

## Рынок международных автомобильных перевозок в Российской Федерации в 2016 г. и перспективы его развития в 2017 г.

**К.В. Холопов,**

*доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой,*

**А.И. Забоев,**

*кандидат экономических наук, ФГУП «НЦКТП» - зав. отделом*

УДК 656+338.47+339.5

ББК 39+65.37

X-736

### **Аннотация**

Определено значение рынка международных автомобильных перевозок грузов в системе транспортного обеспечения внешнеэкономических связей России. Выявлены факторы, сдерживающие поступательное развитие этого рынка в 2016 году. Приведены объемные показатели рынка международных автомобильных перевозок на экспортном и импортном направлениях. Определены зависимости развития российского сегмента рынка в отношении к результатам отечественной внешней торговли в 2016 году. Выявлены особенности международных перевозок грузов автомобильным транспортом в рамках ЕАЭС и на европейских направлениях. Даны прогнозы возможных объемов перевозок грузов в 2017 году в международных автомобильных сообщениях в зависимости от реализации оптимистического или пессимистического сценария развития российской экономики и её внешнеэкономических связей. Указаны предпосылки увеличения объемов перевозок грузов в рамках единого экономического пространства стран ЕАЭС.

**Ключевые слова:** Международные автомобильные перевозки грузов, российский сектор международных автомобильных перевозок, факторы развития международных автомобильных перевозок, географическая структура рынка, экспортные и импортные перевозки, перевозки со странами ЕАЭС и с европейскими странами, прогноз развития, российский рынок международных автомобильных перевозок, оптимистический и пессимистический сценарии.

### **International road transport market in Russia 2016 and 2017 prospects**

**K. V. Kholopov,**

*Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,  
Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department,*

**A. I. Zabojev,**

*Candidate of Economic Sciences, FSUE «Scientific Center for Integrated Transport problems of the Ministry of Transport of the RF - Department head*



### Abstract

The authors identify the importance of the market for international road transport of goods in the transport system of foreign economic relations of Russia. The factors hindering progressive development of this market in 2016 are revealed. The performance indicators of the international road transport market by the export and import directions are presented. Special attention is drawn to the correlation of the Russian segment performance with the results of the national foreign trade in 2016. The features of the international road transport of goods within the EAEU and European destinations are highlighted. The authors provide projections of possible cargo volumes in international road transport in 2017, depending on implementation of the optimistic or pessimistic scenario of the development of the Russian economy and its foreign economic relations. The preconditions for increasing freight transport volumes within the common economic space of the EAEU countries are stated.

**Keywords:** International road transport of goods, the Russian sector of international road transport market, factors of international road transport development, geographical structure of the market, export and import transportation, transportation with the EAEU and EU countries, forecast for growth, optimistic and pessimistic scenarios.

Рынок международных автомобильных перевозок грузов традиционно считается барометром состояния российской экономики и ее внешнеэкономических связей, в первую очередь в области торговли несырьевыми товарами. Грузовой базой международного автомобильного транспорта традиционно являются товары с высокой добавленной стоимостью. Это касается как экспортных, так и, для России в большей степени, импортных грузопотоков.

В 2016 году российский сектор международных автомобильных перевозок продолжал оставаться под воздействием целого ряда негативных факторов, сформировавшихся ещё в 2014-2015 годах, и включающих:

□ спад в российской экономике, сопровождающийся уменьшением деловой активности и реальных располагаемых доходов населения и, как следствие, снижением спроса, как на потребительские, так и на инвестиционные товары;

□ санкции, наложенные на Российскую Федерацию и ответные российские санкции, которые негативно сказались на объемах внешнеэкономических связей, в первую очередь, с европейскими государствами (в 2015 году сокращение объемов международных автомобильных перевозок между Россией и странами ЕС по сравнению с 2014 годом составило 24%, в том числе на импортном направлении – на 32%);

