



BusinessStat®

готовые обзоры рынков



Анализ рынка морских пассажирских перевозок в России в 2015-2019 гг, оценка влияния коронавируса и прогноз на 2020-2024 гг

АДРЕС:

107023, г. Москва
ул. Электрозаводская
д. 23, стр. 8

ТЕЛ.:

+7 (495) 180-04-19

ФАКС:

+7 (495) 180-04-19

ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА:

info@businessstat.ru

САЙТ:

www.businessstat.ru

Аннотация

По оценкам BusinesStat, за 2017-2019 гг пассажирооборот морского транспорта в России снизился на 41,1% до 51,9 млн пассажиро-км. Причинами снижения пассажирооборота стали стагнация реальных доходов россиян, конкуренция с более развитыми альтернативными видами транспорта, устаревание подвижного состава морских пассажирских перевозок. Российский рынок морских пассажирских перевозок неразвит, данные услуги не пользуются спросом у населения из-за неблагоприятных климатических условий, а также недостаточной комфортности и безопасности существующего флота.

По оценкам BusinesStat, в 2020 г пассажирооборот рынка морских перевозок сократится на 73,3% и составит 13,9 млн пассажиро-км. На снижение показателя повлияет эпидемия коронавируса, которая повлечет за собой запрет на движение морских судов и введение ограничений на перемещения граждан в период режима повышенной готовности. Кроме того, в результате экономического кризиса сократятся реальные доходы населения, что повлечет снижение спроса на туристические поездки морским транспортом. Отрасль морских пассажирских перевозок носит сезонный характер, поэтому карантинные ограничения на весну и часть лета 2020 г приведут к фактической потере большей части годового оборота предприятий.

В 2021 г ожидается частичное восстановление рынка в результате снятия ограничительных мер, но пассажирооборот отрасли не достигнет уровня 2019 г, так как часть предприятий обанкротится и не откроется после потери сезона в 2020 г.

В последующие годы объем рынка будет снижаться в среднем на 2,7% ежегодно. В результате в 2024 г пассажирооборот морского транспорта составит 19,1 млн пассажиро-км, что ниже показателя 2019 г на 63,2%. Спад показателя будет связан с экономией населения на туризме и других поездках в условиях стагнации доходов.

«Анализ рынка морских пассажирских перевозок в России в 2015-2019 гг, прогноз на 2020-2024 гг» включает важнейшие данные, необходимые для понимания текущей конъюнктуры рынка и оценки перспектив развития рынка. В обзоре приведена статистика транспортных организаций и персонала, пассажиров, указаны цены услуг, стоимостный объем рынка, пассажирооборот, финансовые и инвестиционные показатели отрасли, профили предприятий отрасли.

В обзоре приведены рейтинги по предприятиям отрасли «Деятельность морского пассажирского транспорта». Рейтинги построены по отдельным юридическим лицам. Дополнительно приведены подробные профили пяти ведущих предприятий отрасли. В рейтингах и профилях учтены юридические лица, информация по которым содержится в базах Федеральной службы государственной статистики.

В обзоре приводятся следующие детализации:

- **Виды плавания:** каботажное, пригородное, заграничное
- **Виды судов:** грузопассажирские, пассажирские

Источниками информации для обзора являются профильные госорганы и научно-исследовательские организации:

- Федеральная служба государственной статистики РФ (Росстат)
- Министерство экономического развития РФ
- Министерство транспорта Российской Федерации
- Ространсmodernизация
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта
- Федеральное агентство морского и речного транспорта
- Министерство финансов РФ

Информацию о смежных рынках вы можете найти в других исследованиях **BusinessStat:**

- [Анализ рынка внутренних водных пассажирских перевозок в России](#)
- [Анализ рынка морских грузовых перевозок в России](#)
- [Анализ рынка туристических услуг в России](#)
- [Анализ рынка пассажирских перевозок в Украине](#)
- [Бизнес-план пассажирской транспортной компании](#)

Содержание

МЕТОДОЛОГИЯ ПОДГОТОВКИ ОБЗОРОВ РЫНКОВ РОССИИ

СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Базовые параметры российской экономики

