как нельзя более красноречиво свидетельствует о накале будущей конкуренции на этом самом коммерчески привлекательном в России маршруте.

Кому же придется серьезно корректировать свои маркетинговые планы? Железнодорожники искренне считают, что не им. «После запуска скоростного движения между Москвой и Петербургом низкобюджетные авиаперевозчики не будут представлять серьезной угрозы РЖД, – уверен Михаил Акулов. По его мнению, рыночная ситуация больше не позволит Sky Express и будущим лоукостерам использовать свой главный козырь – цену. Рост стоимости авиационного керосина (с ноября 2007 по сентябрь 2008 года цена тонны топлива выросла на 70% и составила 35 тыс. рублей) привел к тому, что Sky Express стал взимать на маршруте Москва – Санкт-Петербург топливный сбор, после чего средний ценник на билет увеличился на 40%. В результате сегодня улететь из Москвы в Питер можно минимум за 2 тыс. рублей – примерно в такую же сумму обойдется и купе в поезде. Развитие лоукостеров на этом направлении может серьезно осложнить и «аэропортовый» вопрос. «Если в Москве есть три конкурирующих между собой аэровокзала – «Домодедово», «Внуково» и «Шереметьево», то в Петербурге действует только «Пулково», – рассказывает Роман Гусаров. – Когда количество авиакомпаний, желающих совершать полеты из него, превысит проектную мощность аэропорта, тот же Sky Express вполне могут попросить на выход».

По мнению эксперта, «Пулково» предпочтет обслуживать регулярные авиакомпании, которые платят больше. А низкобюджетные перевозчики на то и низкобюджетные, чтобы экономить на всем, начиная от отсутствия бесплатного питания на борту и заканчивая аэропортовыми сборами.

Впрочем, сами авиакомпании с тем, что им не удастся потеснить железную дорогу, категорически не согласны. «Действительно, стоимость авиаперевозки складывается из собственно тарифа и топливного сбора в размере 1 тыс. рублей, – говорит Марина Букалова. – Однако, несмотря на это, цены на авиабилеты сравнимы, а иногда и дешевле стоимости купе на направлении Москва – Петербург. Кроме того, рост цен на керосин сегодня остановился, что позволяет авиакомпаниям предлагать конкурентные цены даже в высокий сезон». А вот в чем авиаперевозчики с железнодорожниками согласны, так это в не слишком высокой оценке перспектив СПАМа.

«Фактически автомобилистам придется платить дважды, ведь к стоимости проезда нужно

приплюсовать расходы на бензин, а они постоянно растут, – рассуждает главный редактор информационного проекта «Авиапорт» Олег Пантелеев. – Кроме того, автомобильное сообщение в Москве и Петербурге крайне затруднено из-за бесконечных пробок, что также не будет способствовать активному развитию трассы».

Структура перевозок. Впрочем, чтобы более ясно представлять, кто победит в конкуренции, а кто останется у транспортной обочины, стоит комплексно оценить структуру пассажиропотоков между двумя столицами. Согласно данным, подготовленным РЖД специально для «Ф.», если принять общее количество перевезенных пассажиров на направлении Москва – Петербург в 2007 году за 100%, то 19,5% из них выбрали обычные малокомфортные сидячие вагоны, 29,6% – плацкарту, 35% предпочли купе, а 15,9% путешествовали посредством скоростных поездов («Аврора», «Невский экспресс» и «ЭР-200» – 10,3%). Наконец, оставшиеся 5,5% пассажиров остановили свой выбор на СВ, а 0,1% – на VIP-вагонах, в том числе в поезде № 53/54 «Гранд экспресс».

