



# Обзор российского транспортного сектора

[kpmg.ru](http://kpmg.ru)

---

Март 2016 г.

# Содержание

- 2 Макроэкономическая ситуация в мировом и российском транспортном секторе
- 4 Трубопроводный транспорт
- 6 Железнодорожный транспорт
- 8 Автомобильный транспорт
- 10 Водный транспорт
- 12 Воздушный транспорт
- 14 Сектор экспресс-доставки
- 16 Сектор транспортной экспедиции
- 18 Обзор слияний и поглощений в транспортном секторе
- 20 Основные проблемы транспортного сектора России

# Вступительное слово



**КПМГ представляет обзор текущего состояния транспортного сектора в России и в мире: мы проанализировали основные факторы, влияющие на развитие различных сегментов транспортного рынка, а также выявили наиболее актуальные на сегодняшний день проблемы российских транспортных компаний.**

Благополучие транспортного сектора напрямую зависит от темпов роста мировой торговли, и их замедление, безусловно, оказывает на отрасль значимое негативное влияние: сокращение спроса на грузовые перевозки и рост издержек ощущает на себе большинство компаний, оперирующих в сфере морских перевозок и транспортной инфраструктуры. Казалось бы, снижение цен на нефть сокращает расходы транспортных компаний, что поддержит их в непростое время, однако на деле существенно усиливается ценовое давление со стороны клиентов, которые рассчитывают, что удешевление топливных расходов повлечет за собой снижение стоимости транспортных услуг. Кроме того, дешевое топливо приводит к сохранению неэффективных мощностей и технологий и убыткам по инструментам хеджирования.

Состояние транспортного сектора остается одним из ключевых факторов, определяющих конкурентоспособность российской национальной экономики. В этом контексте колебания курса валюты и ухудшение основных макроэкономических индикаторов в 2014–2015 годах, безусловно, не прибавляют локальной транспортной индустрии инвестиционной привлекательности. Экономическая нестабильность коснулась всех сегментов транспортных перевозок, но особенно сильно это почувствовали компании, работающие в сфере грузовых перевозок.

В сложившейся ситуации преодолеть негативные тенденции возможно, лишь решив целый ряд стратегических проблем, которые уже не один год тормозят развитие сектора: недостаточная развитость

портовой инфраструктуры, низкая протяженность железнодорожных путей при переизбытке подвижного состава, а также неудовлетворительное состояние автомобильных дорог. Реализация таких проектов потребует значительных частных инвестиций, поскольку бюджетные средства ограничены и количество мегапроектов, реализуемых в рамках бюджета, в ближайшие годы будет только сокращаться.

Мы предлагаем вам подробнее ознакомиться с основными результатами нашего исследования и надеемся, что они будут полезны.

С уважением,

**Алексей Романенко**

Партнер, руководитель практики по работе с инфраструктурными и транспортными предприятиями

# Макроэкономическая ситуация в мировом и российском транспортном секторе

Снижение темпов роста мировой торговли, вызванное как циклическими (замедление роста экономик Китая и стран Европы), так и структурными (снижение импорта товаров в Китай, увеличение объемов добычи нефти в США и замедление темпов либерализации торговли) факторами, является ключевым драйвером изменений транспортного сектора в последние годы. Данные изменения носят преимущественно негативный характер для транспортных компаний, вызывая сокращение спроса на грузовые перевозки и рост издержек, что наиболее сильно сказывается на компаниях, оперирующих в сфере морских перевозок и транспортной

инфраструктуры. Наблюдаемое параллельно с этим снижение цен на нефть приводит, с одной стороны, к сокращению расходов транспортных компаний, с другой – усиливает давление на них со стороны клиентов, приводит к сохранению неэффективных мощностей и технологий, а также убыткам по инструментам хеджирования.

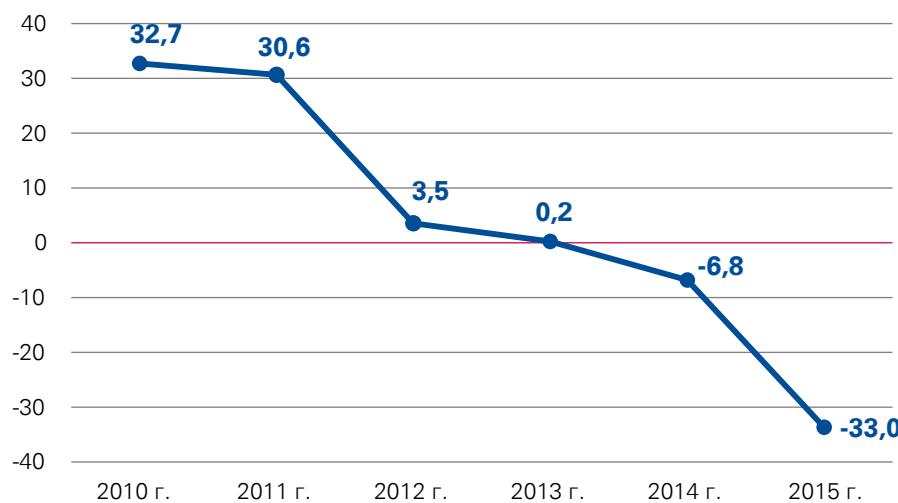
Кризисная ситуация в экономике России, характеризующаяся ухудшением основных макроэкономических показателей и условий для ведения бизнеса, вкупе с действием санкций приводит к падению внешнеторгового оборота на 33% по итогам 2015 года.

Данный спад, даже с учетом снижения топливных расходов компаний на фоне дешевеющей нефти, вызвал снижение общего объема грузоперевозок. Согласно большинству прогнозов, вышеуказанные факторы будут и дальше оказывать влияние на инвестиционную активность в экономике России, восстановление которой ожидается не раньше 2017 года.

**↓ 33%**

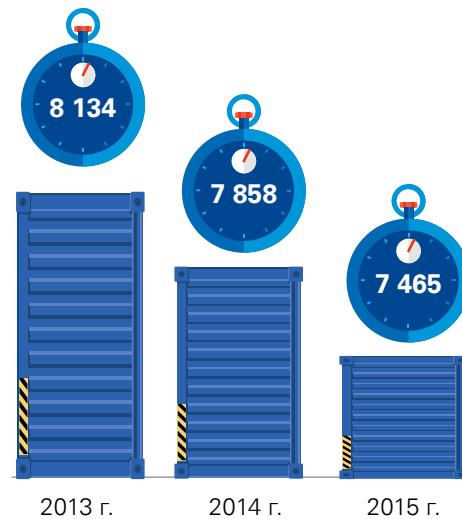
падение внешнеторгового оборота по итогам 2015 г.