- Таблица 1. Номинальный и реальный ВВП, РФ, 2015-2024 гг (трлн руб, %)
- Таблица 2. Инвестиции в основной капитал, РФ, 2015-2024 гг (трлн руб, %)
- Таблица 3. Экспорт и импорт, сальдо торгового баланса, РФ, 2015-2024 гг (млрд долл)
- Таблица 4. Средний годовой курс доллара к рублю, РФ, 2015-2024 гг (руб за долл, %)
- Таблица 5. Индекс потребительских цен (инфляция), индекс цен на продовольственные, непродовольственные товары и услуги, РФ, 2015-2024 гг (%)
- Таблица 6. Оборот розничной торговли товарами и услугами, РФ, 2015-2024 гг (трлн руб)
- Таблица 7. Численность постоянного населения РФ, 2015-2024 гг (млн чел)
- Таблица 8. Реально располагаемые доходы населения, РФ, 2015-2024 гг (%)

Итоги вступления России в Таможенный союз

Итоги вступления России в ВТО

Перспективы российской экономики

ИНФРАСТРУКТУРА ОТРАСЛИ

Предприятия

- Таблица 9. Численность предприятий морского пассажирского транспорта, РФ, 2019 г
- Таблица 10. Численность предприятий морского пассажирского транспорта, по форме собственности, РФ, 2019 г

Персонал

- Таблица 11. Трудовые ресурсы предприятий морского пассажирского транспорта, РФ, 2015-2019 гг (чел)
- Таблица 12. Трудовые ресурсы предприятий морского пассажирского транспорта, по регионам РФ, 2015-2019 гг (чел)
- Таблица 13. Фонд начисленной заработной платы и средняя зарплата сотрудника предприятий морского пассажирского транспорта, РФ, 2015-2019 гг (млн руб, тыс руб в год)
- Таблица 14. Средняя заработная плата сотрудника предприятий морского пассажирского транспорта, по регионам РФ, 2015-2019 гг (тыс руб в год)

Подвижной состав

- Таблица 15. Количество морских судов для перевозки пассажиров, РФ, 2015-2019 гг
- Таблица 16. Количество морских судов для перевозки пассажиров по видам судов, РФ, 2015-2019 гг
- Таблица 17. Количество морских судов для перевозки пассажиров по возрасту, РФ, 2015-2019 гг

Пассажировместимость подвижного состава

- Таблица 18. Пассажировместимость морского подвижного состава, РФ, 2015-2019 гг (мест)
- Таблица 19. Пассажировместимость морского подвижного состава по видам судов, РФ, 2014-2018 гг (мест)

РЕЙТИНГ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ

- Таблица 20. Рейтинг предприятий отрасли по выручке (нетто) от продаж, РФ, 2018 г (млн руб)
- Таблица 21. Рейтинг предприятий отрасли по прибыли от продаж, РФ, 2018 г (млн руб)
- Таблица 22. Рейтинг предприятий отрасли по коммерческим расходам, РФ, 2018 г (млн руб)
- Таблица 23. Рейтинг предприятий отрасли по управленческим расходам, РФ, 2018 г (млн руб)
- Таблица 24. Рейтинг предприятий отрасли по основным средствам, РФ, 2018 г (млн руб)
- Таблица 25. Рейтинг предприятий отрасли по рентабельности продаж, РФ, 2018 г (%)

ПАССАЖИРЫ

Численность пассажиров

- Таблица 26. Численность пассажиров морского транспорта, РФ, 2015-2019 гг (млн чел)
- Таблица 27. Прогноз численности пассажиров морского транспорта, РФ, 2020-2024 гг (млн чел)

Уровень пользования

- Таблица 28. Средний уровень пользования морским пассажирским транспортом, РФ, 2015-2019 гг (поездок на чел в год)
- Таблица 29. Прогноз среднего уровня пользования морским пассажирским транспортом, РФ, 2020-2024 гг (поездок на чел в год)

Затраты

- Таблица 30. Средние годовые затраты пассажира на морские перевозки, РФ, 2015-2019 гг (руб в год)
- Таблица 31. Прогноз средних годовых затрат пассажира на морские перевозки, РФ, 2020-2024 гг (руб в год)

ЧИСЛЕННОСТЬ ПОЕЗДОК

- Таблица 32. Численность совершенных поездок на морском пассажирском транспорте, РФ, 2015-2019 гг (млн)
- Таблица 33. Прогноз численности совершенных поездок на морском пассажирском транспорте, РФ, 2020-2024 гг (млн)
- Таблица 34. Численность совершенных поездок на морском пассажирском транспорте, по видам плавания, РФ, 2015-2019 гг (тыс)

