

8 декабря 2022

# Перевозки пассажиров: воздействие кризиса и последствия для инфраструктуры

Как новые условия отразились  
на пассажирообороте основных видов транспорта?

Удастся ли пассажиропотокам в 2022 году  
вернуться к допандемическому уровню?

Как ситуация с выручкой отраслевых компаний  
может сказаться на инвестиционных планах?



## Содержание

Ключевые выводы .....	3
Пассажирооборот уходит в «кризисное» пике? .....	5
Возвращение к допандемическому уровню откладывается? ...	7
Поможет ли компаниям рост выручки? .....	9

## Ключевые выводы

- **Ежемесячный пассажирооборот основных видов транспорта<sup>1</sup> с марта 2022 года был преимущественно на 0,5-7% меньше прошлогодних уровней, но наибольшее падение случилось в октябре.** Оно составило 11,7% относительно октября 2021-го, до 36,8 млрд пассажиро-км. Одна из главных причин — объявление о частичной мобилизации, вызвавшее временную неопределенность во многих отраслях и повлиявшее на поведение пассажиров. Наиболее заметно в октябре упал пассажирооборот в сфере воздушных перевозок (сразу на 23,5% по сравнению с октябрём прошлого года), но эффект снижения затронул даже более успешные в 2022 году железнодорожные перевозки (в сентябре превышение к сентябрю 2021-го было 27,8%, а в октябре «уменьшилось» до 15,9%).
- **По итогам десяти месяцев 2022 года, общий пассажирооборот основных видов транспорта составил 372,9 млрд пассажиро-км, что лишь на 0,9% больше, чем за тот же период год назад.** Замедление темпов роста продолжалось, по меньшей мере, последние полгода: если на конец первого квартала 2022-го рост пассажирооборота составил 18,9% относительно того же периода годичной давности, то к концу второго и третьего кварталов темпы роста снизились до 4,9% и 2,4% соответственно. В новой ситуации выиграла железнодорожные пассажироперевозки, по итогам десяти месяцев 2022 года их пассажирооборот (106 млрд пассажиро-км) был на 17,1% больше, чем год назад. В воздушных перевозках показатель, наоборот, снизился на 5,7%, до 193,5 млрд пассажиро-км.
- **Количество пассажиров, пользовавшихся основными видами транспорта, по итогам 2022 года не достигнет допандемического уровня.** По нашему прогнозу, общий пассажиропоток в этих видах в 2022 году (без учета трамваев, троллейбусов и метро) может составить 9,44 млрд человек, или лишь около 79% от результата 2019-го. В 2020 и 2021 году уровень был еще ниже — 72% и 77%. Наиболее медленное восстановление происходит в автобусном транспорте, что в основном связано с продолжавшимся и в этом году режимом удаленной работы, а также со снижением экономической активности. Наиболее резко ситуация менялась в сфере воздушных перевозок: там отношение к допандемическому уровню было 54% в 2020-м и почти 86% в 2021-м, а по итогам 2022-го будет, вероятно, на уровне 74-76%.
- **Протяженность железнодорожных и авиамаршрутов по итогам десяти месяцев 2022 года выросла относительно предыдущих двух лет и приблизилась к допандемическому уровню.** На железных дорогах она составляет сейчас в среднем 108,8 км против 111,2 в 2019 году, а в авиaperевозках — 2374 км против 2466 км. Во время пандемии из-за введенных ограничений и закрытых границ люди стали ездить на более короткие расстояния: на 21% сократилась протяженность поездок по железным дорогам и на 11% — перелетов. Исключением был лишь городской общественный транспорт, где длина маршрутов оставалась относительно стабильной.

<sup>1</sup> К основным видам пассажирского транспорта в этом исследовании мы относим железнодорожный, воздушный, автобусный, внутренний водный и морской; именно по этим видам транспорта ежемесячно обновляются данные Росстата.