Динамика изменения внешнеторгового оборота России (по сравнению с показателем предыдущего года), %



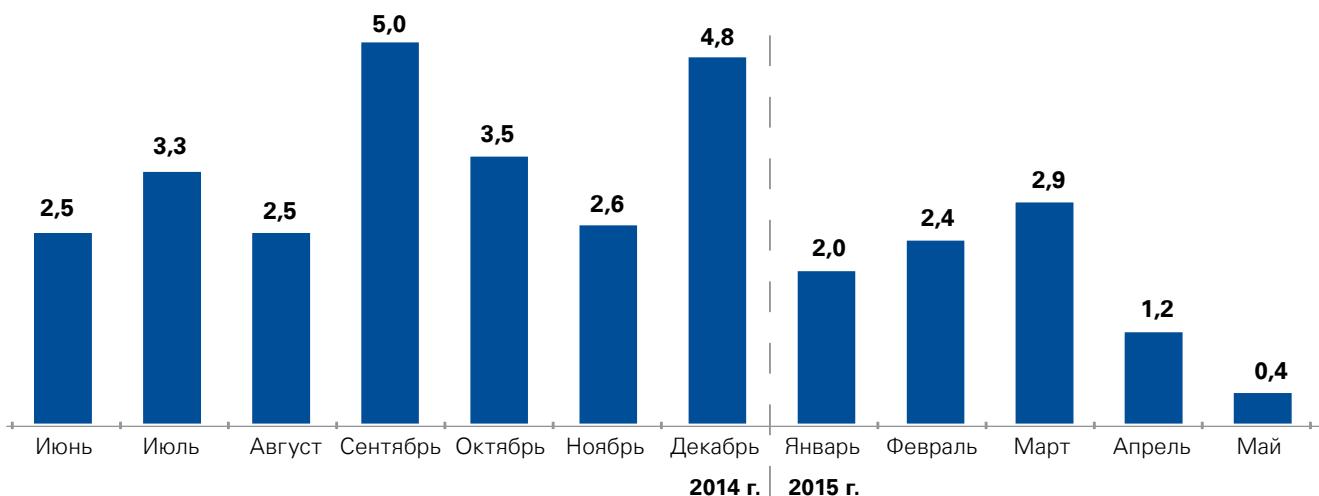
Источник: Росстат

Объем грузоперевозок в России, млн тонн



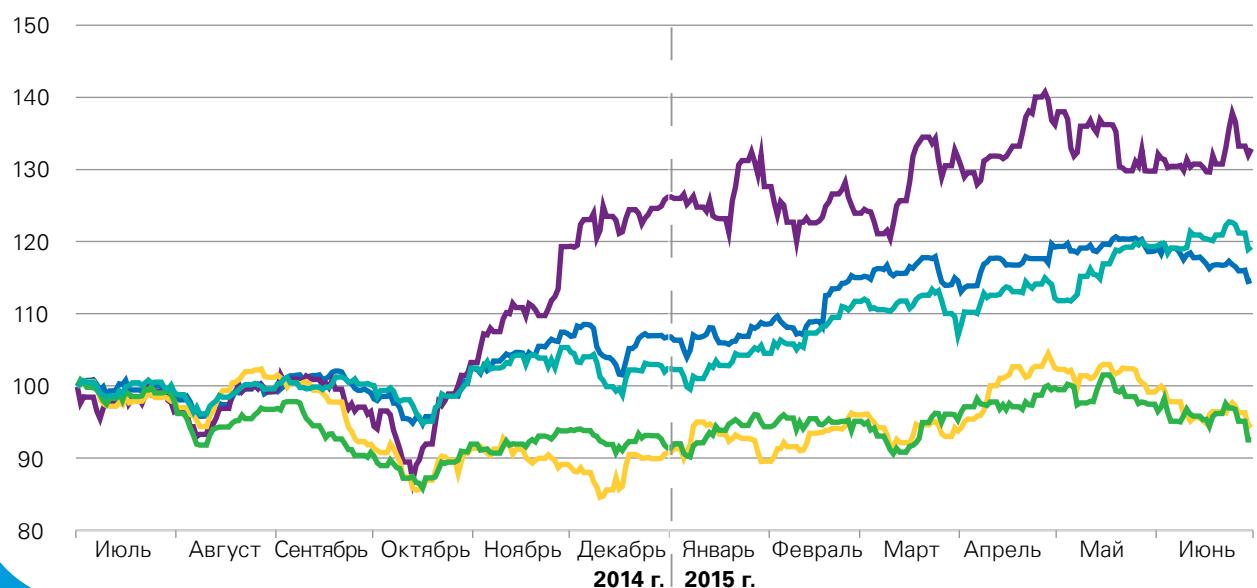
Источник: Росстат

**Темпы роста мировой торговли  
(по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года), %**



Источник: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis

**Динамика изменения цен акций транспортных компаний, %**



- Авиаперевозки
- Экспедирование грузов и логистика
- Общественный транспорт
- Морские грузоперевозки
- Транспортная инфраструктура

Источник: Bloomberg, анализ КПМГ

# Трубопроводный транспорт

Ввиду узкой специализации данного вида транспорта и экспортно-сырьевой ориентации российской экономики, нефть и газ занимают 96,7% в структуре продуктов, транспортируемых по трубопроводам, при том что инфраструктура является объектом естественных монополий «Транснефти» и «Газпрома». Вышеуказанные факторы также определяют сильную зависимость объемов транспортировки трубопроводным транспортом от объемов добычи соответствующих углеводородов.

Ухудшение экономической ситуации на данный момент не оказало существенного влияния на положение операторов трубопроводов, и грузооборот данного вида транспорта остается стабильным на фоне снижения показателей конкурентов (ж/д перевозки). В отрасли наблюдается высокий уровень локализации закупок, что сокращает эффект от колебаний валюты, тогда как снижение цен на нефть и увеличение объемов добычи нефти способствуют замедлению темпов развития альтернативных источников энергии, что также положительно сказывается на отрасли трубопроводного транспорта.

## Перевозки трубопроводным транспортом

Внутри России

За пределы России



Газ

**65%** 35%



Нефть

49% **51%**

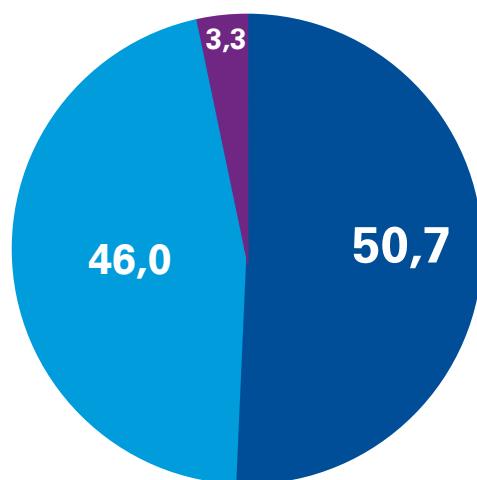


Нефтепродукты

29% **71%**

Источник: Росстат, корпоративная отчетность

### Структура продуктов транспортировки трубопроводным транспортом в России в 2015 году, %



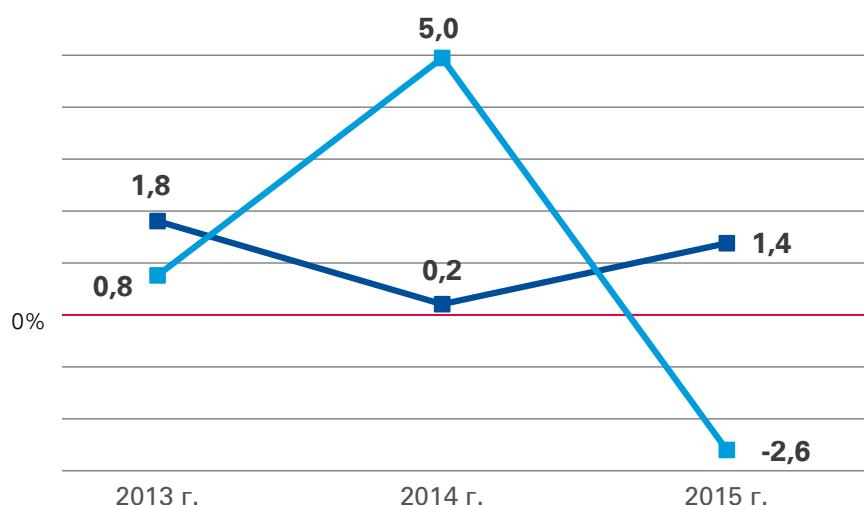
Нефть

Газ

Нефтепродукты

Источник: Росстат

### Динамика объемов добычи нефти и природного газа в России (по сравнению с предыдущим годом), %



Сырая нефть

Природный газ

Источники: Минэнерго, Росстат

# Железнодорожный транспорт

В последние годы ряд глобальных тенденций в экономике способствовал повышению интереса к железнодорожным перевозкам, что наиболее отчетливо прослеживалось в развивающихся странах – в первую очередь в Индии. Список данных факторов включает в себя рост общего благосостояния населения, а также тенденцию к увеличению мобильности вследствие частых путешествий, для которых люди предпочитают железнодорожный транспорт автомобильному (отчасти из соображений экологичности). Усилинию данной тенденции способствует активное распространение новых технологий в области железнодорожного транспорта – в первую очередь распространение высокоскоростных путей. Еще одной тенденцией на рынке железнодорожных перевозок является активная либерализация сектора, вызванная неспособностью правительства осуществлять финансирование развития инфраструктуры исключительно за счет госсектора, в связи с чем власти вынуждены привлекать частные инвестиции в форме создания государственно-частных партнерств.

