

**Главный редактор
Капнин Г.М.**

**Главный научный редактор
доктор экономических наук
Метёлкин П.В.**

Редакционный совет:

Волкова С.А.; Гайноченко Т.М., кандидат
экономических наук; Гончаренко С.С.,
кандидат экономических наук; Грушников
В.А., кандидат технических наук; Курбатова
А.В., доктор экономических наук; Куренков
П.В., доктор экономических наук; Леонтьев
Р.Г., доктор экономических наук; Миротин
Л.Б., доктор технических наук; Найдёнов
И.В., доктор экономических наук;
Путятин В.Д., доктор юридических наук;
Тиверовский В.И., кандидат технических
наук; Холопов К.В., доктор экономических
наук; Хусаинов Ф.И., кандидат
экономических наук.

Учредители: Капнин Г.М.
Иванов В.В.

Зарегистрирован в Министерстве
Российской Федерации по делам печати,
телерадиовещания и средств массовой
информации.

Свидетельство о регистрации
ПИ № 77-15195

Адрес для писем:

141092, Россия, г. Королёв, мкр. Юбилейный,
Московская область, ул. М.К. Тихонравова
38/2-182

E-mail: vtkgm@rambler.ru
www.transrus.ru
Телефоны:

+7(495) 515-8654

Отпечатано в России
Общий тираж 1000 экз.
Цена договорная

© "ВЕСТНИК ТРАНСПОРТА"

Редакция не несёт ответственности за сведения,
содержащиеся в рекламных материалах.

Мнения, высказываемые авторами в публикуемых
материалах, не всегда совпадают с мнением
редакции.

Использование материалов журнала
разрешается. Ссылка на "Вестник транспорта"
обязательна. При подготовке номера
использованы материалы ИТАР-ТАСС.

ОТКРЫТОЕ ПИСЬМО

Е.А. Лебедев, Л.Б. Миротин

Департаменту транспорта при Правительстве РФ
и Министерству транспорта РФ..... 2

АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

Ф.И. Хусаинов

Перевозки грузов железнодорожным транспортом
в 2023 году: экономико-статистический обзор..... 5

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

К.В. Холопов, А.А. Журавлёва

Транспортное обеспечение импортных поставок
фармацевтической продукции из Индии в Россию..... 17

А.В. Астафьев, А.П. Иванов,

М.А. Онуфриева, И.И. Носырев, Р.Д. Казиев

Направления совершенствования процесса доставки
контейнеров на железнодорожном транспорте..... 22

ИНФРАСТРУКТУРА

Е.А. Зайченко, А.В. Курбатова

Развитие аэропортовой сети гражданской авиации
Российской Федерации..... 30

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

П.Н. Мартинкевич, М.А. Марченко, М.В. Шевердова,

Ф.А. Ярмолинский, Е.В. Пакулина

Автоматизация процессов
планирования железнодорожных перевозок..... 36

Т.А. Малахова, Д.А. Полиэктов, Э.Г. Касичев

Вопросы исследования мультимодальных логистических систем..... 39

ИСТОРИЯ И ОПЫТ

В.А. Орлов

Подходы и стремления к упорядочению междугородных автобусных
перевозок населения. На укрупнённых примерах
Лондона, Минска и США (продолжение)..... 42

ИНФОРМАЦИЯ

Транспортная информация..... 16

Подписка:

**ООО "Агентство "Урал-Пресс", тел 8(499)391-68-21;
Электронную научную библиотеку <http://www.elibrary.ru/>;
редакцию тел. 8(495) 515-8654, 8 (916)564-11-93, 8(495) 921-3035.**

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2023 году: экономико-статистический обзор*

Ф.И. Хусаинов

к.э.н., эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ

Прошедший 2023-й год стал для участников рынка годом болезненной адаптации к новым экономическим условиям. Изменение внешнеэкономических условий отразилось на экспортных перевозках отдельных массовых грузов, а изменение маршрутов перевозок во внутригосударственном сообщении и общеэкономические факторы привели к снижению погрузки в целом. Вместе с тем, это снижение оказалось не таким масштабным, каким оно прогнозировалось в начале 2023 г. экспертами и представителями ОАО «РЖД»

1. Общие показатели грузовых перевозок

Промышленное производство по итогам 2023 г. составило 103,5 % к 2022 г. При этом по добывающим производствам этот показатель составил 98,7 %, по обрабатывающим 107,5 %, объём генерации электроэнергии составил 100,2 % [1, 2].

Грузооборот транспорта снизился в 2023 г. по отношению к 2022 г. на 0,6 % (см. табл. 1), при этом максимальное снижение продемонстрировали авиация (-39 %) и внутренний водный транспорт (-19,6 %), а наибольший рост – автомобильный транспорт (+22,1 %)¹.

Любопытно отметить, что в то время как грузооборот железно-

дорожного транспорта не вырос, грузооборот автомобильного транспорта увеличился на 22,1 %, вследствие чего и доля автомобильного транспорта выросла с 5,6 % в 2022 г. до 6,9 % в 2023 г., а если смотреть на показатели без трубопроводного транспорта, то доля автомобильного выросла с 10,2 % до 12,3 %².

Далее в статье будут рассмотрены основные показатели работы железнодорожного транспорта.

Общая погрузка грузов³ в 2023 г. составила 1232,2 млн тонн⁴, что на 0,2 % (или на 2,0 млн. тонн) ниже уровня 2023 г.

По некоторым из важнейших грузов погрузка выросла. Так, за 12 месяцев 2023 г. к аналогичному периоду предыдущего года погрузка чёрных металлов увеличилась на 2,3 % (или на 1,5 млн. тонн), химических и минеральных удобрений – на 5,4 % (или

на 3,2 млн тонн), зерна – на 37,1 % (или на 8,9 млн тонн), погрузка по номенклатурной группе «грузы в контейнерах» выросла на 12,8 % (на 5,8 млн тонн).

По другим грузам зафиксировано снижение погрузки. Так, погрузка каменного угля снизилась на 1,2 % (или на 4,1 млн. тонн), погрузка нефти и нефтепродуктов – на 2,7 % (или на 5,9 млн тонн), руды железной и марганцевой – на 4,3 % (или на 4,9 млн тонн), лесных грузов – на 14,2 % (или на 4,5 млн тонн), строительных грузов – на 3,1 % (или на 4,1 млн тонн), цемента – на 2,2 % (или на 0,5 млн тонн).

Погрузка на экспорт в целом выросла на 0,6 % (см. табл. 1). Экспорт зерна вырос на 69,7 % (или на 9,7 млн тонн). Экспорт угля при этом снизился на 0,7 % (или на 1,4 млн. тонн), экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 3,5 % (на 3,1 млн тонн), экспорт руды железной и марганцевой снизился на 18,3 % или на 3,1 млн. тонн, экспорт чёрных металлов сократился на 5,5 % (или на 1,3 млн тонн), экспорт лесных грузов снизился на 20,9 % или на

¹ При публикации данных за 2023 год Росстат скорректировал часть данных за 2022 год (в частности по автомобильному и внутреннему водному транспорту и чуть-чуть по железнодорожному), поэтому если считать проценты через отношение показателей, приведённых в соответствующих обзорах «Социально-экономическое положение России», то проценты будут отличаться во-первых от тех процентов, которые приводятся в более позднем из этих обзоров (т.к. там уже учтена эта корректировка), а во-вторых от процентов, которые получатся, если вы пользуетесь справкой «Грузооборот по видам транспорта» из раздела «Транспорт» сайта Росстата, поскольку в последнюю Росстат регулярно вносит уточнения, актуализируя как прошлые годы, так и отдельные месяцы текущего или последнего года.

² См. об этом подробнее здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/890662.html>

³ Везде в настоящем тексте, если не оговорено иное, показатели приводятся по данным ОАО «РЖД». В статистических данных ОАО «РЖД» и Росстата показатели ФГУП «Крымская железная дорога» и других железных дорог за пределами инфраструктуры ОАО «РЖД» не учитываются.

⁴ См. пресс-релиз ОАО «РЖД» от 09.01.2024 г. [<https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290211>]

* Часть материалов, публикуемых в настоящей статье использовалась автором при подготовке обзора для СОЖТ («Обзор работы грузового железнодорожного транспорта»), часть статистических данных публиковалась в блоге автора: <https://f-husainov.livejournal.com> и в Telegram-канале автора «Экономика на рельсах» <https://t.me/rzdfiles>

Таблица 1

Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2023 году

	2022 год	2023 год			
	млрд. т-км.	млрд. т-км.	В % к 2022 г.	Доля видов транспорта в общем грузообороте, %	Доля видов транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного, %
Грузооборот транспорта	5 582,1	5 547,2	99,4	100,0	100,0
в том числе:					
железнодорожного	2 637,8	2 638,0	100,0	47,6	84,4
автомобильного	313,9	383,3	122,1	6,9	12,3
морского	44,7	46,4	103,8	0,8	1,5
внутреннего водного	68,0	54,7	80,4	1,0	1,8
воздушного (транспортная авиация)	2,8	1,7	61,0	0,0	0,1
трубопроводного	2 514,8	2 423,0	96,3	43,7	

2,1 млн тонн. В целом доля экспорта в общей погрузке чуть подросла. Если в 2022 г. из всех погруженных тонн на экспорт отправлялось 34,8 %, то в 2023 г. этот показатель составил 35,0 %.