ПАССАЖИРООБОРОТ

- Таблица 35. Пассажирооборот морского пассажирского транспорта, РФ, 2015-2019 гг (млн пассажиро-км)
- Таблица 36. Прогноз пассажирооборота морского пассажирского транспорта, РФ, 2020-2024 гг (млн пассажиро-км)
- Таблица 37. Пассажирооборот морского пассажирского транспорта по видам плавания, РФ, 2015-2019 гг (млн пассажиро-км)

ОБОРОТ РЫНКА

- Таблица 38. Оборот морских пассажирских перевозок, РФ, 2015-2019 гг (млн руб)
- Таблица 39. Прогноз оборота морских пассажирских перевозок, РФ, 2020-2024 гг (млн руб)

ЦЕНА

- Таблица 40. Средняя цена морских пассажирских перевозок, РФ, 2015-2019 гг (руб за км)
- Таблица 41. Прогноз средней цены морских пассажирских перевозок, РФ, 2020-2024 гг (руб за км)

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОТРАСЛИ

- Таблица 42. Выручка (нетто) от продаж, РФ, 2015-2019 гг (млн руб)

- Таблица 43. Выручка (нетто) от продаж, по регионам РФ, 2015-2019 гг (млн руб)
- Таблица 44. Коммерческие и управленческие расходы, РФ, 2015-2019 гг (млн руб)
- Таблица 45. Коммерческие и управленческие расходы, по регионам РФ, 2015-2019 гг (млн руб)
- Таблица 46. Себестоимость, РФ, 2015-2019 гг (млн руб)
- Таблица 47. Себестоимость, по регионам РФ, 2015-2019 гг (млн руб)
- Таблица 48. Прибыль от продаж, РФ, 2015-2019 гг (млн руб)
- Таблица 49. Прибыль от продаж, по регионам РФ, 2015-2019 гг (млн руб)

Инвестиционная привлекательность отрасли

- Таблица 50. Показатели инвестиционной привлекательности отрасли, РФ, 2015-2019 гг (сут дн; раз; %)
- Таблица 51. Структура инвестиций в отрасль, РФ, 2015-2019 гг (млн руб)

ПРОФИЛИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ

ООО «Морская дирекция»

- Регистрационные данные организации
- Руководство организации
- Численность сотрудников организации
- Дочерние предприятия организации
- Основные акционеры организации
- Бухгалтерский баланс предприятия по форме №1 (на конец отчетного периода)
- Отчёт о прибылях и убытках предприятия по форме №2 (за отчетный период)
- Основные финансовые показатели деятельности предприятия

ООО «Имтрейд»

- Регистрационные данные организации
- Руководство организации
- Численность сотрудников организации
- Основные акционеры организации
- Бухгалтерский баланс предприятия по форме №1 (на конец отчетного периода)
- Отчёт о прибылях и убытках предприятия по форме №2 (за отчетный период)
- Основные финансовые показатели деятельности предприятия

ООО «Смарт Вэй»

- Регистрационные данные организации
- Руководство организации
- Численность сотрудников организации
- Основные акционеры организации
- Бухгалтерский баланс предприятия по форме №1 (на конец отчетного периода)
- Отчёт о прибылях и убытках предприятия по форме №2 (за отчетный период)
- Основные финансовые показатели деятельности предприятия

ООО «НИТ»

- Регистрационные данные организации
- Руководство организации
- Численность сотрудников организации
- Основные акционеры организации
- Бухгалтерский баланс предприятия по форме №1 (на конец отчетного периода)
- Отчёт о прибылях и убытках предприятия по форме №2 (за отчетный период)

- Основные финансовые показатели деятельности предприятия

ООО «Декка»

- Регистрационные данные организации
- Руководство организации
- Численность сотрудников организации
- Основные акционеры организации
- Бухгалтерский баланс предприятия по форме №1 (на конец отчетного периода)
- Отчёт о прибылях и убытках предприятия по форме №2 (за отчетный период)
- Основные финансовые показатели деятельности предприятия

Методология подготовки обзоров рынков России

При подготовке обзора BusinesStat ставит целью собрать максимум информации об анализируемом рынке.

