

УДК: 33

## РОССИЙСКИЙ РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19

Алборова А.В. <sup>1</sup>

<sup>1</sup>Самарский государственный экономический университет, г. Самара, ул. Советской Армии, 141, email: [ecun@sseu.ru](mailto:ecun@sseu.ru)

Транспорт является основой формирования внутреннего и международного рынков, обеспечивая развитие нормальной рыночной экономики. В статье рассматриваются основные тенденции и проблемы рынка транспортных услуг. Показано, как коронавирусная пандемия повлияла на российский рынок транспортных услуг. Также определены проблемы развития российского рынка транспортных услуг и представлены пути их решения. Проведен анализ грузооборота по видам транспорта в России и пассажирооборота по видам транспорта общего пользования. Целью является рассмотрение состояния и перспективы развития российского рынка транспортных услуг. Предметом исследования являются особенности развития международного и российского рынков транспортных услуг в условиях пандемии Covid-19. В качестве объекта выступает сам рынок транспортных услуг. В работе использованы диалектический, прогностический и компаративный методы, позволившие сформировать разностороннее представление о современном рынке транспортных услуг, его проблемах, тенденциях и перспективах. Значительное внимание уделяется проблемам развития российского рынка транспортных услуг. Несмотря на многочисленные научные исследования различных аспектов сохранения устойчивых конкурентных позиций стран на международном рынке транспортных услуг, данная проблематика остается достаточно актуальной и востребованной.

Ключевые слова: пандемия Covid-19, коронавирус, транспорт, грузооборот, пассажирооборот, грузоперевозки, транспортные услуги.

## RUSSIAN TRANSPORT SERVICES MARKET IN THE CONTEXT OF THE COVID-19 PANDEMIC

Alborova A.V. <sup>1</sup>

<sup>1</sup>Samara State Economic University, Samara, st. Soviet Army, 141, email: [ecun@sseu.ru](mailto:ecun@sseu.ru)

Transport is the basis for the formation of domestic and international markets, ensuring the development of a normal market economy. The article discusses the main trends and problems of the transport services market. It is shown how the coronavirus pandemic affected the Russian market of transport services. The problems of the development of the Russian market of transport services are also identified and the ways of their solution are presented. The analysis of cargo turnover by type of transport in Russia and passenger turnover by type of public transport is carried out. The purpose is to consider the state and prospects of development of the Russian market of transport services. The subject of the study is the peculiarities of the development of the international and Russian transport services markets in the context of the Covid-19 pandemic. As the object itself acts as the transport services market. The paper uses dialectical, predictive and comparative methods, which allowed us to form a comprehensive view of the modern transport services market, its problems, trends and prospects. Considerable attention is paid to the problems of the development of the Russian market of transport services. Despite numerous scientific studies of various aspects of maintaining stable competitive positions of countries in the international market of transport services, this issue remains quite relevant and in demand.

Keywords: Covid-19 pandemic, coronavirus, transport, cargo turnover, passenger turnover, cargo transportation, transport services.

На сегодняшний день транспорт является неотъемлемой составляющей человеческого существования и считается важным фактором международного взаимодействия на глобальном, региональном и межстрановом уровнях.

Лидерами мирового рынка транспортных услуг являются:

- США – 23%,
- Европейские страны – 19%
- Китай – 15% объема рынка.

За последние пятнадцать лет международная торговля претерпела кардинальные изменения. Изменения касались, с одной стороны, сокращением торговых барьеров и либерализации торговых режимов внутри стран. С другой стороны, изменения были связаны с динамичным развитием экспортоориентированных секторов Экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Важным стимулом для развития мирового рынка транспортных услуг стал интенсивный перенос производства (в том числе крупнотоннажного) из Западной Европы и США в страны Юго-Восточной Азии (главным образом Китай, Индия, Вьетнам, Индонезия) и формирования обратного потока готовой продукции в условиях растущего потребления в развитых странах.

Именно этот процесс более всего повлиял на объемы мирового транспортного рынка.

В последнее время мировая экономика начала испытывать трудности, связанные с внешними, внутренними транспортными причинами и факторами.

Полное исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития. Из-за пока еще недоразвитой транспортной системы были замечены ограничения роста экономики.<sup>1</sup>

Нынешнее развитие, инфраструктура не дают возможность эффективно и всецело решить задачи и поставленные цели растущей экономики. Для их выполнения мировой транспорт должен существенно измениться.