В общей погрузке грузов железными дорогами важнейшими номенклатурами по-прежнему являются каменный уголь и нефть и нефтепродукты (см. рис. 1). Доля каменного угля снизилась, но незначительно: если в 2022 г. она составляла 28,7 %, то по итогам 2023 г. составила 28,4 %. Доля нефти и нефтепродуктов снизилась с 17,5 % до 17,0 %. Прозорляется тенденция роста перевозок грузов в контейнерах – если в 2022 г. их доля в общей погрузке составляла 3,6 %, то в 2023 г. она составила 4,1 % (+0,5 п.п.)⁵.

⁵ Если считать долю контейнерных перевозок не в погрузке, а в перевозке, то она составляет соответственно 5,2 % по итогам 2022 г. и около 6,0 % по итогам 2023 г. т.е. (+0,8 п.п.)

Из табл. 2 видно, что в по итогам 2023 г. доля экспорта в общей погрузке относительно 2022 г. чуть подросла. Если в 2022 г. из всех погруженных тонн на экспорт отправлялось 34,8 %, то по итогам 2023 г. этот показатель составил 35,0 %. При этом погрузка на экспорт выросла (+0,6 % или +2,4 млн тонн), а назначением по России – снизилась (-0,6 % или – 4,4 млн тонн).

Динамика экспорта грузов по разным направлениям не одинакова. Экспорт всех грузов на Восток вырос на 4,6 % (через порты Дальневосточного бассейна он снизился на 2,6 %, а через погранпереходы с Китаем, Монголией и Северной Кореей вырос на 32,2 %). Экспорт в направлении Северо-Запада снизился на 4,5 %. Экспорт на Юг снизился на 3,8 %, при этом, экспорт через порты Азово-Черноморского бассейна снизился на 4,3 %, но вырос экспорт через по-

гранпереходы с Казахстаном (+11,4 %), с Азербайджаном (+5,1 %), с Грузией (+6,9 %).

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в 2023 г. составил 2636,1 млрд т-км⁶, т.е. на уровне предыдущего года. Грузооборот с учётом пробега вагонов в порожнем состоянии составил за 12 месяцев 2023 г. 3274,6 млрд т-км, что ниже показателя прошлого года на 0,8 %⁷.

Долгосрочная динамика погрузки и грузооборота (а также такого показателя как грузооборот с учётом порожнего пробега) приведены на рис. 2.

⁶ Изначально, в пресс-релизе ОАО «РЖД» от 09.01.2024 г. были опубликованы оперативные (предварительные) данные, согласно которым грузооборот составлял 2636,7 млрд т-км (отличие от окончательного показателя ОАО «РЖД» составляет 0,02 %). По данным Росстата, опубликованным 07.02.2024 г. грузооборот составил 2638,0 млрд. т-км. (отличие от итогового показателя ОАО «РЖД» составляет 0,1 %)

⁷ По данным пресс-релиза ОАО «РЖД» от 09.01.2024 г.. Росстат этот показатель не учитывает.

Таблица 2

Погрузка грузов по сети РЖД в 2023 г. в сравнении с 2022 и 2021 гг.

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	Погрузка в 2023 г., тыс. тонн	%	" +/-", тыс. тонн	%	" +/-", тыс. тонн
Всего	1 282 814,5	1 234 289,2	1 232 239,5	99,8	-2 049,7	96,1	-50 575,0
в т.ч.							
по России	792 759,0	805 042,6	800 573,0	99,4	-4 469,6	101,0	+7 814,0
на экспорт	490 055,5	429 246,6	431 666,5	100,6	+2 419,9	88,1	-58 389,0
Справочно: доля экспорта	38,2 %	34,8 %	35,0 %				

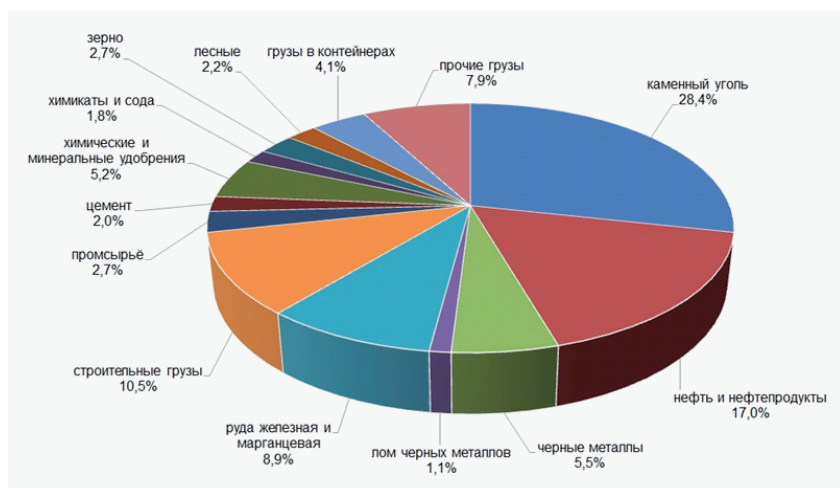


Рис. 1. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2023 г., %

Показатель объема перевозок (перевезено⁸) по итогам 2023 г. составил 1369,1 млн тонн, что на 1,1 % выше показателя 2022 г. Распределение общего объема перевозок по видам сообщения приведено на рис. 3. Структура перевозок незначительно изменилась по сравнению с предыдущим годом. Доля перевозок во внутрироссийском (внутригосударственном) сообщении снизилась с 60,3 % за 12 месяцев 2022 г. до 59,7 % за 12 месяцев 2023 г. или на 0,6 п.п. (при этом абсолютное значение показателя перевезено во внутрироссийском сообщении выросло на 0,1 %).

⁸ Во избежание путаницы, напомним, что согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учёта показателей работы, показатель перевезено не эквивалентен показателю погрузки. Погрузка включает объёмы, погруженные во внутригосударственном сообщении (по РФ) и погруженные назначением на экспорт, а показатель перевезено включает в дополнение к этому ещё импорт и транзит (если пренебречь небольшими отличиями, вызванными особенностями учёта импортных грузов, прибывающих в порты в графе «импортные грузы» отчёта ф. ГО-10 и графе «импорт» отчёта ф. ЦО-12, которые приводят к тому, что показатель погрузки немного не совпадает с суммой перевезено по РФ на экспорт и отличиями, связанными с моментом учёта; эта погрешность как правило, не превышает 1,5 %). Вместе с тем иногда эти термины могут использоваться как синонимы, например, в СМИ (обычно в этих случаях подразумевается именно погрузка). Кроме того, в справочниках Росстата «Транспорт в России» в таблице, в которой приводится объём перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель перевезено, но для железнодорожного транспорта вместо показателя перевезено приводятся данные о погрузке, о чём Росстат делает соответствующее пояснение. Именно показатель перевезено (а не погрузка) используется для расчёта средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления грузооборота на перевезено.

Доля экспорта снизилась с 31,7 % в 2022 г. до 31,6 % в 2023 г. или на 0,1 п.п. (при этом абсолютное значение показателя перевезено на экспорт увеличилось на 0,6 %). Доля транзита увеличилась с 2,7 % до 3,1 % т.е. на 0,4 п.п. (при этом абсолютное значение показателя перевезено в транзитном сообщении выросло на 15,3 %).

Средняя дальность перевозок всех грузов составила по итогам 2023 года 1925 км., что на 1,2 % (или на 21 км.) ниже, чем ана-

логичный показатель 2022 г. Однако средняя дальность перевозки каменного угля, наоборот, выросла на 0,3 %.

2. Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов по итогам 2023 г. по сети российских железных дорог.

Каменный уголь

По данным Росстата, по итогам 2023 г. индекс производства по виду деятельности добыча угля составил 101,1 %⁹. При этом показатель выпуска угля в 2023 г. составил 430,0 млн тонн, что составляет 99,0 % к уровню предыдущего года¹⁰

Погрузка каменного угля в 2023 г. составила 350,3 млн тонн, что ниже показателя 2022 г. на 1,2 % или на 4,1 млн тонн. По отношению к аналогичному периоду 2021 г. погрузка составила 94,2 % или (-5,8 %), снижение на 21,4 млн тонн).

Как известно, в последние годы больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Из табл. 3 видно, что эта доля хотя и несколько увеличилась по итогам 2023 г. к 2022 г.