Совершенно очевидно, что при будущей конкуренции железная дорога сохранит своих наименее обеспеченных клиентов, выбирающих сидячие вагоны и плацкарту, что в цифрах 2007 года составляет без малого 3,24 млн человек. «Для этих людей вопрос цены критичен, поэтому самолетом они летать в любом случае не будут, не говоря уже о поездках на личном автотранспорте», – комментирует Роман Гусаров. А вот дальше оценить конкуренцию намного сложнее. «Дело в том, что на направлении Москва – Петербург как нигде велика доля деловых перевозок, – объясняет Семен Могилевский. – По некоторым данным, они составляют до 50–60% в вагонах класса «купе» и выше, и 75–80% на авиарейсах».

С другой стороны, было бы неправильным полагать, что люди, даже сегодня пользующиеся находящейся в чудовищном состоянии автомобильной трассой Москва – Санкт-Петербург, пересядут на поезда или самолеты, когда к их услугам будет новый скоростной автобан с полным отсутствием светофоров и минимальным присутствием охочей до поборов милиции. «Поэтому, если бы автобан начал функционировать сегодня, автотранспорт имел бы все шансы оттянуть на себя около 17–20% клиентов железной дороги и 10–15% пользующихся авиатранспортом», – полагает Семен Могилевский.

Таким образом, с учетом прогнозов Минтранса, можно предположить, что к 2015 году на долю автотранспорта может прийти около 20–21% трафика между двумя столицами, то есть около 2,5–2,7 млн машин в год.

«Ключевые» скидки. В борьбе между железной дорогой и авиатранспортом за деловых пассажиров наиболее вероятен своеобразный «обмен» рыночными долями. Правда, обмен неравноценный. «Полагаю, что скоростному железнодорожному движению по силам оттянуть у авиакомпаний процентов 20–25% самых «дорогих» пассажиров, – уверен Олег Пантелеев. – Для них критична не цена, а четкое время прибытия, и здесь, учитывая пробки на подъезде к аэропортам, у РЖД большое преимущество. Да и путешествовать на комфортабельном поезде гораздо удобнее, чем на самолете».

Но железная дорога должна серьезно переработать свое нынешнее расписание, крайне неудобное для бизнесменов. В РЖД это, похоже, прекрасно понимают и обещают серьезно поработать над сеткой – для этого в арсенале монополиста будет восемь пар поездов, способных развивать максимальную скорость до 350 км/час. В свою очередь, по мнению Романа Гусарова, лоукостеры вполне смогут «пожиться» 20–25% деловых пассажиров, путешествующих сегодня в купе.

«Учитывая то, что крупнейшие игроки авиационного рынка, в отличие от РЖД, активно работают по программам лояльности, вскоре работодателям будет дешевле пересадить сотрудников на самолет, чем оплачивать им купе».

Сами участники рынка мыслят похожим образом. «Вопрос будет решаться с точки зрения конкуренции сервисами – более удобной процедурой покупки билета, программами лояльности, высокой частоты отправления», – уверена Марина Букалова. Что ж, в этом плане РЖД вполне может взять на вооружение тактику своих коллег из Deutsche Bahn, которые в 2007 году вступили с лоукостерами в «последний и решительный бой» за клиентов.

Специально для этого была придумана новая система тарифов и скидок, во многом напоминающая тактику бюджетных авиакомпаний. К примеру, пассажир, бронирующий билет за день до отправления, получает скидку в размере 10%, за 3 дня – 20%, а за 7 дней – 40%. Взрослые, путешествующие с ребенком, теперь могут купить два билета по цене одного с половиной, а ребенка провезти бесплатно. Также за 70 евро можно приобрести годовую карточку Bahn Card, которая предоставит своему владельцу скидку в 25% при покупке любых билетов.

В целом же, по мнению большинства опрошенных «Ф.» экспертов, к 2015 году рыночные доли между железнодорожным и авиационным транспортом на главном маршруте распределятся следующим образом: первый получит около 10 млн пассажиров (62,5% от предполагаемого Минтрансом общего количества пассажиров на этом маршруте), второй – около 3,5 млн (21,8% пассажиров). Еще 2,5 млн человек (15,6%) будут пользоваться автотрассой. Главное, чтобы конкуренция заработала в полную силу.

