



BusinessStat[®]

готовые обзоры рынков



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

АДРЕС:

107023, г. Москва
ул. Электrozаводская
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, в 2021-2023 гг численность поездок на городских автобусах в России увеличилась с 6,5 до 7,3 млрд. После коронавирусного спада в 2020 г рынок постепенно восстанавливался, но пока не вернулся к уровню 2019 г (8,6 млрд).

Городские автобусы служат основным видом передвижения в городской черте. В 2021-2023 гг наблюдался переток пассажиров из сервисов такси из-за роста стоимости поездок. Покупка личного автотранспорта стала затруднительной ввиду увеличения его стоимости и затрат на техническое обслуживание. Для крупных мегаполисов формируется тенденция к снижению автомобилепользования в связи с пробками на дорогах и нехваткой парковочных мест. Маршруты трамваев и троллейбусов часто заменяются автобусами, так как обслуживание электрического транспорта обходится дороже.

Сдерживающими факторами для роста рынка городских автобусов в России в 2021-2023 гг стали изношенность автобусного парка и нехватка водителей, что привело к сокращению числа машин на маршрутах и вынуждало пассажиров использовать альтернативные виды транспорта (метро, каршеринг, карпулинг). Также в работе городских автобусов наблюдались задержки в графике из-за пробок на дороге, а появление выделенных полос для автобусов на дорогах лишь частично решило данную проблему. Несмотря на господдержку отрасли по обновлению автобусного парка, не все перевозчики смогли найти нужное количество ресурсов, чтобы закупить новые автобусы и сохранить свои маршруты. В 2019-2023 гг в России численность автобусов общего пользования, выполняющих перевозки по регулярным маршрутам, уменьшилась на 18,5%.

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

- объем и оборот рынка городских автобусных перевозок
- статистика предприятий отрасли
- численность персонала отрасли и уровень заработной платы
- средняя цена услуг

Отдельные показатели детализованы по регионам страны.

Приведены финансовые рейтинги крупнейших предприятий, осуществляющих городские автобусные перевозки по регулярным маршрутам: Автомиг, Башавтотранс Республики Башкортостан, Верхневолжское АТП, Вест-Сервис, ИПОПАТ, КТТУ г. Краснодар, Мосгортранс г. Москвы, Мострансавто, Нижегородпассажиравтотранс г. Нижнего Новгорода, Пассажиравтотранс СПб, Пассажирское предприятие № 8 г. Омска, ПАТП №2 г. Казани, Питеравто, Ранд-Транс, Самара Авто Газ, Стартранс, Таксомоторный парк № 20, Трансавтолиз, Транс-Балт, Третий Парк.

Остальные разделы обзора представлены без каких-либо детализаций.

При подготовке обзора используется официальная статистика и собранные данные.

Информация профильных ведомств:

- Федеральная служба государственной статистики (Росстат)
- Министерство транспорта
- Государственная транспортная лизинговая компания
- Национальное агентство промышленной информации (НАПИ)
- Российский автотранспортный союз (РАС)

Информация BusinessStat:

- оценки потребления услуг городских автобусных перевозок
- оценки экспертов транспортной отрасли

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

- [Анализ рынка пригородных автобусных перевозок в России](#)
- [Анализ рынка междугородных автобусных перевозок в России](#)
- [Анализ рынка международных автобусных перевозок в России](#)
- [Анализ рынка трамвайных перевозок в России](#)
- [Анализ рынка троллейбусных перевозок в России](#)
- [Анализ рынка услуг метрополитена в России](#)
- [Анализ рынка такси в России](#)
- [Анализ рынка автобусов в России](#)
- [Бизнес-план пассажирской транспортной компании](#)

Содержание

МЕТОДИКА ПОДГОТОВКИ ОБЗОРА РЫНКА

ИНФРАСТРУКТУРА ГОРОДСКОГО АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА

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 2022 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 отрасли в России в 2019-2023 гг (тыс чел)
- Таблица 19. Трудовые ресурсы отрасли в регионах России в 2019-2023 гг (чел)
- Таблица 20. Фонд начисленной заработной платы и средняя зарплата сотрудника отрасли в России в 2019-2023 гг (млрд руб, тыс руб в год)
- Таблица 21. Средняя заработная плата сотрудника отрасли в регионах России в 2019-2023 гг (тыс руб в год)

РЕЙТИНГ ПРЕДПРИЯТИЙ ГОРОДСКОГО АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА

Рейтинги 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 коммерческим расходам в 2022 г (млн руб)
- Таблица 25. Рейтинг предприятий отрасли по себестоимости в 2022 г (млн руб)
- Таблица 26. Рейтинг предприятий отрасли по основным средствам в 2022 г (млн руб)
- Таблица 27. Рейтинг предприятий отрасли по рентабельности продаж в 2022 г (%)