⁹ По данным табл. «Индексы производства по основным видам добывающих и обрабатывающих производств» в справке Росстата «О промышленном производстве в 2023 году» [2].

¹⁰ По данным табл. «Выпуск важнейших видов продукции» в справке Росстата «О промышленном производстве в 2023 году» [2].

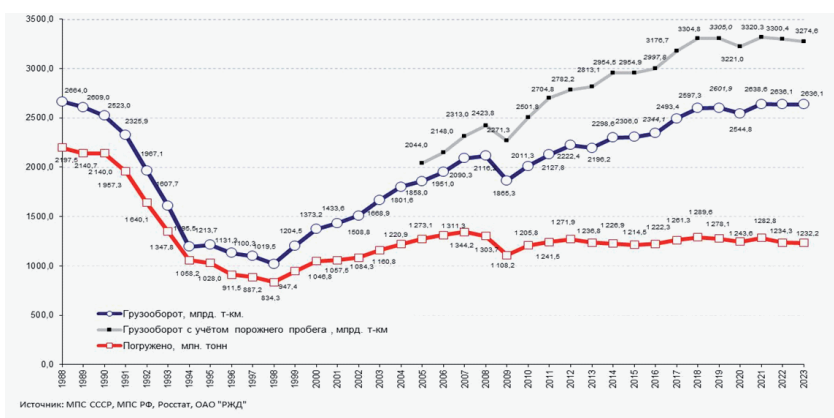


Рис. 2. Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России в 1988-2022 гг. (данные за 1988-1991 гг. – по РСФСР)¹

¹ Между данными о грузообороте из годовых отчётов ОАО «РЖД» (или публикации с сайта РЖД) и данными из отчётов Росстата существуют небольшие расхождения, но они не существенны. Данные о грузообороте за 1988-1989 год приведены по статье В.Н.Морозова [3] О проблеме сопоставимости данных 1988-1990 г. в границах РСФСР с данными за последующие годы по РФ см. в [4], а также (более подробно) по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/665803.html>

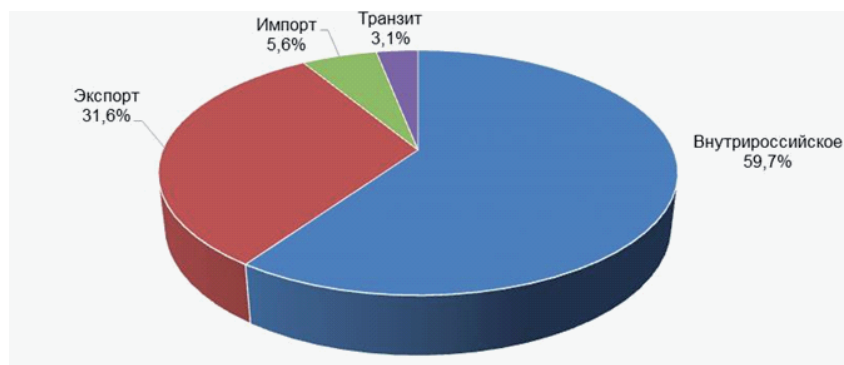


Рис. 3. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения за 12 месяцев 2023 г., %

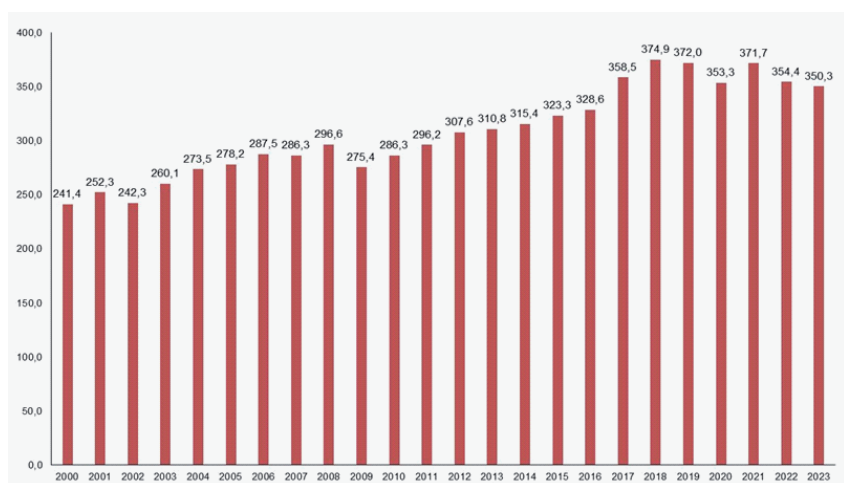


Рис. 4. Динамика погрузки каменного угля по сети РЖД в 2000-2023 гг., млн. тонн

(на 0,3 п.п.), но снизилась на 2,0 п.п. относительно уровня 2021 года (когда она составляла 57,9 %).

При этом динамика экспорта угля по разным направлениям не одинакова. Экспорт угля

на восток вырос на 6,4 % (причём через порты Дальневосточного бассейна он вырос на 0,6 %, а через погранпереходы с Китаем, Монголией и Северной Кореей вырос на 77,6 %). Экспорт

угля в направлении Северо-Запада снизился на 1,6 %. А экспорт на Юг снизился на 14,6 %.

Долгосрочная динамика погрузки каменного угля приведена на рис. 4.

Нефть и нефтепродукты

Погрузка железнодорожным транспортом нефти и нефтепродуктов в 2023 г. составила 210,1 млн тонн, что на 2,7 % или на 5,9 млн тонн ниже уровня прошлого года). Относительно 2021 г. погрузка в 2023 г. снизилась 3,4 % (на 7,5 млн тонн).

Как видно из табл. 4, доля экспорта по итогам 12 месяцев 2023 г. находится на уровне 39,9 %, что ниже, чем в 2021 г. на 2,1 п.п. и ниже, чем в 2022 г. на 0,4 п.п.

При этом погрузка нефти и нефтепродуктов снизилась и на экспорт и назначением по России, но в разной степени. Погрузка во внутригосударственном сообщении снизилась на 2,2 % (или на 2,8 млн тонн), а погрузка на экспорт на 3,5 % (или на 3,1 млн тонн).

Долгосрочная динамика погрузки нефти и нефтепродуктов приведена на рис. 5.

Чёрные металлы и руда железная

Погрузка чёрных металлов в 2023 г. составила 67,8 млн тонн, что выше уровня 2022 г. на 2,3 % или на 1,5 млн тонн, но при этом ниже аналогичного периода 2021 г. на 2,2 % (на 1,5 млн тонн). Доля экспорта в 2023 г. ниже

Таблица 3

Погрузка каменного угля по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	Погрузка в 2023 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	371 660,4	354 400,6	350 282,1	98,8	-4 118,5	94,2	-21 378,2
в т.ч.							
по России	156 570,5	157 281,0	154 524,3	98,2	-2 756,7	98,7	-2 046,2
на экспорт	215 089,9	197 119,6	195 757,8	99,3	-1 361,8	91,0	-19 332,1
Справочно: доля экспорта	57,9 %	55,6 %	55,9 %				

Таблица 4

**Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД,
в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт**

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	Погрузка в 2023 г., тыс. тонн	%	"±/-", тыс. тонн	%	"±/-", тыс. тонн
Погружено	217 508,6	215 978,4	210 057,0	97,3	-5 921,4	96,6	-7 451,6
в т.ч.							
по России	126 076,6	129 031,6	126 189,1	97,8	-2 842,5	100,1	+112,5
на экспорт	91 432,0	86 946,9	83 867,9	96,5	-3 078,9	91,7	-7 564,1
Справочно: доля экспорта	42,0 %	40,3 %	39,9 %				

соответствующих показателей предыдущих лет (см. табл. 5).

Погрузка руды железной и марганцевой в 2023 г. составила 110,3 млн тонн, что ниже уровня предыдущего года на 4,3 % или на 4,9 млн тонн и ниже аналогичного периода 2021 г. на 8,1 % (или на 9,7 млн тонн).

Долгосрочная динамика погрузки чёрных металлов приведена на рис. 6.

Грузы строительного комплекса

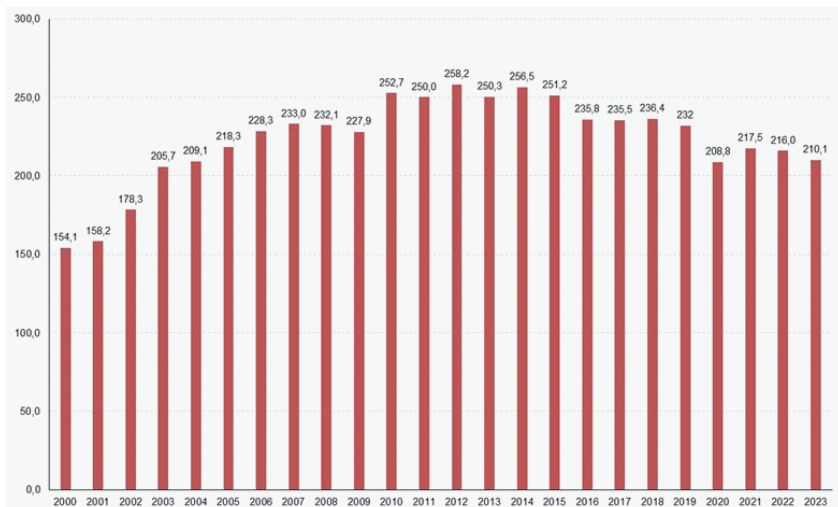
Важнейшими грузами строительного комплекса являются группы грузов «строительные грузы», «промысловые и

формовочные материалы» и «цемент»¹¹.