- **Наибольший рост выручки в январе — октябре 2022 года произошел у компаний, занимающихся пассажирскими перевозками по железным дорогам: на 41,1% по сравнению с тем же периодом 2021-го, до 196,9 млрд руб.** На фоне менее стремительного роста пассажирооборота и пассажиропотока в этой сфере такой приток средств мы связываем с ростом тарифов (в 2022 году он происходил дважды), оптимизацией маршрутов и более высокой заполняемостью дорожных категорий мест. Подобные финансовые результаты могут помочь снизить дефицит средств для инвестиционной программы РЖД, наполнение которой значительно зависит от развития ситуации в грузоперевозках.
- **За прошедшие десять месяцев 2022 года выручка снизилась у компаний, связанных с воздушными перевозками пассажиров: на 6,5% относительно показателя годичной давности, до 1,12 трлн руб.** Ситуация в отрасли остается кризисной из-за санкционного давления, устаревания парка и острой необходимости импортозамещения, а недостаток средств может только усугубить эти сложности. Мы полагаем, что снижение выручки в длительной перспективе может негативно сказаться на инвестиционных планах властей и компаний в этой сфере.
- **Ситуация с выручкой в остальных видах пассажирского транспорта остается нейтральной к кризису, поскольку объем получаемых средств незначителен, но опережает показатели ожидаемой инфляции.** Поскольку у компаний, работающих, например, в сфере общественного транспорта или в перевозках внутренними водными путями, рентабельность и так была не очень высокой, обновление парка в ближайшее время будет происходить, скорее всего, только на наиболее окупаемых и инвестиционно привлекательных маршрутах, либо за счет программ господдержки и в ряде случаев с помощью инструментов проектного финансирования.



Веб версия обзора на [sherpagroup.ru](https://sherpagroup.ru)

## Пассажирооборот уходит в «кризисное» пике?

Согласно Росстату, в январе и феврале 2022 года пассажирооборот по основным видам транспорта превышал показатели аналогичных месяцев годичной давности на 39,8% и 22,8% соответственно. Поводом для значительного роста была низкая база начала 2021 года, связанная еще с пандемическими ограничениями. Но с марта 2022-го пассажирооборот стал на 3-7% отставать от прошлогодних не самых высоких значений: общая мобильность населения страны на фоне кризиса и геополитической напряженности стала снижаться.

*Здесь и далее анализируются ежемесячные оперативные данные Росстата по пассажирообороту (а также пассажиропотокам) железнодорожного, автобусного, внутреннего водного, морского и воздушного транспорта. Мы называем их основными видами транспорта, поскольку они либо присутствуют в большинстве регионов страны либо (как морские перевозки) обеспечивают ее «связанность» с другими государствами. Информация по пассажирообороту метрополитена, трамвайного и троллейбусного транспорта обычно публикуется только по итогам года и в этом исследовании приводится с оговорками.*

Исключением стал июль: в этот месяц пассажирооборот незначительно вырос относительно июля 2021 года (на 0,9%, до 50,5 млрд пассажиро-км), благодаря росту объемов железнодорожных и авиаперевозок. Однако потом — в августе и сентябре — он был вновь на 0,5-2% меньше, чем годом ранее.

В октябре 2022-го случился самый существенный обвал общего пассажирооборота: сразу на 11,7% относительно октября прошлого года, до 36,8 млрд пассажиро-км. Этому способствовало резкое снижение пассажирооборота воздушного транспорта: на 23,5% по сравнению с октябрём 2021-го, до 19,8 млрд пассажиро-км. Ранее отставание в этом виде транспорта тоже наблюдалось, но в мае — сентябре оно находилось в диапазоне 8,5-14,6% относительно аналогичных месяцев 2021-го. В целом доля воздушного транспорта в суммарном пассажирообороте в 2022 году снизилась с 56-57% до 50-51%.

