



BusinessStat®

готовые обзоры рынков



Анализ рынка пригородных автобусных перевозок в России в 2019-2023 гг, прогноз на 2024-2028 гг

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

ТЕЛ.:
+7 (495) 180-04-19
ФАКС:
+7 (495) 180-04-19

ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА:
info@businessstat.ru
САЙТ:
www.businessstat.ru

Аннотация

По оценкам BusinesStat, за 2019-2023 гг оборот рынка пригородных автобусных перевозок в России увеличился на 9%: со 106 до 116 млрд руб. Драйвером роста стоимостного объема выступила средняя цена поездки, за пятилетие возросшая на 23%.

Более существенный рост оборота сдерживался резким сокращением числа поездок в 2020 г. В период действия пандемийных ограничений жители страны старались избегать лишних контактов и минимизировали поездки на общественном транспорте. Сокращалось число рейсов: часть перевозчиков обанкротилась, другим пришлось снижать эксплуатационные расходы, в том числе сокращать персонал, чтобы удержаться на плаву. В результате по итогам 2020 г стоимостный объем рынка пригородных автобусных перевозок снизился на 20,5% по отношению к предыдущему году.

По мере нормализации эпидемической обстановки число поездок на пригородных автобусах восстанавливалось, и за 2021 г выручка перевозчиков увеличилась на 19%. В 2022-2023 гг оборот рынка продолжал расти за счет заметного увеличения цены поездки. В условиях роста издержек на обслуживание автопарка, зарплату персонала, топливо и ГСМ перевозчики терпели убытки, которые компенсировали увеличением тарифов.

«Анализ рынка пригородных автобусных перевозок в России», подготовленный BusinesStat, включает важнейшие данные, необходимые для понимания текущей конъюнктуры рынка и оценки перспектив его развития:

- численность пассажиров, поездок и пассажирооборот пригородных автобусов
- оборот рынка пригородных автобусных перевозок
- численность предприятий и трудовые ресурсы отрасли
- численность автобусов и возрастная структура парка
- средняя цена поездки на пригородном автобусном транспорте

В обзоре представлены финансовые рейтинги крупнейших предприятий, осуществляющих пригородные автобусные перевозки: Мосгортранс, Мострансавто, Пассажиравтотранс, Транс-Балт, Вест-Сервис, Третий парк, Башавтотранс, Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление, Самара Авто Газ, Автомиг и другие.

Отдельные показатели детализированы по регионам страны.

При подготовке обзора используется официальная статистика и собранные данные.

Информация профильных ведомств:

- Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
- Министерство экономического развития
- Министерство финансов
- Министерство транспорта
- Государственная транспортная лизинговая компания
- Автостат

Информация BusinessStat:

- анализ открытой информации о рынке автобусных перевозок
- оценки потребления услуг пригородных автобусных перевозок
- оценки экспертов транспортной отрасли

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

- [Анализ рынка трамвайных перевозок в России](#)
- [Анализ рынка троллейбусных перевозок в России](#)
- [Анализ рынка морских пассажирских перевозок в России](#)
- [Анализ рынка каршеринга в России](#)
- [Анализ рынка такси в России](#)
- [Анализ рынка автобусов в России](#)
- [Анализ рынка автобусных перевозок в Москве и Санкт-Петербурге](#)
- [Бизнес-план пассажирской транспортной компании](#)

Содержание

МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ ОБЗОРА РЫНКА

ИНФРАСТРУКТУРА ОТРАСЛИ

Предприятия

- Таблица 1. Численность предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в России в 2023 г
- Таблица 2. Численность предприятий городского и пригородного автобусного транспорта по форме собственности в России в 2023 г
- Таблица 3. Численность предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в регионах России в 2023 г

Автобусы

- Таблица 4. Численность автобусов общего пользования в России в 2019-2023 гг (тыс)
- Таблица 5. Возрастная структура парка автобусов общего пользования в России в 2019-2023 гг (%)
- Таблица 6. Структура парка автобусов общего пользования по видам топлива в России в 2019-2023 гг (%)
- Таблица 7. Структура парка автобусов общего пользования по классам в России в 2022 г (%)
- Таблица 8. Состав парка автобусов общего пользования по маркам в России в 2022 г (%)
- Таблица 9. Численность автобусов общего пользования в регионах России в 2023 г
- Таблица 10. Обеспеченность автобусами общего пользования в России в 2019-2023 гг (на 100 тыс жителей)
- Таблица 11. Обеспеченность автобусами общего пользования в регионах России в 2023 г (на 100 тыс жителей)