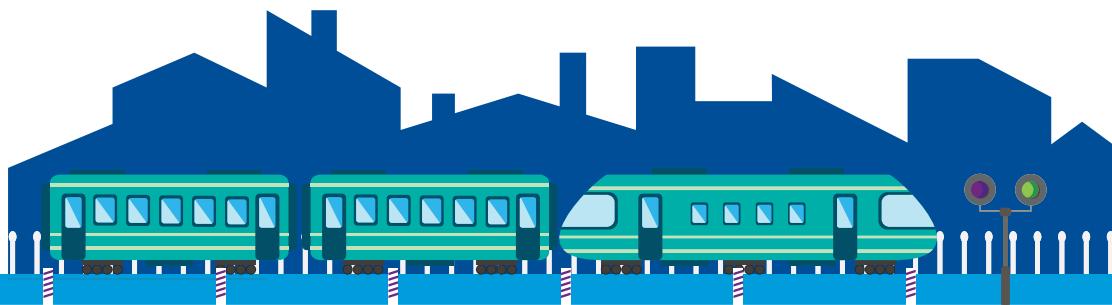
На глобальном уровне динамика изменения объемов как пассажирских, так и грузовых

перевозок определяется состоянием сектора в Азиатско-Тихоокеанском регионе, на который приходится большая часть мирового грузо- и пассажирооборота железнодорожного транспорта. При этом, если рынок пассажирских перевозок показывает рост на фоне вышеупомянутого роста популярности данного вида транспорта, то на рынке грузовых железнодорожных перевозок наблюдается спад, вызванный замедлением темпов экономического развития и промышленного производства в странах Азии.

В России железнодорожный транспорт ввиду сырьевой ориентированности экономики и особенностей географии характеризуется явным преобладанием грузовых перевозок. Более того, на протяжении 2014–2015 годов наблюдалось сокращение пассажирооборота железнодорожного транспорта, вызванное как отсутствием спроса в направлениях между Россией и Украиной, так и переключением части пассажиров на авиалинии-лоукостеры.

На рынке грузовых железнодорожных перевозок России, помимо сокращения грузопотока и увеличения

средней дальности перевозок в 2015 году на фоне внутреннего спада и роста экспортной составляющей, наблюдается существенный избыток как парка вагонов, так и вагоностроительных мощностей. Снижение скорости доставки товаров и эффективности использования путей ввиду большого количества незадействованных вагонов приводит к снижению арендных ставок железнодорожного транспорта, что вызывает существенные финансовые затруднения у компаний-операторов. В этих условиях приходится отказываться от обновления и пополнения парка вагонов, что вынуждает вагоностроителей продавать продукцию либо аффилированным с ними компаниям, либо непосредственно грузоотправителям. В конце 2015 года Министерство транспорта издало приказ, запрещающий эксплуатацию вагонов сверх нормативного срока использования. Основная цель этой меры – сократить профицит за счет выбытия старого парка и стимулировать участников рынка приобретать новые вагоны. Помимо этого, правительство также обсуждает ряд других мер по стимулированию рынка, в том числе субсидирование процентных ставок по кредитам, с помощью которых финансируется приобретение новых вагонов.



**Динамика (млрд пкм) и среднегодовой темп роста (%) пассажирооборота железнодорожного транспорта в 2011–2014 гг.**

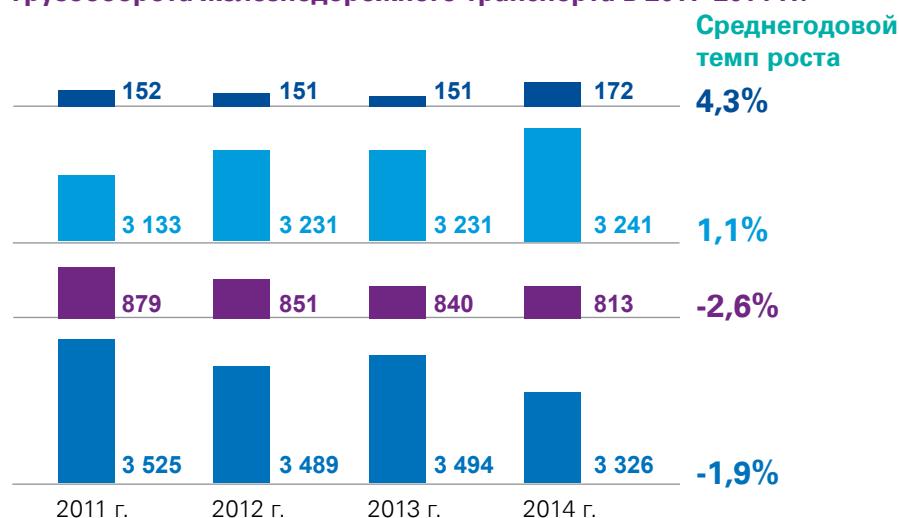


Среднегодовой темп роста мирового пассажирооборота в 2011–2014 гг.

2%

█ Средний Восток и Африка  
█ Северная и Южная Америки  
█ Европа (без учета РФ)  
█ Азиатско-Тихоокеанский регион

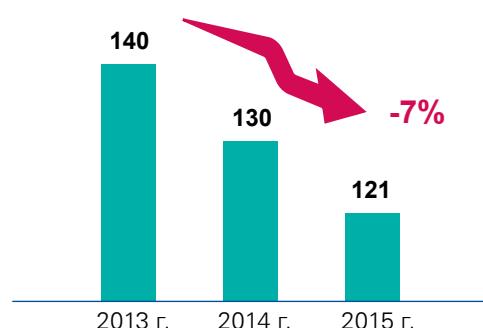
**Динамика (млрд ткм) и среднегодовой темп роста (%) грузооборота железнодорожного транспорта в 2011–2014 гг.**



Среднегодовой темп роста мирового грузооборота в 2011–2014 гг.

