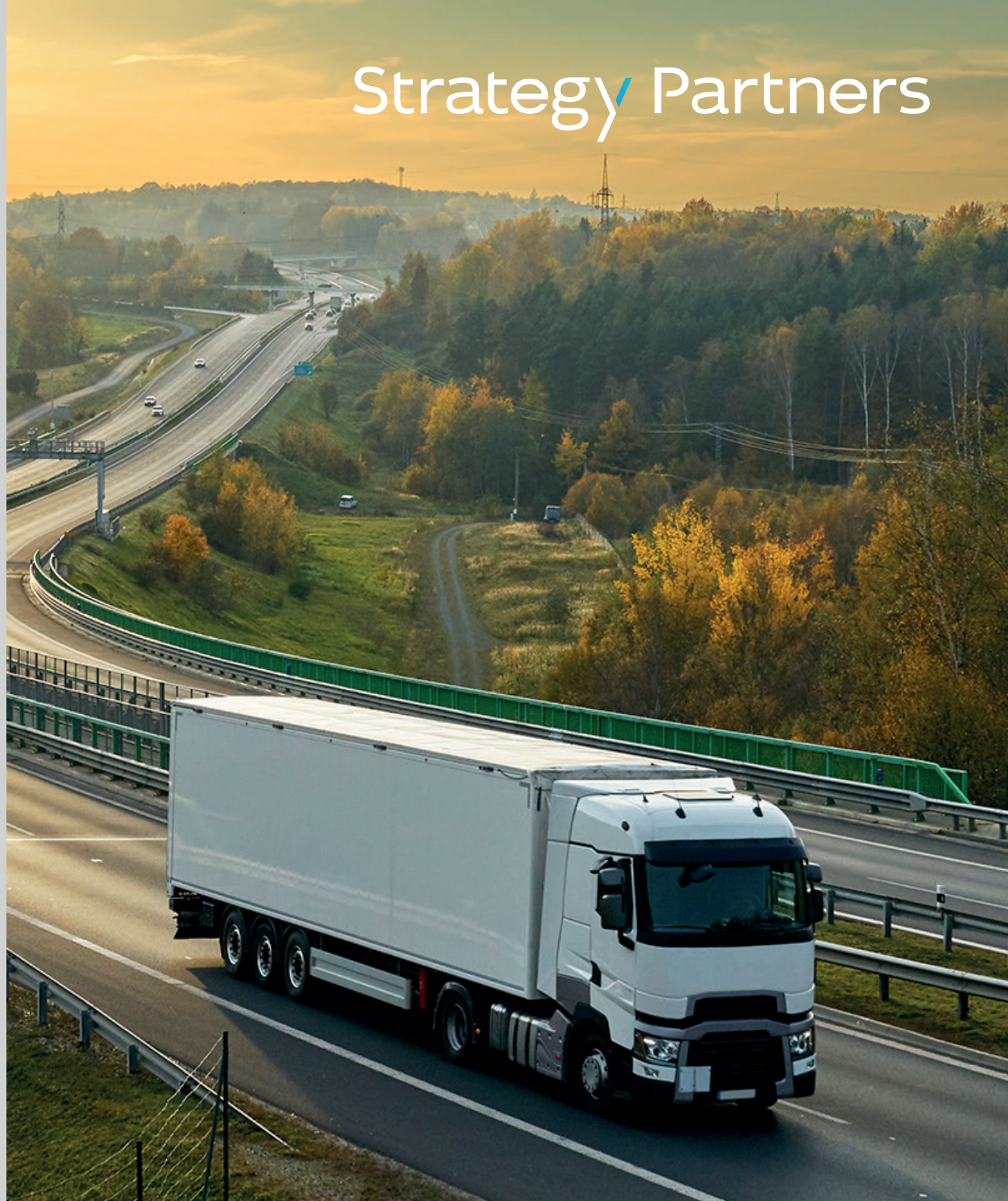


Strategy Partners

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ



Тренды автомобильных  
грузоперевозок в РФ в 2023 г.  
Перспективы роста

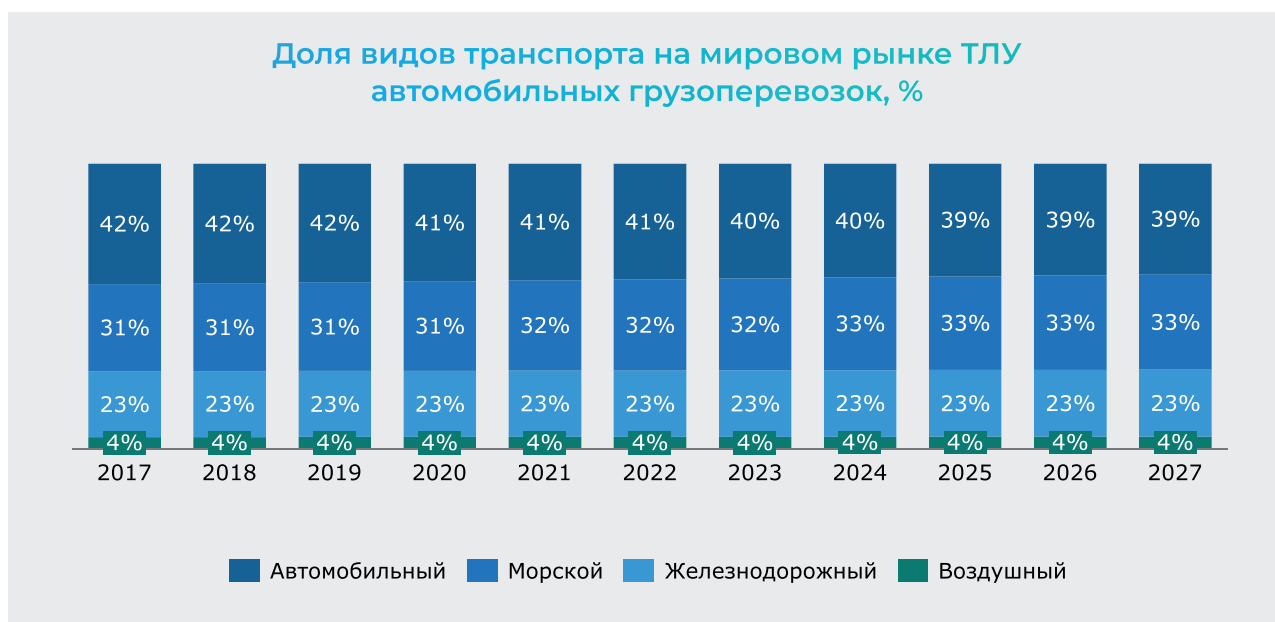
Исполнитель: Strategy Partners

2023

## ТРЕНДЫ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В РФ В 2023 Г. ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА

Автомобильные перевозки — наиболее востребованный в мире вид грузоперевозок. К 2027 г. их доля на мировом логистическом рынке может достичь 39% от общего объема рынка, опережая остальные виды транспорта на 6–10% и более.

### ЛОГИСТИЧЕСКИЙ РЫНОК АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ РАСПРОСТРАНЕННЫМ В МИРЕ



К 2027 году объем мирового рынка транспортно-логистических услуг автомобильных грузоперевозок может достигнуть 5 трлн долларов.



## ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

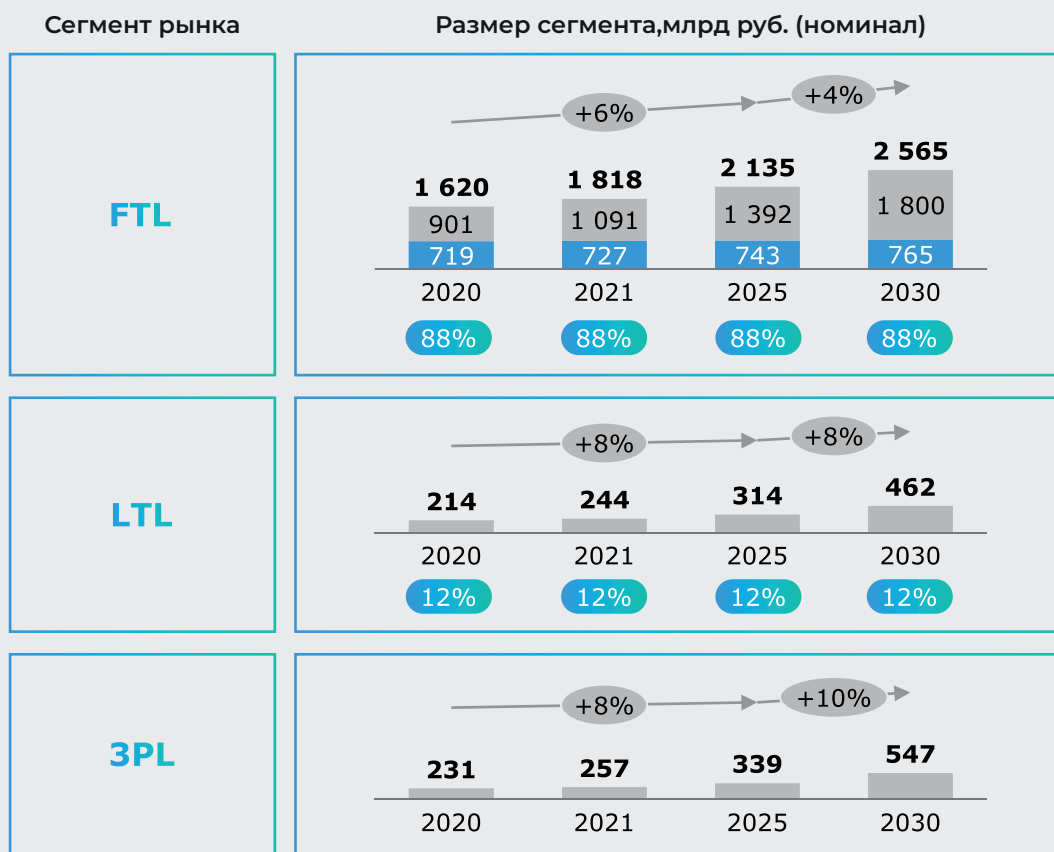
- Рост ограничений отрасли в связи с пандемией COVID-19, геополитической ситуацией, а также усилением контроля отрасли со стороны государств
- Рост сделок по слиянию и поглощению, а также увеличение количества случаев банкротства и ухода перевозчиков с рынка
- Для повышения эффективности грузоперевозчики все больше внедряют новые технологии, среди которых продвинутая аналитика, интернет вещей, искусственный интеллект и другие инструменты повышения устойчивости компаний
- Благодаря развитию политики снижения выбросов, росту стоимости топлива и ряду других факторов растет спрос на гибридный и электротранспорт
- Рост регулирования в области безопасности, нехватка рабочей силы, рост стоимости топлива также формируют долгосрочный тренд на повышение востребованности беспилотных грузовиков

Рынок автоперевозок в России ежегодно растет на 5–8%. Драйверами роста всех сегментов грузоперевозок выступают обеление рынка, ежегодный рост оборота сетевой розничной торговли на уровне 13% до 2030 г., активный рост e-commerce с ежегодными темпами на уровне 33% до 2024 г., экспансия торговых сетей в регионы, желание компаний передавать логистические услуги на аутсорсинг.

Наиболее крупным сегментом является FTL. В 2022 г. объем рынка FTL-перевозок показал рост 5% и составил 1,9 трлн руб.



Динамика сегментов и доля рынка в России



В сегменте FTL сегодня мы наблюдаем среднюю конкуренцию. У компаний есть возможность расти за счет консолидации. Топ-5 игроков в крупнейшем подсегменте (более 12 т) занимают 7,5% рынка; в категории «8–12 т» крупнейшие игроки — кэптивны; в малотоннажных категориях консолидация ничтожна. Основной барьер для входа — это необходимость наличия своего автопарка. EBIT операционной деятельности в сегменте составляет 2–7%.

Согласно нашим прогнозам, в России рынок LTL будет расти быстрее FTL, однако FTL сохранит наибольшую долю.

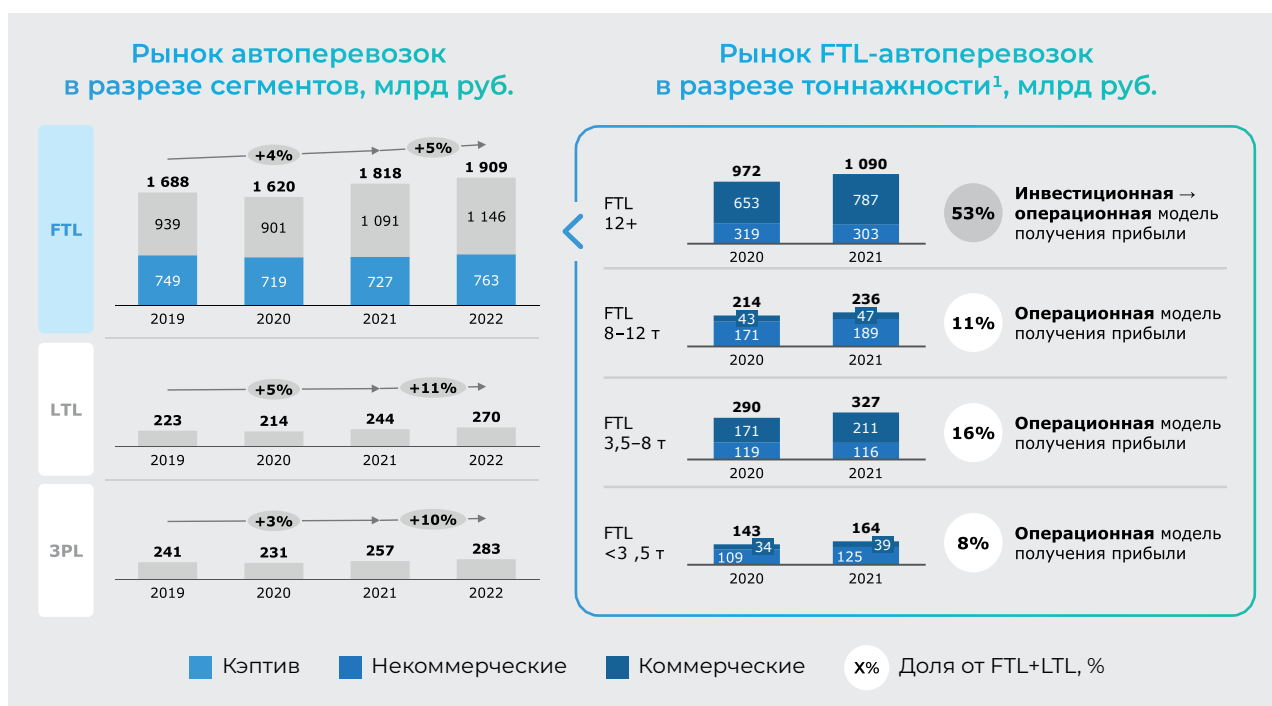
Драйверами роста сегмента LTL выступают умеренное увеличение средних и мелких российских производителей, рост e-commerce, экспансия отечественных торговых сетей в регионы. EBIT операционной деятельности сегодня составляет 10–20%. На рынке LTL сегодня отмечается высочайшая конкуренция: три главных игрока занимают более 50% рынка. Для входа в сегмент необходим бренд / высокий маркетинговый бюджет для привлечения большого количества клиентов. Также к барьерам для входа мы относим необходимость иметь автопарк разной грузоподъемности.