Погрузка строительных грузов в 2023 г составила 129,7 млн тонн, что ниже показателя 2022 г. на 3,1 % или на 4,1 млн тонн. По сравнению с 2021 г. погрузка выросла на 2,4 % или на 3,1 млн тонн.

Любопытно отметить, что погрузка строительных грузов железнодорожным транспортом снизилась несмотря на то, что по объёмам дорожного строительства 2023 год был рекордным – было построено около 650 км федеральных и региональных трасс, что в три раза больше, чем годом

¹¹ Именно по таким номенклатурным группам груза учитывается погрузка в отчёте о погрузке ОАО «РЖД» ф. ГО-10 и в т.н. «оперативной номенклатуре грузов», используемой в ОАО «РЖД» (а ранее – в МПС). Вместе с тем необходимо отметить, что в некоторых других видах отчётности, например, в одном из вариантов отчёта ф. ЦО-12 (содержащего данные о перевозках и грузообороте) используется укрупнённая категория «минеральные и строительные материалы», в которой учитывается сумма объёмов перевозки и грузооборот по пяти грузам из номенклатуры отчёта ф. ГО-10: «строительные грузы», «промышленное сырьё и формовочные материалы», «огнеупоры», «гранулированные шлаки» и «цемент».



**Рис.5. Динамика погрузки нефти и нефтепродуктов по сети РЖД
в 2000-2023 гг., млн. тонн**

Таблица 5

**Погрузка чёрных металлов по сети РЖД,
в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт**

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	Погрузка в 2023 г., тыс. тонн	%	"±/-", тыс. тонн	%	"±/-", тыс. тонн
Погружено	69 283,0	66 285,6	67 793,0	102,3	+1 507,4	97,8	-1 490,0
в т.ч.							
по России	39 636,4	42 413,8	45 233,9	106,6	+2 820,1	114,1	+5 597,5
на экспорт	29 646,6	23 871,8	22 559,1	94,5	-1 312,7	76,1	-7 087,5
Справочно: доля экспорта	42,8 %	36,0 %	33,3 %				

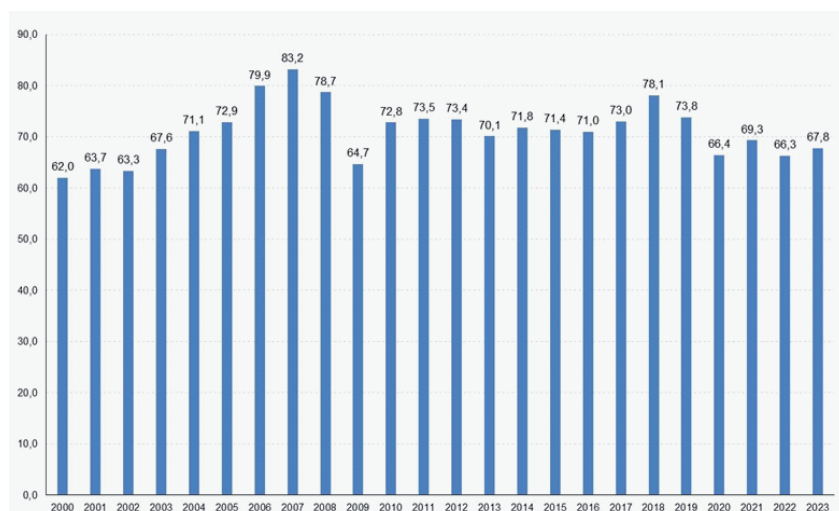


Рис. 6. Динамика погрузки чёрных металлов по сети РЖД в 2000-2023 гг., млн. тонн

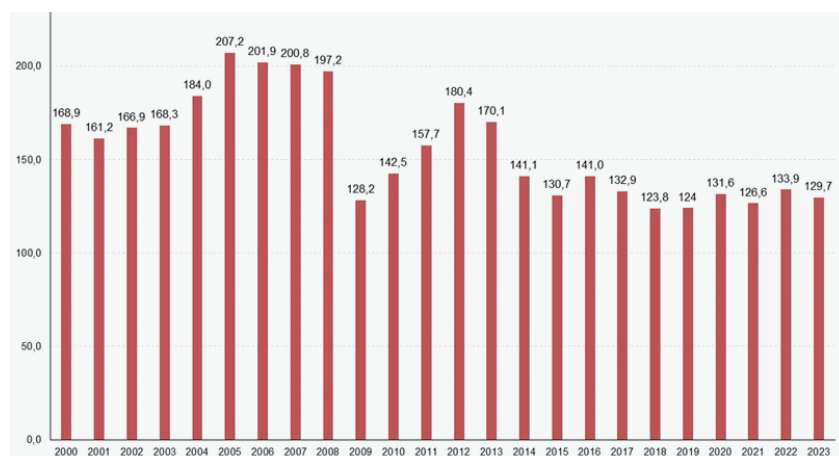


Рис.7. Динамика погрузки строительных грузов по сети РЖД в 2000-2023 гг., млн. тонн

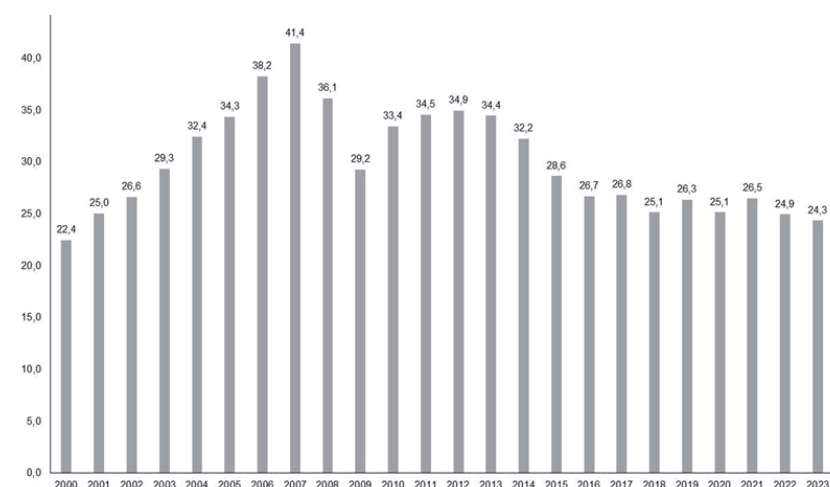


Рис.8. Динамика погрузки цемента по сети РЖД в 2000-2023 гг., млн. тонн

ранее [5]. По опросам участников рынка этот дисбаланс связан с увеличением отгрузки строительных грузов автомобильным и водным транспортом. В отдельных случаях, это связано с наблюдаемыми локальными дефицитами полувагонов (см., например, [6]).

Погрузка промсырья в 2023 г. составила 32,9 млн тонн, что выше аналогичного показателя 2022 года на 6,1 % или на 1,9 млн тонн, однако ниже уровня 2021 на 7,8 % или на 2,8 млн тонн.

Погрузка цемента в 2023 г. составила 24,3 млн тонн, что на 2,2 % или на 0,5 млн тонн меньше соответствующего показателя 2022 г. А по отношению к 2021 г. погрузка цемента снизилась на 8,0 % (на 2,1 млн т).

При этом, по данным Росстата, наблюдается рост выпуска цемента в 2023 г. на 3,1 % по сравнению с 2022 г.

Сами производители цемента отмечают подобный дисбаланс между производством и погрузкой на железнодорожный транспорт тем, что в 2023 г. увеличилась доля отгрузки на автотранспорт [7,8]. Кроме того, в комментариях газете «Коммерсант» представители цементной отрасли объясняют уход на автомобильный транспорт нехваткой локомотивов и локомотивных бригад у РЖД и увеличением времени оборота вагона [8]. В качестве ещё одной причины, исполнительный директор «Союзцемента» Дарья Мартынкина называет отказы в согласовании заявок на перевозки цемента [8].

Долгосрочная динамика погрузки строительных грузов приведена на рис. 7, а погрузки цемента – на рис. 8.

Зерно

Погрузка зерна в 2023 г. составила 32,8 млн тонн, что на 37,1 % (на 8,9 млн т) больше, чем в 2022 г.

При этом погрузка по России снизилась на 8,5 % (на 0,8 млн тонн), а погрузка на экспорт выросла на 69,7 % (или на 9,7 млн т).

