



ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

Пассажирские перевозки

**ФАС России
Март 2014 г.**

Пассажиропоток на транспорте*

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Транспорт - всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
Автомобильный	39,5	34,0	31,7	29,2	27,8	28,8	32,9	31,1	28,1	
Водный	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	
Воздушный	20,2	21,9	23,5	27,5	29,6	30,3	34,4	37,4	41,3	
Железнодорожный	40,0	43,9	44,5	43,1	42,4	40,7	32,5	31,3	30,5	
Отмена поездов в дальнем следовании, ед.	Согласно данным ОАО «ФПК»:						2011/2012 – 40 2012/2013-40 2013/2014- 52			

*Согласно данным Росстата, %

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом

	Совокупное падение пассажирских перевозок за 2007-2013 гг. – 18,36 %						
Годы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ВВП	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3	3,6	1,3
Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом (млн.чел.) в <u>дальнем следовании</u>	135,6	131,4	119,6	114,6	112,5	116,2	110,7
% текущего года к предыдущему	Нет данных	-3,1	-9	-4,5	-1,8	3,2	-4,8

2000-е годы:
МАП России разработал меры по повышению гибкости тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных вагонах (изменение тарифа в течение года в зависимости от спроса на рынке), дерегулирование тарифов на перевозки пассажиров в фирменных поездах, вагонах Купе и СВ, а также в поездах повышенной комфортности

01.04.2010
создано ОАО
«ФПК»

Закрытие поездов дальнего следования;
Навязывание дополнительных услуг (белье; питание);

Снижение необходимых объемов субсидирования перевозок в дальнем следовании

2013 г. :
1. Индексация тарифов на 20 % в плацкартные вагоны привела к падению пассажиропотока.
2. Введена система Динамического ценообразования.
Увеличение пассажиропотока на данных маршрутах до 3%.

Годы	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Принято решений о нарушении АМЗ в сфере жд транспорта	52	40	56	40	70	48	43
Всего дел, в том числе по жд транспорту	2597/84	3993/80	4162/91	4756/76	5292/109	3969/78	данные в стадии обработки/60

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом

Дерегулированный сегмент (купе, СВ) – Динамическое ценообразование	2012г/млн.чел.	2013г/млн.чел.	2013г. /2012г.,
	3,459	3,551	2,7%
Всего по сети ж/д	116,2	110,7	- 5%

ФАС России и ОАО «ФПК» с 01.03.2013 года на 20 маршрутах (более 100 скорых и пассажирских поездов) с наличием межвидовой конкуренции (ж/д, авто- и авиаперевозки) реализуют пилотный проект программы «динамического ценообразования» (ДЦ) (стоимость билета зависит от наполняемости поезда, времени приобретения билета).

В рамках ДЦ в 2013 году ОАО «ФПК» прирост пассажиропотока до 3% по сравнению с 2012 г.

Снижение пассажиропотока до 95 % по поездам без ДЦ.

Индексирование тарифов в плацкартные вагоны в 2013 году на 20 % привело к падению пассажиропотока на 3,2 % по сравнению с 2012 г. (2012 г. – 72 млн. чел.; 2013 г. -70 млн. чел.).

Негибкая система регулирования тарифов – неэффективна.