ПРОФИЛИ 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
- 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
- Дочерние предприятия
- 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 НА ГОРОДСКОМ АВТОБУСНОМ ТРАНСПОРТЕ**Численность пассажиров городских автобусов**

- Таблица 28. Численность пассажиров городских автобусов в России в 2019-2023 гг (млн чел)
- Таблица 29. Прогноз численности пассажиров городских автобусов в России в 2024-2028 гг (млн чел)

Уровень пользования городскими автобусами

- Таблица 30. Средний уровень пользования городскими автобусами в России в 2019-2023 гг (поездок на пассажира в год)
- Таблица 31. Прогноз среднего уровня пользования городскими автобусами в России в 2024-2028 гг (поездок на пассажира в год)

Затраты на проезд в городских автобусах

- Таблица 32. Средние годовые затраты пассажира на городские автобусы в России в 2019-2023 гг (руб в год)
- Таблица 33. Прогноз средних годовых затрат пассажира на городские автобусы в России в 2024-2028 гг (руб в год)

Численность поездок на городских автобусах

- Таблица 34. Численность поездок на городских автобусах в России в 2019-2023 гг (млрд)
- Таблица 35. Прогноз численности поездок на городских автобусах в России в 2024-2028 гг (млрд)
- Таблица 36. Численность поездок на городских автобусах в регионах России в 2023 г (млн)

ПАССАЖИРООБОРОТ ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ

- Таблица 37. Пассажирооборот городских автобусов в России в 2019-2023 гг (млрд пассажиро-км)
- Таблица 38. Прогноз пассажирооборота городских автобусов в России в 2024-2028 гг (млрд пассажиро-км)
- Таблица 39. Пассажирооборот городских автобусов в регионах России в 2023 г (млн пассажиро-км)

ОБОРОТ РЫНКА ГОРОДСКИХ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

- Таблица 40. Оборот рынка городских автобусных перевозок в России в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 41. Прогноз оборота рынка городских автобусных перевозок в России в 2024-2028 гг (млрд руб)

- Таблица 42. Оборот рынка городских автобусных перевозок в регионах России в 2023 г (млн руб)

ЦЕНА ПОЕЗДКИ НА ГОРОДСКИХ АВТОБУСАХ

- Таблица 43. Средняя цена поездки на городском автобусе в России в 2019-2023 гг (руб/чел за поездку)
- Таблица 44. Прогноз средней цены поездки на городском автобусе в России в 2024-2028 гг (руб/чел за поездку)
- Таблица 45. Средняя цена поездки на городском автобусе в регионах России в 2023 г (руб/чел за поездку)

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОТРАСЛИ «ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА ПО РЕГУЛЯРНЫМ ВНУТРИГОРОДСКИМ И ПРИГОРОДНЫМ ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ»

- Таблица 46. Выручка от продаж в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 47. Коммерческие и управленческие расходы в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 48. Себестоимость в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 49. Прибыль от продаж в 2019-2023 гг (млрд руб)
- Таблица 50. Экономическая эффективность в 2019-2023 гг
- Таблица 51. Структура инвестиций 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 городского автобусного транспорта

Предприятия

Численность предприятий, предоставляющих услуги городского автобусного транспорта, является одним из основных государственных параметров учета в системе транспорта. Однако данные о численности организаций не характеризуют объем рынка, так как не указывают на число совершенных поездок и оборот рынка.

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».

Городские перевозки – перевозки, осуществляемые в черте городов и поселков городского типа.

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

Показатель	Предприятия
Численность предприятий отрасли	1664

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.

Таблица 2. Численность предприятий городского и пригородного автобусного транспорта по форме собственности в России в 2022 г

Форма собственности	Предприятия
Государственная	92
Муниципальная	210
Частная	1 265
Иная	97
Всего	1 664

Источник: Росстат

В 2022 г в России насчитывалось 1664 предприятия городского и пригородного автобусного транспорта, 76,0% из них были частными. Доля государственных и муниципальных перевозчиков сохранялась на уровне 18,1%.

Федеральный закон от 13.07.2015 г № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривает два вида регулярных перевозок: по регулируемым и нерегулируемым тарифам. Перевозки по регулируемым тарифам осуществляются на основании контрактов, предметом которых является выполнение юридическим лицом, индивидуальным

предпринимателем, с которыми заключен контракт (подрядчиком), работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам, в соответствии с требованиями, установленными государственным или муниципальным заказчиком. В случае перевозок по нерегулируемым тарифам контракты между публичной властью и перевозчиками для работы по маршрутам не заключаются, тарифы устанавливаются перевозчиками самостоятельно.