3PL выглядит привлекательным сегментом в 10-летней перспективе, однако в 5-летней перспективе темп роста может стать более консервативным: рынок еще не вышел из стадии формирования.

Драйверы роста сегмента 3PL — e-commerce, желание компаний передавать логистические услуги на аутсорсинг. EBIT операционной деятельности — на уровне 6–20%. В сегменте уже наблюдается высокая конкуренция: три главных игрока занимают более 17% рынка.

Следующей ступенью развития 3PL является 4PL, однако это направление только на стадии формирования, сейчас границы сильно размыты для выделения отдельного сегмента рынка.

В 2022 г. объем рынка FTL-перевозок вырос на 5%, при этом большинство игроков переходит от инвестиционной модели получения прибыли к операционной.



## СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК США И РОССИИ

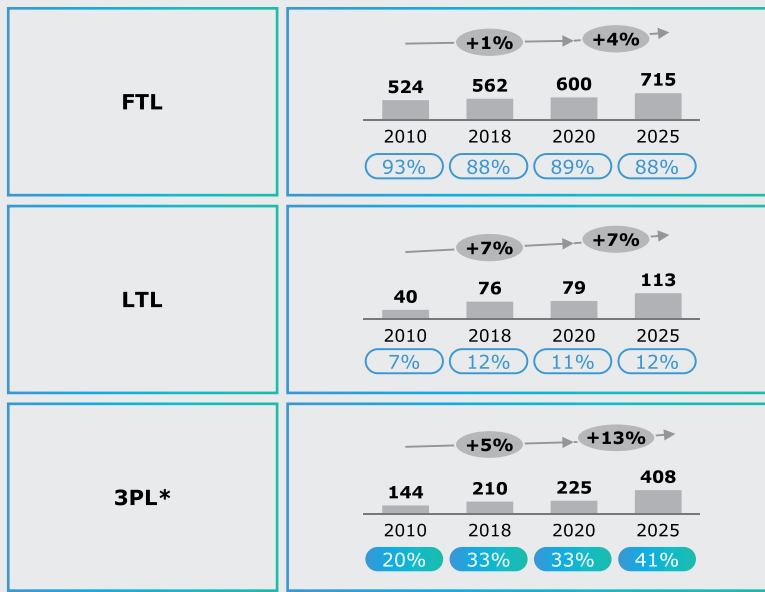
Российский и американский рынки грузоперевозок имеют определенные факторы сходства — это размеры стран и, как следствие, высокая концентрация FTL-перевозок среди всех видов автомобильных грузоперевозок.

<sup>1</sup> — без учета негабаритных и опасных грузов, которые составляют около 10% от рынка коммерческих автомобильных грузоперевозок.

Но в отличие от России лидеры США фокусируются на одном ключевом сегменте (в основном на FTL), хотя частично выходят и в другие. В РФ прослеживается более четкая специализация. В России сегмент 3PL растет быстрее, однако самым крупным все равно остается FTL, в котором также наблюдается стабильный рост.

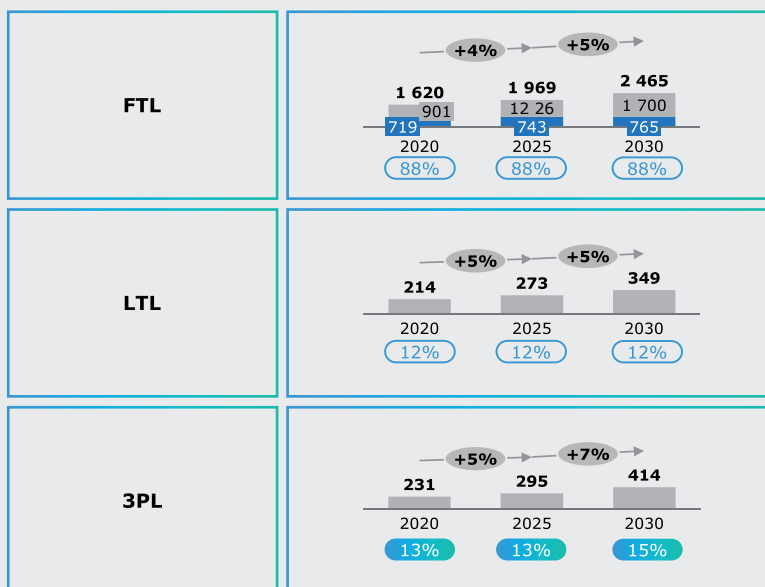
**Динамика сегментов и доля рынка в США**

Сегмент рынка      Размер сегмента, млрд руб. (номинал)



**Динамика сегментов и доля рынка в России**

Сегмент рынка      Размер сегмента, млрд руб. (номинал)



\* Следующей ступенью развития 3PL является 4PL, однако это направление только на стадии формирования, его границы сильно размыты для формирования отдельного сегмента рынка.

\*\*Прогноз без учета инфляции.

Все крупнейшие по капитализации американские компании, за исключением XPO Logistics, имеют один основной вид деятельности и одно – три дополнительных направления.

### Анализ крупнейших игроков грузоперевозок на рынке США

	Выручка, 2020 г., млрд долл.	Парк в управлении, тыс., 2020 г.	Сегменты			
<b>XPO Logistics</b>	16	16	FTL	LTL	3PL	Интермодальные
<b>J B Hunt Transport Services</b>	10	16	FTL	LTL	3PL	Интермодальные
<b>Schneider National</b>	4,5	10	FTL		3PL	Интермодальные
<b>Landstar System</b>	4,1	8	FTL	LTL	3PL	Интермодальные
<b>Knight-Swift Transportation</b>	4,8	19	FTL	LTL	3PL	Интермодальные

Российский рынок находится на более ранней стадии развития, чем рынок США, и самые крупные игроки — FTL. Игроки с существенным присутствием в 3PL — либо кэптивны, либо профильные.