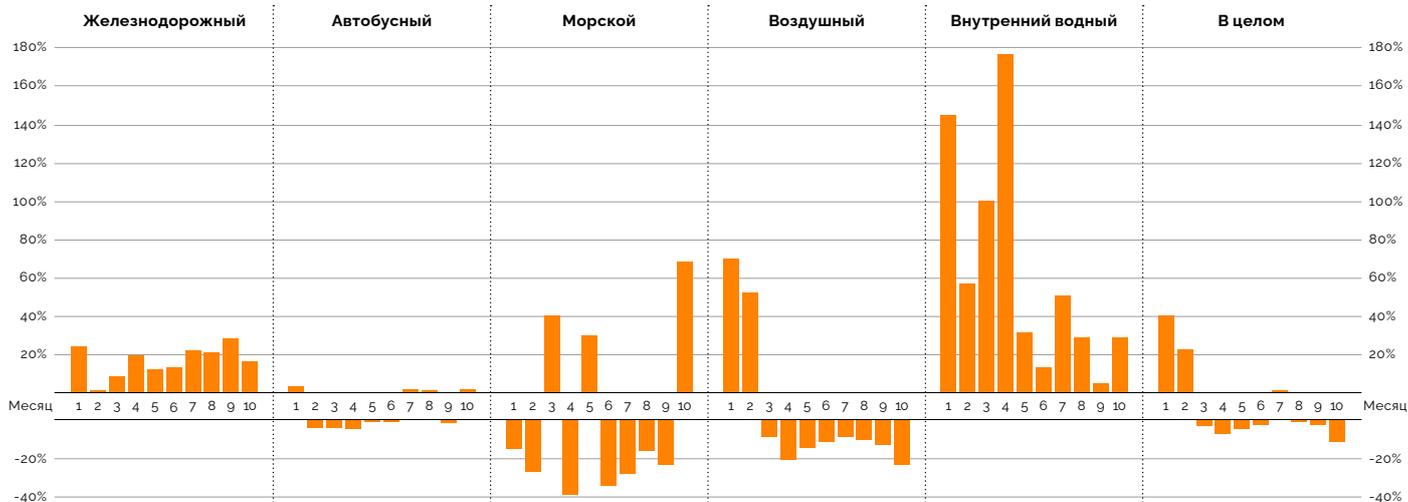
На обвальное падение повлияло и более сдержанное использование в этот месяц пассажирами возможностей железнодорожного транспорта (его доля в пассажирообороте основных видов транспорта за год выросла примерно от 22% до 29%). Начиная с апреля 2022 года пассажирооборот в этом сегменте рос относительно месячных значений прошлого года в среднем на 19% (рассчитано по апрелю — сентябрю) и в сентябре превышал показатель годичной давности на рекордные 27,8%. В октябре превышение сохранилось, но замедлилось до 15,9%.

На наш взгляд, на ситуацию в пассажироперевозках заметно повлияло объявление о частичной мобилизации. Оно могло сдержать как непосредственное передвижение жителей по стране, так и сказаться на их планах по дальним поездкам из-за возникшей неопределенности. Вероятно, в ноябре и декабре, когда уже было известно о завершении мобилизации, такого существенного снижения пассажирооборота не будет.

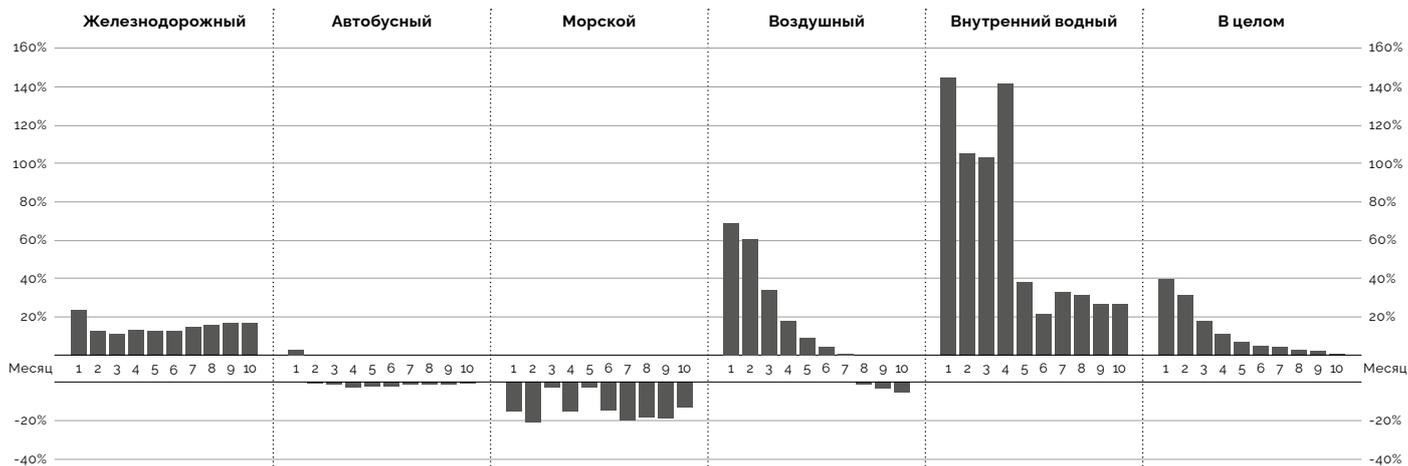
В целом пассажирооборот по основным видам транспорта за десять месяцев 2022 года достиг 372,9 млрд пассажиро-км и лишь на 0,9% превысил показатель за аналогичный период прошлого года. Почти весь год он снижался: если