Следующий не менее важный аспект – это повышение конкурентоспособности мировой экономики.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы нужны следующие три основные составляющие:

Конкурентоспособные, качественные безопасные транспортные услуги.

---

<sup>1</sup> Меджитова А.Т. Мировой рынок транспортных услуг: состояние, проблемы и перспективы развития национальные экономические системы в контексте формирования глобального экономического пространства сборник научных трудов: в 2 томах. 2019. С. 92-95.

Высокопроизводительная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы для обеспечения выше написанных составляющих.

Создание условий, которые позволят превышать уровень предложения транспортных услуг над спросом. Если это не получится, то конкурентной среды вообще не будет.

По оценке M.A.Research, основанной на консенсус-прогнозе международных организаций и банков, для мировой экономики 2020 год станет худшим со времени окончания последнего глобального кризиса 2009 года. Быстрое распространение COVID-19 из Китая в остальной мир привело к введению карантинных мер, отмене авиарейсов, остановке заводов и разрыву цепочек поставок, падению спроса и растущему экономическому ущербу.

Темпы экономического роста снизятся до 0,4% (в 2009 г. мировой ВВП сократился на 0,1%), физический объем мировой торговли – на 8-10%, что неизбежно скажется на динамике глобального рынка транспортно-логистических услуг.

Наиболее сильно падение спроса скажется на международных грузоперевозках (авиа и морские), в целом выручка в сегменте грузоперевозок и экспедирования упадет на 10% по сравнению с 2019 г. (в рисковом сценарии до -15%). Снижение спроса в США, Европе и других странах способно сократить контейнерный грузопоток более чем на 6% по итогам 2020 г. Показатели работы авиалиний в январе-марте 2020 г. не оставляют надежды на положительные результаты: объем авиаперевозок грузов и почты уменьшится на 8-10% по сравнению с 2019 годом.

В 2020 г. высока вероятность вхождения российской экономики в рецессию вследствие возрастания рисков, связанных с ухудшением общемировой ситуации, отменой сделки ОПЕК+ и падением мировых цен на нефть, распространением коронавирусной инфекции в стране. Карантинные меры внутри РФ ударят по внутреннему спросу, деловой активности и отрицательно повлияют на динамику инвестиций и промышленного производства. По базовому сценарию объем российского ВВП может сократиться в пределах 4%. При развитии ситуации по максимально негативному рисковому сценарию (продолжение карантинных мер более 3 месяцев, сохранение цены на нефть на уровне 20 долл. за баррель до конца года) рецессия может оказаться более глубокой – объем ВВП сократится на 7-8% .

В 2020 г. темпы роста российского рынка ТЛУ в реальном исчислении войдут в зону отрицательных значений. Как правило, рынок ТЛУ и прежде всего сегмент грузоперевозок и экспедирования, существенно быстрее реагирует на усиление макроэкономической нестабильности и снижение спроса, чем экономика в целом.

Для сравнения: в 2009 г. объем российского рынка ТЛУ в реальном исчислении сократился на 8,3%, ВВП – на 7,8%, соответственно.

По оценке М.А.Research, в 2020 г. ожидается падение объема перевозок во всех сегментах рынка транспортных услуг (в среднем на 3-4%, при рисковом сценарии – на 8-10%) вследствие сужения грузовой базы, разрыва цепочек международных поставок, снижения спроса на импорт и ухудшения экспортной конъюнктуры. Относительно более благоприятная картина по грузообороту возможна только на автомобильном транспорте (сокращение в пределах 1,5%) в результате увеличения дальности внутрироссийских перевозок (при падении международных операций на 15%), а также динамичного развития сегмента e-commerce.

По оценке М.А.Research, в 2020 г. воздушный транспорт наиболее сильно пострадает из-за COVID-19: сокращение количества перелетов отрицательно повлияет на операционные и финансовые показатели авиакомпаний. Стоимостной объем рынка грузоперевозок (выручка авиаперевозчиков) впервые после кризиса 2009 г. уйдет в зону отрицательных значений. Вместе с тем, в целом сегмент грузоперевозок пострадает существенно меньше, чем пассажирские перевозки. Так, падение объемов перевозок грузов и почты в багажных отделениях пассажирских лайнеров может частично компенсироваться переоборудованием пассажирских самолетов для грузовых рейсов, в том числе для доставки медицинского оборудования, медикаментов и товаров первой необходимости (включая продукты питания). Подобная практика уже с марта 2020 г. применяется авиакомпаниями США, Великобритании и других стран.<sup>2</sup>

Восстановление отрасли возможно уже в 2021 г. при условии отмены карантинных ограничений к началу 3 квартала 2020 г. и возобновления роста внутреннего и международного спроса.