На первой стадии аналитики BusinesStat агрегируют национальную и международную статистику, информацию из деловых и отраслевых изданий. Дополнительно проводятся собственные исследования: опросы потребителей или экспертов, наблюдения за ценами в рознице и в оптовых каналах продаж. Источники данных для каждого обзора подробно представлены в его аннотации. Под каждой таблицей обзора приведены ссылки на источники.

На втором этапе работ полученные данные взвешиваются и приводятся к единому непротиворечивому массиву. На этом этапе происходит отбраковка данных, которые представляются аналитикам противоречивыми и менее надежными. Выбранные данные должны находиться между собой в полной корреляции, чтобы сделать возможной комплексную оценку рынка. Например, спрос должен быть равен предложению с учетом производства, импорта и экспорта, продаж и складских запасов.

Данные по производству, таможенным операциям, продажам извлекаются из разных источников и первоначально не полностью соответствуют друг другу, что часто требует проведения дополнительных расчетов. В итоге по части уточненных, расчетных параметров рынка BusinesStat сам становится источником данных, что отмечено в соответствующих таблицах.

Третьим этапом работ является построение динамических рядов – прогнозирование. Первичное прогнозирование осуществляется математическими методами, суть которых сводится к анализу ретроспективных данных для построения прогноза. Однако такой анализ может задать лишь общий тренд на стабильных рынках с известной многолетней динамикой. Подобные стабильные рынки в России фактически отсутствуют, из-за чего эффективность математического анализа падает.

Для уточнения прогнозов анализируются факторы, влияющие на развитие рынка. Часть факторов определена достаточно жестко и может быть использована с большой уверенностью для прогнозирования производства, импорта и экспорта. Пример такого фактора – государственное отраслевое регулирование. Часто заранее известна политика правительства в области регулирования импорта, по инвестициям в производство и строительство, субсидированию или, наоборот, увеличению налоговой нагрузки на отрасль. Пользуясь накопленным опытом о влиянии на отрасли подобных изменений, аналитики BusinesStat могут достаточно точно прогнозировать дальнейшее развитие рынка.

Влияние других групп факторов менее выражено либо факторы противоречат друг другу. Чаще всего подобные факторы связаны с динамикой продаж и потребления. Здесь приходится анализировать более широкий круг переменных, часто применяя бенчмарки с соседних рынков, где аналогичная ситуация происходила ранее, или с рынков тех же отраслей других стран, где были аналогичные кейсы. Например, во всех развивающихся странах мира наблюдается схожая динамика потребительского поведения, обусловленная появлением новых категорий товаров, развитием сетевой розницы, приходом международных корпораций.

Применение международных бенчмарков для российских обзоров становится возможным благодаря одновременному анализу BusinesStat рынков в других странах мира. BusinesStat готовит глобальные обзоры, обзоры рынков СНГ и ЕС, а также обзоры рынков отдельных стран мира.

Состояние российской экономики

Российская экономика имеет сырьевой характер. Добыча и переработка полезных ископаемых и других природных ресурсов формирует более 70% ВВП страны. Доходная часть бюджета страны критически зависит от цен на нефть. Планка отсечения нефтяных доходов для резервирования в 2020 г составляет 42,4 долл за баррель. При росте цен на энергоносители выше этого значения сверхдоходы бюджета идут на резервирование. При падении цены ниже планки – резервы используются для покрытия дефицита бюджета. Механизм позволяет проходить пики нефтяной волатильности. Вся остальная экономика является приложением к описанному механизму и ключевой роли для макроэкономической стабильности в стране не играет.

В 2019 г сумма поступлений по всем налогам, акцизам и пошлинам от компаний по добыче нефти и газа превысила 10,5 трлн руб. В этом же году в России поменялся механизм перераспределения нефтяных доходов – так называемый «налоговый маневр». Экспортная пошлина обнуляется и заменяется пропорциональным повышением ставки налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ). Суть распределения доходов сохранилась неизменной.

В результате «налогового маневра» нефтяники отдали более половины выручки в качестве налогов. Нефтегазовые доходы были стандартно использованы для покупки валюты Минфином и размещения в Фонде национального благосостояния. В экономику эти деньги не поступили со стандартной формулировкой – «чтобы не ускорять инфляцию».

Поскольку средневзвешенная цена на нефть марки Urals в 2019 г достигла 70 долл, бюджет России получил профицит в размере 2 трлн рублей. Международные резервы страны достигли рекордных 554 млрд долл США.