**Рисунок 1. Динамика пассажирооборота в 2022 году по основным видам транспорта в России**

По отношению к тому же месяцу прошлого года



За соответствующие месяцы от начала года к аналогичному периоду 2021-го



Источник: данные Росстата, расчеты и анализ Sherpa Group

на конец первого квартала 2022-го рост пассажирооборота был на 18,9% больше относительно тех же месяцев 2021-го, то к концу второго и третьего кварталов превышение было лишь 4,9% и 2,4% соответственно.

Подобная динамика складывалась в основном под влиянием двух разнонаправленных тенденций: снижения пассажирооборота на воздушном транспорте и роста в железнодорожном.

Для сравнения, по итогам первого квартала 2022 года пассажирооборот в сфере воздушных перевозок был больше аналогичного показателя годичной давности сразу на 34,4%, но уже ко второму кварталу только на 4%, а к третьему — оказался на 3,2% меньше, чем в январе — сентябре 2021 года.

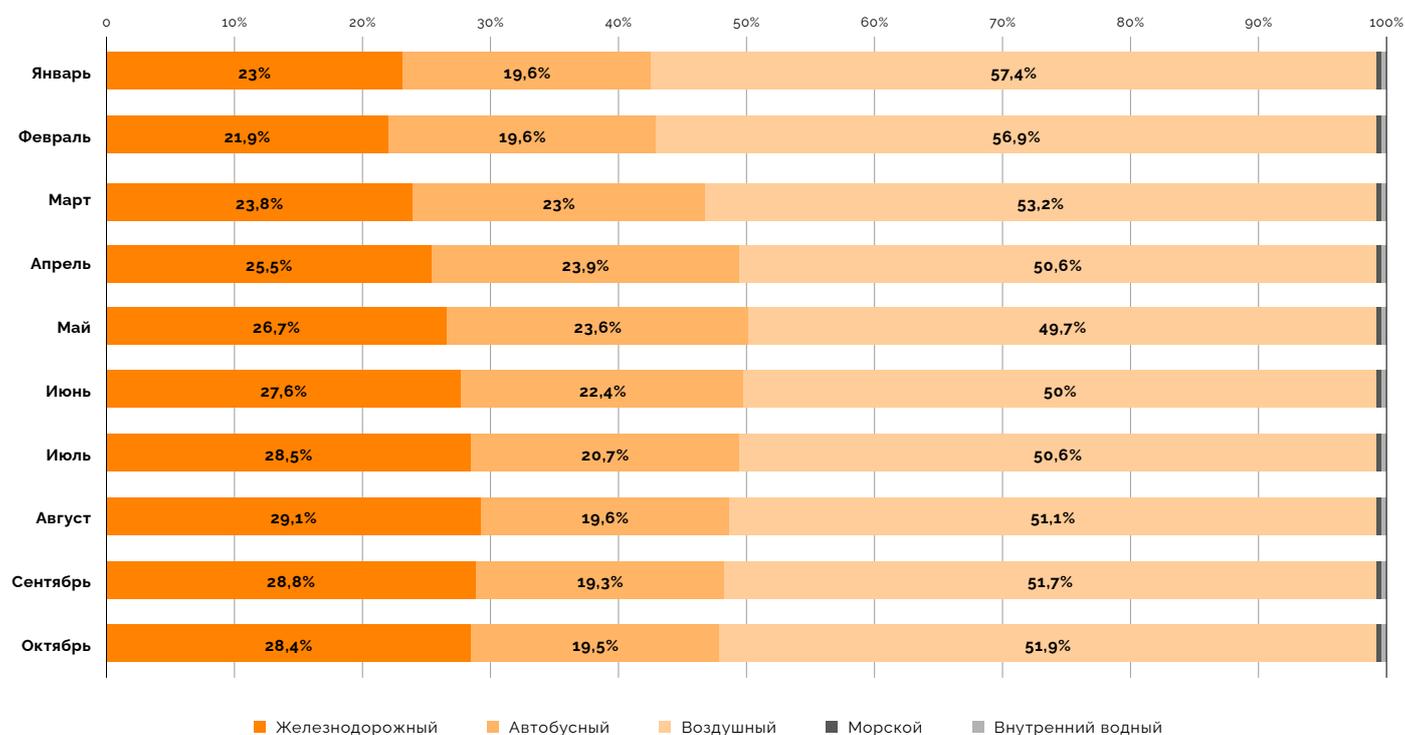
Пассажирооборот гражданской авиации в 2022 году последний раз был выше прошлогодних значений лишь по итогам семи месяцев (тоже на 0,9%), а с августа начал снижаться и по итогам десяти месяцев отставание дошло до 5,7%. На динамике сказались общая кризисная ситуация в отрасли (сложности с обслуживанием и ремонтом самолетов), закрытие с 24 февраля 11 аэропортов на юге страны, на которые раньше приходилась значительная нагрузка в летний сезон, а в целом более 15% от годового пассажиропотока.