Что касается российского рынка транспортных услуг, то в 2019 году уже было отмечено некоторое замедление по грузообороту, контейнерообороту, а также динамике импорта. Далее, проведем анализ грузооборота в стране. Грузооборот по видам транспорта представлен на рис. 2 на период с 2016 по 2019 гг.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Низомиддинов, С.Ш. Тенденции развития перевозок пассажиров и прогнозирование развития транспортных предприятий / Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. Серия общественных наук. 2020. № 3 (51). С. 168-174.

<sup>3</sup> Федеральная служба государственной статистики. <https://rosstat.gov.ru/>

	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.
<b>Транспорт-всего</b>	1,8	5,6	2,8	1,1
<b>железнодорожный</b>	1,7	6,4	4,2	0,9
<b>автомобильный</b>	0,5	2,5	1,8	6,1
<b>трубопроводный</b>	1,8	5,1	2,0	1,2
<b>морской</b>	3,5	16,1	-10,0	-11,4
<b>внутренний водный</b>	5,6	0,0	-1,6	-3,2
<b>воздушный</b>	18,4	18,9	-0,5	-6,4

Таблица 1 - Динамика грузооборота по видам транспорта в России (2016-2019 гг.)

Источник — Росстат, расчеты Аналитического центра.

Исходя из приведенных данных, можно отметить, что грузооборот растет, и в 2018 году он увеличился на 2,8%. Наибольшие темпы прироста грузооборота наблюдались у железнодорожного транспорта (+4,2%), в первую очередь за счет поставок каменного угля — основного экспортного товара России, перевозимого по железной дороге. В 2019 г. грузооборот в России увеличился на 1,1% в годовом выражении.

В 2018 г. общий грузооборот транспорта составил 5084 млрд. ткм., а в 2019 г. немного меньше – 5077 млрд. ткм, данное снижение связано с ухудшением политических и экономических отношений России с Западом. Снижение, прежде всего, связано с тем, что Россия входит во многие международные транспортные коридоры и режим санкций сократил масштабы грузоперевозок.

Наиболее значительная доля коммерческих перевозок грузов за 2019 г. приходится на железнодорожный транспорт – 1410 млн. т. и автомобильный – 1099 млн.т.. В период 2018-2019 г., допускается отметить, что наблюдается снижение количества перевозок по всем видам транспорта, за исключением морского, в котором наблюдается прирост на 106%.

Исходя из приведенных данных по грузообороту, можно сделать вывод о том, что наблюдается тенденция к стабильному росту данного показателя, особенно в последние годы.

Далее, рассмотрим пассажирооборот по видам транспорта общего пользования (рис. 2).<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Федеральная служба государственной статистики. <https://rosstat.gov.ru/>

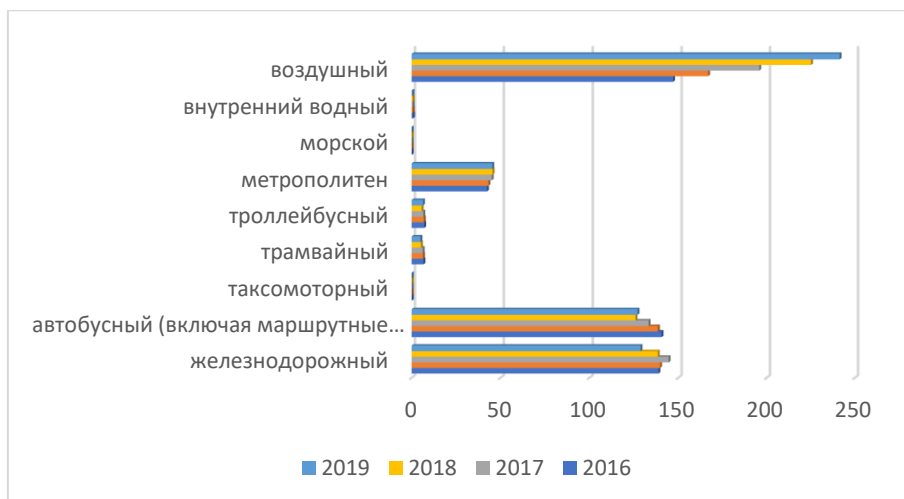


Рисунок 2 - Пассажирооборот по видам транспорта общего пользования (млрд. пассажиро-километров)

