

Анализ ключевых факторов конкуренции высокоскоростного Ж/Д сообщения с гражданскими авиаперевозками в КНР

Научный руководитель – Кульков Владислав Владимирович

Куркин Алексей Викторович

Студент (бакалавр)

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Факультет мировой экономики и мировой политики, Москва, Россия

E-mail: kurkin38@gmail.com

Целью исследования являлся анализ аспектов интермодальной конкуренции между отраслями пассажирских авиаперевозок и ВСЖД Китая. Работа включает в себя изучение трех аспектов межотраслевой конкуренции: анализ территориального аспекта конкуренции, анализ ценового аспекта конкуренции, сопоставительный анализ финансово-экономических результатов деятельности крупнейших игроков отрасли.

Предыдущие исследования представлены главным образом работами китайских ученых занимающихся исследованиями в США и странах Европы. Это прежде всего работы. «Will China Airline industry survive the entry of high-speed rail?» авторов Xiaowen Fu, Anming Zhang, Zheng Lei; «Should China further expand its highspeed rail network? Consider low cost carrier factor» авторов Kun Wang, Wenyi Xia, Anming Zhan, а так же «Some Critical Issues in the Development of Chinese High-Speed Rail: Challenges and Coping Strategies» авторства Min Chen, Nailong Tang, Kun Zhang.

Новизна данного исследования состоит в том, что ранее опубликованные работы были сконцентрированы только на одном из аспектов конкуренции, в то время как данная работа предпринимает попытку создания целостной картины функционирования конкурентного рынка пассажирских перевозок в КНР за счет исследования главных движущих сил конкурентной борьбы.

Анализ территориального аспекта конкуренции:

Анализ территориальной конкуренции рынка транспортных перевозок осуществлялся, на основе исследования маршрутной сети компаний Air China, China Southern, China Eastern и функционирующих на данный момент транспортных коридоров ВСЖД. При этом учитывалось только количество направлений вылетов из аэропортов, (без учета нерегулярных рейсов) поскольку цель выборки заключалась в анализе доступа определённой территориальной единицы к рынку внутренних авиаперевозок. [3;4;9]

В результате проведенного анализа территориальной конкуренции отрасли ВСЖД и гражданской авиации Китая, были сделаны следующие выводы: 1) Основными центрами интермодальной конкурентной борьбы являются города - центры провинций, расположенных на территории центральной и прибрежной части Китая. На данный момент они связаны как плотной сетью авиаперелетов, так и высокоскоростными транспортными коридорами. Это обусловлено тем, что данные районы обладают наибольшей плотностью населения, а также высоким уровнем экономического развития, а следовательно, и дохода на душу населения. 2) Данные факторы обостряют интермодальную конкурентную борьбу, что вынуждает авиаперевозчиков работать над неценовыми критериями предложения на рынке авиаперелетов или снижать цены на свои услуги.

Анализ ценовой конкуренции:

Для анализа ценовой конкуренции были выбраны 2 вертикальных и 2 горизонтальных

линии ВСЖД КНР, а также аналогичные им прямые воздушные перелеты, выполняемые одной из авиакомпаний «большой тройки авиалиний» КНР. Основной целью анализа было выявление процентного соотношения между стоимостью билетов эком- и бизнес - класса в зависимости от расстояния между пунктами Origin - Destination и временем в пути. [5,10,11,12]

В результате проведенного сравнительного анализа были выявлены следующие зависимости: 1) На коротких дистанциях, с совокупным временем в пути на поезде ВСЖД во временном промежутке от 1 до 3 часов разница между стоимостью авиабилета и стоимостью билета на ВСЖД составляют величину близкую к 70% от стоимости для билетов эконом - класса и близкую к 80% для бизнес - класса. 2) Для средних дистанций со временем в пути на поезде в промежутке от 4 до 6 часов разница между стоимостью авиабилета и стоимостью билета на высокоскоростной поезд составляет в среднем 30 - 50 % для эконом - класса и 50 % - 70% для бизнес - класса. При дальнейшем увеличении расстояния и времени в пути разница между ценой авиабилета и ценой билета на поезд составляет только 10 - 15% процентов, при трехкратном преимуществе во времени со стороны авиаперевозок. Расчёты ценовой конкуренции при перевозках на сверхдальние дистанции (более 2000 км), продемонстрировали два вида результатов: 1) Разница в цене между услугами авиа и ж/д перевозчиков нулевая 2) Стоимость поездки на поезде ВСЖД может даже превысить стоимость авиабилета на 10 - 20 % (Линия Шанхай - Чэнду).

Финансово - экономический анализ:

Финансово - экономический анализ показал, что обе отрасли являются выгодными для КНР, однако за счет диаметрально противоположных экономических эффектов. Гражданская авиация основывается на традиционной рыночной модели, при которой осуществляется превалирование получаемой прибыли над затратами за счет эксплуатации маршрутов с высоким рыночным спросом и большим пассажиропотоком[1].