### Анализ крупнейших игроков грузоперевозок на российском рынке

	Выручка, 2020 г., млрд руб.	Парк в управлении, тыс., 2020 г.	Сегменты		
<b>«Деловые линии» + «ДЛ-Транс»</b>	49	6	FTL	LTL	3PL
<b>«Сельта» (кэптив)</b>	38	6	FTL		3PL
<b>«Агро-Авто» (кэптив)</b>	30	4	FTL		3PL
<b>«Итеко»</b>	20	3,5	FTL	LTL	3PL
<b>FM Logistic</b>	19	5	FTL		3PL
<b>«Монополия»</b>	15	2,4	FTL		
<b>«Делко»</b>	23	3,5	FTL		

Крупнейшие компании в России и США преимущественно работают со стандартным и рефрижераторным видами грузов. Они не уходят в диверсификацию своего бизнеса по следующим причинам:

- высокая стоимость решений,
- высокая стоимость нишевой техники и ее обслуживания,
- специфичная клиентская база и нестабильный спрос.

При этом сейчас рефрижераторные перевозки внедряются во всех крупных компаниях.

Анализ бенчмарков крупнейших компаний РФ	Стандартные	Рефрижераторные	Навалочные	Наливные	Опасные	Негабаритные
«Почта России»	✓					✓
«Деловые линии»	✓	✓				
«Сельта» (кэптив)	✓	✓				
«Агро-Авто» (кэптив)	✓	✓				
FM Logistic	✓					
ПЭК	✓					✓
«Итеко»	✓	✓	✓			✓
«ДЛ-Транс»	✓	✓				
«Монополия»	✓	✓				
«Делко»	✓	✓				

✓ Основной фокус
✓ Доп. деятельность

Зачастую крупные компании предлагают нестандартные перевозки на основе партнерских или агентских соглашений с другими компаниями или индивидуальными перевозчиками. Целями для таких соглашений могут быть комплексное предложение для клиентов и снижение рисков непостоянного спроса по причине сезонности.

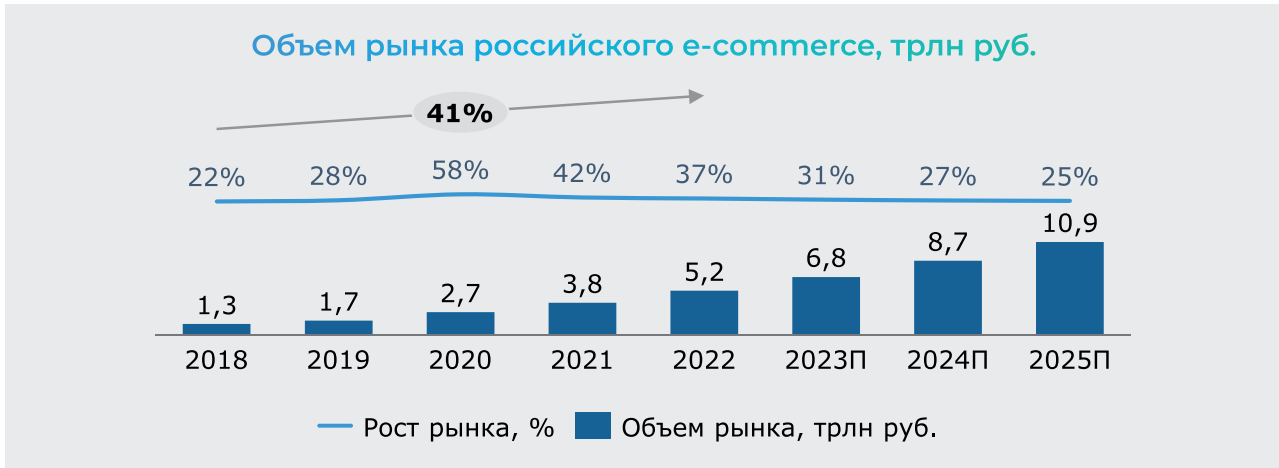
Анализ бенчмарков крупнейших компаний США	Стандартные	Рефрижераторные	Навалочные	Наливные	Опасные	Негабаритные
XPO Logistics	✓	✓				✓
J B Hunt Transport Services	✓	✓				
Knight-Swift Transportation	✓	✓				
Schneider National	✓		✓	✓		
Landstar System	✓	✓				
ArcBest Corp	✓	✓				✓
Prime		✓		✓	✓	

✓ Основной фокус
✓ Доп. деятельность

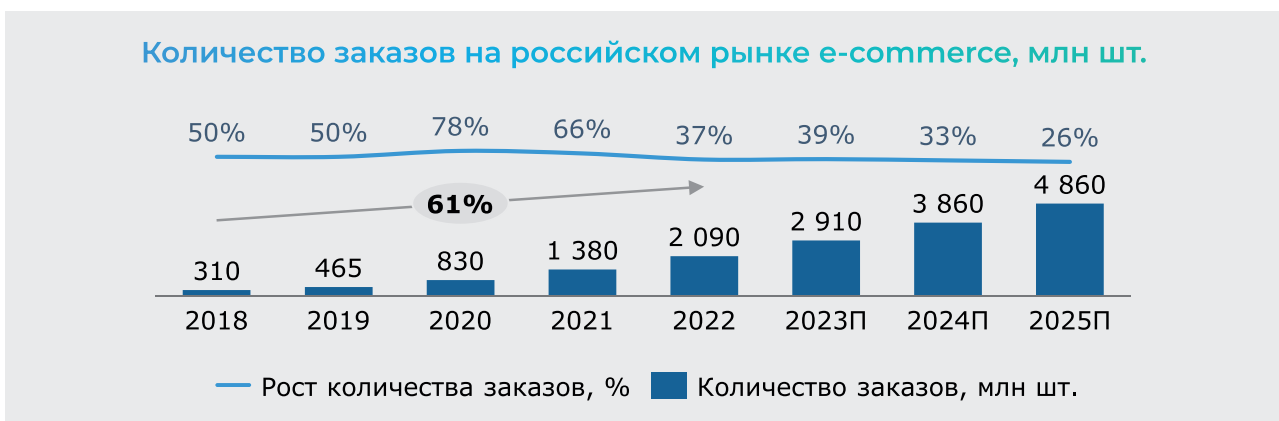


## КЛЮЧЕВЫЕ ДРАЙВЕРЫ РЫНКА FTL-ПЕРЕВОЗОК ОТ LCV ДО ГРУЗОВИКОВ 12+

Рост объема рынка российского e-commerce, который к 2025 г. может достигнуть 10,9 трлн руб.



Ежегодный рост электронной торговли ведет к увеличению количества заказов.



Рынок российского продуктового ретейла к 2025 г. продемонстрирует рост по всем сегментам, кроме гипермаркетов.



Четыре отрасли исторически были наиболее устойчивы к негативному влиянию кризисов в 2008–2010 гг. и в 2014–2016 гг.: розничная торговля, производство лекарственных средств, производство пищевых продуктов и производство химических веществ.

**Накопленный индекс по отраслям за 2008–2010 гг. и 2014–2016 гг.<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> — за 2008–2010 гг. курс доллара США к рублю вырос в 1,2 раза, за 2014–2016 гг. — вырос в 1,7 раза

При этом внутри части отраслей ряд сегментов кардинально различается по степени влияния санкций и транспортных ограничений.



Наиболее высокий уровень влияния внешние ограничения оказали:

- на автомобилестроение — падение отрасли до 70% из-за отсутствия поставок комплектующих и ухода/приостановки деятельности основных игроков рынка;
- добычу таких полезных ископаемых, как уголь (-6,7%), сталь (-5,6%), алюминий (-9%), золото (-6,3%). Из-за санкций ЕС, транспортных ограничений, дефицита металла и укрепления рубля в сегменте ожидается переориентация на другие рынки.