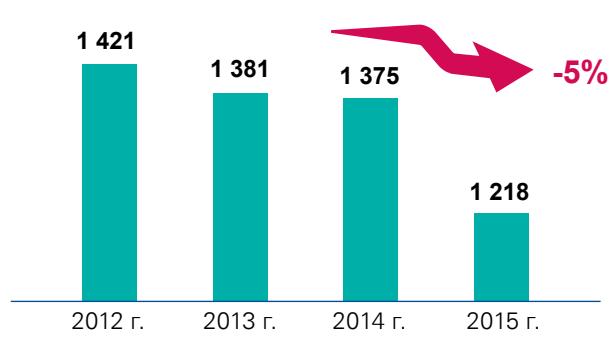
-0,6%

**Динамика пассажирооборота железнодорожного транспорта РФ в 2013–2015 гг., млрд пкм**



Источник: Росстат

**Динамика объема грузоперевозок железнодорожного транспорта РФ в 2012–2015 гг., млн т**



Источник: Росстат

# Автомобильный транспорт

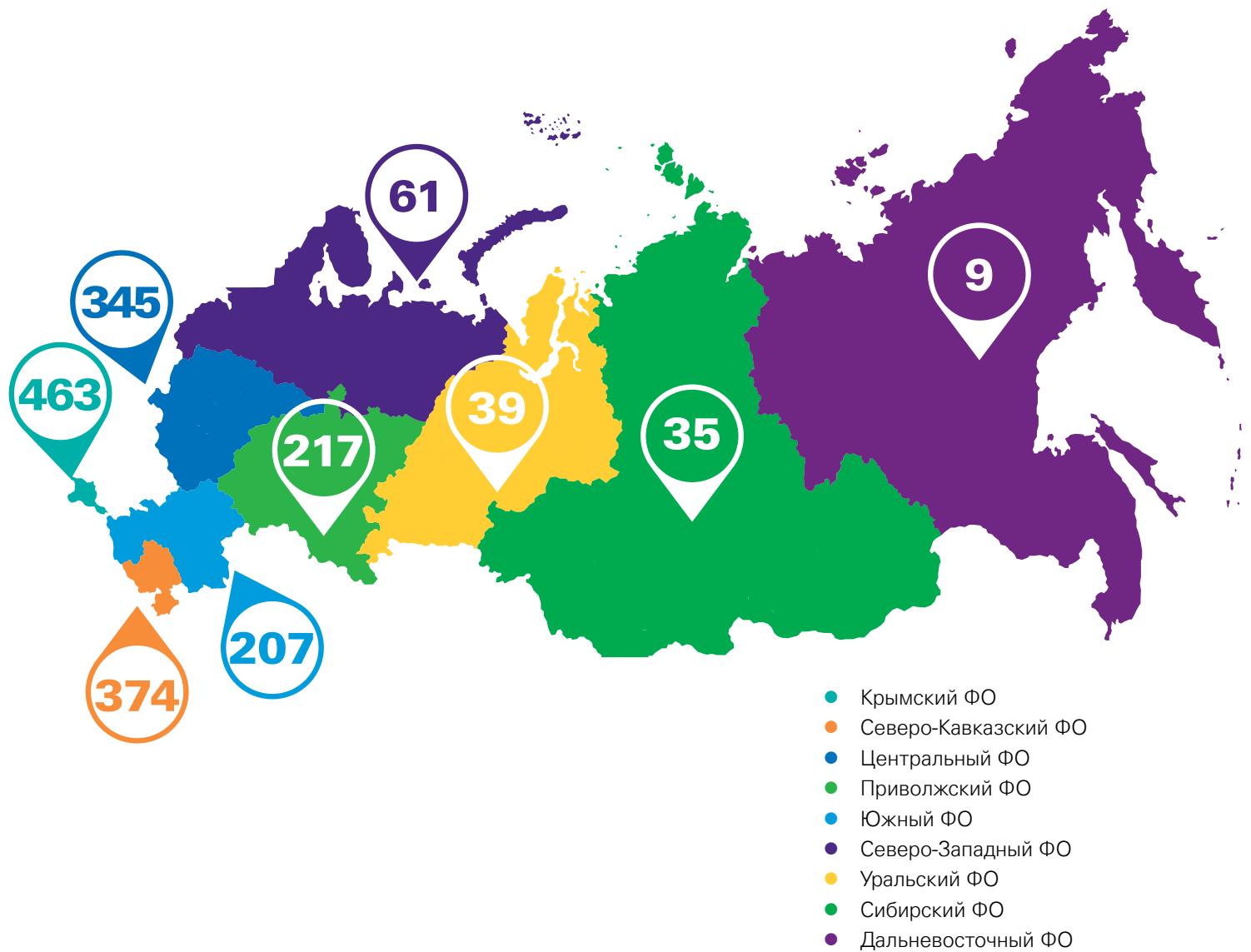
Общая ситуация на рынке автомобильных перевозок России в течение 2015 года (особенно в начале) была нестабильной: компании терпели убытки вследствие снижения цен на перевозки на фоне избытка мощностей, что вызывало накопление ими долговых обязательств и просроченных платежей. Основными причинами спада на рынке автоперевозок стали: падение импорта и сокращение оборота розничной торговли, вызванные снижением доходов населения, и падение промышленного производства.

Рынок автомобильных перевозок России прежде всего характеризуется высоким уровнем конкуренции, которая вызвана большим количеством частных перевозчиков и малых предприятий, особо активно оперирующих на местных перевозках. При этом стоит отметить, что демпинг на рынке осуществляют не только вышеуказанные перевозчики, но и крупные компании, оказывающие услуги через сотрудников, зарегистрированных как ИП. В последние годы все же наблюдается тенденция к снижению количества малых перевозчиков, чему также будет способствовать введенная в конце 2015 года система «Платон».

Магистральные автомобильные перевозки в России, ввиду неравномерной развитости дорожной инфраструктуры, сконцентрированы в европейской части страны. Инфраструктурная составляющая проблемы усугубляется ограниченным количеством сервисных центров для основных производителей грузовиков на большей части территории страны, что накладывает определенные риски на операторов при перевозках на значительные расстояния.



Плотность автомобильных дорог общего пользования в России по федеральным округам по состоянию на 2014 год, км дорог на 1 000 кв. км территории



Источник: Росстат

# Водный транспорт

Мировой рынок водного транспорта в 2015 году характеризовался пессимистичными ожиданиями на фоне продолжающегося недостатка спроса. Несмотря на замедление темпов роста мощностей и падение цен на топливо, снижение темпов роста мировой торговли оказало негативное воздействие на сегмент морских перевозок.

Наиболее остро отсутствие спроса ощущалось на рынке контейнерных перевозок – вкупе с замедлением экономического роста Китая недостаток спроса привел к падению мировых ставок на перевозки во втором квартале 2015 года до шестилетнего минимума, тогда как индекс Baltic Dry Index в январе 2016 года достиг исторического минимума. Ситуация все же оказалась для судоходных компаний не столь критичной благодаря падению цен на бункерное топливо, в результате чего средняя прибыль контейнеровозов выросла на 36% по сравнению с 2014 годом. Наиболее успешным сегментом морских перевозок в 2015 году стал сегмент танкерных перевозок, свидетельством чего были растущие ставки на перевозки и цены акций компаний, занятых в данной сфере, вызванные возросшим спросом.

Данный спрос поддерживался как государствами, направляющими возрастающие объемы добываемой нефти в запасы, так и трейдерами, использующими танкерные суда для ее хранения. Однако ситуация на рынке танкерных перевозок может существенно измениться, как только деятельность стран по увеличению запасов нефти прекратится.

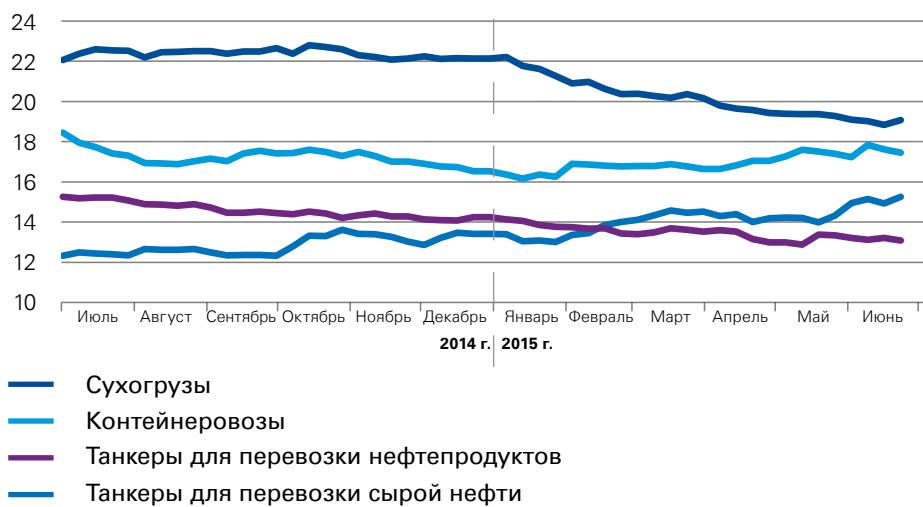
Одной из основных особенностей водного транспорта России является наличие развитых внутренних водных перевозок наряду с морскими. Объемы морских перевозок существенно уступают объемам перевозок внутренним водным транспортом, но в последние годы демонстрируют устойчивый рост. Нефтеэкспортная ориентированность экономики России определяет основное направление морских перевозок, тогда как на импорт направлены преимущественно сухогрузы (в основном – контейнерные перевозки). Мировой тренд увеличения мощностей морского флота прослеживается и в России, однако здесь он обусловлен обновлением флота с введением более крупных судов. При этом растущий спрос на танкерные перевозки определяет преимущественное

наращивание мощностей данного типа судов. Стоит отметить, что ввиду высокого уровня износа и устаревания основных средств на судостроительных мощностях обновление флота происходит преимущественно путем закупки судов за рубежом (Корея), тогда как российским судостроителям достается всего около 10% заказов (по дедвейту).