Дороги

- Таблица 12. Протяженность автомобильных дорог в России в 2019-2023 гг (тыс км)
- Таблица 13. Протяженность автомобильных дорог по видам в России в 2019-2023 гг (тыс км)
- Таблица 14. Протяженность автомобильных дорог по назначению в России в 2019-2023 гг (тыс км)
- Таблица 15. Протяженность автомобильных дорог в регионах России в 2023 г (км)
- Таблица 16. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в регионах России в 2023 г (км)
- Таблица 17. Протяженность автомобильных дорог необщего пользования в регионах России в 2023 г (км)

Персонал

- Таблица 18. Трудовые ресурсы предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в 2019-2023 гг (тыс чел)
- Таблица 19. Трудовые ресурсы предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в регионах России в 2019-2023 гг (чел)
- Таблица 20. Фонд начисленной заработной платы и средняя зарплата сотрудника предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в 2019-2023 гг (млрд руб, тыс руб в год)

- Таблица 21. Средняя зарплата сотрудника предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в регионах России в 2019-2023 гг (тыс руб в год)

РЕЙТИНГ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ (ЮРЛИЦ)

- Таблица 22. Рейтинг предприятий отрасли по выручке от продаж в 2022 г (млн руб)
- Таблица 23. Рейтинг предприятий отрасли по прибыли от продаж в 2022 г (млн руб)
- Таблица 24. Рейтинг предприятий отрасли по себестоимости товаров, работ, услуг в 2022 г (млн руб)
- Таблица 25. Рейтинг предприятий отрасли по основным средствам в 2022 г (млн руб)
- Таблица 26. Рейтинг предприятий отрасли по рентабельности продаж в 2022 г (%)

ПРОФИЛИ 5 ВЕДУЩИХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОТРАСЛИ

ГУП «Мосгортранс»

- Регистрационные данные
- Руководство предприятия
- Основные участники
- Дочерние предприятия
- Бухгалтерский баланс (тыс руб)
- Отчет о прибылях и убытках (тыс руб)
- Основные финансовые показатели

АО «Мострансавто»

- Регистрационные данные
- Руководство предприятия
- Основные участники
- Дочерние предприятия
- Бухгалтерский баланс (тыс руб)
- Отчет о прибылях и убытках (тыс руб)
- Основные финансовые показатели

СПБ ГУП «Пассажиравтотранс»

- Регистрационные данные
- Руководство предприятия
- Основные участники
- Дочерние предприятия
- Бухгалтерский баланс (тыс руб)
- Отчет о прибылях и убытках (тыс руб)
- Основные финансовые показатели

ООО «Транс-Балт»

- Регистрационные данные
- Руководство предприятия
- Основные участники
- Бухгалтерский баланс (тыс руб)
- Отчет о прибылях и убытках (тыс руб)
- Основные финансовые показатели

ООО «Вест-Сервис»

- Регистрационные данные
- Руководство предприятия
- Основные участники
- Бухгалтерский баланс (тыс руб)
- Отчет о прибылях и убытках (тыс руб)
- Основные финансовые показатели

ПАССАЖИРЫ И ПОЕЗДКИ

Численность поездок

- Таблица 27. Численность поездок на пригородных автобусах в России в 2019-2023 гг (млрд)
- Таблица 28. Прогноз численности поездок на пригородных автобусах в России в 2024-2028 гг (млрд)

Численность пассажиров

- Таблица 29. Численность пассажиров пригородных автобусов в России в 2019-2023 гг (млн чел)
- Таблица 30. Прогноз численности пассажиров пригородных автобусов в России в 2024-2028 гг (млн чел)

Уровень пользования

- Таблица 31. Средний уровень пользования пригородными автобусами в России в 2019-2023 гг (поездок на пассажира в год)
- Таблица 32. Прогноз среднего уровня пользования пригородными автобусами в России в 2024-2028 гг (поездок на пассажира в год)

Средние затраты

- Таблица 33. Средние годовые затраты пассажира на пригородные автобусы в России в 2019-2023 гг (руб в год)
- Таблица 34. Прогноз средних годовых затрат пассажира на пригородные автобусы в России в 2024-2028 гг (руб в год)

ПАССАЖИРООБОРОТ

- Таблица 35. Пассажирооборот пригородных автобусов в России в 2019-2023 гг (млрд пассажиро-км)
- Таблица 36. Прогноз пассажирооборота пригородных автобусов в России в 2024-2028 гг (млрд пассажиро-км)

ОБОРОТ РЫНКА

- Таблица 37. Оборот рынка пригородных автобусных перевозок в России в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 38. Прогноз оборота рынка пригородных автобусных перевозок в России в 2024-2028 гг (млрд руб)