Средний уровень влияния мы наблюдаем в сегменте непродуктовой торговли<sup>2</sup>. Стагнация сегмента в номинальных ценах из-за дефицита товаров, снижения реальных доходов потребителей, при этом наиболее пострадавшие подсегменты: одежда, ювелирная розница.

Низкий уровень санкции оказали:

- на продуктовую торговлю, наименее чувствительную к кризисам. Объем отрасли — 16,5 трлн руб.;
- добычу цветных металлов: медь (+6,8%), никель (+5,3%), цинк (+1,9%), палладий (+3,5%).

2 — вся розница, не связанная с пищей, напитками, табаком.

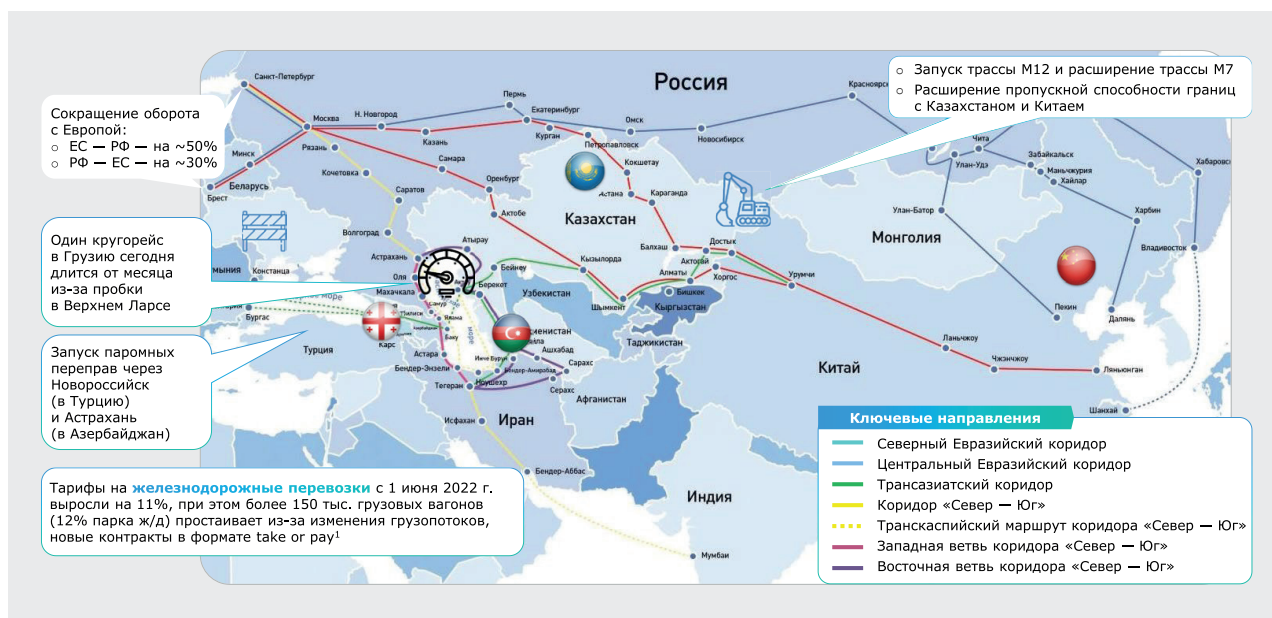
## РОССИЙСКАЯ ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА БЫЛА ОРИЕНТИРОВАНА НА ЗАПАДНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ И ПОТРЕБУЕТ ВРЕМЕНИ ДЛЯ ПЕРЕСТРОЙКИ

Товарооборот стран Евросоюза с Россией сократился на 50%, а в обратном направлении на 30%. Сегодня один кругорейс в Грузию длится от месяца из-за пробки в Верхнем Ларсе.

В настоящее время мы наблюдаем трансформацию логистических путей, которая также ведет к росту востребованности автомобильных перевозок:

- запуск паромных переправ через Новороссийск (в Турцию) и Астрахань (в Азербайджан);
- запуск трассы M12 и расширение трассы M7;
- расширение пропускной способности границ с Казахстаном и Китаем.

При этом тарифы на железнодорожные перевозки с 1 июня 2022 г. выросли на 11%, хотя более 150 тыс. грузовых вагонов (12% парка ж/д) простаивает из-за изменения грузопотоков, новые контракты в формате take or pay<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> — взаимная ответственность перевозчика и грузоотправителя за развитие и дальнейшее использование железнодорожной инфраструктуры.

## СНИЖЕНИЕ ИНДЕКСА ATI.SU И ПАДЕНИЕ СПРОСА НА ПЕРЕВОЗКИ В 2022 Г.

Начиная с апреля 2022 г. наблюдается падение тарифов на грузовые перевозки из Санкт-Петербурга и Москвы, которые перестали быть грузовыми хабами для импортной продукции с северо-западного направления.

- Наблюдается значительное снижение индекса ATI.SU по направлениям «Запад — Восток» и «Север — Юг», что может отражать тезис о снижении грузоперевозок и входящего товарооборота из ЕС в РФ.
- В частности, индекс ATI.SU на перевозки из Санкт-Петербурга упал сильнее всех, возможно из-за снижения входящего товарооборота через порт Санкт-Петербурга.
- С другой стороны, наблюдается значительное увеличение индекса ATI.SU по направлениям «Восток — Запад» и «Юг — Север», что может говорить об усилении грузооборота с КНР, Казахстаном и Турцией соответственно, которые стали играть важную роль при обходе санкционных ограничений.

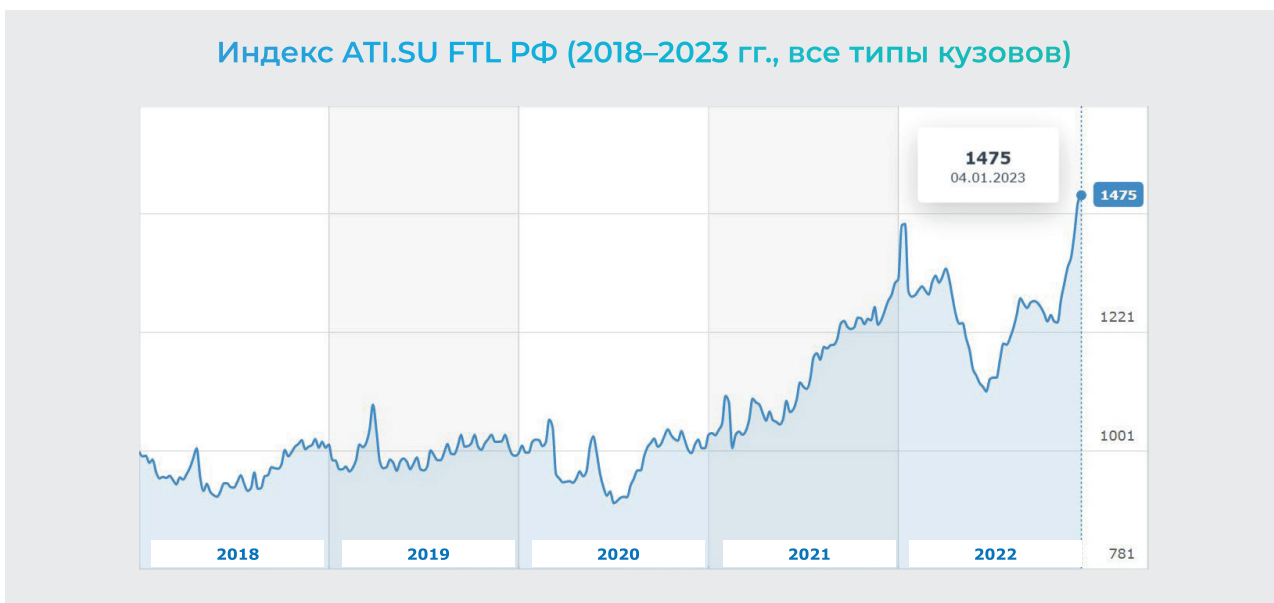


Максимальное падение ставок отмечается по маршрутам Санкт-Петербург — Москва: минус 25%, Москва — Казань: минус 24%, Нижний Новгород — Казань: минус 22%.