□ девальвация российского рубля, в результате которой существенно ухудшилось финансовое состояние большинства отечественных транспортных компаний, их возможностей по приобретению в собственность и по лизингу современного подвижного состава и обслуживанию кредитных обязательств и лизинговых платежей;



□ последствия ограничений, наложенных ФТС России на использование книжек МДП в России (книжки МДП до сих пор не принимаются на некоторых наиболее востребованных автомобильных пунктах пропуска через государственную границу, ФТС России изъяло в 2015 году допуск к процедуре МДП у 90 транспортных компаний с автопарком около 5 тыс. единиц).<sup>1</sup>

В 2016 году помимо перечисленных выше факторов на российский рынок международных автомобильных перевозок оказали влияние ограничения в области торговли между Россией и Турцией, проблемы в области транзита грузов автомобильным транспортом через территории Польши и Украины. Транзит через территорию Украины российских автотранспортных средств практически прекратился, а транзит через территорию Польши является предметом постоянного торга между компетентными органами внешнеполитических и внешнеэкономических ведомств России и Польши.

Важной тенденцией 2016 года стал непрекращающийся рост себестоимости международных автомобильных перевозок при одновременном уменьшении в реальном выражении фрахтовых ставок. К увеличению затрат автоперевозчиков в 2016 году привели рост стоимости топлива, ставок страхования по ОСАГО и «Зеленой карте», увеличение (индексация) утилизационного сбора, введение платы за пользование дорогами по системе «Платон» и др. При этом фрахтовые ставки на рынке находятся под серьезным давлением возросшей конкуренции, что уже привело к серии банкротств транспортных операторов, их слияний и поглощений, а также уходу ряда перевозчиков из сферы международных на рынок внутренних перевозок грузов. По данным Ассоциации международных перевозчиков (АСМАП), объединяющей в своих рядах большинство отечественных международных перевозчиков, в 2016 году число ее членов сократилось на 171 компанию, а количество подвижного состава, используемого для международных автомобильных перевозок по сравнению с 2013 годом – на 4 тыс. единиц, или на 11% по сравнению с показателями 2015 года.<sup>2</sup> В 2016 году продолжилось изменение географии международных автомобильных перевозок. Удельный вес европейских направлений продолжил сокращаться, существенно уменьшилась доля Турции и Украины при одновременном значительном росте удельного веса Китая в общем объеме международных автомобильных перевозок.

С учетом данных Евразийской экономической комиссии об итогах внешней торговли государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) друг с другом, а также с третьими странами, в январе-октябре 2016 года происходило дальнейшее сокращение объемов товарооборота между Россией и большинством

---

<sup>1</sup> Сила единства. Состоялось Общее собрание членов АСМАП // [http://www.map.asmap.ru/3\(127\)\\_16/31.htm](http://www.map.asmap.ru/3(127)_16/31.htm)

<sup>2</sup> Сила единства. Состоялось Общее собрание членов АСМАП // [http://www.map.asmap.ru/3\(127\)\\_16/31.htm](http://www.map.asmap.ru/3(127)_16/31.htm)

ее основных торговых партнеров. В целом объемы внешней торговли за 10 месяцев 2016 года сократились на 14,9%, при этом экспорт товаров из России просел в стоимостном выражении на 21,4%, импорт товаров в Россию – на 2,3%. Объемы внешней торговли со странами Евросоюза за 10 месяцев 2016 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года уменьшились в стоимостном выражении на 19,1% (экспорт сократился на 26,1%, импорт – на 1,9%), с государствами-членами ЕАЭС – на 8,2% (экспорт сократился на 9,2%, импорт – на 5,7%).

Товарооборот с КНР возрос в январе-октябре 2016 года на 0,3%, при этом экспорт в стоимостном выражении уменьшился на 8,5%, импорт возрос на 7,4%. Наиболее существенный прирост товарооборота (на 69,5%) произошел с Исламской Республикой Иран, на что повлияло снятие международных санкций с этой страны. Экспорт товаров в Иран вырос на 85,8%, импорт – на 4,2%.