Источник: Росстат

Исходя из приведенных данных, можно отметить, что пассажирооборот имеет положительную динамику начиная с 2016 г. по 2019 г. Пассажирооборот по все видам транспорта увеличился на 71 млрд. пассаж.-км. По данным Росстата, наибольшей популярностью в 2019 г. пользуется воздушный транспорт – 241,4 млрд. пассаж.-км., за ним следуют железнодорожный и автобусные (включая маршрутное такси) транспортные средства, по 128,8 и 127,1 млрд. пассаж.-км соответственно.

По оценкам, в текущем году произойдет падение грузооборота на 5%, снижение динамики грузооборота и контейнерооборота портов. И отрицательная динамика внешнеторгового грузопотока.

Итоги первого полугодия прошлого года показали несколько удивительных моментов. Автомобильный и железнодорожный транспорт показывают в принципе одинаковые результаты и по грузообороту, и по объемам перевозок, т.е. говорить, что железная дорога отобрала какие-то объемы у автомобильного транспорта, не приходится – и те, и другие одинаково сократились. Совершенно ожидаемо упали перевозки воздушного транспорта, и вот «большой сюрприз: «Рост речного транспорта (по грузам 16% и по грузообороту порядка 5%), хотя объемы и несоизмеримы с автомобильным или железнодорожным транспортом.

ЕС и Япония подписали соглашение, призванное добавить новое измерение совместным усилиям этих двух глобальных экономических центров в области транспорта, энергетики и цифровых технологий. Западные СМИ рассматривают это расширение связей между Старым Светом и Японией как противовес и даже противодействие китайскому

мегапроекту «Один пояс - одна дорога». Каковы перспективы различных проектов, касающихся постоянной конкуренции между транспортными коридорами в Евразии? Само сближение ЕС-Япония является симптоматическим и отнюдь не случайным. Усилия, которые Соединенные Штаты изгибали в течение последних 2-3 лет, чтобы распутать существующую международную систему, которая в течение последних десятилетий принесла политические и экономические дивиденды, прежде всего, наиболее развитым странам мира, усилились, и США также стали становиться все более корыстным, открыто игнорируя и даже нанося ущерб интересам своих номинальных союзников. В результате ведущие страны Европы и Азии все больше ощущают необходимость укрепления глобального многостороннего порядка, который может решить проблемы, которые ни одна страна не может решить самостоятельно, от изменения климата до свободной торговли, без НАС.

Экономическая интеграция в Евразии является лишь одним из таких направлений. По мнению многих ведущих немецких СМИ, расширение Евразийской торговой зоны в обход контролируемых США морских путей означает катастрофу для Америки. Чтобы отразить эту угрозу, Вашингтон полностью полагается на субрегиональные проекты, предпочтительно под собственным патронажем. В Европе планы США носят в первую очередь военно-стратегический характер, отводя НАТО роль реинтегратора европейского континента в случае распада ЕС. Одновременно администрация Трампа настойчиво пытается вбить клин между западными и восточными членами ЕС, поддерживая инициативы, предложенные рядом стран Центральной и Восточной Европы, и поощряя развитие местных транспортных коридоров и торговых сообществ, опираясь на США. Штаты, а не Европа, не говоря уже о Евразии.

Между тем европейские эксперты обсуждают перспективу того, что ЕС возглавит лагерь сторонников поддержания либеральных международных торговых стандартов как одну из лучших стратегий для Брюсселя. Аналогичная точка зрения набирает обороты и в Японии, которая все больше с подозрением относится к «грубому протекционизму» Трампа и скручиванию рук в торговых переговорах. После того, как Соединенные Штаты вышли из переговоров по Транстихоокеанскому партнерству (ТТП), Япония была одним из главных сторонников продолжения переговоров. ТЭС ТРП, более не способствующая усилиям США по «сдерживанию Китая», способна более гибко строить свои отношения со второй по величине экономикой мира, тем более, что Китай рассматривается почти всеми участниками ТЭС как ключевой торговый партнер.