Примерно по тем же причинам пассажиры стали более активно в 2022 году пользоваться железнодорожным транспортом. Если в январе — марте 2022 года рост пассажирооборота там составлял 11,1% к показателю годичной давности, то по итогам девяти и десяти месяцев 2022 года достиг 17,2% и 17,1% соответственно.

При этом в автобусных пассажироперевозках (их доля в пассажирообороте основных видов транспорта также значительна и в зависимости от сезона составляет порядка 19–23%) не наблюдалось столь выраженной динамики: там практически весь год отставание находилось в пределах 1–2%, а по итогам десяти месяцев сократилось до 0,8%.

Мы полагаем, что к концу года тенденции во всех трех видах транспорта сохранятся, поэтому суммарный пассажирооборот по основным видам транспорта будет на уровне близком к прошлогоднему (базовый прогноз) или на 2–4% ниже его (консервативный прогноз).

**Рисунок 2. Распределение пассажирооборота в январе — октябре 2022 года по основным видам транспорта**



Источник: данные Росстата, расчеты и анализ Sherpa Group

## Возвращение к допандемическому уровню откладывается?

За прошедшие десять месяцев 2022 года количество пассажиров, использующих основные виды транспорта, по сравнению с прошлым годом значительно не изменилось.

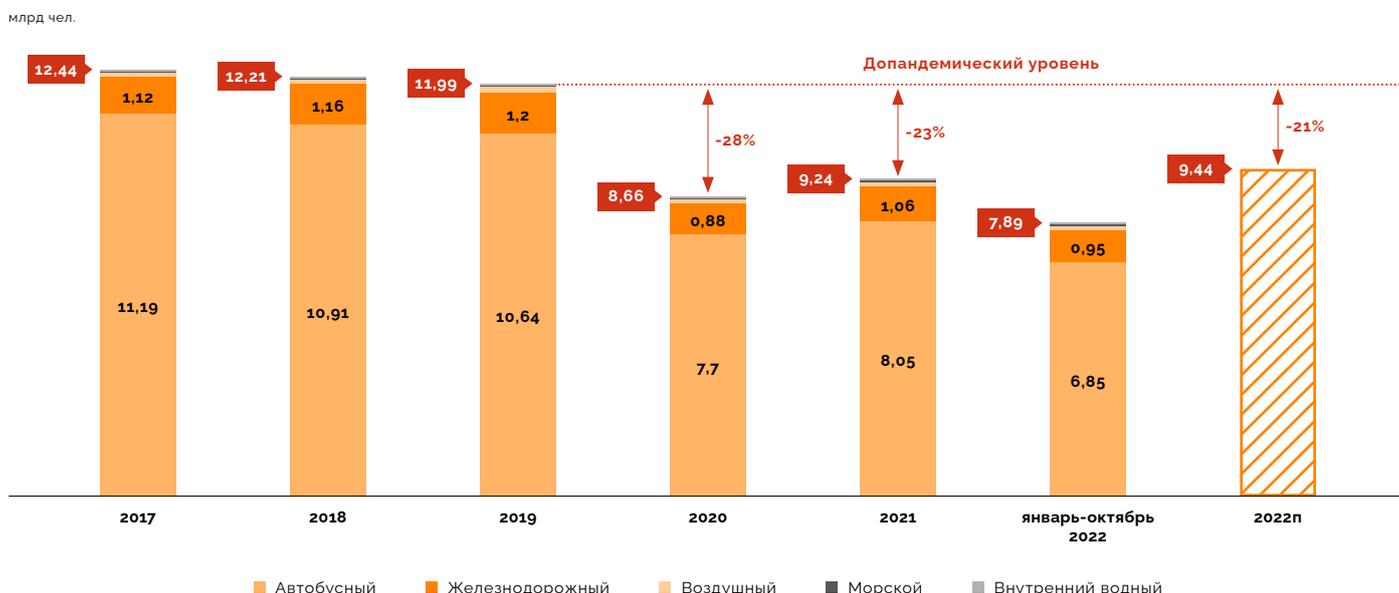
Ни в одном из основных видов транспорта пассажиропоток в 2021 году не восстановился до допандемического уровня. Наиболее далек до восстановления по итогам прошлого года был автобусный транспорт (статистика учитывает как пригородные, так и внутригородские перевозки, за исключением туристических