Сокращение объемов экспортных операций в стоимостном выражении в 2016 году по сравнению с 2015 годом было вызвано резким спадом биржевых цен на топливно-энергетические товары, металлы и др. и сопровождалось по ряду товарных позиций ростом объемов экспорта в натуральном выражении (в метрических тоннах).

В целях детального структурного анализа российского рынка международных автомобильных перевозок и выявления профильных тенденций его развития следует разделять объемы перевозок грузов в страны Ближнего и Дальнего Зарубежья. В 2016 году объем международных автомобильных перевозок грузов – без учета государств-членов ЕАЭС – ожидается на уровне 26,1 млн тонн, что на 9,2% больше, чем в 2015 году. В то же время, международные автомобильные перевозки между Россией и государствами-членами ЕАЭС сократятся на 5,3%, и предварительно оцениваются в 2016 году на уровне 12,5 млн тонн. Сокращение объемов перевозок с государствами-членами ЕАЭС произойдет преимущественно на казахстанском направлении.

Общий объем международных автомобильных перевозок (экспортные и импортные перевозки) может составить около 38,6 млн тонн, что на 4% больше, чем в 2015 году. При этом доли экспортных и импортных перевозок будут примерно равны – 19,6 млн тонн и 19,0 млн тонн, соответственно. Объем международных автомобильных сообщений России, зарождаемых и погашаемых внутри стран ЕАЭС, составит 12,5 млн тонн, что на 5,3% ниже уровня 2015 года. Одновременно, до 26,1 млн тонн, в 2016 году увеличатся объемы корреспонденций в Россию и из России, в/из стран, не входящих в состав ЕАЭС, что даст общее увеличение объемов на этих направлениях на 9,2%. Перевозки экспортных грузов из России автомобильным транспортом увеличатся, по сравнению с 2015 годом, сразу на 15,3% – до 19,6 млн тонн. При снижении экспортных потоков в страны ЕАЭС на 2,8%, до 6,9 млн тонн, экспорт за пределы стран ЕАЭС увеличится до 12,7 млн тонн, или 28,3%.



Объёмы импортных грузопотоков в Россию, доставляемых в прямых международных автомобильных сообщениях, в 2016 году уменьшатся по сравнению с предыдущим годом до 19,0 млн тонн, или на 5,5%. Импорт из стран-участниц ЕАЭС в Россию будет составлять 5,6 млн тонн (- 8,2%), а импорт из-а границ стран ЕАЭС составит 13,4 млн тонн, что будет меньше соответствующих объёмов перевозок в 2015 году на 4,7%.

Следует, к сожалению, констатировать, что объёмы международных автомобильных перевозок грузов в пределах ЕАЭС сохраняют тенденцию к сокращению, как по экспортным, так и по импортным в отношении России направлениям. При этом объёмы международных автомобильных перевозок грузов за пределы ЕАЭС из России и в Россию сохраняют свою положительную, хоть и в небольших пределах, тенденцию к росту. В то же время, на отдельных направлениях международных автомобильных перевозок грузов в 2016 году ожидаются существенные изменения, которые будут отличаться от общих тенденций в целом по рынку.

В частности, в рамках ЕАЭС ожидается прирост объёмов перевозок импортных грузов из Республики Армения и Кыргызской Республики в Россию (до 0,1 и 0,04 млн тонн, или на 45% и 22% соответственно).<sup>3</sup> Среди стран вне ЕАЭС в 2016 году ожидается серьёзное сжатие рынка на турецком направлении – экспортные перевозки в Турцию ожидаются на уровне 0,08 млн тонн (сокращение по сравнению с 2015 годом на 34%), перевозки импортных грузов в Россию из Турции – на уровне 0,13 млн тонн (спад на 56%). Аналогичная ситуация ожидается на украинском направлении – объём экспортных перевозок грузов в 2016 году составит 0,68 млн тонн (спад по сравнению с 2015 г. на 35%), импортных грузов – 0,53 млн тонн (спад на 40%). Сокращение объёмов взаимных международных автомобильных перевозок грузов между Россией и Украиной в 2016 г. по сравнению с 2012 годом составит более 80% (1,21 млн тонн в 2016 году против 7,06 млн тонн в 2012 году).

