

## Транспорт вернётся к допандемийному уровню перевозок не ранее 2024 года

19 октября 2021 года

### Автор:

Лия Баймухаметова  
lea.baymukhametova@ratings.ru

Координатор направления  
аналитических исследований:

Михаил Доронкин  
mikhail.doronkin@ratings.ru

### Контакты для СМИ:

Игорь Илюхин  
igor.ilyukhin@ratings.ru  
+7 (495) 136-40-47, доб. 126

**За первую половину 2021 года российская транспортная система во многом отыграла прошлогоднее падение, однако полное восстановление и возврат к прежней траектории роста ещё впереди.**

Пока к допандемийному уровню вернулся только объём грузоперевозок. В отличие от них большинство пассажирских секторов восстановились лишь на 80%, а авиакомпании смогут выйти на достаточный для компенсации убытков пассажирооборот не ранее 2024 года.

### Пассажирские перевозки

В силу снижения транспортной подвижности населения из-за пандемии COVID-19 пассажирооборот в 2020 году уменьшился на 42%, до 360,8 млрд пассажиро-километров, а объём перевозок – на 25%, до 13 млрд поездок, по данным министерства транспорта РФ.

Число высокомаржинальных международных авиаперелётов в 2020 году упало на 76%, их доля в общей структуре авиаперевозок сократилась с 43% до 19%. В январе–июне 2021 года количество полётов выросло на 58% в годовом выражении (данные Росавиации), но авиакомпании по-прежнему терпят убытки. Основные факторы: преобладание менее рентабельных внутренних перевозок, подорожание топлива, недозагрузка мощностей и необходимость погашения лизинговых платежей перед банками. В первой половине текущего года, по данным Авиастрата, пассажирооборот на внутренних авиалиниях вырос на 18% по сравнению с докризисным 2019 годом, а на международных рейсах снизился на 77%. В целом пассажирооборот авиаперевозок в январе–июне 2021 года составил 62% показателя I полугодия благополучного 2019 года.

По итогам 2021 года объём пассажирских авиаперевозок вырастет в среднем на 45-50% по сравнению с прошлым годом, преимущественно за счёт внутреннего трафика. Восстановление на международных направлениях к 2022 году маловероятно из-за целого ряда факторов: сохраняющиеся карантинные меры, сокращение числа бизнес-поездок, снижение доходов населения, рост цен на авиабилеты.

## I Динамика пассажирских перевозок

		Количество пассажиров		Пассажирооборот	
		2020 г. 2019 г.	2020 г. 2019 г.	I пол. 2021 г. I пол. 2019 г.	I пол. 2019 г.
	воздушный транспорт	↓ 46%	↓ 52%	↓ 38%	
	железнодорожный транспорт	↓ 27%	↓ 41%	↓ 20%	
	автотранспорт	↓ 29%	↓ 29%	↓ 21%	
	метрополитен	↓ 11%	↓ 10%	↓ 8%	
	троллейбус и трамвай	↓ 31%	↓ 31%	↓ 13%	
	водный транспорт	↓ 29%	↓ 58%	↓ 12%	
	<b>Итого</b>	<b>↓ 25%</b>	<b>↓ 42%</b>	<b>↓ 30%</b>	

Источники: данные Минтранса, ЕМИСС; расчёты НКР

## II Динамика грузовых перевозок

		Объём перевозок		Грузооборот	
		2020 г. 2019 г.	2020 г. 2019 г.	I пол. 2021 г. I пол. 2019 г.	I пол. 2019 г.
	автотранспорт	↓ 6%	↓ 1%	↑ 3%	
	трубопроводный транспорт	↓ 8%	↓ 8%	↓ 2%	
	железнодорожный транспорт	↓ 3%	↓ 2%	0%	
	водный транспорт	↑ 5%	↑ 5%	0%	
	воздушный транспорт	↑ 2%	↓ 4%	↑ 20%	
	<b>Итого</b>	<b>↓ 6%</b>	<b>↓ 5%</b>	<b>↓ 1%</b>	

Источники: данные Минтранса, Росстата, Росавтодора; расчёты НКР

По нашему мнению, реанимировать пассажирооборот и компенсировать пандемийные убытки российский сектор авиаперевозок сможет лишь после постепенного восстановления международных перелётов – не ранее 2024 года.