Соответственно выросла и доля экспорта – если в 2022 г. доля экспорта в погрузке зерна составляла 58,2 %, то по итогам 2023 г. назначением на экспорт отправилось 72,2 % всего по-

Таблица 6

Погрузка зерна по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в. 2022 г., тыс. тонн	Погрузка в 2023 г., тыс. тонн	%	"+"-, тыс. тонн	%	"+"-, тыс. тонн
Погружено	25 085,1	23 890,3	32 757,3	137,1	8 866,9	130,6	+7 672,2
в т.ч.							
по России	10 854,6	9 962,3	9 116,4	91,5	-845,9	84,0	-1 738,1
на экспорт	14 230,5	13 928,0	23 640,8	169,7	9 712,8	166,1	+9 410,3
Справочно: доля экспорта	56,7 %	58,2 %	72,2 %				

груженого в стране зерна (см. табл. 6).

Долгосрочная динамика погрузки зерна приведена на рис. 9.

3. Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

В 2023 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщения было перевезено 7,4

млн TEU¹² (гружёных и порож-
¹² TEU (от англ. Twenty-foot Equivalent Unit, «двадцатифутовый эквивалент») — это условное обозначение 20-футового контейнера, служит своеобразной единицей при расчётах величин, измеряемых в контейнерах (объём перевозок, вместимость транспортного средства, величина переработки контейнеров станцией или портом и т.д.). Например, контейнер длиной 40 футов (40-футовый контейнер, он же FEU) будет эквивалентен двум TEU. В отечественной литературе так же иногда используется эквивалентная аббревиатура – ДФЭ.

млн TEU (гружёных и порожних), что на 14,1 % больше, чем за 2022 г. Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 3,0 млн TEU (+18,1 % к предыдущему году).

Если же измерять не объём перевозок контейнеров, а объём перевозок грузов в контейнерах, то всего за 12 месяцев 2023 г. в контейнерах перевезено 81,8 млн тонн грузов (+14,1 % к аналогичному показателю прошлого года).

Перевозки гружёных контейнеров за 12 месяцев 2023 г. во всех видах сообщения выросли на 16,7 % к прошлому году и составили 5,4 млн TEU.

По отдельным родам груза погрузка в контейнерах (в TEU) составила: химикаты и сода – 800,7 тыс. TEU (+3,5 % к предыдущему году), лесные грузы – 597,2 тыс. TEU (+2,0 %), промтовары народного потребления – 418,3 тыс. TEU (-2,5 %); метизы – 419 тыс. TEU (+9,0 %), машины, станки, двигатели – 409,6 тыс. TEU (+14,5 %), автомобили и комплектующие – 498,5 тыс. TEU (рост в 2,2 раза), бумага – 362,0 тыс. TEU (-3,4 %); чёрные металлы – 248,6 тыс. TEU (+4,8 %), цветные металлы – 131,0 тыс. TEU (-0,1 %); строительные грузы – 229,0,6 тыс. TEU (+26,8 %); химические и минеральные удобрения – 305,5 тыс. TEU (рост в 2,2 раза); зерно 114,7 TEU (рост в 2,6 раза), остальные и сборные грузы – 190,3 тыс. TEU (+2,3 %).

4. Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта¹⁴

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железно-
¹³ Во избежание путаницы подчеркнём, что перевезено в контейнерах 81,8 млн тонн грузов, но погружено в контейнеры 50,7 млн тонн грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.

¹⁴ Все значения показателей в настоящем параграфе приводятся по данным отчёта ф. 9д-5, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации».

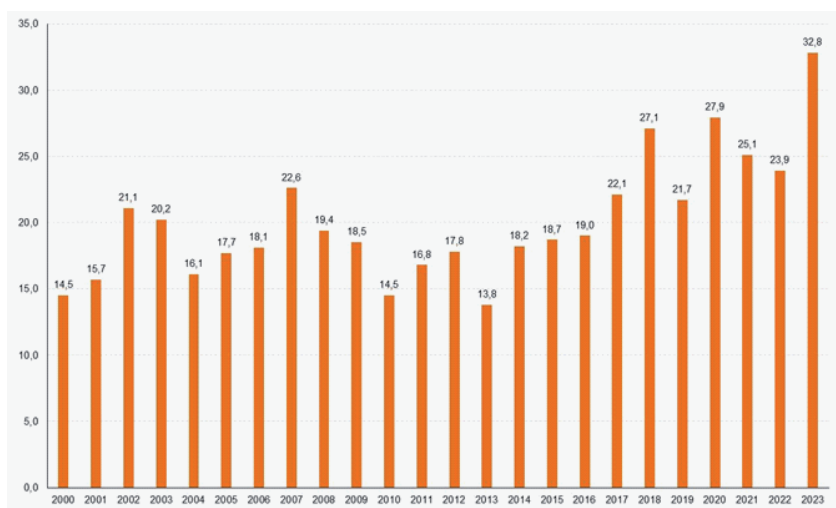


Рис.9. Динамика погрузки зерна по сети РЖД в 2000-2023 гг., млн. тонн

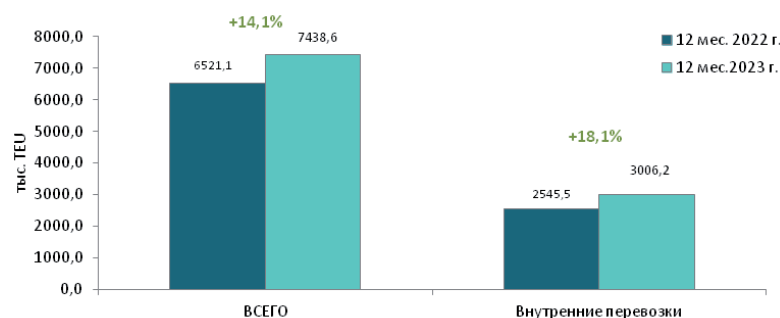


Рис.10. Перевозка контейнеров (гружёные + порожние) по сети РЖД в 2023 г. в сравнении с 2022 г., тыс. TEU

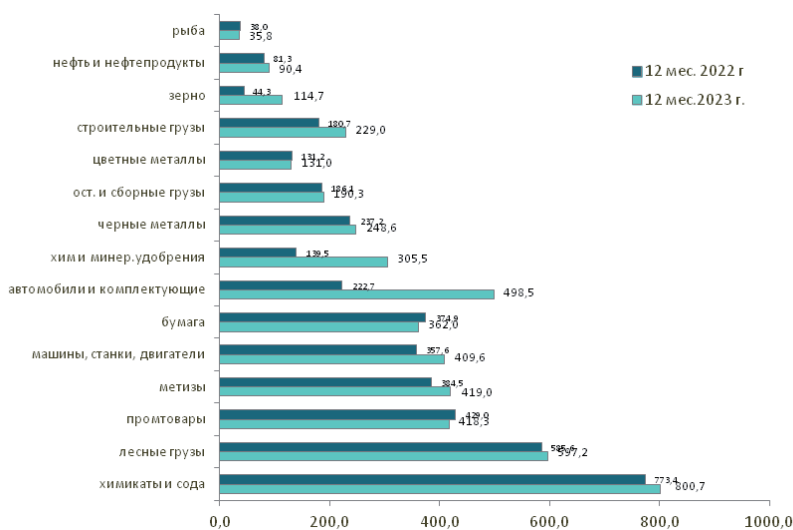


Рис. 11. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) за 12 месяцев 2022 и 2023 гг., тыс. ТЕУ