На европейском направлении (Западная и Центральная Европа) сохранится тенденция, получившая развитие в 2014-2015 годах, характеризующаяся ростом объёмов экспортных перевозок и сокращением объёмов перевозок импортных грузов. Объёмы импортных перевозок в 2016 году могут сократиться на 6% и составить 9,2 млн тонн. В то же время объёмы экспортных перевозок продолжают расти и превысят показатель 2015 года более, чем на 20%.

С учетом результатов функционирования российско-китайского рынка в первой половине 2016 года, а также итогами развития внешнеэкономических связей между Россией и Китаем за первые 10 месяцев 2016 года, произойдет существенный (до 40%) прирост объёмов экспортных перевозок российских грузов в КНР (до 1,5 млн тонн). Объём перевозок импортных грузов из Китая в Россию также вырастет по сравнению с 2015 годом на 6% и достигнет 0,96 млн тонн.

---

<sup>3</sup> Обозначены точки роста экономики Евразийского экономического союза// <https://regnum.ru/news/economy/2183621.html>

Удельный вес российских автотранспортных компаний в осуществлении международных перевозок грузов оценивается в 2016 году на уровне 44-45%. Это достаточно обнадеживающий показатель, с учётом того, что на протяжении последних лет доля российских международных автомобильных перевозчиков в обслуживании указанных грузопотоков не превышала 40%. Дисбаланс между объемом экспортных и импортных перевозок продолжает нивелироваться в направлении паритета (в 2012 году это соотношение было 7:3 в пользу импортного направления), что является позитивным фактором для российских перевозчиков.

Прогноз развития международных автомобильных перевозок грузов между Россией и зарубежными странами на 2017 год может быть основан на двух сценариях. Оптимистический сценарий предполагает реализацию ожиданий Минэкономразвития России и ряда международных организаций, в соответствии с которыми, в случае отсутствия серьезных внешних шоков, в 2017 году в стране наступит экономическая стабилизация с переходом к постепенному восстановлению социально-экономического роста и объемов внешней торговли.

В частности, в соответствии с прогнозом Международного Валютного Фонда (МВФ) в 2017 году в Российской Федерации ожидается рост ВВП на уровне 1%<sup>4</sup>. Связанные с этим оживление деловой активности и рост экспортно-импортных операций должны привести к постепенному восстановлению объемов международных автомобильных перевозок, особенно между Россией и европейскими государствами, а также в сообщениях с Китаем и государствами Центральной Азии. Одновременно с этим ожидается стабилизация и восстановление рынка перевозок грузов внутри Евразийского экономического союза.

Пессимистический сценарий предполагает серьезный и длительный ущерб экономике Российской Федерации от последствий сокращения цен на энергоносители, санкций и связанного с ними оттока капитала и отрицательной динамики платежеспособного спроса населения и бизнеса, как минимум по 2017 год включительно. Эти факторы, естественно, повлекут за собой снижение объемов отечественной внешней торговли, особенно для тех товаров, которые доставляются автомобильным транспортом. На российскую экономику и курс национальной валюты могут оказать серьезное влияние такие факторы, как замедление мирового экономического роста, вследствие негативных процессов в экономике Китая, а также в европейском банковском секторе. Проанонсированное 14 декабря 2016 года трехразовое в течение 2017 года повышение ставки Федеральной резервной системы США также может оказать негативное влияние на курсы валют развивающихся и ресурсо-добывающих стран и объемы их внешней торговли.

В соответствии с указанным сценарием в 2017 году может продолжиться снижение объемов международных автомобильных перевозок, особенно в импортном

<sup>4</sup> Перспективы развития мировой экономики. Бюллетень МВФ. Вашингтон, Округ Колумбия, 19 июля 2016 г.