В рамках этой политики ЕС и Япония объявили в июле, что они создают зону свободной торговли между ними. И теперь они также подписали соглашение об инфраструктуре для

координации транспортных, энергетических и цифровых проектов, связывающих Европу и Азию. По словам лидеров Японии и ЕС, речь идет о налаживании связей между Индо-Тихоокеанским регионом и Западными Балканами и Африкой, а также об установлении морского пути, «ведущего к Средиземному морю и Атлантическому океану». Однако инфраструктурные проекты не должны «создавать огромные долги» и зависеть от «одной страны».

С точки зрения развития трансконтинентальных транспортных коридоров Россия находится в выгодном положении. Тем не менее, его транзитный потенциал для развития торговли между Европой и Азией в настоящее время используется менее чем на пять процентов от его мощности. Между тем, значительная доля инфраструктурных объектов в Евразии (железных и автомобильных дорог) ориентирована на Россию и, по мнению РБК, может вдвое сократить время грузопотока между Азией и Европой. Кроме того, географическое положение России предоставляет уникальные возможности для оптимизации существующих транспортных коридоров и создания новых как в меридиональном, так и в широтном направлениях. Наиболее перспективными транспортными коридорами являются Северный морской путь, Транссибирская магистраль и Коридор Север-Юг.<sup>5</sup>

Совсем недавно российские власти окончательно утвердили планы строительства автомагистрали, соединяющей Китай с Европой и пролегающей через Казахстан и Белоруссию. Планируется, что сотни миллионов рублей, вложенные в этот проект в течение следующих шести лет, помогут модернизировать и расширить транспортные маршруты, проходящие через территорию России и значительную часть бывшего Советского Союза, включая арктический регион. Автомагистраль докажет жизнеспособность проекта по успешному объединению евразийских интеграционных форматов, продвигаемых Москвой и Пекином, с российским проектом модернизации национальной транспортной инфраструктуры. В конце октября глава РЖД Олег Белозеров подтвердил заинтересованность многих ведущих немецких компаний в участии в строительстве скоростной железной дороги Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород. Автомобильные и железнодорожные коридоры могут стать наиболее экономически эффективным способом доставки грузов через Евразию, заменив

---

<sup>5</sup> Захарова, О.В. Прогнозные оценки развития транспорта в контексте мирохозяйственных тенденций / Вісник Маріупольського державного університету. Сер.: Економіка. 2019. № 4. С. 59-65. Каган, Д.З. Влияние макроэкономических факторов на показатели пассажирских перевозок / Экономика железных дорог. 2018. № 11. С. 21-27.



воздушный транспорт и во многих случаях существующие морские маршруты. Согласно немецкой газете *Neise*, Россия могла бы стать центром «евразийского экономического пространства, простирающегося от Португалии до Китая» и консолидировать его, что может привести к перераспределению власти и изоляции Америки.

Прогноз на 2021-2023 годы для российского транспортного рынка:<sup>6</sup>

- Драйверы роста: внутренние грузоперевозки, e-commerce, нацпроекты (инфраструктура, энергетика);
- Риски: затяжная рецессия в мировой экономике, ужесточение санкций, неопределенность внутренней экономической ситуации, медленная реализация.

### Список литературы

1. Меджитова А.Т. Мировой рынок транспортных услуг: состояние, проблемы и перспективы развития национальные экономические системы в контексте формирования глобального экономического пространства сборник научных трудов: в 2 томах. 2019. С. 92-95.
2. Хегай, Ю.А. Зарубежный опыт транспортной политики / Теория и практика общественного развития. 2018. № 8. С. 350-352.
3. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.zakonprost.ru/content/base/part/581185>.
4. Захарова, О.В. Прогнозные оценки развития транспорта в контексте мирохозяйственных тенденций / Вісник Маріупольського державного університету. Сер.: Економіка. 2019. № 4. С. 59-65. Каган, Д.З. Влияние макроэкономических факторов на показатели пассажирских перевозок / Экономика железных дорог. 2018. № 11. С. 21-27.
5. Низомиддинов, С.Ш. Тенденции развития перевозок пассажиров и прогнозирование развития транспортных предприятий / Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. Серия общественных наук. 2020. № 3 (51). С. 168-174.
6. Федеральная служба государственной статистики. <https://rosstat.gov.ru/>

---

<sup>6</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.zakonprost.ru/content/base/part/581185>.