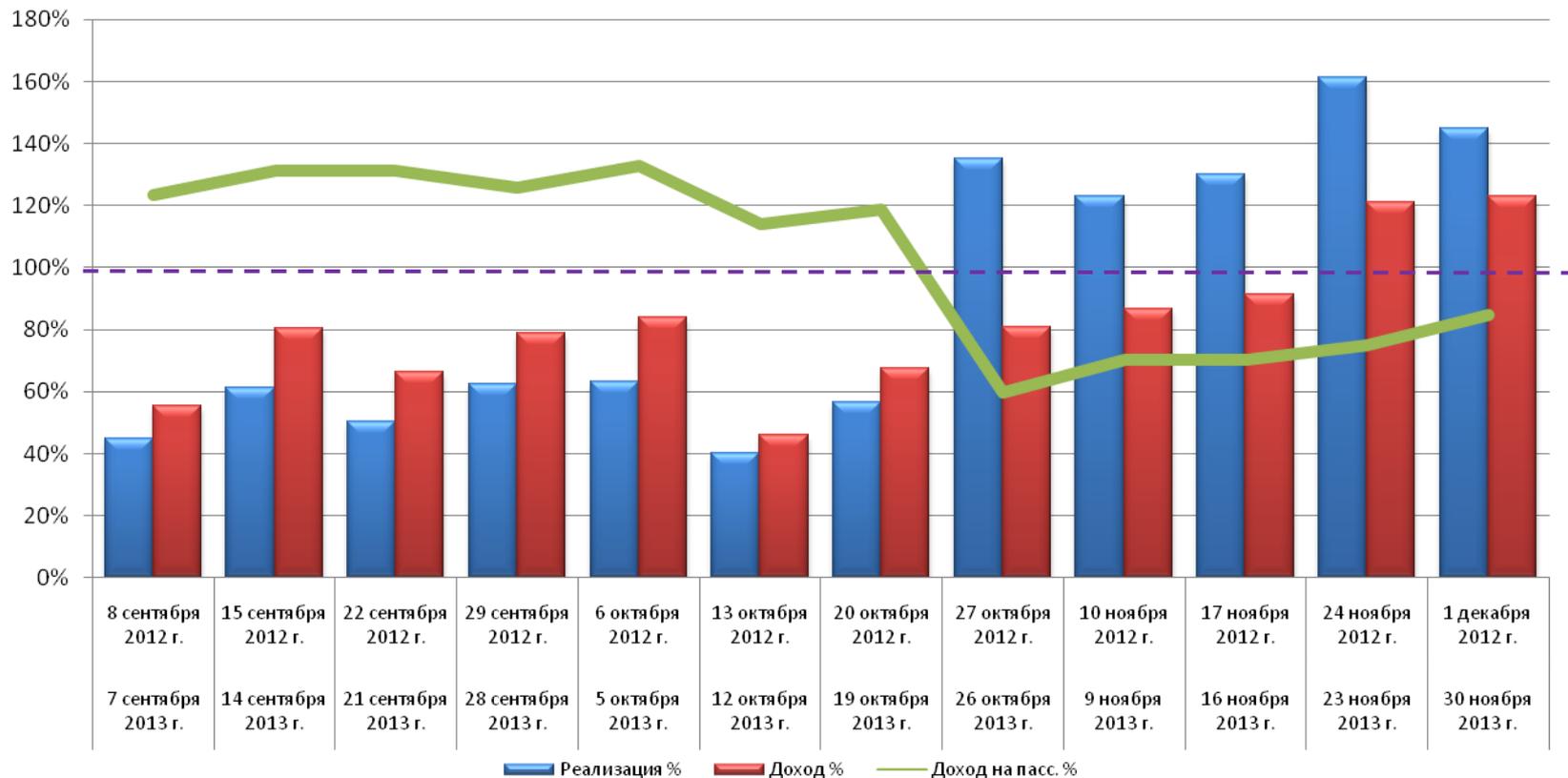
Предложения ФАС России

1. Модернизация законодательства: установление стандартов оказания услуг перевозки (минимальные социальные транспортные стандарты, др.).
2. Применение системы динамического ценообразования в вагоны купе, СВ, при наличии межвидовой конкуренции, в 2014 году планируется расширение полигона до 35 направлений.
3. Повышение гибкости регулирования тарифов, в т.ч.:
 - дифференциации тарифов в зависимости от места вагоне (верхняя, нижняя, боковая полка, место у туалета);
 - с учетом «профиля» динамических цен сопоставимых рынков.
4. Адресное субсидирование перевозок.
5. Внесение изменений в приказ ФАС России от 12.04.2011 №263 «Об утверждении форм

Влияние среднего тарифа на процентное соотношение реализации и доходных поступлений

(для суббот 2013 г. к 2012 г.)

Поезд №168В «Невский Экспресс».



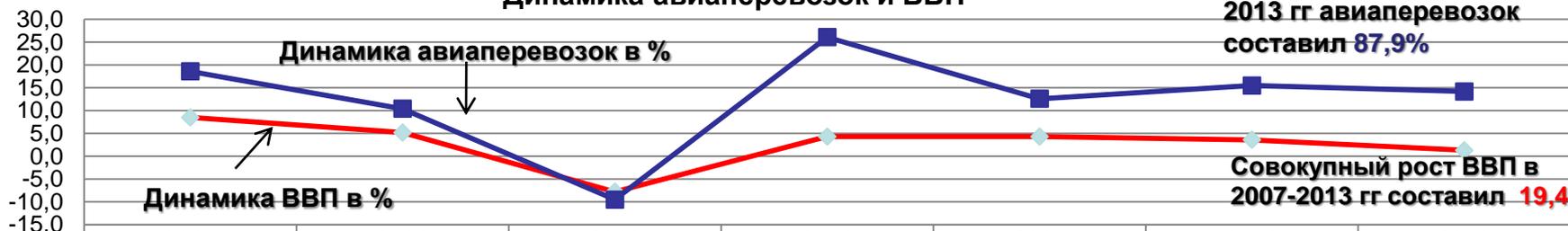
Согласно данным ОАО «ФПК»