С восточного направления, наоборот, ставки возросли, особенно по маршрутам Казань — Нижний Новгород: плюс 44%, Казань — Москва: плюс 36%, Новокузнецк — Новосибирск: плюс 38%, Самара — Москва: плюс 43%.



В 2022 г., после резкого падения тарифов на FTL-грузоперевозки в весенне-летний период, к концу года ставки восстановились и превысили уровень декабря 2021 г. Пик зафиксирован в первых числах января 2023 г. — 1 475.



## ОБЗОР РЫНКА LCV И ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РФ

Финансовая емкость рынка LCV и грузовых автомобилей, новых и с пробегом, по итогам 2022 г. оценивается в 3,5 трлн рублей. В него включены следующие сегменты: LCV (с грузоподъемностью < 3,5 т), среднетоннажные грузовики (8–12 т, тяжелые грузовики (12–20 т), полуприцепы (> 4 т), легкие среднетоннажные грузовики (3,5–8 т).

**В периметре исследования — суммарная финансовая емкость сегмента (2022 г.), равная ~3,5 трлн рублей**

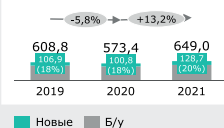


### LCV<sup>1</sup> (грузоподъемность < 3,5 т)

- Основные задачи:
- Перевозки не только для юридических, но и для физических лиц
  - Негабаритные перевозки в рамках города



Регистрации ТС, 2019–2021 гг., тыс. шт.

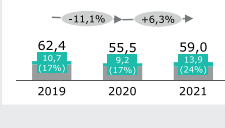


### Среднетоннажные грузовики (грузоподъемность 8–12 т)

- Основные задачи:
- Магистральные перевозки на короткие расстояния
  - Перевозки в составе автопоезда
  - Нишевые перевозки First & Last Mile



Регистрации ТС, 2019–2021 гг., тыс. шт.

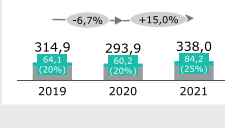


### Тяжелые грузовики (грузоподъемность 12–20 т)

- Основные задачи:
- Перевозки сборных грузов
  - Магистральные перевозки на большие расстояния
  - Перевозка тяжелых или крупногабаритных грузов



Регистрации ТС, 2019–2021 гг., тыс. шт.

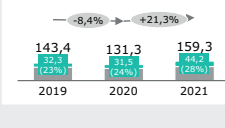


### Полуприцепы (грузоподъемность > 4 т)

- Основные задачи:
- Перевозки сборных грузов
  - Повышенная грузоподъемность
  - Широкие возможности кастомизации для применения в различных отраслях производства, с/х деятельности



Регистрации ТС, 2019–2021 гг., тыс. шт.

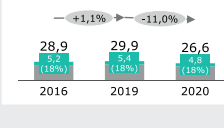


### Легкие среднетоннажные грузовики (грузоподъемность 3,5–8 т)

- Основные задачи:
- Перевозки крупных строительных материалов
  - Крупногабаритные перевозки в рамках города



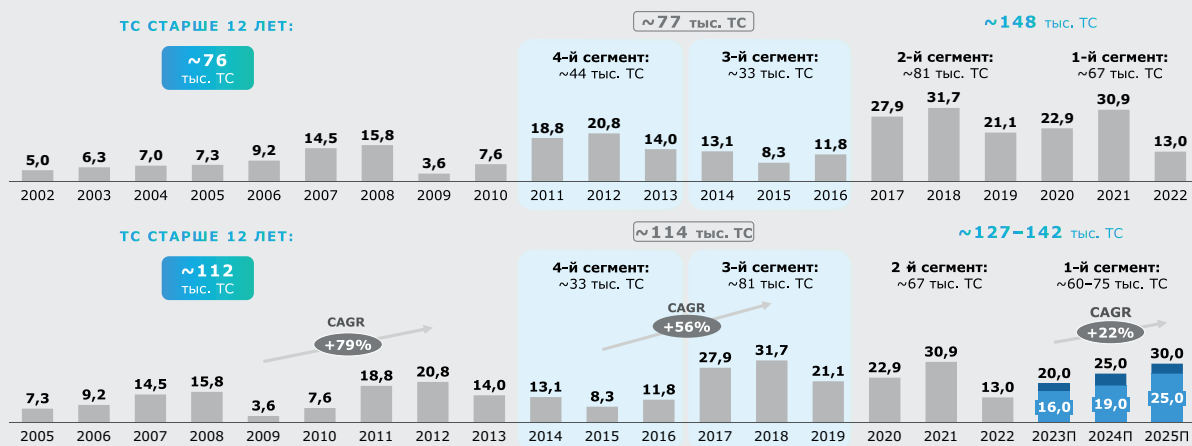
Регистрации ТС, 2019–2021 гг., тыс. шт.



С учетом падения численности нового парка сформируется дефицит тягачей.