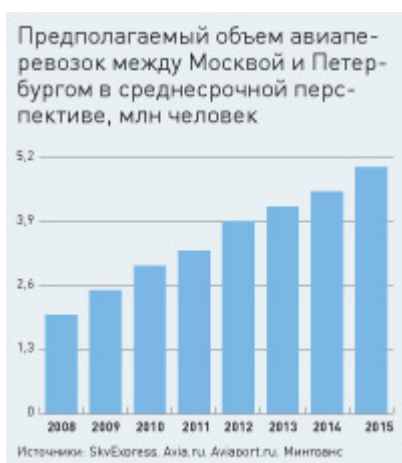
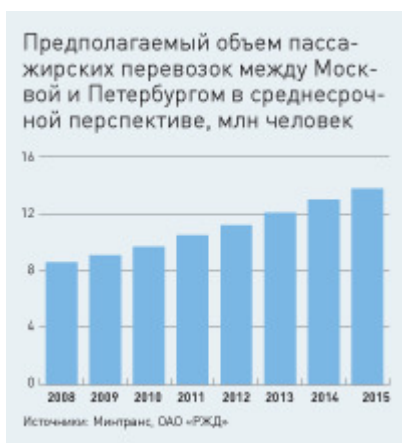


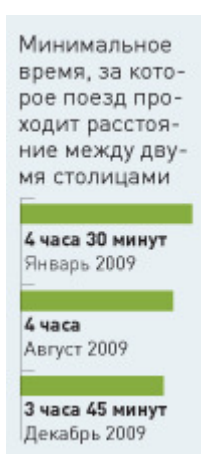
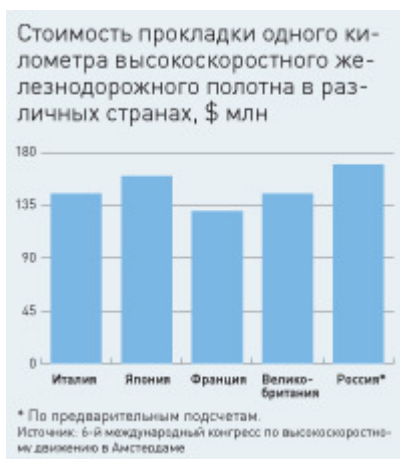
[Игорный магнат Борис Белоцерковский создает федеральную сеть торговых автоматов](#)

[Зернотрейдеры рассчитывают в текущем сельхозгоду выручить за границей рекордные \\$8–](#)

8,5 млрд

Как КЭС и «Сибур» борются с экономическим кризисом





Мировой опыт

История скоростного движения

Если в России разговоры о внедрении высокоскоростного транспорта только набирают обороты, то в мировом масштабе этот вид железнодорожного сообщения готовится праздновать свое 50-летие.

Первой в гонку скоростей вступила Япония, которая еще в начале 1960-х годов открыла магистраль «Синкансэн» со средней скоростью 210 км/ч. Европа приняла вызов. Пионером стала Франция, правительство которой выделило деньги на разработку и строительство составов TGV (train a grande vitesse).

Несмотря на то что во время испытаний пробовались различные виды двигателей, в том числе даже такие экзотические, как газотурбинные, инженеры все же решили остановиться на электротяге. В 1981-м первый оранжевый поезд с обтекаемой «самолетной» кабиной вышел на трассу Париж – Лион и прошел ее со скоростью 380 км/ч. С тех пор рекорд был не единожды бит, в том числе и самой TGV: сегодня он составляет 575 км/ч.



Благодаря TVG французы уже привыкли к тому, что поезд может быть ненамного медленнее самолета | фото: PHOTAS

Финанс. © 2000-2008
Все права защищены
Гиперссылка обязательна
Адрес редакции: 127238, Москва,
Локомотивный проезд, д.21а
тел.: +7 (495) 660-1727