В 2020 г случилось повторение кризиса 2014 г, с наложением ряда факторов. Тогда нефть дешеvela на фоне санкций и финансового кризиса. В этот раз мир охватила эпидемия коронавируса, который сопровождается обвалом фондового рынка и снижением цен на нефть. Принципиальной разницы двух кризисов не наблюдается. В обоих случаях кризисные факторы развивались параллельно, и наложение факторов только обострило общую ситуацию. В 2020 г фондовые рынки и нефть пошли бы вниз и без коронавируса, но падение стало бы более плавным, и не затронуло бы в такой степени реальную экономику.

Для России новый мировой кризис складывался также негативно, как и предыдущий. Коронавирус стал не менее сложной проблемой, чем санкции. Китай, очень сильно пострадавший от коронавируса, является основным торговым партнером России. Доля Китая во внешнеторговом обороте России по итогам 2019 г составила 16,6%. В 2019 г Китай обеспечивал 80% прироста всего мирового спроса на энергоресурсы.

В обоих случаях можно сказать, что России сама провоцировала углубление кризисов по политическим причинам. В 2014 г был конфликт с Украиной и присоединение Крыма. В 2020 г Россия усугубила ситуацию с сокращением своей доли на мировом рынке нефти, сначала разорвав сделку ОПЕК+, а затем инициировав новую сделку на худших условиях.

Россия ничего не выигрывает от картельных соглашений, так как имеет самую негибкую систему регулирования нефтедобычи и по отношению к ОПЕК, и по отношению к США. Россия не имеет мощностей для хранения нефти, чтобы сбалансировать сбыт.

Единственный положительный факт заключается в том, что кризис 2014 г уже приземлил Россию на нижнюю точку по ВВП, инфляции, курсу национальной валюты, и падать в нынешних условиях особо некуда. Реальный ВВП России закончил падение только в 2016 г, о чем сейчас мало кто

помнит. Стоит ли считать новым кризисом падение реального ВВП в 2020 г до 60 трлн руб (в ценах 2011 г), если в 2016 г реальный ВВП России уже составлял 60 трлн руб.

Базовые параметры российской экономики

Таблица 1. Номинальный и реальный ВВП, РФ, 2015-2024 гг (трлн руб, %)

Параметр	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	2021*	2022*	2023*	2024*
Номинальный ВВП в текущих ценах, трлн руб	83,1	85,6	91,8	104,6	110,0	108,5	111,7	115,5	119,5	124,3
Реальный ВВП в постоянных ценах 2016 г, трлн руб	85,5	85,6	87,2	89,4	90,6	86,2	84,5	85,0	86,1	87,4
Динамика реального ВВП, % к предыдущему году	-2,0	0,2	1,8	2,5	1,3	-4,8	-2,0	0,6	1,3	1,5

Источник: Федеральная служба государственной статистики РФ

* прогноз *BusinesStat*

ВВП не достоверно отражает состояние экономики России. Порядка 70% ВВП формируется экспортом энергоресурсов. Полученные от экспорта средства поступают в резервный фонд и не направляются в экономику. Таким образом, ВВП может расти при падающей экономике и наоборот. Единственная объективная функция ВВП – отслеживание профицита бюджета. Если ВВП положительный – будут увеличены ЗВР (золотовалютные резервы), что позволит экономике лучше балансировать во время нефтяной или иной нестабильности.

Более показательной для развития экономики является оценка веса ВВП страны в мировой экономике в долл США. Достаточно отметить, что в 2014 г ВВП России составлял 2,3 трлн долл, а в 2019 г только 1,7 трлн долл. При этом мировой ВВП в долларах рос в среднем на 2,3%, а ВВП развивающихся стран – на 3,5% ежегодно.

Мы считаем новый кризис полным аналогом кризиса 2014 г, так как в их основе – системный спад нефтяных цен при сохранении зависимости российской экономики от нефтяной выручки. Сдувание пузырей на финансовом рынке также характеризует оба кризиса. Дополнительные «черные лебеди» – санкции за присоединение Крыма в 2014 г и коронавирус в 2020 г лишь обострили ситуацию.

В 2014 г российская экономика балансировала на грани рецессии при цене нефти выше 100 долл за баррель. К середине 2015 г цена нефти Urals упала до 50 долл за баррель, обвалившись за год практически вдвое.