Пассажирооборот на железнодорожных маршрутах дальнего следования сократился в прошлом году на 46%, пригородного сообщения – на 28% (по данным РЖД). За первые шесть месяцев 2021 года совокупный пассажирооборот восстановился до 80% от уровня 2019 года в результате возобновления и внутренних, и международных перевозок.

Мы ожидаем, что по итогам 2021 года при сохранении текущей эпидемиологической ситуации пассажирооборот на железных дорогах вырастет примерно на 30% по сравнению с 2020 годом. В таком случае этот сектор сможет вернуться к докризисному уровню уже в 2022 году.

В общественном транспорте в 2020 году наблюдались две разнонаправленные тенденции: активное развитие прокатного микротранспорта при сокращении поездок в общественном транспорте. В частности, по данным Дептранса Москвы, объём велопроката вырос на 14%, а поездок на электросамокатах – в 5 раз. Метро, трамваи и троллейбусы по всей России показали снижение объёма перевозок на 19% – до 4,7 млрд человек. За I полугодие 2021 года пассажиропоток московского метро вырос на 1,7% и вышел на уровень 2019 года. В регионах же метро восстанавливается медленнее, в частности, в Санкт-Петербурге пассажиропоток за первую половину 2021 года был на 20% ниже того же периода 2019 года.

Число поездок на такси снизилось, но обороты большей части российских операторов и агрегаторов такси выросли за счёт развития гиперлокальной доставки, курьерских услуг, каршеринга, корпоративного сервиса (B2B). По итогам 2020 года доходы «Яндекс.Такси» увеличились в 1,5 раза, а валовой оборот сервиса «Ситимобил» – в 2 раза.

По мнению НКР, в отсутствие новых ограничительных мер общественный транспорт по всей стране сможет полностью оправиться уже к концу 2021 года.

## Грузовые перевозки

Грузоперевозки оказались достаточно устойчивыми даже в условиях пандемии: общий объём снизился в прошлом году всего на 6%, до 7,8 млрд тонн. Самое значительное снижение наблюдалось в грузоёмких сырьевых секторах (уголь, чёрные металлы, нефть и нефтепродукты, цемент и пр.) – в среднем погрузка сократилась на 8-10% в 2020 году, что обусловило снижение железнодорожных грузоперевозок на 3% (до 1,2 млрд тонн), автомобильных – на 6% (до 5,4 млрд тонн). Вместе с тем активное развитие электронной коммерции и значительный рост перевозок товаров повседневного спроса смягчили падение.

В I полугодии 2021 года конъюнктура на мировых сырьевых рынках улучшилась, в России продолжилось оживление обрабатывающих производств (+6%, по данным Росстата), поэтому наблюдалось восстановление грузооборота до допандемийного уровня.

Авиакомпании пытаются компенсировать убытки в пассажирском сегменте, наращивая грузооборот (+20% по сравнению с I полугодием 2019 года), в том числе за счёт перевозки продукции медицинского назначения (вакцин, аппаратов ИВЛ, защитных масок и пр.).

Одновременно по всему миру идёт перераспределение грузопотоков: отправители реже пользуются более дорогими видами транспорта (морской и речной транспорт) и всё чаще – бюджетными железнодорожными перевозками, доля которых в России достигла 15% в 2021 году. Погрузка на железных дорогах вышла на допандемийный уровень уже в первой половине 2021 года – 633 млн тонн (по сети РЖД). Наблюдается рост международных перевозок, в частности,

РЖД отчитывается о повышении более чем в 1,5 раза и по тоннажу, и по контейнерным транзитным перевозкам между Китаем и Европой (+63%), Китаем и Белоруссией (+51%), странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европы (рост в 8 раз без учёта Китая).