Комплекс мер по развитию и защите конкуренции и экономический рост авиаперевозок

Динамика авиаперевозок и ВВП

Совокупный рост в 2007-2013 гг авиаперевозок составил **87,9%**

Совокупный рост ВВП в 2007-2013 гг составил **19,4%**



	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
—♦— ВВП	8,5	5,2	-7,8	4,3	4,3	3,6	1,3
—■— объемы	18,6	10,4	-9,5	26,1	12,6	15,5	14,2

Меры по пресечению нарушений АМЗ

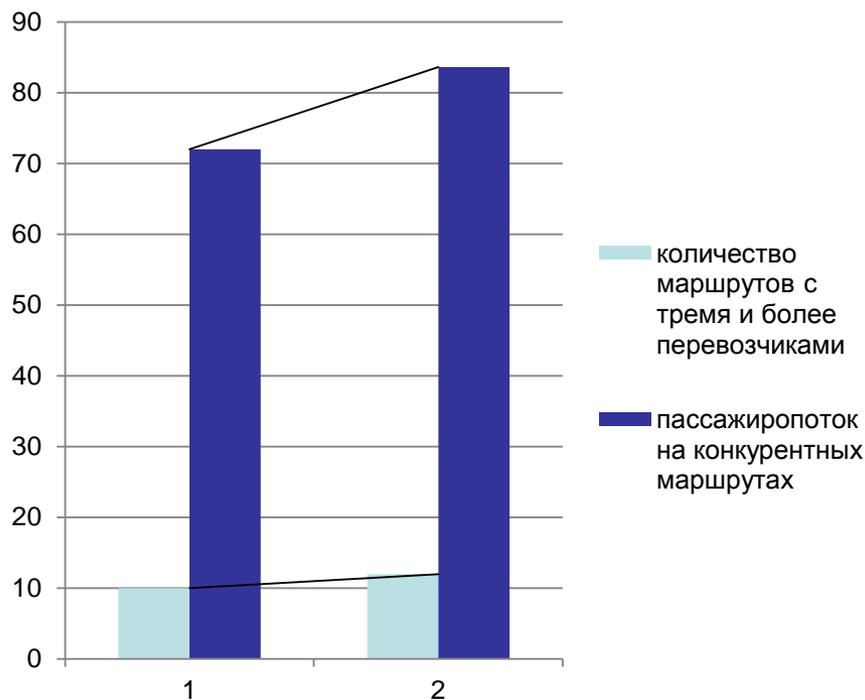
Авиаперевозки	28	35	56	62	77	56	32
Иные рынки	2571	3958	4106	4694	5215	3913	3928
Всего	2597	3993	4162	4756	5292	3969	3960