Девальвация рубля ускорила инфляцию. Повысившаяся ставка ЦБ привела к очередному удорожанию кредитов, что еще больше истощило потребительский спрос. Дальнейшего резкого спада экономики удастся избежать за счет активного использования золотовалютных резервов. Часть ЗВР была выделена в целевые фонды: Резервный фонд и Фонд национального благосостояния. Резервный фонд направлялся на финансирование бюджетного дефицита и инфраструктурные проекты для поддержки экономики. Резервный фонд позволил поддержать экономику до конца 2017 г, когда произошло частичное восстановление нефтяных котировок.

По итогам кризиса 2014-2016 гг, курс национальной валюты упал на 90%, инфляция составила 25%, реальные доходы населения сократились на 8,6%, номинальный ВВП в долл эквиваленте сократился на 50%.

После кризиса 2014 г правительство резко пересмотрело оценки нефтяных доходов. Было принято стратегическое решение о сокращении расходов нефтяников за счет закрытия месторождений, не окупаемых при стоимости нефти ниже 40 долл за баррель. После президентских выборов 2018 г Правительству РФ пришлось исполнять «майские указы», обязывающие увеличить реальную заработную плату бюджетников в 1,4-1,5 раза. Указы были выполнены частично: в среднем зарплаты выросли на 27% при сокращении численности бюджетников на 5%. При этом был повышен пенсионный возраст, с 1 января 2019 г ставка НДС поднялась до 20%, введен налог на самозанятых. Повышение налоговой нагрузки полностью нивелировало «майские указы» и привело к затяжному падению доходов населения. В. Мишустин, обеспечивший собираемость налогов, был назначен премьер-министром России.

Рост цен на нефть в 2019 г до 70 долл за баррель позволил Минфину собрать в бюджет на 2 трлн руб больше, чем было запланировано, и Центробанк смог к 1 января 2020 г накопить ЗВР в размере 554,4 млрд долл.

В 2020 г цены на нефть качнуло в противоположную сторону: от нормального уровня в 45 долл за баррель до экстремального уровня в 15 долл за баррель. По мнению министра финансов Антона Силуанова, федеральный бюджет РФ в 2020 г потеряет 2-3 трлн рублей нефтегазовых доходов, а дефицит бюджета составит 1-1,5% ВВП. В целом – это соответствует профициту бюджета предыдущего года.

Россия оказалась подготовленной к новому кризису, все антикризисные меры, принятые в 2015 г, достигли своих целей. Можно сказать, что правительство в принципе ничем не занималось, кроме подготовки к новой волне кризиса. Этот проект обычно именуется «обеспечением макроэкономической стабильности». Падение фондовых рынков и нефтяных котировок ожидали в любом случае. «Брекзит», торговая война США и Китая, конфликты на Ближнем Востоке, новые выборы в США и без коронавируса не создавали почву для нефтяных спекуляций.

В 2019 г BusinesStat прогнозировал, что к 2024 г рубль упадет до 80 руб за долл при стабильной среднегодовой цене Brent порядка 45 долл за баррель. Этот прогноз не могут нарушить ситуативные спекуляции, так как цена на нефть падает на уровень 45 долл по фундаментальным причинам. Цена позволяет большинству производителей в США, арабских странах и России поддерживать нефтедобычу для полного насыщения рынка.

Однако быстрый откат от политики ценовой войны и поддержка экономики за счет накопленных резервов уберегут Россию от катастрофы, но не решат структурных проблем российской экономики. Намечается новый спад в промышленном производстве, строительстве и торговле. Добыча полезных ископаемых, транспорт, энергетика, строительство находятся в стагнации. Демографическая ситуация ограничивает потенциал роста ВВП за счет внутреннего спроса. Численность населения и реальные доходы падают. Население истратило будущие доходы еще в 2013-2014 гг на пике выдачи потребительских и ипотечных кредитов.

Перспективы российской экономики

Нельзя говорить об экономической ситуации в России как о череде кризисов и восстановлений. Темпы экономического развития страны падали постоянно, начиная с 2012 г. Спад 2014-2018 гг стал лишь продолжением более ранней тенденции, обусловленной «структурными проблемами». Внешние факторы только усилили внутренние процессы.