Рынок перевозок внутренним водным транспортом в настоящее время испытывает ряд серьезных проблем, включая снижение доступности заемных средств ввиду закредитованности перевозчиков и действия экономических санкций, маловодность на внутренних маршрутах, увеличение издержек на обслуживание и обновление флота из-за девальвации рубля и сокращение объемов строительства (стройматериалы составляют около 70% от общего объема грузов). Указанные факторы существенно ухудшают финансовое состояние судоходных компаний, которые к тому же ограничены в возможности повышать тарифы на перевозку из-за чувствительности спроса.



### Объем заказов в % от объема мощностей



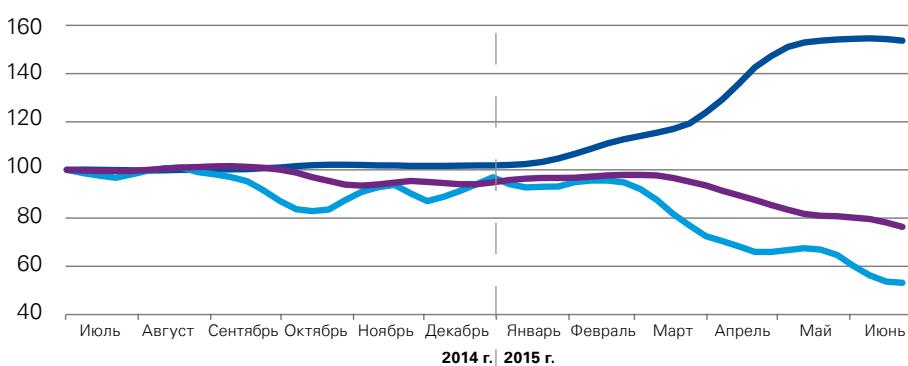
Источник: Global Insight

### Структура сухогрузов в морских портах России в 2015 году, %



Источник: Росморречфлот

### Динамика изменения ставок на перевозку и фрахтование контейнерных судов, %



- Индекс ставок на фрахтование контейнера на определенный срок  
— Индекс ставок на перевозку контейнерных грузов Шанхая (SCFI)  
— Индекс ставок на перевозку контейнерных грузов Китая (CCFI)

Источники: Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten (VHSS), Shanghai Shipping Exchange

### Структура наливных грузов в морских портах России в 2015 году, %



Источник: Росморречфлот

# Воздушный транспорт

На глобальном рынке пассажирских авиаперевозок в 2015 году наблюдалось продолжение тенденции к росту объема – в первой половине 2015 года он составил 6,3%. Отчасти данному росту способствовало снижение мировых цен на нефть. Стоит отметить, что компании не стремятся использовать падение топливных издержек для снижения цен на билеты, предпочитая направлять освободившиеся ресурсы на обновление парка самолетов, разработку новых маршрутов, повышение качества обслуживания пассажиров и оптимизацию финансовых показателей. Данный тренд, наряду с локальным законодательным вмешательством в ряде стран, на время приостановил прогнозируемую экспертами консолидацию авиационной отрасли.

Рынок грузовых авиаперевозок в 2014–2015 годах продолжал испытывать трудности, связанные с недостаточным спросом, в результате чего темпы роста рынка замедлялись на фоне растущих провозных емкостей.

Причиной спада на рынке могут служить структурные факторы, связанные с развитием электронного документооборота и сокращением количества международных отправлений малого размера, а также усилением конкуренции с контейнерными перевозками, которые становятся все более привлекательными благодаря развитию технологий полного электронного сопровождения перевозок.

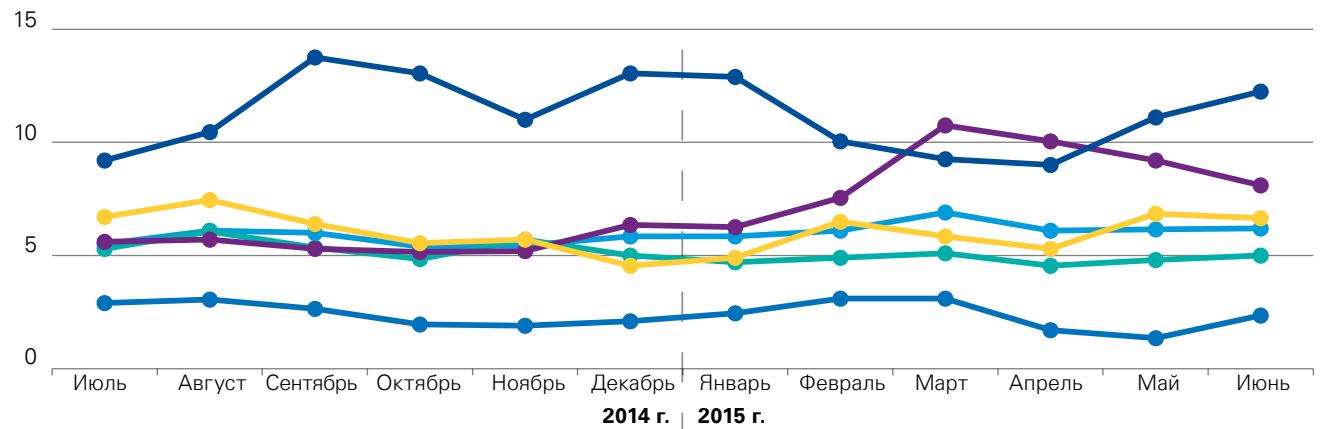
В России ухудшение экономических показателей привело к спаду показателей пассажирской авиации в 2015 году: объем пассажиропотока и занятость пассажирских кресел снизились на 1,2% и 0,1% соответственно. Падение показателей было вызвано в первую очередь негативной ситуацией на международных воздушных линиях, вызванной кризисом туристического бизнеса и резкими колебаниями курса рубля. Даже устойчивый рост сегмента внутрироссийских перевозок не смог компенсировать образовавшийся спад общих показателей отрасли. Стоит

отметить, что ухудшение экономической ситуации существенно осложнило и без того слабое финансовое состояние крупнейших игроков отрасли: в 2014–2015 годах сектор был убыточен из-за увеличения издержек и падения цен на перевозки. Дальнейшее ухудшение ситуации может привести к консолидации авиапассажирского рынка, который и на данный момент характеризуется высоким уровнем концентрации (10 крупнейших авиакомпаний контролируют 80% рынка).

В последние годы общие показатели деятельности российского рынка грузовых авиаперевозок показывают небольшой, но устойчивый рост, обусловленный прежде всего опережающим ростом перевозок на международных авиалиниях. Однако в 2016 году эксперты прогнозируют падение или стагнацию рынка грузовых авиаперевозок под воздействием роста курса валют и снижения импорта и промышленного производства.