Схожие тенденции наблюдались и в других видах городского общественного транспорта, которые в этом исследовании мы не причисляем к основным. Хуже всего восстановился пассажиропоток, который обеспечивают троллейбусы (на 70,4% от 2019-го), что могло быть частично связано и с их ликвидацией в 2020 году в Москве. На 77,7% к допандемическому уровню восстановились в 2021 году трамвайные пассажиропотоки и на 80% – метрополитена.

и экскурсионных маршрутов): количество перевезенных им пассажиров составило лишь 75,3% от показателя 2019 года. Это, на наш взгляд, было тесно связано с коронавирусными ограничениями и удаленным режимом работы во многих крупных городах.

В железнодорожном транспорте и воздушных перевозках пассажиропоток в 2021 году восстановился до 88,2% и 85,5% от допандемических уровней соответственно. В конце 2020 года, то есть в самый пик коронавирусных ограничений, пассажиропотоки составляли 72,9% и 54,2% от пандемических.

Рисунок 3. Динамика пассажиропотока основных видов транспорта в России в 2017-2022 годах



Источник: данные Росстата, расчеты и анализ Sherpa Group

Суммарно по основным видам транспорта (без учета трамваев, троллейбусов и метрополитена) пассажиропоток в России в 2021 году количественно восстановился лишь на 77% и составил 9,24 млрд перевезенных пассажиров. Для сравнения, в 2020 году он упал до 72% от уровня предыдущего года.

В 2022 году допандемический уровень пассажиропотока основных видов транспорта (11,99 млрд пассажиров в 2019 году, без учета перевезенных трамваями, троллейбусами и метро), на наш взгляд, также не будет достигнут. За прошедшие десять месяцев 2022 года пассажиропоток относительно аналогичного периода 2021-го увеличился лишь на 2,4%, до 7,89 млрд человек. По нашей оценке, в соответствии со сложившимися тенденциями до конца года он может составить 9,44 млрд пассажиров, что на 2,1% больше, чем в 2021-м, но на 21,3% меньше, чем до пандемии. То есть восстановление по количеству пассажиров составит 78,7% по сравнению с 2019 годом. При этом, например, в авиаперевозках пассажиропотоки вновь могут упасть до 74-76% от допандемического уровня.

## **Далеко ли ездили пассажиры?**

*Среднее расстояние, на которое ездили пассажиры железных дорог, за 10 месяцев 2022 года составило 108,8 км. Это почти на 12% больше, чем в среднем в 2021 году, и более чем на 24%, чем в 2020-м. Но пока оно остается на 2,2% меньшим, чем до пандемии (111,2 км в 2019-м).*