Что касается отрасли высокоскоростных железнодорожных перевозок, то в отношении финансовой выгоды показатели ВСЖД менее однозначны. Большинство китайских линий ВСЖД являются убыточными и смогут окупить затраты на свое строительство только через несколько десятилетий, а о возможном получении прибыли не может быть и речи[2]. Однако экономический анализ отрасли ВСЖД сети ВСЖД, проводимый только с позиции самоокупаемости линий и приносимой ими прибыли будет в корне не верным. Анализ государственной политики правительства КНР показывает, что правительство КНР изначально не ставило перед собой цели по получению прибыли, концентрируясь на иных эффектах от развития сети ВСЖД.[6,8] Инвестиции в инфраструктуру и особенно в отрасль высокоскоростного железнодорожного движения рассматриваются как структурные реформы, которые в будущем будут драйверами экономического роста и развития страны. Китай хочет построить «экономику ВСЖД» (“High speed rail economy”), в которой будет обеспечена высокая мобильность населения, которая будет переносить и распространять технологии, инвестиции, рабочую силу от самых крупных и экономически развитых городов и городских агломераций, к меньшим и отстающим по развитию городам, тем самым стимулируя общую деловую активность в стране, развивая бизнес и увеличивая ВВП КНР[7].

Источники и литература

- 1) Петрунько К.А. Развитие гражданской авиации КНР // Россия и АТР. 2015. №4 (90).
- 2) Сазонов С. Л. Скоростные железные дороги КНР // Общество и государство в Китае. Т. XLV, ч. 2. ИВ РАН, 2015.
- 3) China Railways Corporation. Annual report 2016.

- 4) China Eastern Airlines. Annual report 2016.
- 5) Chinese High-Speed Rail: Challenges and Coping Strategies // Journal of Transportation Technologies, 2014, №4.
- 6) Wang,K., Xia,W.,Zhan,A. Should China further expand its highspeed rail network? Consider low cost carrier factor// Transportation Research, Part A, 2017, №100.
- 7) Jun,L. Beijing-Guangzhou high-speed rail to add 30b yuan to GDP annually // People's Daily Online 28.12.2012.
- 8) Chen,M., Tang,H., Zhang,K. Some Critical Issues in the Development of Ming Zhang, Qing Wu. Analysis of the influence on regional economic development of high-speed railway // Journal of Chemical and Pharmaceutical Research, 2014, №6(8).
- 9) Statistical bulletin of civil aviation industry development in 2016// CAAC.
- 10) Jiang,X., Zhang,X., Lu,W. Zhang,L., Chen,X. Competition between High-Speed Rail and Airline Based on Game Theory. - Mathematical Problems in Engineering. 2017.
- 11) Liu,W., Luk M. Reform and opening: Way to the sustainable and harmonious development of air transport in China. - Transport policy, 2009. Vol 126..
- 12) Wei,S., Yuan J., Qiu,Y., Luan, X., Han, S., Zhou, W., et al. (2017) Exploring the potential of open big data from ticketing websites to characterize travel patterns within the Chinese high-speed rail system. PLoS ONE 12(6).

Иллюстрации

Территориальная единица	Количество маршрутов пассажирских авиаперевозок	Количество проходящих линий ВСЖД
Пекин	161	3
Шанхай	152	3
Гуанчжоу	143	1
Чэнду	98	1
Сиань	76	1
Ухань	72	2
Чанша	70	2
Далянь	66	1
Нанкин	59	2
Ханчжоу	59	2
Цзинань	53	2
Шэньчжэнь	52	2
Тайюань	38	1

Рис. 1. Консолидированная таблица основных центров интермодальной конкуренции ВСЖД и пассажирских авиаперевозок.

<i>Место отправления</i>	<i>Место назначения</i>	<i>Отношение стоимости билетов. Эконом – Бизнес-класс. (в %)</i>	<i>Отношение стоимости билетов. Бизнес-класс (в %)</i>	<i>Время пути (часов)</i>	<i>Время полета (часов)</i>
Пекин	Шэньян	38,59%	68,58%	4,30 - 5,13	1,3
	Чанчунь	35,57%	59,38%	5,30-6,00	2
	Харбин	35,69%	49,45%	7,10– 7,20	1,5
Пекин	Цзинань	73,72%	79,91%	1,45 - 2,15	1,2
	Сюйчжоу	-	-	2,50 - 3,10	-
	Нанкин	19,75%	53,36%	3,40 - 4,30	2,0-2,10
	Шанхай	13,86%	45,60%	4,3 - 5,5	2,15 - 2,20
Шанхай	Нанкин	74,72%	77,39%	1,20 - 2,00	1,05
	Чанша	16,43%	46,23%	5,30 - 5,50	2,1
	Гуйян	26,01%	27,37%	8,50 - 9,10	2,50-3,00
	Куньмин	13,99%	30,26%	10,46-12,00	3,15 - 3,20
Шанхай	Нанкин	74,72%	77,39%	1,20 - 2,00	1,05
	Хэфэй	54,63%	78,65%	3,00 - 3,15	1,3
	Ухань	48,20%	76,53%	4,30 - 5,00	1,55
	Чунцин	16,72%	23,32%	11,00 – 11,10	3,3
	Чэнду	-13,44%	9,85%	13,00	3

Рис. 2. Таблица зависимости степени ценовой конкуренции от дистанции перевозок и времени в пути