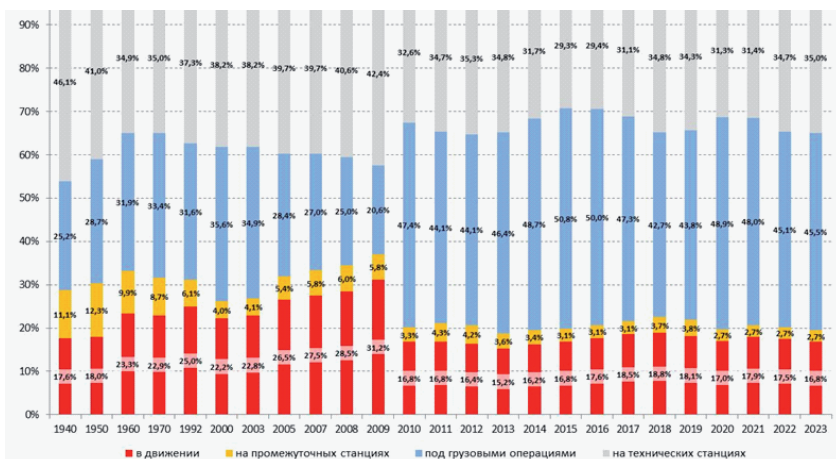


Рис. 12. Структура оборота грузового вагона по элементам в 1940-2023 гг., %

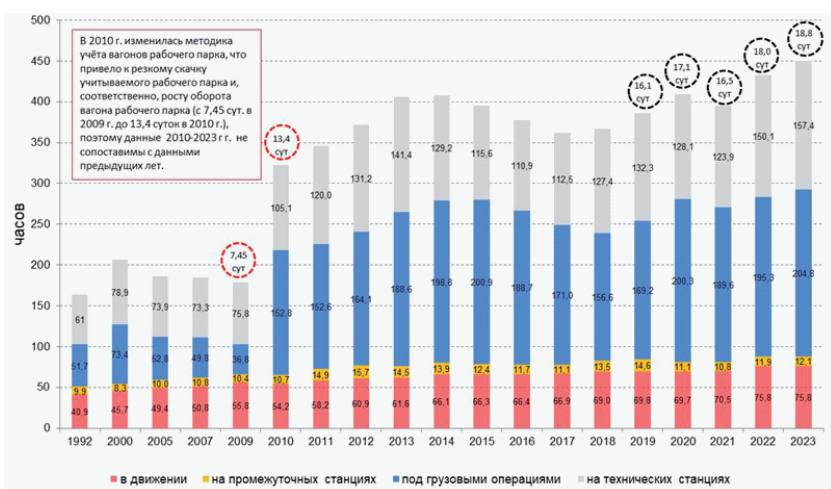


Рис. 13. Оборот грузового вагона рабочего парка с разложением по элементам в 1992-2023 гг., часов

дорожного транспорта важнейшими является группа показателей использования подвижного состава, которые характеризуют использование подвижного состава во времени (оборот вагона рабочего парка и его элементы, различные виды скоростей и др.).

Согласно [9], оборот вагона представляет собой время, затрачиваемое вагоном на выполнение одного цикла работы, включающего все операции, связанные с перевозочным процессом (например, от начала одной погрузки до начала следующей погрузки).

Оборот грузового вагона рабочего парка (оборот вагона) по итогам 2023 г. составил 18,8 суток (450,1 часа), что на 3,9 % (или на 17,0 часа) больше, чем показатель аналогичного периода предыдущего года (18,0 сут. или 433,1 ч.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 12, 13) позволяет заметить, что из общего ухудшения¹⁵ величины оборота вагона, наибольшее (9,5 ч. из 17,0 ч. или 56 % всей величины ухудшения) приходится на показатель нахождения под грузовыми операциями. В процентах его рост составил + 4,9 % (со 195,3 ч. в 2022 г. до 204,8 часа в 2023 г.). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 45,1 % до 45,5 %, т.е. на +0,4 п.п.

Вторым элементом с точки зрения вклада в общее увеличение (ухудшение) оборота вагона стало нахождение на технических станциях. Этот показатель вырос со 150,1 часа в 2022 г. до 157,4 часа в 2023 г. или на 7,3 часа (+4,9 %). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 34,7 % до 35,0 %, т.е. на +0,3 п.п.

Любопытно отметить, что доля элемента нахождения в движении снизилась с 17,5 % до 16,8 % (т.е. снижение на 0,7 п.п.). Это означает, что в целом в структуре оборота вагона выросла доля различных простоев (доля простоев подросла с 82,5 % до 83,2 %), или, иначе говоря, вагон чуть больше стоит и чуть меньше едет.

При этом, рассматривая структуру оборота вагона по элементам в процентах (рис. 6)

¹⁵ Напомним читателям, что применительно к показателю оборот вагона, увеличение показателя означает его ухудшение. Поэтому оборот вагона иногда относят к т.н. обратным показателям.

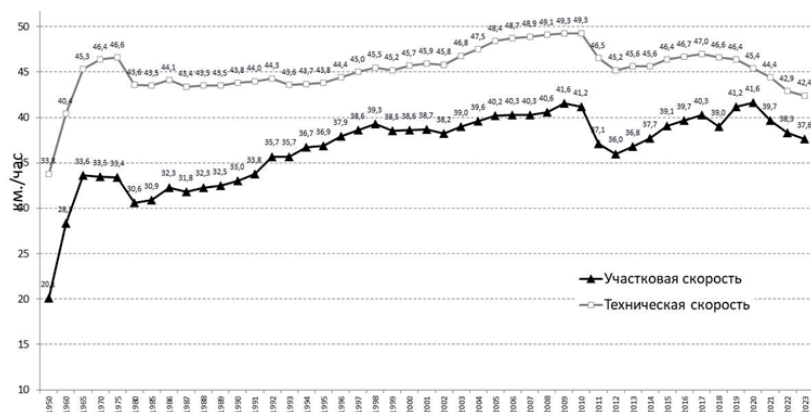


Рис.14. Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1950-2023 гг, км/час

можно обратить внимание на то, что в 2022 и 2023 г. время простоя под грузовыми (точнее – доля этого времени в общем времени оборота вагона по всем элементам) операциями меньше, чем в 2021 г (45,1 % и 45,5 % против 48,0 % соответственно). А время простоя на технических станциях – наоборот – в 2022 и 2023 гг. выросло по сравнению с 2021 г. (34,7 % и 35,0 % против 31,4 %). Таким образом, на горизонте трёх последних лет те элементы оборота вагона, которые зависят от работы грузоотправителей – улучшились, а те элементы, которые зависят от работы ОАО «РЖД» и, в частности, от управления работой станций – ухудшились.

По итогам 2023 г. средняя участковая скорость грузового поезда на инфраструктуре РЖД (рис. 14) составила 37,9 км/час, что на 1,8 % ниже аналогичного

показателя 2022 года (38,3 км/час). Техническая скорость (рис. 14) грузового поезда по итогам 2023 г. составила 42,4 км/час, что на 1,2 % ниже показателя 2022 года (42,9 км/час)¹⁶. О различиях между разными видами скоростей и особенностях их учёта см., например в [10], а о роли скоростей в оценке работы железнодорожного транспорта в [10, 11, 12].

5. Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк грузовых вагонов, принадлежности РФ (всех родов подвижного состава) составил 1321,2 тыс. единиц¹⁷

¹⁶ Помесичную динамику участковой и технической скоростей см., например, здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/886340.html>

¹⁷ Показатели вагонных парков являются среднесуточным показателем за соответствующий месяц и приводятся по данным отчёта ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации» (<https://company.rzd.ru/ru/9388>).

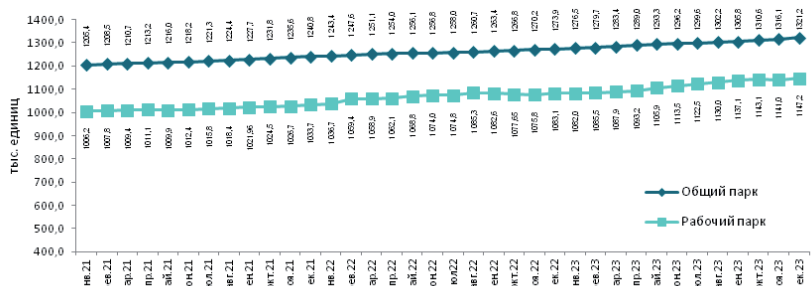


Рис.15. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2021 -2023 гг., тыс. единиц

и увеличился к аналогичному показателю декабря 2022 года (1273,9) на 3,7 % или на 47,3 тыс. вагонов (рис. 15).

Рабочий парк грузовых вагонов в декабре 2023 г. (среднесуточный показатель за месяц) составил 1147,2 тыс. ед., что на 5,9 % или на 64,1 тыс. ед. выше аналогичного показателя декабря 2022 г. (1083,1 ед)¹⁸.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк полувагонов на сети РЖД составил 622,1 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 2,7 % или на 16,3 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в декабре 2023 г. 569,7 тыс. ед., он вырос на 4,8 % (на 26,2 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2022 г.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк крытых вагонов на сети РЖД составил 58,2 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 1,1 % или на 0,7 тыс. ед.

Рабочий парк крытых вагонов составил в декабре 2023 г. 48,2 тыс. ед., он вырос на 12,6 % (на 5,4 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2022 г.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил 70,9 тыс. ед., что на 4,6 % (на 3,1 тыс. ед.) выше показателя декабря 2022 г. Рабочий парк платформ составил в декабре 2023 г. 37,8 тыс. ед., он вырос на 9,6 % (на 3,3 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2022 г.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк цистерн на сети РЖД составил 264,5 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 3,8 % или на 9,6 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в декабре 2023 г. 236,8 тыс. ед., он вырос на 3,3 % (на 7,5 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2022 г. (при этом в ноябре и декабре 2023 г. вместо привычного роста наблюдалась некоторое снижение рабочего парка)¹⁹.

