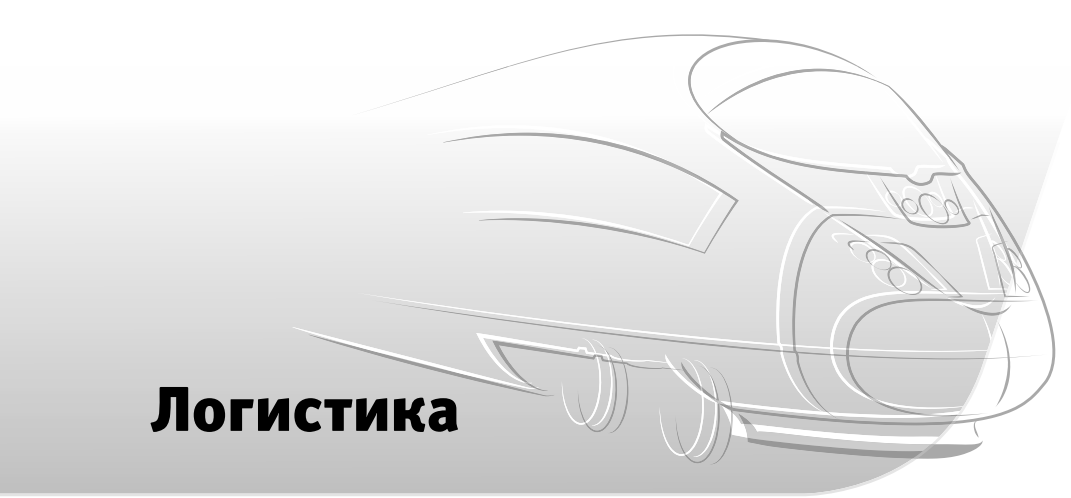


Логистика

Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2024 г.*

Ф.И. ХУСАИНОВ,
к.э.н., эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ
f-husainov@mail.ru

Аннотация

Прошедший, 2024 год стал для участников рынка одним из самых тяжелых – наряду со снижением погрузки ситуация с эксплуатационной работой также была чрезвычайно сложной. Вместе с тем, несмотря на то что по итогам 2024 г. большинство показателей работы железных дорог оказались худшими в обозримой исторической перспективе, в декабре ряд эксплуатационных показателей (скорости, оборот вагона) выявил незначительное улучшение. Это улучшение, впрочем, практически не повлияло на общую картину по году. Более того, есть основания предполагать, что ряд мер, направленных на улучшение эксплуатационной обстановки, в итоге негативно отразились на динамике погрузки грузов.

В статье приводится обзор состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок по итогам 2024 года. Рассмотрены ключевые показатели рынка грузовых перевозок, показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта.

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

© Ф.И. ХУСАИНОВ, 2025

Ключевые слова: *железнодорожные грузовые перевозки, рынок железнодорожных грузовых перевозок, показатели эксплуатационной работы, динамика изменений.*

F.I. KHUSAINOV, Ph.D. in Economics, Expert at the Institute of Economics and Regulation of Infrastructure Industries of the National Research University Higher School of Economics, f-husainov@mail.ru

The railway freight transportation market in 2024

Abstract. Last year, 2024, was one of the heaviest years for market participants – along with a decrease in loading, the operational situation was also extremely difficult. At the same time, despite the fact that by the end of 2024, Most of the railway performance indicators turned out to be the worst in the foreseeable historical perspective. In December, a number of operational indicators (speed, carriage turnover) showed a slight improvement. This improvement, however, had little effect on the overall picture for the year. Moreover, there is reason to believe that a number of measures aimed at improving the operational environment have had a negative impact on the dynamics of cargo loading.

The article provides an overview of the state of the railway freight transportation market by the end of 2024. The key indicators of the freight transportation market, indicators of the operational work of railway transport are considered.

Keywords: *railway freight transportation, railway freight transportation market, operational performance indicators, dynamics of changes.*

Общие показатели грузовых перевозок

Промышленное производство в России по итогам 12 месяцев 2024 г. составило 104,6% к аналогичному показателю – 12 месяцев 2023 г. При этом по добывающим производствам этот показатель составил 99,1%, по обрабатывающим 108,5% [1; 2].