ЦЕНА ПОЕЗДКИ

- Таблица 39. Средняя цена поездки на пригородном автобусе в России в 2019-2023 гг (руб с чел за поездку)
- Таблица 40. Прогноз средней цены поездки на пригородном автобусе в России в 2024-2028 гг (руб с чел за поездку)
- Таблица 41. Средняя цена поездки на пригородном автобусе в регионах России в 2019-2023 гг (руб с чел за поездку)

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОТРАСЛИ

- Таблица 42. Выручка от продаж в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 43. Выручка от продаж в регионах России в 2019-2023 гг (млн руб)
- Таблица 44. Коммерческие и управленческие расходы в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 45. Коммерческие и управленческие расходы в регионах России в 2019-2023 гг (млн руб)
- Таблица 46. Себестоимость в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 47. Себестоимость в регионах России в 2019-2023 гг (млн руб)
- Таблица 48. Прибыль (убыток) от продаж в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 49. Прибыль (убыток) от продаж в регионах России в 2019-2023 гг (млн руб)
- Таблица 50. Экономическая эффективность в 2019-2023 гг
- Таблица 51. Инвестиции в отрасль в 2019-2023 гг (млн руб)

Методика подготовки обзора рынка

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

На первой стадии аналитики BusinesStat агрегируют национальную и международную статистику, отраслевую статистику, рыночные исследования. Дополнительно проводится анализ оценок экспертов рынка и информации в СМИ.

На втором этапе работ полученные данные взвешиваются и приводятся к единому непротиворечивому массиву. На этом этапе происходит отбраковка данных, которые представляются аналитикам противоречивыми или менее надежными. Выбранные данные должны находиться между собой в полной корреляции, чтобы сделать возможной комплексную оценку рынка.

Данные по разным показателям извлекаются из разных источников и первоначально не полностью соответствуют друг другу, что часто требует проведения дополнительных расчетов. В итоге по части уточненных, расчетных параметров рынка BusinesStat сам становится источником данных, что отмечено под соответствующими таблицами обзоров.

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

Для уточнения прогнозов анализируются факторы, влияющие на развитие рынка. Часть факторов определена достаточно жестко и может быть использована с большой уверенностью для прогнозирования. Пример такого фактора – государственное отраслевое регулирование. Часто заранее известна политика правительства в области регулирования импорта, по инвестициям в производство и строительство, субсидированию или, наоборот, увеличению налоговой нагрузки на отрасль. Зная качество исполнения подобных программ, аналитик может оценить влияние данного фактора на отрасль.

Влияние некоторых факторов может быть менее выражено либо противоречиво. Чаще всего подобные факторы связаны с планами компаний, событиями на смежных рынках, изменением потребительского поведения. Здесь приходится анализировать более широкий круг переменных, часто применяя бенчмарки с соседних рынков, где аналогичная ситуация происходила ранее, или с рынков аналогичных отраслей других стран, где были аналогичные кейсы. Например, во всех развивающихся странах мира наблюдается схожая динамика потребительского поведения, обусловленная появлением новых категорий товаров, развитием сетевой розницы, приходом международных корпораций.

Применение международных бенчмарков становится возможным благодаря одновременному анализу BusinesStat рынков всех развитых и большинства развивающихся стран мира. BusinesStat готовит обзоры мирового рынка, рынков СНГ, ЕС, а также обзоры рынков отдельных стран мира.

Инфраструктура отрасли

Численность транспортных средств и протяженность дорог являются одними из основных государственных параметров учета в системе транспорта. Однако данные о численности автобусов и протяженности дорог не характеризуют объем рынка, так как не указывают на объем и стоимость совершаемых коммерческих операций.

Предприятия

Предприятие транспорта – юридическое лицо, предоставляющее транспортные услуги физическим и юридическим лицам в качестве основного вида деятельности. В данном разделе приведена численность транспортных организаций, для которых основным видом деятельности является «Деятельность автобусного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам».

Пригородные автобусные перевозки – перевозки, осуществляемые внутри городских агломераций, в пригородных зонах больших городов, промышленных и курортных центров с дальностью поездки не более 50 км.

Таблица 1. Численность предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в России в 2023 г

Показатель	Предприятия
Численность предприятий отрасли	1 664

Источник: Росстат

В данной таблице и всех последующих данные приводятся без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике (ДНР), Луганской Народной Республике (ЛНР), Запорожской и Херсонской областям.