Меры по развитию конкуренции

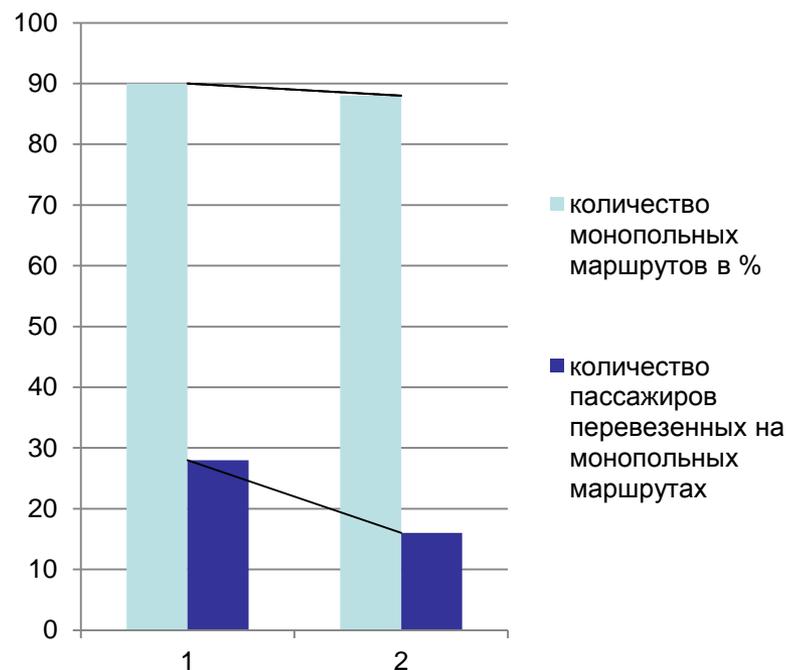
<p>2007 Либерализация рынка воздушных перевозок (постановление Правительства РФ от 23.06.2007 № 397 с учетом позиции ФАС России: отменено лицензирование маршрутов и квотирование объемов перевозок).</p>	<p>2008 Меры по развитию ГА в СНГ. Доклад о состоянии конкуренции на рынках авиаперевозок стран СНГ одобрен Советом глав правительств СНГ</p>	<p>2009 Правила доступа к услугам субъектов ЕМ в аэропортах (постановление Правительства РФ от 22 июля 2009 года № 599). Закреплены требования по развитию конкуренции в сфере аэропортовой деятельности.</p>	<p>2010 Доклад о состоянии конкуренции на воздушном транспорте. Анализ, выводы, рекомендации по реализации системных мер по развитию рынков в сфере гражданской авиации в РФ</p>	<p>2011-2012 Либерализация международного воздушного сообщения. Работа ФАС России в Межведомственной комиссии по допуску перевозчиков к выполнению международных перевозок</p>	<p>2012-2013 Утверждены Правительство РФ дорожные карты по: 1) развитию конкуренции, 2) развитию региональных перевозок, 3) снижению стоимости</p>	<p>2013 Разработка ФАС России дополнительных требований по развитию конкуренции в аэропортах (проект постановления Правительства РФ о внесении изменений в постановление Правительства РФ)</p>
---	---	---	--	--	--	--

Уровень развития конкуренции на рынках авиаперевозок

Конкурентные маршруты (три и более перевозчиков)



Монопольные маршруты



С 2007 по 2012 годы доля монопольных маршрутов сократилась с 90% до 88%, при этом приходящийся на них пассажиропоток сократился с **28% до 16%**.

Соответственно доля конкурентных маршрутов, обслуживаемых 3 и более перевозчиками, увеличилась с 10% до 12%. Пассажиропоток увеличился с **72% до 83,6%**. Таким образом, существенно увеличилась доля пассажиров, перевезенных авиакомпаниями, работающими в условиях конкурентного окружения.

Число перевезенных пассажиров (млн.чел)

	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011	2012	2013	по сравн . с 2000 ГОДОМ
DME	2,8	6,7	12,1	15,4	20,4	22,3	25,8	28,2	30,75	в 11 раз
SVO	10,8	10,8	12,7	12,7	15,1	19,1	22,0	26,2	29,26	в 2,7 раза
VKO	3,5	3,1	2,5	5,1	7,9	9,5	8,9	10,1	11,18	в 3,2 раза

Результаты исследования состояния конкуренции между аэропортами в РФ

- **ФАС России провел исследование состояния конкуренции между аэропортами в РФ в 2011-2012 гг.**

В рамках исследования проведен опрос аэропортов на предмет наличия у них, по их мнению, аэропортов-конкурентов

Результаты опроса показали:

- 30 аэропортов федерального значения из 47 заявили, что у них есть аэропорты-конкуренты (28 из них говорят о 2 или более конкурентов по различным видам перевозок)
- 75 аэропортов, не являющихся аэропортами федерального значения, также заявили о наличии у них аэропортов-конкурентов

Результаты исследования состояния конкуренции между аэропортами в РФ

- В рамках исследования проведен также опрос пассажиров, воспользовавшихся услугами аэропортов на предмет выявления аэропортов, услугами которых они также пользовались для совершения полетов по различным видам перевозок
- Результаты опроса показали, что пассажиры пользуются услугами разных аэропортов для совершения одних и тех же видов полетов (например, международные с туристической целью, внутренние с деловой целью и т.д.).
- По опросам пассажиров факторами спроса на услуги аэропортов при наличии выбора являются
 - цена – 70%
 - транспортная доступность (время в пути) - 50%
 - регулярность, наличие нужных рейсов – 40%
 - удобство, качество обслуживания – 15%