О существующих на сети железных дорог проблемах, связанных с управлением вагонными парками, см., например в [13, 14], а при-

¹⁸ Динамику вагонных парков в долгосрочном периоде см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/887001.html>

¹⁹ Данные о среднем возрасте вагонов по основным родам см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/889518.html>

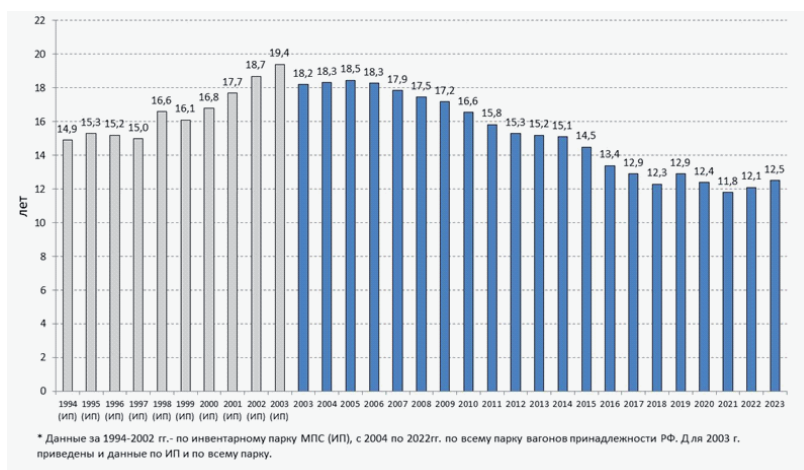


Рис. 16. Средний возраст грузового вагона принадлежности РФ в 1994-2023 гг., лет

менительно к смешанным перевозкам в работах [15, 16, 17].

Динамика среднего возраста вагона приведена на рис. 16 (Источник: ИЦО, СОЖТ²⁰).

Средний возраст вагонов российской принадлежности самый низкий в Европе и один из самых низких в мире. Подобное «омоложение» парка стало следствием массового списания вагонов с истёкшим сроком службы в 2015-2016 гг.²¹. Этот сюжет разбирается в работе [21].

6. Ставки аренды грузовых вагонов

На протяжении большей части 2023 г динамика ставок аренды полувагона оставалась относительно стабильной, однако в 4 квартале ставки увеличились (рис. 17). Совокупный накопленный рост за 12 месяцев (декабрь к январю 2023 г.) составил 130,2 %.

Среднесуточная взвешенная ставка аренды полувагона в декабре 2023 г. составила по данным ИЦО (ставки для долгосрочных контрактов) 2500 руб., что, как уже отмечено выше, на 30,2 % выше показателя января 2023 г. При этом диапазон ставок составляет от 2300 до 3000 руб. за вагон в сутки. Для краткосрочной аренды соответствующий диапазон в декабре несколько выше – от 2700 до 3100 руб. за вагон в сутки (в обоих случаях речь идёт о стандартных полувагонах). Об

²⁰ По данным ИЦО, которые приводятся в «Обзоре работы грузового железнодорожного транспорта» на сайте СОЖТ <https://www.railsovet.ru>

²¹ Долгосрочные данные о величине вагонных парков см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/887001.html>

отличиях ставок аренды вагона и ставок предоставления вагона см. в [18].

Для инновационных полувагонов (25 тс. на ось) краткосрочные ставки (по данным ИЦО) находятся в диапазоне от 3100 до 3800 руб. за вагон в сутки.

На рис. 18 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2023 гг.²²

В декабре 2023 г. к декабрю 2007 г. накопленный рост тарифов РЖД составил 389 % (или рост в 3,9 раза), накопленная инфляция в декабре 2023 к де-

²² Показатель суточной ставки аренды вагона не является полным эквивалентом показателя ставки оперирования, но, тем не менее, его динамика (в долгосрочной перспективе) может служить индикатором последнего.

кабрю 2007 г. составила 322,0 %, уровень ставок аренды полувагона в декабре 2023 к декабрю 2007 г. составил 261 %.

Таким образом, график²³ на рис. 18 демонстрирует что в наличие конкуренции и частной собственности на рынке предоставления вагонов привели к тому, что темпы роста цен в нерегулируемом сегменте рынка (ставка аренды полувагона) ниже, чем в регулируемом (тарифы ОАО «РЖД»). Подробнее об этом см. [18, 19, 20, 22].

Кроме того, регулируемые тарифы ОАО «РЖД» за рассматриваемый на графике период в совокупности выросли выше накопленной инфляции, а накопленный темп роста ставок аренды ниже накопленного показателя инфляции за тот же период.

Рекордные темпы роста грузовых тарифов ОАО «РЖД» дали свои плоды: чистая прибыль ОАО «РЖД» по РСБУ по итогам 2023 г. составила 118,3 млрд руб., что в 2,5 раза больше, чем показатель 2022 года (47,3 млрд руб.). Выручка РЖД за 2023 год составили 2 трлн 609,7 млрд руб. Это также выше уровня 2022 года на 16,4%. Показатель ЕВITDA достиг 736,9 млрд руб. (+38,5% к 2022 г.). Валовая при-

²³ Методологическое пояснение к графику. Данные о ставках аренды из «Промгрузов» и из отчётов ИЦО несопоставимы по абсолютным значениям (из-за отличий в выборке и методологии формирования), но демонстрируют близкую динамику. Поэтому для сохранения преемственности всего ряда переход с первого источника на второй (январь-февраль 2023 г.) произведён не по абсолютным значениям, а по темпам роста в процентах.

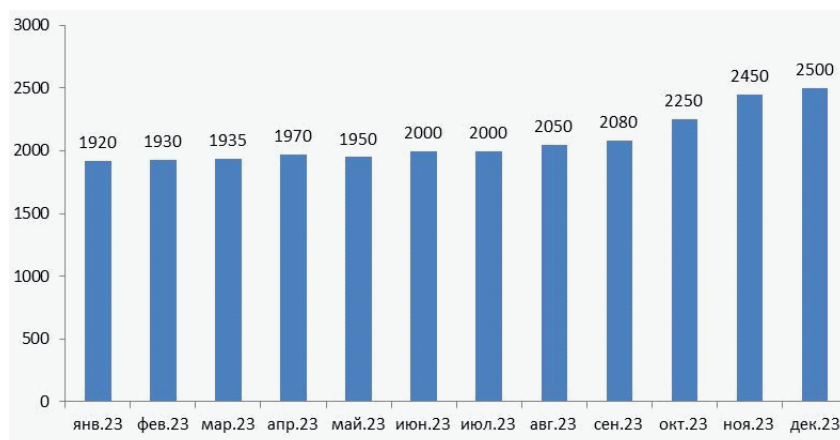


Рис. 17. Динамика ставок аренды полувагона в январе-декабре 2023 г. (по долгосрочным контрактам, руб. за вагон в сутки без НДС)

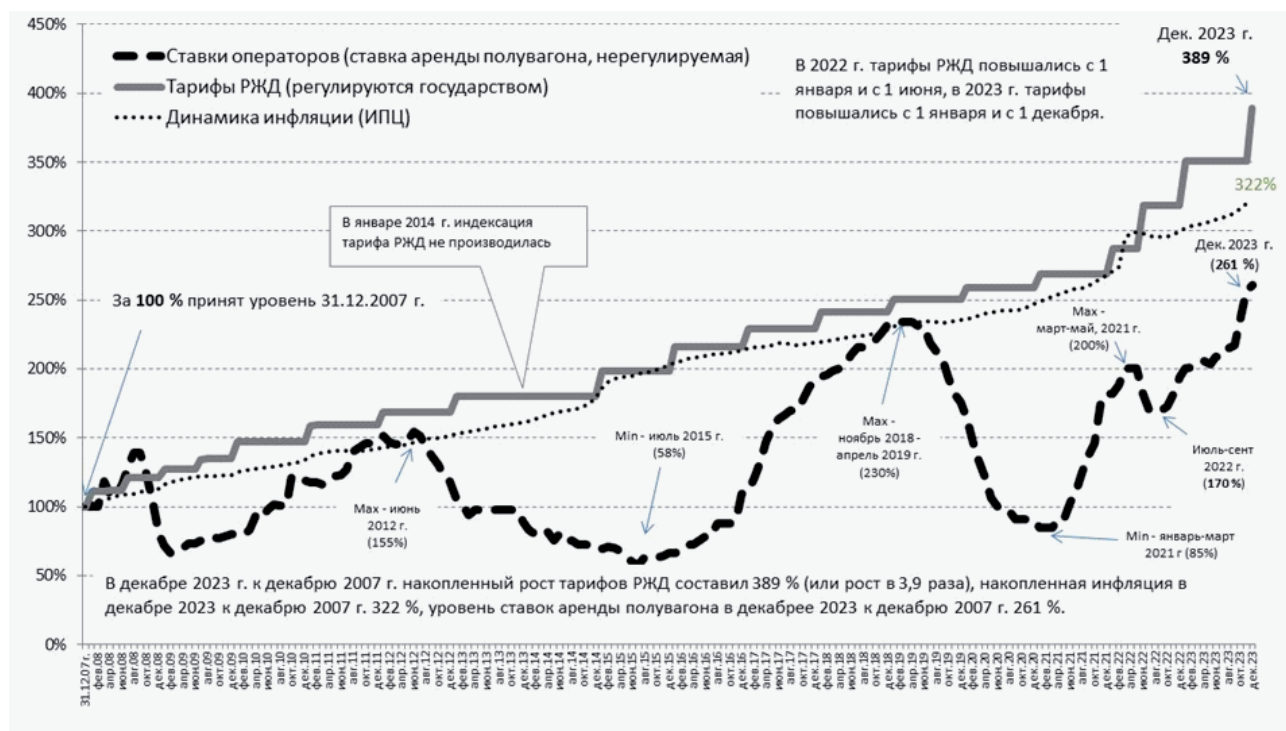


Рис.18. Динамика индексации тарифов РЖД и динамика суточной ставки аренды полувагона с января 2008 г. по декабрь 2023 г., в %

Примечание. Ставки аренды для графика использованы в номинальных ценах (т.е. не корректировались на уровень инфляции). Динамика ставок аренды с января 2008 по декабрь 2022 г. приведена по данным «Промгрузов», за январь 2023 г. по данным «ПроВагон», с февраля по декабрь 2023 г. - по данным ИЦО (Информационный центр операторов).