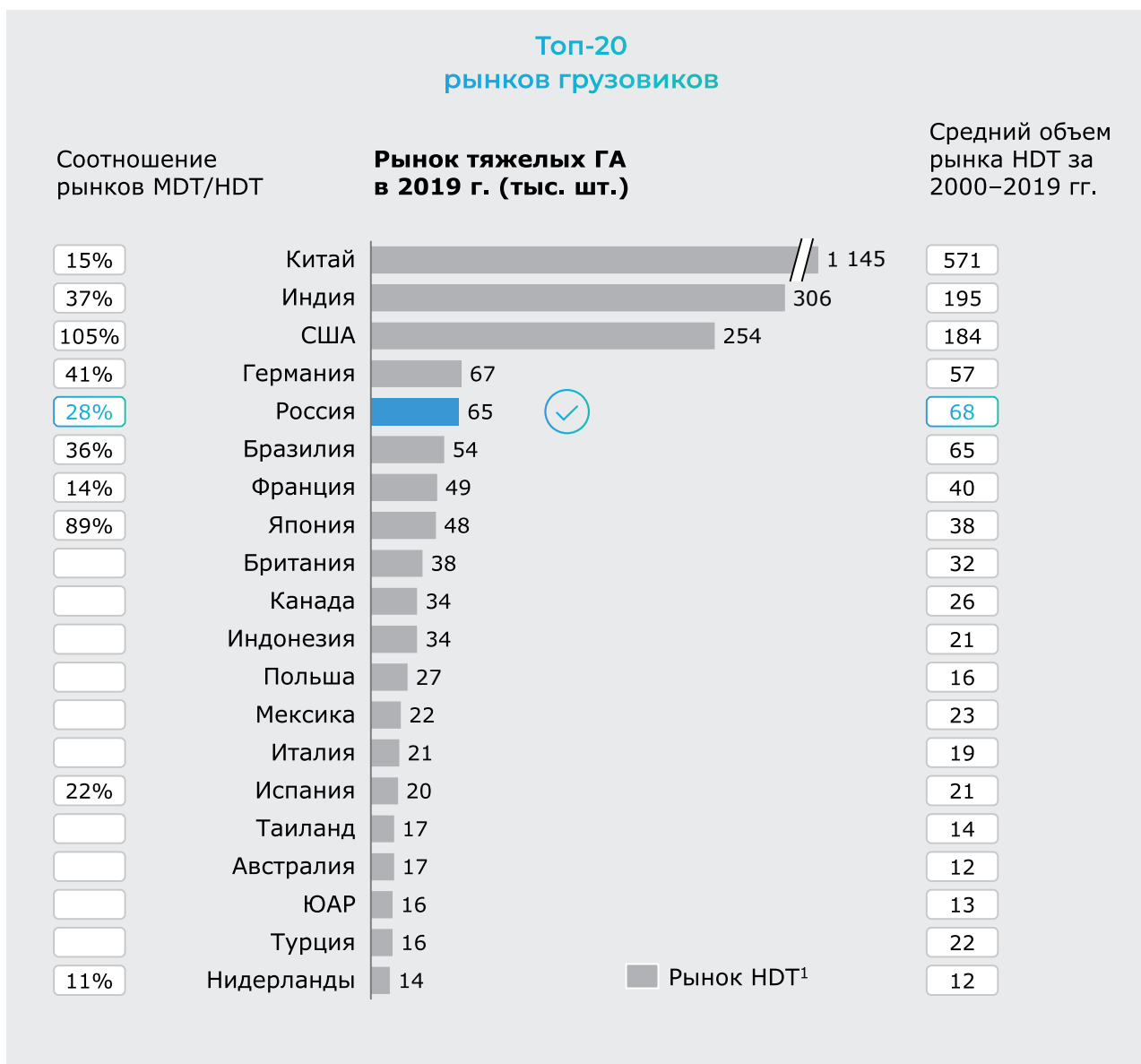
В следующие 2–3 года ожидается постепенный рост регистраций.

### Количество седельных тягачей на 20 тонн Big-7 + ПАО «КАМАЗ» в РФ в зависимости от возраста ТС, тыс. ед.



Сегодня есть все основания предполагать предстоящий дефицит ТС и устаревание общего парка.

Мировой рынок грузовых автомобилей составляет более 3,4 млн шт. в год, из которых 2,4 млн шт. относятся к тяжелому классу. Китай определяет половину мирового спроса на грузовики, Россия входит в пятерку крупнейших рынков.

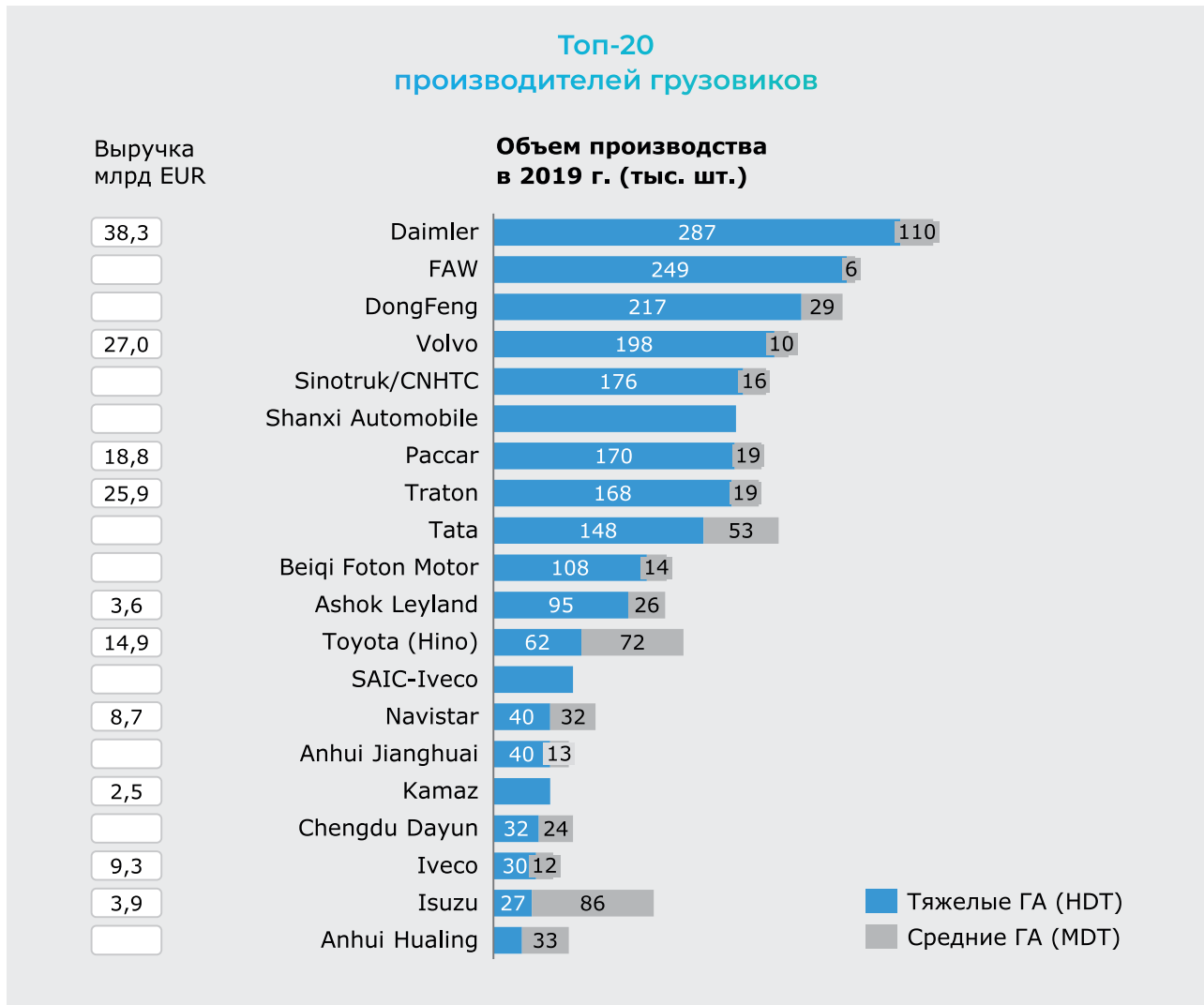


1 — HDT (Heavy Duty Trucks) — тяжелые грузовые автомобили; MDT (Medium Duty Trucks) — средние грузовые автомобили.

Примечание: Daimler Truck (Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, Fuso, BharatBenz); Volvo (Volvo, Mack, Renault, Nissan Diesel); Paccar (Paccar, DAF, Peterbilt, Kenworth); Traton (VW Truck & Bus, MAN, Scania)



Лидер среди производителей грузовиков — компания Daimler. Китайские производители занимают 10-е место в топ-20, также в рейтинге присутствует один индийский бренд — Tata и российская компания «КАМАЗ».