В России насчитывается 1 664 предприятия городского и пригородного автобусного транспорта. 76% автобусных перевозок осуществляется частными предприятиями, 12,6% приходится на муниципальных перевозчиков, 5,6% – на государственных. 5,8% занимают прочие формы собственности, в том числе смешанная.

В последние годы отслеживается тенденция сокращения количества игроков на рынке. Одной из главных причин являются **убытки из-за коронавирусного локдауна**. В период пандемии пассажирооборот существенно сократился в результате снижения мобильности населения.

Еще одним негативным фактором выступает **конкуренция с такси**. Количество автомобилей в таксопарках страны, их скорость передвижения и отсутствие графика превышает показатели городских и пригородных автобусов. Кроме того, в черте города тарифы на услуги такси бывают близки к ценам билетов на городской и пригородный транспорт. В связи с этим рынок автобусных перевозок теряет клиентов.

Персонал

В разделе приводится информация о трудовых ресурсах предприятий, основным видом деятельности которых являются «Деятельность автобусного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам». Предприятия, осуществляющие регулярные городские и пригородные перевозки, могут иметь и другие виды деятельности, в зависимости от их основной специализации (городские/пригородные/международные автобусные перевозки по расписанию). Как правило, крупные автобусные парки занимаются всеми (или несколькими) видами автобусных перевозок. Таким образом, текущий раздел обзора в большей степени предназначен для анализа трудовых ресурсов специализированных городских и пригородных перевозчиков и не полностью отражает ситуацию с пригородными автобусными перевозками в целом.

Таблица 18. Трудовые ресурсы предприятий городского и пригородного автобусного транспорта в 2019-2023 гг (тыс чел)

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023
Средняя численность всех работников (тыс чел)	157,2	158,9	160,0	150,0	148,7
Динамика (% к предыдущему году)	-	1,1	0,7	-6,2	-0,9

Источник: Росстат

Средняя численность всех работников включает: среднесписочную численность работников, среднюю численность внешних совместителей, среднюю численность работников, выполнявших работы по договорам гражданско-правового характера.

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

В 2020-2021 гг средняя численность всех работников, занятых на предприятиях городского и пригородного автобусного транспорта в России, ежегодно увеличивалась. Даже в пандемийном 2020 г наблюдался рост на 1,1%: государство оказывало поддержку наиболее пострадавшим от коронавируса отраслям в части субсидирования заработной платы и применения пониженных ставок страховых взносов для средних и малых предприятий.

В 2022 г численность работников сократилась сразу на 6,2%. Одной из причин падения стала частичная мобилизация.

В 2023 г численность персонала отрасли сократилась еще на 0,9% до 148,7 тыс чел. В результате в целом за пятилетие численность трудовых ресурсов, занятых на предприятиях городского и пригородного автобусного транспорта в России, снизилась на 5,4%.

В отрасли автобусного транспорта наблюдается дефицит квалифицированных кадров. Уровень оплаты труда сотрудников рабочих специальностей, занятых на таких предприятиях, ниже среднерегionalного уровня. Это провоцирует утечку кадров и формирует зависимость отрасли от труда мигрантов.

Оборот рынка

Оборот рынка пригородных автобусных перевозок определяется как суммарный доход участников рынка от перевозки пассажиров пригородными автобусами по регулярным маршрутам.

Таблица 37. Оборот рынка пригородных автобусных перевозок в России в 2019-2023 гг (млрд руб)

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023
Оборот рынка пригородных автобусных перевозок (млрд руб)	106,4	84,6	100,9	109,4	116,4
Динамика (% к предыдущему году)	-	-20,5	19,3	8,4	6,4

Источник: *BusinesStat*

В 2020 г из-за пандемийных ограничений число поездок в пригородных автобусах резко снизилось, что привело к сокращению оборота рынка на 20,5%. Кроме того, уменьшилось количество участников рынка: часть перевозчиков обанкротилась. Другим перевозчикам пришлось снижать эксплуатационные расходы, в том числе сокращать персонал, чтобы удержаться на плаву, вследствие чего сокращалось число рейсов. Меры государственной поддержки удержали рынок от более глубокого падения: так, малые и средние предприятия были освобождены от транспортного налога за 2020 г, получили отсрочку по выплате кредитов и лизинговых платежей, беспроцентные кредиты на выплату зарплаты сотрудникам, платили страховые взносы по сниженным тарифам.

В 2021 г в связи с нормализацией эпидемической обстановки выручка перевозчиков восстанавливалась и по итогам года увеличилась на 19,3%. В 2022-2023 гг оборот рынка продолжал расти в условиях одновременного наращивания числа поездок и их средней цены и в 2023 г составил 116,4 млрд руб.