По расчётам НКР, при консервативном сценарии объёмы грузоперевозок в России в 2021 году будут на уровне 2019 года – порядка 1,3 млрд тонн. С высокой степенью вероятности они будут даже больше благодаря дальнейшему развитию мультимодальных перевозок, расширению пропускной способности Транссиба и БАМа, а также росту погрузки сельхозпродукции. Грузопотоки по Транссибу и БАМу поддерживает августовское решение РЖД о возможности перевозки контейнеров в полувагонах, а не только на фитинговых платформах. Кроме того, в ноябре 2021 года в рамках проекта «Агроэкспресс» планируется запустить рефрижераторные агропоезда между Россией и Узбекистаном.

Объёмы автомобильных перевозок (65% всех грузов) в январе–июне 2021 года остались практически на уровне того же периода прошлого года и несколько снизились по сравнению с 2019 годом. Вместе с тем, по данным биржи автомобильных грузоперевозок ATI.SU, в I полугодии было на две трети больше заявок на перевозки по РФ, чем годом ранее, и на 55% больше, чем в первой половине доковидного 2019 года.

Основные драйверы восстановления автомобильных перевозок – развитие онлайн-торговли, увеличение объёмов доставки товаров повседневного спроса, расширение географии (увеличение дальности) и повышение скорости доставки заказов. Однако рост сектора ограничивают цены на топливо, запасные детали, увеличение дорожных сборов, экспедиторских и прочих расходов.

© 2021 ООО «НКР»

**Ограничение  
ответственности**

Все материалы, автором которых выступает Общество с ограниченной ответственностью «Национальные Кредитные Рейтинги» (далее — ООО «НКР»), являются интеллектуальной собственностью ООО «НКР» и/или его лицензиаров и защищены законом. Представленная [на сайте ООО «НКР» в сети Интернет](#) информация предназначена для использования исключительно в ознакомительных целях.

Вся информация о присвоенных ООО «НКР» кредитных рейтингах и/или прогнозах по кредитным рейтингам, предоставленная [на сайте ООО «НКР» в сети Интернет](#), получена ООО «НКР» из источников, которые, по его мнению, являются точными и надёжными. ООО «НКР» не осуществляет проверку представленной информации и не несёт ответственности за достоверность и полноту информации, предоставленной контрагентами или связанными с ними третьими лицами.

ООО «НКР» не несёт ответственности за любые прямые, косвенные, частичные убытки, затраты, расходы, судебные издержки или иного рода убытки или расходы (включая недополученную прибыль) в связи с любым использованием информации, автором которой является ООО «НКР».

Любая информация, являющаяся мнением кредитного рейтингового агентства, включая кредитные рейтинги и прогнозы по кредитным рейтингам, является актуальной на момент её публикации, не является гарантией получения прибыли и не служит призывом к действию, должна рассматриваться исключительно как рекомендация для достижения инвестиционных целей.

Кредитные рейтинги и прогнозы по кредитным рейтингам отражают мнение ООО «НКР» относительно способности рейтингуемого лица исполнять принятые на себя финансовые обязательства (кредитоспособность, финансовая надёжность, финансовая устойчивость) и/или относительно кредитного риска его отдельных финансовых обязательств или финансовых инструментов рейтингуемого лица на момент публикации соответствующей информации.

Воспроизведение и распространение информации, автором которой является ООО «НКР», любым способом и в любой форме запрещено, кроме как с предварительного письменного согласия ООО «НКР» и с учётом согласованных им условий. Использование указанной информации в нарушение указанных требований запрещено.

Любая информация, размещённая [на сайте ООО «НКР»](#), включая кредитные рейтинги и прогнозы по кредитным рейтингам, аналитические обзоры и материалы, методологии, запрещена к изменению, ранжированию.

Содержимое не может быть использовано для каких-либо незаконных или несанкционированных целей или целей, запрещённых законодательством Российской Федерации.

Кредитные рейтинги и прогнозы по кредитным рейтингам доступны [на официальном сайте ООО «НКР» в сети Интернет](#).