Россия остается сырьевой экономикой с низким уровнем внутренней конкуренции, незащищенным правом частной собственности, отсутствием экономических и политических лифтов. Согласно данным Росстата и расчетам Института «Центр развития» НИУ ВШЭ и РБК, в 2019 г 70% прибыли всех отраслей генерировалось в нефтегазовом секторе. Не трудно подсчитать, что потерю 2 трлн руб нефтегазовых доходов можно легко компенсировать из резервов. В предыдущем году профицит бюджета составил 2 трлн руб.

Важнейшим фактором долговременных проблем российской экономики остается неэффективность государства. Госинвестиции производятся в условиях отсутствия внутренней конкуренции. Вертикальная консолидация крупного и среднего бизнеса продолжается. Госкомпании без рыночной конкуренции экономически деградируют. Структурный характер проблем означает, что в ближайшие годы кардинально изменить ситуацию в стране невозможно. В 2020-2024 гг экономика страны продолжит оставаться в стагнации. Рост ВВП будет значительно отставать от динамики других развивающихся стран. В итоге Россия уйдет далеко за пределы десятки ведущих мировых экономик.

Главным последствием экономического кризиса и эпидемии для России станет резкий рост безработицы и социальной неудовлетворенности. Треть всех малых и средних предприятий либо закроются, либо сократят сотрудников. Численность безработных вырастет с 2,5 до 8 млн человек. Банковские просрочки по кредитам вырастут в 5-7 раз.

Ряд отраслей экономики потеряют на пике кризиса до 50% выручки, а в целом по году – более 10%. К наиболее пострадавшим отраслям относятся:

- Вся сфера спорта и активного отдыха
- Вся сфера развлечений и массовых мероприятий
- Ресторанный бизнес
- Вся сфера образования и консалтинга
- Туристический и отельный бизнес
- Все виды пассажирских перевозок
- Все услуги для населения, кроме медицинских
- Все услуги для бизнеса, кроме обеспечения удаленной работы
- Вся торговля розничными товарами длительного пользования
- Строительство и управление коммерческой недвижимостью

Более масштабного ухудшения ситуации удастся избежать благодаря мерам поддержки населения и экономики, принятым правительством РФ. Государство отменит выплату налогов наиболее пострадавшим отраслям, компенсирует проценты по кредитам, запретит банкротства, выплатит минимальные оклады бюджетному и коммерческому персоналу. Общий объем государственной поддержки федеральному, региональным бюджетам и бизнесу составит 4,3 трлн руб, что соответствует 4% ВВП!

Принятые меры только отсрочат кризисную ситуацию в наиболее пострадавших отраслях. В целом по году все пострадавшие отрасли будут в убытке, накопленная долговая нагрузка бизнеса только возрастет, а полного восстановления потребительского спроса не произойдет. В итоге ВВП России и в 2021 г продолжит падение. До пяти лет Россия будет пребывать в стагнации. В условиях мирового кризиса и нефтяной волатильности правительство не решится на либерализацию экономики и массивные инвестиции в модернизацию промышленности. Внутренний рынок остается основным резервом для роста экономики.

В то же время ситуация в России не является критической. Во-первых, в 2015 г Россия уже достигала нынешние «кризисные» цены нефти и курсы рубля. Еще в 2014 г был окончательно подорван инвестиционный потенциал экономики, сократились доходы населения. Население уже перестроило свое потребление для более низкого качества жизни.

Во-вторых, после прошлого кризиса власти ввели новое бюджетное правило, которое является фактически самым консервативным за всю историю. Цена отсечения в 2020 г составляет 42,4 долл за баррель. Данный уровень абсолютно адекватен долгосрочному прогнозу мировых цен на нефть. При более низких ценах нефти бюджет получит дефицит, который будет компенсироваться из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Макроэкономической стабильности России в ближайшие годы мало что угрожает. Новому кризису будет крайне сложно пробить достигнутое в 2014 г экономическое дно. Текущих резервов России хватит, чтобы еще пять лет продержаться при ценах нефти до 20 долл за баррель. Но цена нефти может восстановиться до стратегического уровня в 45 долл за баррель уже в 2021 г.

Инфраструктура отрасли

Численность предприятий, предоставляющих услуги морских пассажирских перевозок, является одним из основных государственных параметров учета в системе транспорта. Однако данные о численности организаций не характеризуют объем рынка, так как не указывают на число совершенных поездок и оборот рынка.