*Также в 2022 году стали дальше летать пассажиры воздушного транспорта: в январе — октябре в среднем на 2374 км (увеличение могло быть связано с необходимостью облета государств, запретивших полеты над ними самолетов российских авиакомпаний). В 2020 и 2021 году средняя протяженность перелета была почти на 9% меньше (около 2167 км). А накануне пандемии — в 2019-м — она достигала 2466 км. Снижение мобильности российского населения в октябре не повлияло значительно на этот показатель — в октябре 2022 года он составлял в среднем 2397 км и был на 20,3% и 2,1% выше того же месяца 2020 и 2021 годов соответственно.*

*Немного (менее чем на 3%) уменьшилась в нынешнем году средняя протяженность автобусных поездок: 10,6 км по итогам 10 месяцев 2022 года против 10,9 км в конце 2020 и 2021 годов.*

*Наиболее существенно в относительном выражении за 10 месяцев 2022 года выросло среднее расстояние, на которое совершали поездки пользователи внутренних водных путей: 42,7 км. Для сравнения, в 2020 и 2021 годах оно составляло 18,6 км и 28,4 км. А также морским транспортом — 9,1 км в январе — октябре 2022-го против 7,1 км и 7,4 км в 2020 и 2021 годах. Это могло быть связано с тем, что в этом году для этих видов транспорта ограничений было меньше, чем во время пандемии.*

## **Поможет ли компаниям рост выручки?**

Динамика оборота компаний, занимающихся пассажирскими перевозками на разных видах транспорта, соответствовала тенденциям, которые отражаются в пассажирообороте и по пассажиропотокам.

По данным Росстата, выручка компаний, работающих в сфере воздушных перевозок, постепенно снижалась и по итогам семи месяцев 2022 года впервые оказалась меньше, чем за аналогичный период год назад (на 0,5%). К концу октября отставание от прошлогодних значений увеличилось еще сильнее, до 6,5%. В целом по итогам десяти месяцев выручка компаний этой сферы составила 1,12 трлн руб.

Поскольку в сопоставимых ценах отставание было еще существеннее (на уровне 18-20%), это усложняет и без того непростую работу в отрасли, а также будет влиять на инвестиционные планы компаний. Исключением могут стать программы развития небольших аэропортов, на пассажиропотоке которых нынешний кризис сказался слабо. Но это не изменит общей картины.

У компаний, занимающихся междугородними и международными железнодорожными пассажирскими перевозками, выручка за десять месяцев 2022 года выросла значительно, чем пассажирооборот: на 41,1% (до 196,9 млрд руб.) против 17,1%.

Частично такой рост может быть связан с индексацией стоимости билетов в январе и октябре 2022 года и с тем, что маршруты перевозок во время пандемии и после нее часто корректировались и оптимизировались, что с учетом повышенного спроса могло привести к увеличению заполняемости более дорогих категорий мест (купе и спальных вагонов).

В январе 2023 года тарифы на эти категории в очередной раз повысят. Поскольку РЖД традиционно с одной стороны увеличивает свою инвестпрограмму, а с другой — ищет возможности покрыть дефицит ее финансирования, увеличение выручки от пассажирских перевозок, которые по большей части обеспечивают ее дочерние компании, может позитивно сказаться на обновлении соответствующей инфраструктуры в проблемных местах. Впрочем, более значительное влияние на это оказывает ситуация с выручкой отрасли в грузоперевозках.

Менее заметно за десять месяцев 2022 года вырос оборот организаций, которые перевозят пассажиров иным (не железнодорожным) сухопутным транспортом. В отличие от статистики пассажирооборота здесь учитываются перевозки не только автобусами, но и остальными видами городского транспорта, включая такси (впрочем, доля автобусов все же будет существенной). В январе — октябре 2022 года такие компании заработали почти 517 млрд руб., или на 18% больше, чем за тот же период год назад. С учетом возможного уровня инфляции здесь будет небольшое превышение (5–8%) поступающей выручки в сопоставимых ценах.

В краткосрочной перспективе это не окажет существенного негативного влияния на обновление транспортного парка, но на более отдаленном горизонте времени может привести к дефициту средств, так как у компаний, работающих в сфере общественного транспорта, часто не очень высокая рентабельность.

Решение этого вопроса будет зависеть не только от собственных возможностей компаний и регионов, но и от государственной поддержки, например, в рамках национальных проектов. В законе о федеральном бюджете на ближайшую трехлетку почти в десять раз — до 37,4 млрд руб. — увеличили финансирование по проекту «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» в рамках «Безопасных качественных дорог».