## ДИНАМИКА СРЕДНИХ ЦЕН НА НОВЫЕ И ПОДЕРЖАННЫЕ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

С началом СВО новые грузовые автомобили подорожали на 15%, пиковая стоимость была зафиксирована в II квартале 2022 г. — 8 635 266 рублей.

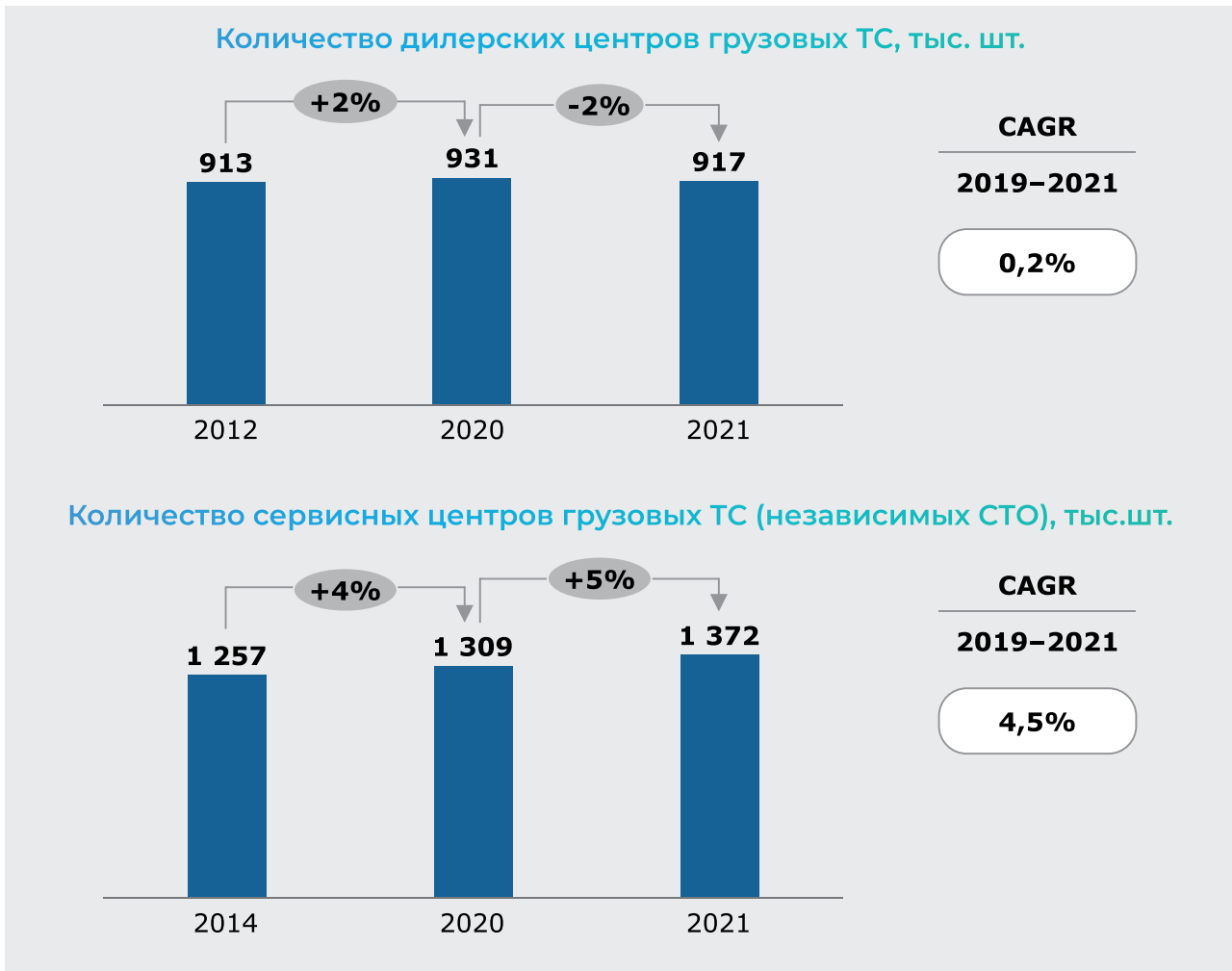


Цены на поддержанные грузовые автомобили к II кварталу 2022 г. выросли более чем на 40% в сравнении с IV кварталом 2021 г., средняя стоимость на пике составляла 3 603 282 рубля.



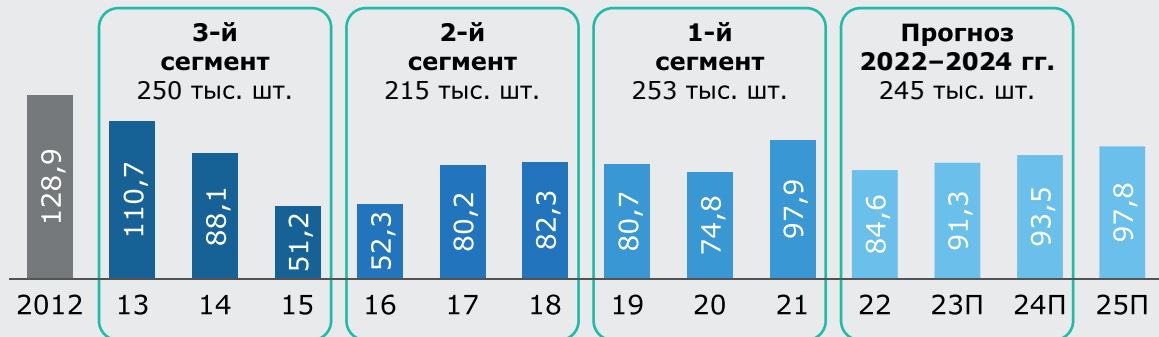
В России насчитывается более 2 289 точек продаж и обслуживания грузовых ТС, из которых 917 — дилерские центры, 1 372 — независимые СТО.

В сегменте грузовых ТС миграция части спроса от дилерских центров к независимым СТО еще продолжается и проходит постепенно.



В 2021 г. было зафиксировано большое количество регистраций новых грузовых ТС. Возврат к уровню 2021 г. будет после 2025 г.

Количество регистраций новых грузовых автомобилей, тыс. шт.



Возраст парка грузовых автомобилей в зависимости от ВВП на душу населения и грузооборота





**Анатолий Грек, партнер Strategy Partners, руководитель практики «Транспорт и автомобильная промышленность»**

«Объем рынка грузовых автоперевозок России в 2030 г. может достигнуть 3,03 трлн руб., что почти на 40% больше, чем по итогам 2022-го (2,18 трлн руб.).

Основными драйверами роста отрасли станут:

- изменение логистических цепочек — ориентация на Восток, которая значительно увеличивает расстояния перевозок;
- ограниченность пропускной способности железных дорог;
- рост ставок по всем типам перевозок за счет дефицита парка техники и удорожания новых грузовых машин и с пробегом;
- инфляция.

В автомобильных перевозках наступило время осознанных стратегий.

Сегодня открываются новые ниши и новые возможности. Тот, кто это видит и найдет силы реализовать потенциал, сможет консолидировать вокруг себя рынок автомобильных перевозок в России».



Контакты:

Россия, 121099, Москва,  
ул. Композиторская, 17  
+7 (495) 730-77-47

dt@strategy.ru

[Написать нам](#)