Согласно федеральному закону № 220 о регулярных пассажирских перевозках с 16 июля 2020 г все крупные муниципалитеты в России должны были перейти на единообразную контрактную систему пассажирских перевозок. Из-за пандемии реформа транспортной отрасли в России была приостановлена. В мае 2020 г Госдума перенесла предельный срок перехода на контрактную систему пассажирских перевозок на два года – до 16 июля 2022 г. Регионы, которые еще не начали транспортную реформу, воспользовались отсрочкой. Однако многие крупные города успели провести большую часть изменений.

Транспортная реформа предполагает переход на брутто-контракты в пассажирских перевозках по городским регулярным маршрутам. Все собранные за перевозки пассажиров по регулярным городским маршрутам деньги должны направляться в бюджет города, а уже оттуда перевозчикам оплачивается их «транспортная деятельность». Распределение городских маршрутов между перевозчиками производится на конкурсной основе.

Во всех конкурсах на маршруты в крупных городах России ключевыми являются требования к автопарку претендентов. Требуется, чтобы автобусы были новыми (или хотя бы не старше пяти лет), удобными для пожилых и маломобильных граждан, ездили на экологичном топливе (газ), а также имели умное оснащение (такое как, электронные табло, датчики учёта пассажиропотока, навигационный контроль). Далеко не всегда перевозчикам удаётся соответствовать этим требованиям. В условиях кризиса небольшие транспортные компании не могут найти нужное количество ресурсов, чтобы обновить парк автобусов и сохранить свои маршруты.

Реализация транспортной реформы в ближайшие годы будет способствовать сокращению численности и укрупнению предприятий городского и пригородного автобусного пассажирского транспорта. С рынка, как правило, вытесняются мелкие частные игроки, имеющие только опыт выполнения перевозок по нерегулируемым тарифам.

Автобусы

В главе приводится информация о количестве автобусов общего пользования, выполняющих перевозки по маршрутам регулярных перевозок всех видов (городские, пригородные, междугородные и международные), и обеспеченности автобусами общего пользования из расчета на 100 тыс жителей.

Автобус – пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, вместимостью более восьми мест для сидения, не считая места водителя.

Таблица 6. Структура парка автобусов общего пользования по видам топлива в России в 2019-2023 гг (%)

Показатель	2019	2020	2021	2022	2023
Бензин	9,0	7,0	6,0	6,0	5,7
Дизель	74,0	71,0	70,0	70,0	69,1
Природный газ в качестве моторного топлива	15,0	21,0	22,0	22,0	23,0
Электроэнергия и другие виды топлива	2,0	1,0	2,0	2,0	2,2
Всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Источник: Росстат, BusinesStat

Структура автобусов по классам приведена по юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям (включая субъекты малого предпринимательства), имеющим на своем балансе собственные, арендованные и приобретенные по договору лизинга пассажирские автобусы, выполняющие перевозки по маршрутам регулярных перевозок.

Большая часть автобусов, принадлежащих предприятиям, осуществляющим автобусные пассажирские перевозки, являются дизельными. Их доля в 2023 г составила 69,1% от общего показателя. Второе место по численности заняли автобусы на газовом топливе – 23,0% в 2023 г, третье – автобусы с бензиновым двигателем (5,7%).

В 2019-2023 гг доля автобусов, работающих на дизельном топливе в России, сократилась с 74,0% до 69,1%, бензиновых – с 9,0% до 5,7%. Доля автобусов, оснащенных газовым оборудованием, увеличилась с 15% в 2019 г до 23% в 2023 г.

К использованию автопарка на газовом топливе перевозчиков подталкивает государство. Автобусы, приобретаемые для крупных городских агломераций в рамках нацпроекта «Безопасные качественные дороги», работают на компримированном природном газе. При проведении конкурсов на обслуживание городских автобусных маршрутов во многих регионах обязательным требованием к перевозчику является использование природного газа в качестве топлива для автобусов.

Главное преимущество природного газа в том, что он экологичен. Цена газомоторного топлива в 1,5-2 раза ниже бензина. Расходуется биотопливо не в таком большом количестве и хватает его на расстояние в 1,5-2 раза большее, чем можно проехать на бензине или дизельном топливе. Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет увеличить срок службы двигателя в 1,5-2 раза за счет отсутствия трения топлива с компонентами двигательной системы. К существенным недостаткам газовых автобусов для перевозчиков относятся более высокая стоимость приобретения транспортных средств с газовым оборудованием и недостаточно развитая в России инфраструктура (сеть автомобильных газонаполнительных компрессорных станций).