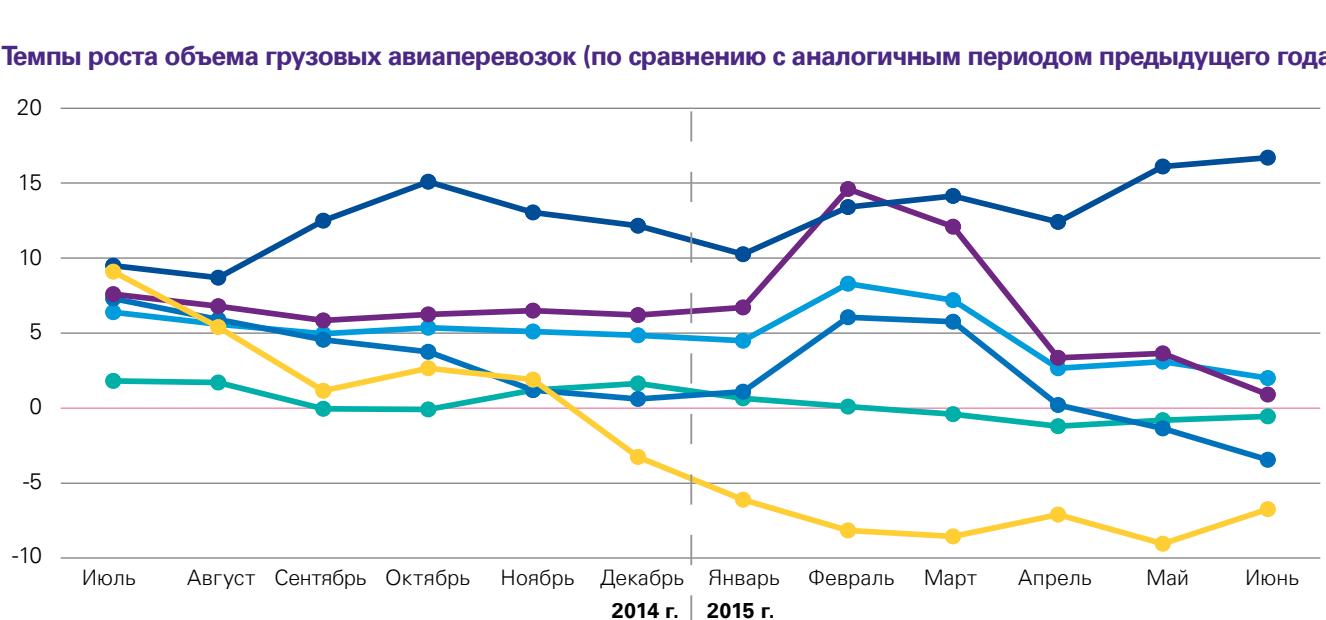


### Темпы роста объема пассажирских авиаперевозок (по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года), %



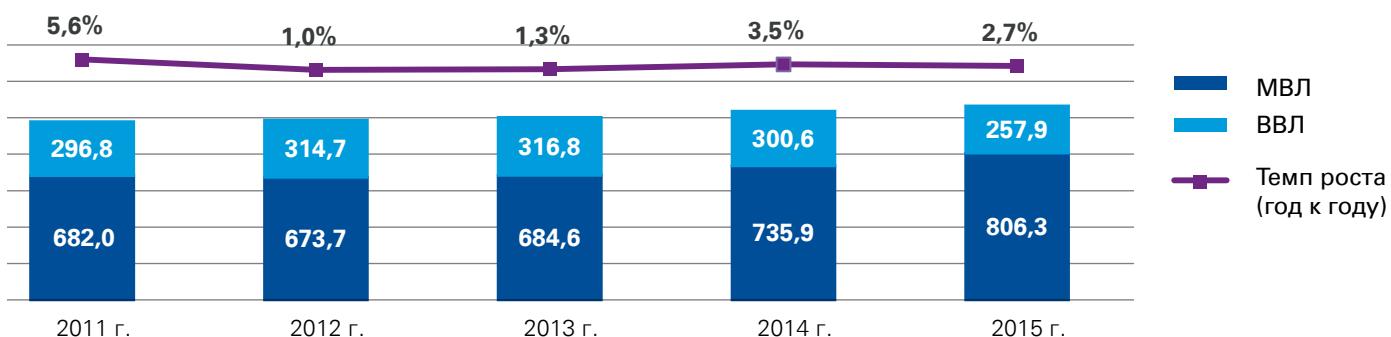
Источник: Международная ассоциация воздушного транспорта

### Темпы роста объема грузовых авиаперевозок (по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года), %



Источник: Международная ассоциация воздушного транспорта

### Объем (тыс. тонн) и темпы роста (%) российского рынка грузовых авиаперевозок в 2011–2014 гг.



Источник: Росавиация

# Сектор экспресс-доставки

Продолжающийся рост объемов мировой интернет-торговли способствовал активному развитию глобального сектора экспресс-логистики в течение 2014–2015 годов, повышая его привлекательность для инвесторов, что подтверждается увеличением количества крупных транснациональных сделок M&A в данном сегменте. Текущая активность на рынке M&A показывает, что в ближайшем будущем транспортировка и логистика станут основным сектором, в котором будут возникать рыночные перспективы по мере роста международной электронной торговли. Однако высокие темпы роста рынка остаются сопряжены для компаний с проблемой «пиковых» периодов, характерных для праздничных сезонов, когда логистическим компаниям очень сложно найти баланс между постоянной и сезонной нагрузкой. Чтобы справиться с растущим количеством заказов во время праздников, они вынуждены

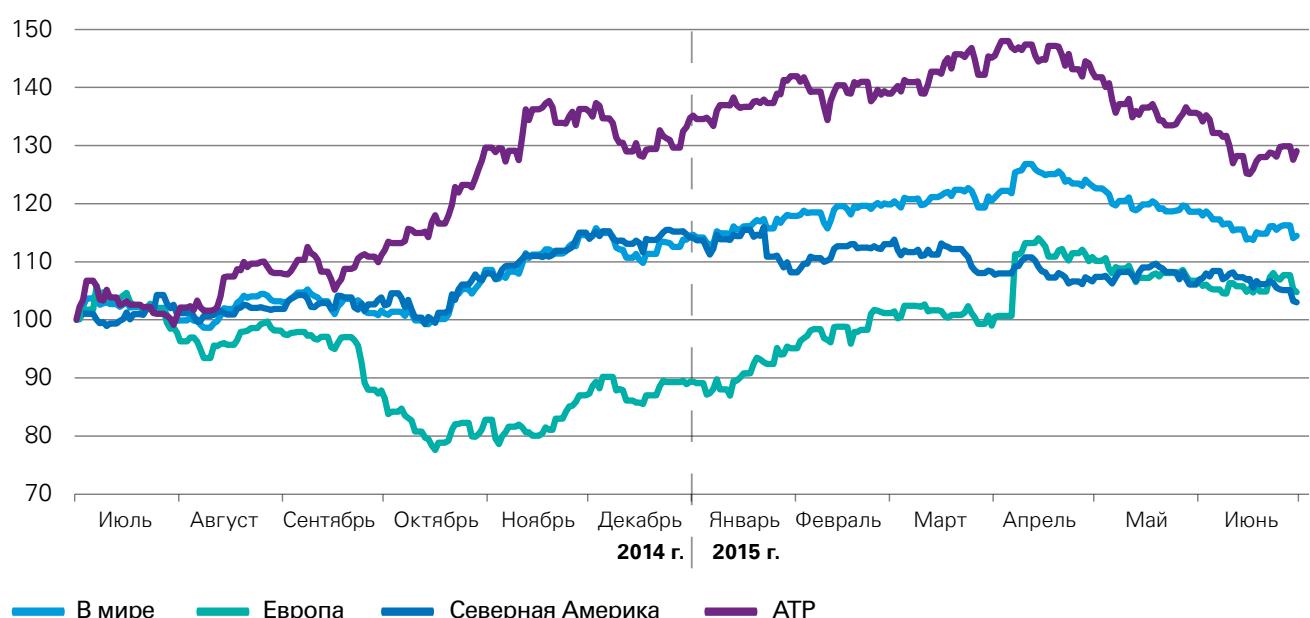
привлекать дополнительных сотрудников по договору субподряда, что, разумеется, требует дополнительных расходов.