По результатам исследования 2013 года из 44 аэропортов федерального значения 16 заявили о наличии у них возможности работать по принципу хаба. Это - **аэропорты МАУ, Архангельск (Талаги), Владивосток (Кневичи), Волгоград (Гумрак), Екатеринбург (Кольцово), Казань, Минеральные Воды, Мирный, Новосибирск (Толмачево), Омск (Центральный), Пермь (Большое Савино), Сочи, Хабаровск (Новый)**. Целый ряд менее крупных аэропортов также заявляют о наличии возможности работать по принципу хаба (Астрахань, Белгород, Кемерово, Курган и др).

Анализ информации, полученной по результатам опросов как аэропортов, так и авиаперевозчиков показывает на необходимость при создании хаба учитывать наличие базовых перевозчиков, способных организовать эффективную систему доставки пассажиров или грузов.

При формировании стратегии развития *международных* хабов следует учитывать состояние наземной инфраструктуры аэропортов, а также действующие в аэропорту технологии обслуживания.

Обслуживание низкотарифных перевозок

71 аэропорт заявил о готовности обслуживать низкотарифные (лоу-кост) перевозки.



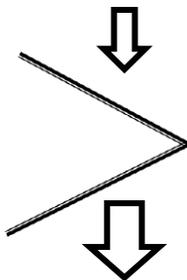
Вместе с тем отдельные аэропорты указывают на возможность обслуживания лоу-кост перевозок лишь при условии выделения авиакомпаниям, планирующим такие перевозки, бюджетных субсидий (Пермь, Ленск, Комсомольск-на-Амуре, Петрозаводск)

Аэропорт «Домодедово» – имеет возможность обслуживать лоу-кост перевозки по действующим технологиям и тарифам

Меры по развитию и защите конкуренции

Бизнес	Международные	Внутренние		Чартер
		Регион.	Местные	

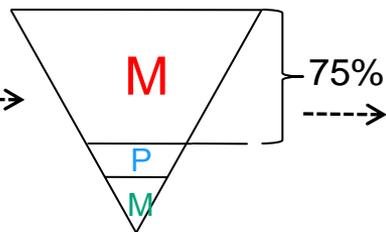
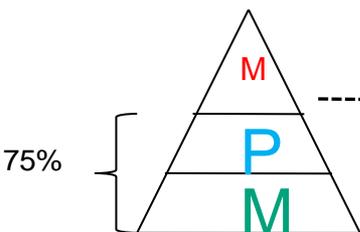
1. Изменение условий лицензирования (отмена квотирования)
2. ПНД (доступ к услугам в аэропортах)
3. Либерализация международных перевозок
4. Модернизация инфраструктуры
5. Формирование условий для лоу-костеров



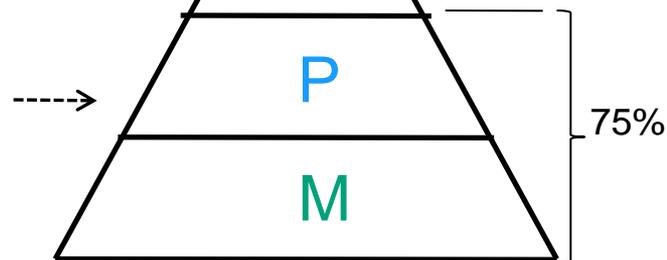
2. Доработка ПНД – доступ к объектам инфраструктуры, требования по наличию альтернативных операторов
3. Снятие ограничений СВС, совершенствование порядка доступа к международным авиаперевозкам
4. Упрощение сертификационных требований, инвентаризация аэропортов, привлечение частных инвестиций (ГЧП)
5. Невозвратные билеты, исключение из тарифа расходов по перевозке багажа и питания

Устойчивый рост магистральных перевозок, опережающий рост региональных и местных, создание условий для лоу-кост, АОН, бизнес-авиации

1990-е годы -----> 2000-е годы - по н.в. ----->



Двухзначные показатели положительной динамики авиаперевозок на протяжении более 10 лет



М – магистральные
Р – региональные
М – местные

Бизнес	←----- Международные	Внутренние		Низкотарифные перевозки (лоу кост)	Авиация общего назначения
		Регион.	Местные		

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!



www.fas.gov.ru



FAS-book



rus_fas



fasovka



fas_rus