Предприятия

Морской пассажирский транспорт – транспорт, осуществляющий перевозки пассажиров судами по морям и океанам.

Организация транспорта – юридическое лицо, предоставляющее транспортные услуги физическим и юридическим лицам в качестве основного вида деятельности. В данном разделе приведена численность организаций, для которых основным видом деятельности является «Деятельность морского пассажирского транспорта».

Таблица 9. Численность предприятий морского пассажирского транспорта, РФ, 2019 г

Параметр	2019
Численность предприятий	551

Источник: Федеральная служба государственной статистики: учет юридических лиц по классификации ОКВЭД, отрасли – «Деятельность морского пассажирского транспорта»

Таблица 10. Численность предприятий морского пассажирского транспорта, по форме собственности, РФ, 2019 г

Форма собственности	2019
Частная	491
Государственная	11
Муниципальная	1
Иная	48
Всего	551

Источник: Федеральная служба государственной статистики; *BusinessStat*

К концу 2019 г в России насчитывалось 551 предприятие морского пассажирского транспорта, большинство из которых являлись частными (491 предприятие или 89,1% от общего числа).

Персонал

Среднегодовая численность работников включает работавших по трудовому договору и выполнявших постоянную, временную или сезонную работу без учета внешних совместителей, женщин, находящихся в отпусках по беременности и родам и в отпуске по уходу за ребенком.

Данные о среднегодовой численности занятых устанавливаются Росстатом при составлении баланса трудовых ресурсов. Расчеты производятся на базе материалов выборочных обследований населения по проблемам занятости и данных органов исполнительной власти.

Численность трудовых ресурсов по отраслям рассчитывается Росстатом на базе статистической отчетности предприятий. Реальная численность персонала может отличаться от декларируемой из-за недобросовестного заполнения отчетных документов и искусственного занижения/завышения реальных данных в отдельных организациях.

Средняя заработная плата работников за год исчисляется делением фонда начисленной заработной платы на среднесписочную численность работников. Пособия, получаемые работниками из государственных социальных внебюджетных фондов, не включаются в фонд заработной платы и среднемесячную заработную плату.

Таблица 11. Трудовые ресурсы предприятий морского пассажирского транспорта, РФ, 2015-2019 гг (чел)

Параметр	2015	2016	2017	2018	2019
Средняя численность всех работников, чел	1 320,0	1 275,0	1 538,2	880,5	604,1
% к предыдущему году	-	-3,4	20,6	-42,8	-31,4

Источник: Форма федерального государственного статистического наблюдения № П-4 «Сведения о численности, заработной плате и движении работников»; BusinesStat

В 2015-2019 гг трудовые ресурсы отрасли морских пассажирских перевозок сократились на 54,2%, с 1320 чел в 2015 г до 604 чел в 2019 г. В 2018 г наблюдался резкий спад (на 42,8%), вызванный сокращением спроса на морские пассажирские перевозки.

Подвижной состав

Подвижной состав морского пассажирского транспорта состоит из пассажирских и грузопассажирских судов. К пассажирским и грузопассажирским относятся суда, перевозки пассажиров на которых разрешены органами надзора за судоходством.

Пассажирские суда предназначены для перевозок пассажиров и их багажа, а также для отдыха и туристических путешествий на морских линиях.

Грузопассажирские суда имеют помещения для пассажиров и трюмы для перевозки грузов на морских линиях.

Подвижной состав морского пассажирского транспорта включает суда, поднадзорные Российскому морскому регистру судоходства, независимо от ведомственной принадлежности, организационно-правовой формы и формы собственности их владельцев, которые в соответствии с Кодексом торгового мореплавания внесены в Государственный судовой реестр или судовую книгу одного из морских портов страны и имеют судовые свидетельства (судовой патент или судовой билет), удостоверяющие право плавания под Государственным флагом Российской Федерации и право собственности на судно или пользование им.

Таблица 15. Количество морских судов для перевозки пассажиров, РФ, 2015-2019 гг

Параметр	2015	2016	2017	2018	2019
Количество морских судов для перевозки пассажиров, ед	55	56	54	54	54
% к предыдущему году	-	1,8	-3,6	0,0	0,0

Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта; BusinesStat

За 2015-2019 гг количество морских судов для перевозки пассажиров оставалось стабильным и составляло 54-56 единиц.