Общемировой тренд активного роста объемов интернет-торговли до 2014 года прослеживался и в России, однако ввиду все того же ухудшения экономической ситуации и колебания курсов валют эксперты прогнозируют падение объема рынка интернет-торговли на 5% по итогам 2015 года, что незамедлительно скажется и на темпах роста сектора экспресс-доставки. Даже с учетом роста рынок экспресс-доставки России находится в процессе развития, существенно уступая по показателям соответствующим рынкам развитых стран. Также стоит отметить, что высокие темпы роста российского рынка экспресс-доставки после почтового коллапса 2012 года и соответствующего реформирования деятельности «Почты России» не приводили к существенным затруднениям в «пиковые» периоды.

На протяжении последних лет в секторе экспресс-логистики России наблюдалось преобладание внутрироссийских отправлений за счет активного освоения регионального рынка как российскими, так и международными операторами. Однако по итогам 2015 года возможно серьезное перераспределение долей из-за растущей популярности доставки товаров из Китая. Также на протяжении последних лет прослеживается тенденция усиления позиций российских операторов экспресс-доставки в связи с повышением качества оказываемых услуг, хотя традиционно рынок контролируется крупными международными компаниями.



### Динамика изменения цен акций компаний в сегменте экспресс-доставки, %



Источник: Bloomberg, анализ КПМГ

### Объем рынка экспресс-доставки в РФ, млрд руб



Источник: J'son and Partner Consulting

# Сектор транспортной экспедиции

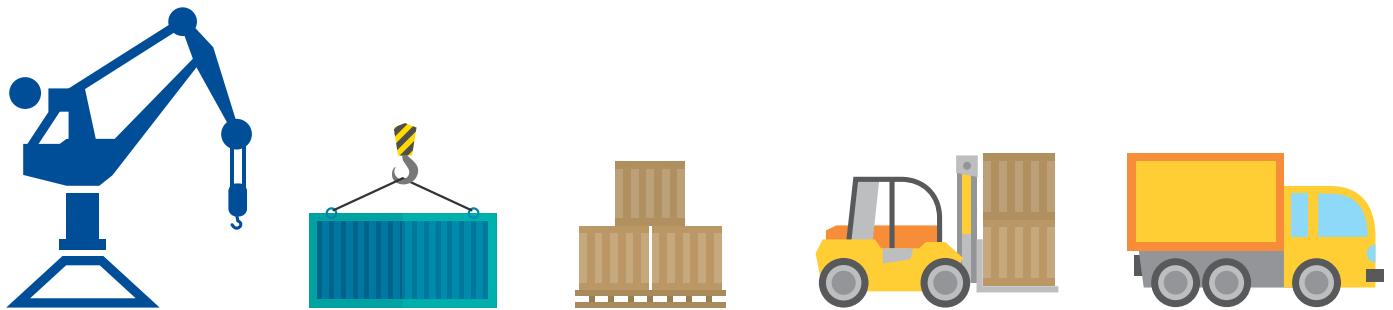
Специфика, а также развитие экспедиторских компаний обусловлены движением торговых объемов на рынке. По мнению специалистов, в настоящее время вектор мировой торговли смещается со стороны международного рынка в сторону региональных, что способствует разработке новых продуктов в сфере мультимодальных услуг, а также положительно влияет на M&A-активность. Мультимодальность и применение современных технологий становятся ключевыми трендами: крупные игроки экспедиторского рынка модернизируют свои ИТ-системы, а также разрабатывают продукты для объединения услуг морских и воздушных перевозок и расширения территориального покрытия. На этом фоне глобальный рынок транспортной экспедиции показал по итогам

2014 года наибольший рост с 2011 года. На дальнейшее развитие рынка, по мнению экспертов, окажут влияние ряд политических событий, такие как снятие США экономических санкций с Ирана и частично с Кубы в 2015 году и подписание Транстихоокеанского партнерства (ТТП) в феврале 2016 года.

Рынок экспедиторских услуг России в настоящее время характеризуется низкой степенью доступности качественного сервиса, особенно за пределами центральных регионов. Компании вынуждены закрывать свои потребности при помощи собственных логистических служб, что в свою очередь влияет на ограничение доли рынка, доступного для экспедиторских компаний. 68% от всего объема логистических операций (перевозки и хранение

грузов, управление запасами и цепочками поставок) выполняется собственными транспортно-логистическими службами предприятий-товаропроизводителей, дистрибуторов или ритейлеров.

Еще одним фактором, тормозящим развитие рынка транспортной экспедиции, является несовершенство законодательной базы. В настоящее время ведется доработка проекта поправок к действующему ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», предполагающих введение ограничений для иностранных организаций, создание реестра экспедиторских компаний, а также обеспечение регистрации и подтверждения деятельности экспедиторских организаций для сокращения количества фирм-однодневок на рынке.



Доля логистических операций, предоставляемых транспортно-логистическими компаниями, %