Еще одним из инструментов улучшения соответствующих перевозок может стать проектное финансирование: последнее уже используется для развития трамвайного транспорта в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Таганроге и др. Осенью этого года концессионные соглашения были заключены в Краснодаре, Перми, Нижнем Новгороде и Саратове, кроме того, ожидается их подписание в Ярославле и Волгограде. Инвестор в таких проектах либо улучшает транспортную доступность своих объектов (если это компания-застройщик) либо обеспечивает себя долгосрочной и прогнозируемой загрузкой (если это производитель вагонов или другой техники).

*Компании, связанные с водным транспортом, по итогам десяти месяцев 2022 года увеличили выручку на 20,4%, до 345 млрд руб. Но в оперативной статистике Росстата по этой отрасли нет деления на организации, занимающиеся пассажиро- и грузоперевозками, а также на внутренний водный и морской транспорт. Поэтому выяснить как поступала выручка в эти сегменты сложно. Но можно предположить, что в условиях нестабильности власти и инвесторы, скорее всего, будут делать ставку на обновление грузовых судов и импортозамещение оборудования для внутренних и международных перевозок. Для пассажирских судов высок риск недофинансирования в ближайшие годы, исключением могут стать объекты на наиболее популярных и окупаемых маршрутах.*

**Таблица 1. Оборот организаций основных видов транспорта в январе — октябре 2022 года**

Вид перевозок	Оборот организаций, млрд руб.	Динамика к аналогичному периоду 2021-го	Причины, повлиявшие на динамику	Последствия для инвестиционных планов
Междугородные и международные пассажирские железнодорожные перевозки	196,9	+41,1%	Переключение интереса пассажиров с проблемной сферы воздушных перевозок, увеличение тарифов и, вероятно, заполняемости более дорогого сегмента	Снижение дефицита инвестпрограммы железнодорожного монополиста, которая, впрочем, сильнее зависит от ситуации, сложившейся в сфере грузоперевозок
Перевозки другим сухопутным пассажирским транспортом	516,7	+18%	Увеличение тарифов на фоне не очень высокого роста трафика, более сильное влияние неавтобусного сегмента (метро, иные виды транспорта, такси)	Ограниченное влияние на инвестиционные возможности сферы в обновлении парка, в долгосрочной перспективе возможен дефицит средств для такого обновления из-за невысокой рентабельности отрасли
Перевозки водным транспортом	345,0	+20,4%	Из-за укрупненного учета невозможно поделить долю увеличения (или снижения) приходящегося на пассажирский сегмент	Вероятно, большая ставка будет делаться на импортозамещение оборудования и обновление судов для грузоперевозок. Суда пассажирского сегмента и соответствующая инфраструктура, на наш взгляд, будут обновляться в наиболее окупаемых местах
Перевозки воздушным транспортом	1122,1	-6,5%	Ограничения по перелетам в европейские страны, закрытие аэропортов на Юге России, уход пассажиров на другие виды транспорта, общая сложная ситуация в отрасли еще со времени пандемии, усугубленная геополитическими сложностями	Не успевшая отойти от последствий пандемии отрасль воздушных перевозок в следующие годы будет продолжать находиться под санкционным давлением и остро нуждаться в импортозамещении авиационной техники, ее запчастей и оборудования. Из-за меньшего притока средств в отрасль инвестиционные программы по развитию инфраструктуры могут быть сокращены
<b>Итого</b>	<b>2180,6</b>	<b>+5,7%</b>		

Источник: данные Росстата, расчеты и анализ Sherpa Group

## О нас

**Sherpa Group** — новый проект команды профессионалов в области анализа рынков и данных. Компания занимается отраслевыми исследованиями, поиском данных и их систематизацией, а также выпуском публичных аналитических и маркетинговых материалов.



Подробности на сайте  
[sherpagroup.ru](https://sherpagroup.ru)



Мы в Telegram  
[t.me/sherpaanalytics](https://t.me/sherpaanalytics)

## Оговорка

Материал публикуется исключительно в информационных целях, не является профессиональной консультацией, рекламой и офертой, а также не может быть основанием для принятия инвестиционных решений. Приведенные данные, экспертные мнения и прогнозы актуальны на дату публикации и не носят исчерпывающий характер.