направлении, а также внутри ЕАЭС, экономика государств-членов которого, в определённой степени, зависит от Российской Федерации.

Согласно пессимистическому прогнозу развития российского сегмента рынка международных автомобильных перевозок грузов, его ёмкость (в физическом выражении) может составить 36 млн тонн, а по оптимистическому прогнозу – 45 млн тонн. В пессимистическом сценарии на страны ЕАЭС будет приходиться 11,5 млн тонн, а на другие страны – 24,5 млн тонн. Для оптимистического сценария объёмы международных автомобильным перевозок грузов из России и в Россию по указанным выше направлениям будут составлять 15 млн тонн и 30 млн тонн, соответственно. Суммарные потоки экспортных грузов, перевозимых по автомобильным дорогам, оцениваются по пессимистическому сценарию в 18 млн тонн: 6 млн тонн перевозки грузов в страны ЕАЭС и 12 млн тонн – в другие страны. Для оптимистического сценария (22 млн тонн) потоки будут распределены на 8 млн тонн и 14 млн тонн по соответствующим направлениям.<sup>5</sup>

Для импортных направлений перевозок грузов в Россию ожидаются корреспонденции в соизмеримых размерах – 18 млн тонн (пессимистическим сценарий) и 23 млн тонн (оптимистический сценарий). Из первых 18 млн тонн на страны ЕАЭС будет приходиться 5,5 млн тонн, а на другие страны – 12,5 млн тонн. Для оптимистического сценария эти соотношения для суммарного объёма импортных перевозок 23 млн тонн будут выглядеть как 7 млн тонн и 16 млн тонн, соответственно.

Вне зависимости от вида реализуемого сценария в 2017 году российский рынок международных автомобильных перевозок грузов будет функционировать под воздействием сохранения относительно низких мировых цен на сырьевые товары, слабой инвестиционной активности (с учетом продления антироссийских санкций со стороны ЕС, как минимум, на первую половину 2017 года) и растущем бюджетном дефиците. На рынок продолжит оказывать влияние изменение географии внешней торговли и транспортно-логистических цепочек, в том числе в пользу стран, с которыми у России не может быть прямого автомобильного сообщения (Латинская Америка, Юго-Восточная Азия), а товары доставляются с перегрузкой в отечественных морских торговых портах.

Положительное воздействие на рынок должна оказать реализация трехстороннего соглашения, подписанного между министерствами транспорта Китая, Монголии и России 8 декабря 2016 года в ходе Третьей конференции министров транспорта ЭСКАТО ООН, состоявшейся в Москве. Развитие международных автомобильных перевозок по новому экономическому коридору между Китаем и Россией через центральные и западные районы Монголии, в том числе с использованием книжек МДП, позволит значительно сократить сроки доставки грузов,

---

<sup>5</sup> Товарооборот Казахстана и стран ЕАЭС в первом квартале упал на 21% // [https://www.gazeta.ru/business/news/2015/05/15/n\\_7197117.shtml](https://www.gazeta.ru/business/news/2015/05/15/n_7197117.shtml)

а также будет способствовать упрощению процедур пересечения границ на сети Азиатских автомобильных дорог, снизить транспортные расходы и стимулировать создание нового спроса на автотранспортные услуги в регионе. Усиление восточного вектора международных автомобильных перевозок грузов может стать существенным стимулом для социально-экономического развития российских регионов Сибири и Дальнего Востока.

Важным фактором развития международных автомобильных перевозок между Россией и другими государствами-членами Евразийского экономического союза должна стать реализация согласованных в декабре 2016 года «Основных направлений скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках ЕАЭС», включающих меры по развитию Единого транспортного пространства и Общего рынка транспортных услуг ЕАЭС, в том числе путем устранения существующих ограничений при осуществлении перевозок пассажиров и грузов в рамках Союза.