Источники: отчеты *Third-Party Logistics Study*, анализ КПМГ

# Обзор слияний и поглощений в транспортном секторе

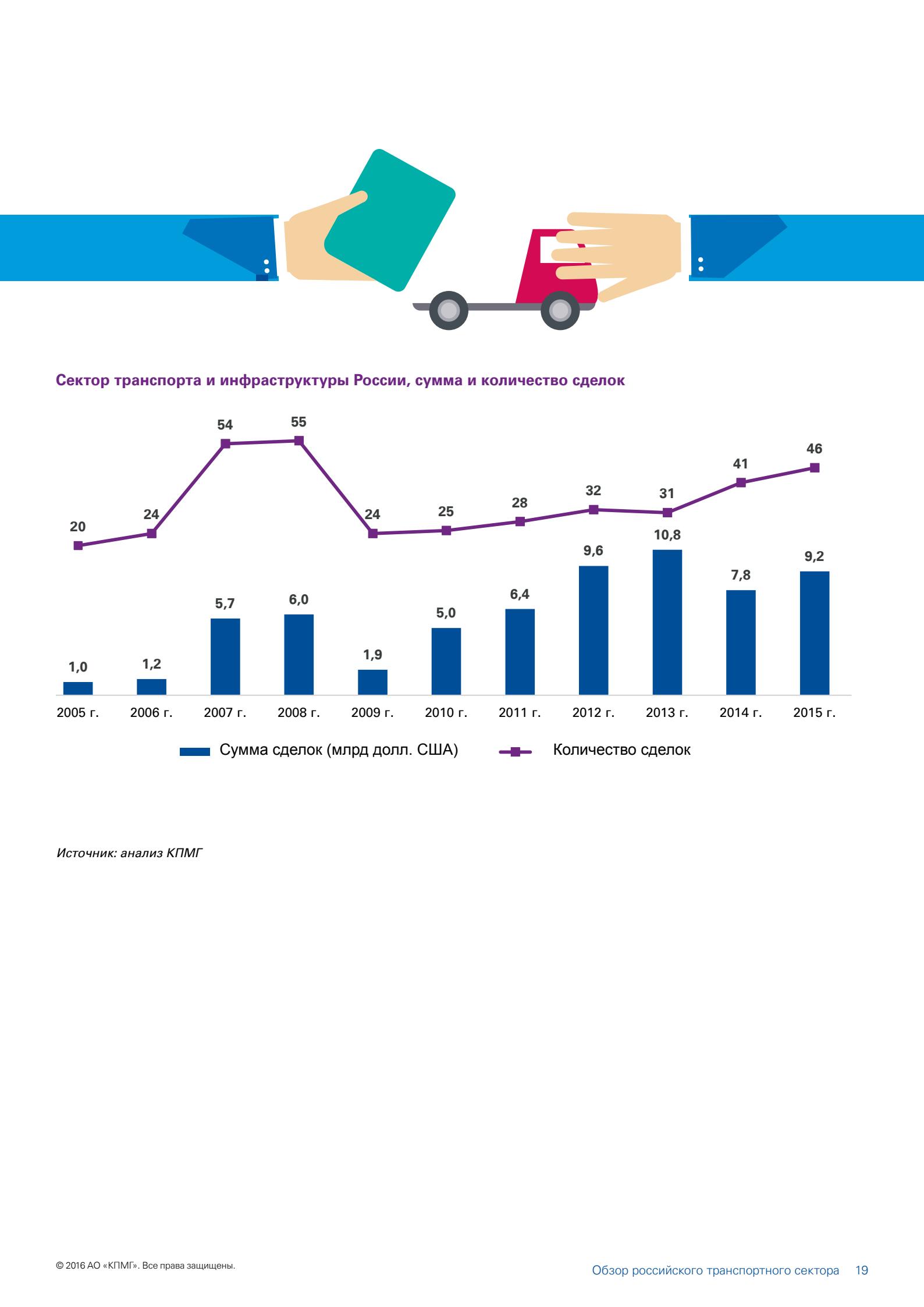
На протяжении последних трех лет наблюдается увеличение суммарного объема сделок M&A в мировом секторе транспорта при сокращении их количества, что свидетельствует об увеличении среднего размера сделок, то есть об их стратегическом характере. По итогам 2014 года общая сумма сделок возросла на 6% по сравнению с предыдущим годом, при этом наибольшая активность наблюдалась в Северной Америке. 43% от общего объема сделок приходилось на сегмент перевозок и логистики, что свидетельствует о возобновлении интереса инвесторов к данному сегменту. Стоит отметить, что прирост оценочных мультипликаторов публичных транспортных компаний в 2014 году составил всего 2%, тогда как мультипликаторы сделок увеличились до 11,9. Ожидается, что активность на рынке M&A останется высокой, поскольку компании стремятся к консолидации и расширению деятельности, а также осознают

необходимость инвестиций в транспортную инфраструктуру и новые тенденции, связанные с интеграцией логистических компаний с ИТ-компаниями.

После падения по итогам 2014 года российский рынок слияний и поглощений в 2015 году вырос как с точки зрения суммы сделок, так и их количества. Отметим, что несмотря на трудную экономическую ситуацию и негативные ожидания бизнеса, иностранные инвестиции в отрасль в 2015 году увеличились, при этом наиболее крупные вложения были реализованы в рамках выхода на IPO российского производителя вагонов и железнодорожного оператора «Объединенной вагонной компании». В структуре сделок в секторе транспорта наибольшая доля в 2013–2015 годах пришлась на сегмент строительства объектов транспортной инфраструктуры. Отдельно стоит упомянуть авиационный сектор, где финансовые

трудности авиаперевозчиков привели к новым сделкам M&A. Одновременно с этим наблюдалось снижение активности на рынке логистики, что явно противоречит общемировому тренду.

По прогнозам экспертов, подготовка и проведение чемпионата мира по футболу в 2018 году, а также текущая тенденция к обострению конкуренции и увеличению количества банкротств станут основными драйверами сделок M&A в ближайшие годы.



# Основные проблемы транспортного сектора России

Очевидно, что наибольшее влияние на формирование особенностей транспортного сектора России оказывает географический фактор. Помимо обширной территории Россия характеризуется неблагоприятными климатическими условиями на большей части страны, а также крайне неравномерным размещением населения, что является причиной неравномерного развития транспортной инфраструктуры различных регионов страны. В силу больших расстояний и экспортной направленности российской экономики доля логистических издержек в ВВП России остается высокой по сравнению с развитыми странами.

Помимо географического фактора на развитие транспортного сектора существенное влияние оказывает состояние транспортной инфраструктуры. Согласно ежегодному отчету Всемирного банка о конкурентоспособности государств за 2015 год по различным сферам экономики, Россия заняла 64 место в общем рейтинге уровня развития транспортной инфраструктуры, получив оценку 4,1 из 7.

Текущее состояние инфраструктуры накладывает дополнительные издержки на перевозчиков и препятствует созданию стабильных и эффективных каналов дистрибуции по территории Российской Федерации. Помимо уже упомянутых выше проблем инфраструктуры – маловодности внутренних водных путей, недостаточной протяженности железнодорожных путей при переизбытке подвижного состава, а также неудовлетворительного состояния автомобильных дорог – следует отметить и сложности в портовой инфраструктуре, связанные с нехваткой угольных и контейнерных причалов, рассинхронизацией портовой инфраструктуры с возможностями автомобильных и железнодорожных подходов. Решение данных проблем является критичным и с точки зрения усиления позиций России как важного транспортного узла в мировых грузовых потоках. Последнее касается расширения использования транзитного потенциала России как транспортного «моста» между странами Европы и Азии, а также развития Северного морского

пути для повышения значимости маршрута для национальной и международной морской транспортной системы.

Основным драйвером развития транспортной инфраструктуры России являются государственные вложения, реализуемые в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Однако качественные изменения инфраструктуры требуют привлечения частных инвестиций. Для увеличения количества проектов в формате государственно-частного партнерства имеются определенные предпосылки: приняты поправки в концессионное законодательство, расширяющие возможности структурирования концессионных проектов. Также есть интерес к концессионным проектам со стороны банков и госструктур, при этом в различной стадии реализации находится более 60 ГЧП-проектов в сфере транспортной инфраструктуры стоимостью около 350 миллиардов рублей.



**Оценка развития транспортной инфраструктуры  
России в рамках отчета Всемирного банка, 2015 год**

**Оценка  
(из 7 баллов)**

**Место  
в рейтинге**



**Состояние  
автомобильных  
дорог**



**2,7**



**Портовая  
инфраструктура**



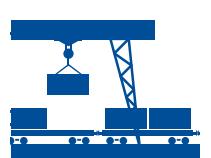
**3,9**



**Инфраструктура  
воздушного  
транспорта**



**4,1**



**Инфраструктура  
железнодорожного  
транспорта**



**4,3**



**Общий уровень  
транспортной инфраструктуры**



**4,1**



*Источник: Всемирный банк*

# Контакты



**Алексей Романенко**

**Руководитель практики по работе  
с инфраструктурными  
и транспортными предприятиями  
Партнер  
КПМГ в России и СНГ**

**Т: +7 495 937 4477**

**E: [aromanenko@kpmg.ru](mailto:aromanenko@kpmg.ru)**

**[kpmg.ru](http://kpmg.ru)**

**[kpmg.com/app](http://kpmg.com/app)**



Информация, содержащаяся в настоящем документе, носит общий характер и подготовлена без учета конкретных обстоятельств того или иного лица или организации. Хотя мы неизменно стремимся представлять своевременную и точную информацию, мы не можем гарантировать того, что данная информация окажется столь же точной на момент получения или будет оставаться столь же точной в будущем. Предпринимать какие-либо действия на основании такой информации можно только после консультаций с соответствующими специалистами и тщательного анализа конкретной ситуации.

© 2016 АО «КПМГ», компания, зарегистрированная в соответствии с законодательством Российской Федерации, член сети независимых фирм КПМГ, входящих в ассоциацию KPMG International Cooperative ("KPMG International"), зарегистрированную по законодательству Швейцарии. Все права защищены.

KPMG и логотип KPMG являются зарегистрированными товарными знаками или товарными знаками ассоциации KPMG International.