быль составила 556,0 млрд руб. (+35,1% к показателю 2022 г.).

Подводя итог, отметим, что работа транспортной системы в целом является производной от экономической ситуации в стране и от ситуации в промышленности. Сравнение показателей 2023 г. с показателями предшествующих лет показывает, что если в 2015-2018 гг. грузооборот транспорта в целом рос со среднегодовым темпом около 3 %, затем в 2019 г. мы наблюдали затухание темпов роста (+0,5 %), в 2020 г. грузооборот транспорта снизился на 4,8 %, в 2021 г. на фоне низкой базы предшествующего года показатель вырос на 5,5 %, а в 2022-2023 гг. погрузка устойчиво снижается – в 2022 на 2,5 %, в 2023 – на 0,6 % [23, 24, 25, 26]. Динамика грузооборота железнодорожного транспорта в целом повторяет траекторию транспортного комплекса в целом – грузооборот в 2021 г. прирос на 3,7 %, в 2022

и 2023 г. снизился, однако не в такой степени, как по транспорту в целом (на 0,1 % в 2022 г. и на 0,6 % в 2023). Это говорит о том, что большая часть факторов, влияющих на динамику работы железнодорожного транспорта является общей для всей транспортной системы.

Список литературы

1. Социально-экономическое положение России. 2023 г./ Росстат – 360 с. [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-12-2023.pdf]
2. «О промышленном производстве в 2023 году» (https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/10_31-01-2024.html).
3. Морозов В.Н. Эволюция с учётом всех рисков // РЖД-Партнёр. 2017. № 15-16. С.26-31.
4. Хусаинов Ф.И., Ожерельева М.В. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2018

году: экономико-статистический обзор // Вестник транспорта. 2019. № 9. С. 7-17. [https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/305199465.pdf]

5. В РФ в 2023 году установлен рекорд по объёму дорожного строительства // ИА «РЖД-Партнёр», 02.02.2024 г. [https://www.rzd-partner.ru/auto/news/v-rf-v-2023-godu-ustanovlen-rekord-po-obemu-dorozhnogo-stroitelstva]

6. Солнцев А. Стройгрузы: к концу года подмёрзли // РЖД-Партнёр. 2024. № 1-2. С.25

7. Алёшина А. Строительные грузы на распутье // РЖД-Партнёр. 2023. № 11-12 . С.39-41.

8. Мерцалова А., Костырев А. Цемент просыпался из вагона. Коммерсант. 13.09.2023 г.

9. Методика технического нормирования, учёта рабочего парка и времени оборота грузового вагона на инфраструктуре общего пользования// Утв. рас-

поряжением ОАО «РЖД» от 18.08.2015 г. № 2075-р.

10. Хусаинов Ф.И. Показатели скорости как аналитические инструменты для оценки работы железных дорог // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 4. С.19-22. [https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/248447893.pdf]

11. Мачерет Д.А, Валеев Н.А. Экономическая оценка транспортной деятельности: учеб. пособие – М.: АО «ВНИИЖТ», 2023 62 с.

12. Мачерет Д.А. Рост дальности и ускорение грузовых перевозок: долгосрочный анализ // Экономика железных дорог. 2021. № 10. С.14-20.

13. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. 2020. № 11. С.63-77.

14. Куренков П.В., Хусаинов Ф.И. Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков // Экономика железных дорог. 2013. № 9. С.35-48.

15. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. – Самара, СамГАПС, 2003. 643 с.

16. Стеценко В.В., Куренков П.В. Коммерческое взаимодействие транспортных систем // Железнодорожный транспорт. – 1998. – № 10. – С.31-36.

17. Куренков П.В., Сафронова А.А., Кахриманова Д.Г. Логистика международных интермодальных грузовых перевозок // Логистика. – 2018. – № 3 (136). С.24-27.

18. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы: очень краткое введение – М.: Прометей, 2023. – 216 с.

19. Хусаинов Ф.И. Институциональные реформы на железнодорожном транспорте: итоги двух десятилетий // Экономика железных дорог. 2021. № 12. С.54-64.

20. Хусаинов Ф.И. Структурная реформа железных дорог: история успеха или провала? // РЖД-Партнёр. 2021. № 24. С. 38-43. [https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/545703832.pdf]

21. Хусаинов Ф. И. О изменении концепций теории общественного выбора к некоторым проблемам экономики железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 2018. № 5. С. 12-22. [https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/249422428.pdf]

22. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожного транспорта России: итоги и задачи // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 5 (36). С. 40-43.

23. Хусаинов Ф. И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2021 году: экономико-статистический обзор // Вестник транспорта. 2022. № 7. С. 2-13.

24. Хусаинов Ф. И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2022 году: экономико-статистический обзор // Вестник транспорта. 2023. № 4. С. 2-13.

25. Мачерет Д.А., Мачерет А.Д. Рынок грузовых перевозок в условиях макроэкономических изменений // Экономика железных дорог. 2023. № 3. С.10-18.

26. Хусаинов Ф.И. Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2022 г. // Экономика железных дорог. 2023. № 3. С.46-72.

Мишустин призвал использовать отечественные решения при строительстве ВСМ

Строительство высокоскоростных железных магистралей (ВСМ) в России должно базироваться на отечественных решениях, сообщил глава правительства РФ Михаил Мишустин.

Это он озвучил на встрече с руководителем Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдора) Алексеем Дружининым. Мишустин отметил, что очень важно далее улучшать пропускную способность сети, чтобы по всем возможностям и по скорости передвижения был прогресс.

"Решение историческое, которое президент с коллегами приняли совсем недавно по высокоскоростной магистрали, оно как раз даёт стимулы и для агентства. Это и современные тепловозы, современные локомотивы, правильные соответствующие технологии, которые будут применяться, это новые материалы, вагоны. Что очень важно - соответствующая инфраструктура для высокоскоростных дорог, потому что совсем другая инфраструктура, и это будет в первую очередь, я надеюсь, построено на отечественных решениях", - сказал глава правительства РФ.

Он отметил, что именно на это направлены усилия и расходы на НИОКРы и соответствующие технологиче-



ские разработки.

"Конечно, при помощи государства должны быть направлены именно на технологическое развитие, на суверенитет в том числе и в этой важнейшей для нас отрасли. Президент совсем недавно отмечал, что предстоящие десятилетия – это десятилетие большой стройки в России. И, конечно, это невозможно представить без высокоскоростных магистралей, без железных дорог", - добавил Мишустин.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. Пилотным проектом должна стать ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом, но в целом обсуждается создание сети таких дорог в стране.

РЖД показывали очередность строительства планируемых в России ВСМ. Так, после высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва - Санкт-Петербург планируется строительство таких дорог из столицы

в Екатеринбург, затем в Адлер, потом в Минск и далее в Рязань.

Спрогнозирована динамика пассажиропотока российских авиакомпаний

Российские авиакомпании в 2024 году, как ожидается, перевезут около 114 миллионов пассажиров, что на 8% выше показателя 2023 года, говорится в исследовании Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК), имеющемся в распоряжении РИА Новости.

"Ожидается, что в 2024 году сохранится положительный тренд: пассажиропоток вырастет на 8% к уровню 2023 года и составит около 114 миллионов человек", - говорится в материалах.

Ранее министр транспорта РФ Виталий Савельев сообщил, что в 2023 году отечественные авиакомпании перевезли 105 миллионов пассажиров, что выше запланированных показателей и на 10% больше итогов предыдущего года.

"Государственная транспортная лизинговая компания" - крупнейшая лизинговая компания России. Все 100% компании принадлежат РФ. Управляют ГТЛК Минтранс и Минфин. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов, беспилотников.