Принципиально новые возможности откроются перед международными автотранспортными перевозчиками государств-членов Евразийского экономического союза с принятием и ожидаемым вступлением в силу в 2017 году нового Таможенного кодекса ЕАЭС. В документ заложены нормы, способствующие росту транзитной привлекательности Союза за счет сокращения предельного времени оформления транзитных товаров с 24 до 4 часов, а также фиксации возможности полностью электронного документооборота. Новая концепция Института уполномоченного экономического оператора, заложенная в Кодексе и отвечающая международным стандартам и передовым практикам, позволит упростить процедуры перевозок и пересечения границ и сократить транспортную составляющую в контрактной цене перевозимых грузов, что также позитивно скажется на объемах международных автомобильных перевозок между Россией и другими государствами-членами ЕАЭС, а также транзитом по их территории.

В то же время среди вызовов, которые будут по-прежнему стоять перед отечественной автотранспортной отраслью в 2017 году важное место занимает конкурентоспособность российских перевозчиков, временное повышение которой ввиду девальвации российского рубля будет постепенно сходить на нет и начнут нарастать риски, связанные со старением парка грузовых автомобилей, распространением аутсорсинга логистики на базе формата 3PL, при которой грузовладельцы будут во все большей степени доверять всю логистику третьим лицам, в первую очередь, известным международным логистическим компаниям. В этой связи продолжится тенденция изменения логистических схем автомобильных перевозок грузов из зарубежных стран в пользу направлений с промежуточной терминальной обработкой. В создание таких промежуточных терминально-логистических схем во все большей степени будет вовлекаться бизнес из государств-членов ЕАЭС, в первую очередь в Республике Беларусь и Республике Казахстан.



**БИБЛИОГРАФИЯ:**

Обозначены точки роста экономики Евразийского экономического союза// <https://regnum.ru/news/economy/2183621.html> (Oboznacheny tochki rosta jekonomiki Evrazijskogo jekonomicheskogo sojuza)

Сила единства. Состоялось Общее собрание членов АСМАП // [http://www.map.asmap.ru/3\(127\)\\_16/31.htm](http://www.map.asmap.ru/3(127)_16/31.htm) (Sila edinstva. Sostojalos' Obshee sobranie chlenov ASMAP)

Товарооборот Казахстана и стран ЕАЭС в первом квартале упал на 21% // [https://www.gazeta.ru/business/news/2015/05/15/n\\_7197117.shtml](https://www.gazeta.ru/business/news/2015/05/15/n_7197117.shtml) (Tovarooborot Kazahstana i stran EAJeS v pervom kvartale upal na 21%)

Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 1. С. 68-81 (Hologov K.V., Sokolova O.V. Problemy funkcionirovanija i osnovnye napravlenija postroenija i regulirovanija rossijskogo rynka mezhdunarodnyh transportno-logisticheskikh i transportno-jekspeditorskih uslug // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2016. № 1. S. 68-81)

Холопов К.В., Данчеева Н.В. Общие правила союза экспедиторов северных стран // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 3. С. 101-116 (Hologov K.V., Dancheeva N.V. Obshhie pravila sojuza jekspeditorov severnyh stran // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2016. № 3. S. 101-116)

Холопов К.В.СМГС: новые правила международных железно- дорожных перевозок грузов. что обязательно надо знать об этом экспортёру // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 5. С. 71-81 (Hologov K.V.SMGS: novye pravila mezhdunarodnyh zhelezno- dorozhnyh perevozok грузов. chto objazatel'no nado znat' ob jetom jeksportjoru // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2016. № 5. S. 71-81)

Холопов К.В., Соколова О.В. Анализ объемов и структуры международных перевозок грузов на российских железных дорогах в 2015 году. // Российский внешнеэкономический вестник. 2016. № 7. С. 98-107 (Hologov K.V., Sokolova O.V. Analiz ob#emov i struktury mezhdunarodnyh perevozok грузов na rossijskikh zheleznyh dorogah v 2015 godu. // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2016. № 7. S. 98-107)