Общая погрузка грузов по сети ОАО «РЖД» за 12 месяцев 2024 г. составила 1181,4 млн т*, что на 4,1% (или на 50,8 млн т) ниже уровня аналогичного перио-

* См.: Пресс-релиз ОАО «РЖД» от 9 января 2025 г. URL: https://cargo.rzd.ru/ru/9433/page/2452802?id=310553, а также: Раздел «РЖД в цифрах». URL: https://company.rzd.ru/ru/9377. По данным Росстата, общая погрузка составила 1183,9 млн т, т.е. на 0,2% больше (у Росстата в 2024 г., помимо погрузки по ОАО «РЖД», учтена и погрузка по ФГУП «Крымская железная дорога»). Везде далее в тексте данные приведены по сети ОАО «РЖД». В официальной статистике ОАО «РЖД» данные по ФГУП «Крымская железная дорога» и другим территориям, находящимся за пределами инфраструктуры ОАО «РЖД», не учитываются.

да прошлого года (АППГ). Если считать снижение не по абсолютным значениям, а по среднесуточным (так как в феврале 2024 г. на 1 день больше, чем в феврале 2023 г.), то оно составило (-4,4%). В целом на протяжении 15 месяцев (IV квартала 2023 г. и всего 2024 г.) темпы погрузки относительно соответствующего месяца предшествующего года отрицательные. Данные, приведенные на рисунке 1, позволяют заметить, что после 2018 г., за исключением одного года (2021), погрузка не превышала уровень предыдущего года. Более того, погрузка в 2024 г. была самой низкой за период с 2010 по 2023 г.

В 2024 году снижение погрузки зафиксировано по большинству из важнейших грузов. Так, погрузка каменного угля за 12 месяцев 2024 г. в абсолютном исчислении снизилась на 5,4% (или на 18,9 млн т), в среднесуточном исчислении погрузка снизилась даже чуть сильнее (-5,6%). Погрузка руды железной и марганцевой снизилась на 1,2% (или на 1,3 млн т), в среднесуточном исчислении погрузка снизилась на 1,5%. Погрузка черных металлов снизилась на 9,3% (на 6,3 млн т), в среднесуточном исчислении снижение составило (-9,5%). Погрузка строительных грузов снизилась на 14,5% (или на 18,8 млн т), в среднесуточном исчислении погрузка снизилась на 14,7%. Погрузка цемента снизилась на 4,7% (или на 1,1 млн т), в среднесуточном исчислении погрузка снизилась на 5,0%. Погрузка лома черных металлов снизилась на 18,5% (или на 2,5 млн т), в среднесуточном исчислении погрузка снизилась на 18,7%. Погрузка зерна по итогам 12 месяцев снизилась на 4,6% (снижение составило 1,5 млн т), или на 4,9% в среднесуточном исчислении. По некоторым из грузов погрузка выросла.

Так, за 12 месяцев 2024 г. к аналогичному периоду предыдущего года погрузка химических и минеральных удобрений увеличилась на 6,2% (или почти на 4,0 млн т), в среднесуточном исчислении рост составил (+5,9%), погрузка по номенклатурной группе «грузы в контейнерах» (рекордсмен роста в последнее время) выросла всего на 1,6% (на 0,8 млн т), в среднесуточном исчислении рост составил (+1,3%).

Погрузка всех грузов на экспорт снизилась на 4,1%, или на 17,5 млн т; в среднесуточном исчислении снижение составило (-4,3%). Экспорт угля при этом снизился на 9,3% в абсолютном исчислении, или на 18,2 млн т (в среднесуточном исчислении – на 9,5%), экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 2,4%, или на 2,0 млн т (в среднесуточном исчислении – на 2,7%), экспорт черных металлов сократился на 9,3%, или на 2,1 млн т (в среднесуточном исчислении – на 9,6%), экспорт лесных грузов снизился на 10,4% (в среднесуточном исчислении – на 11,4%).

В целом доля экспорта в общей погрузке изменилась несущественно: если в 2023 г. назначением на экспорт было погружено 35,0% всех грузов, то по итогам 2024 г. этот показатель незначительно увеличился – до 35,1%.

В общей погрузке грузов железными дорогами важнейшими номенклатурами по-прежнему являются *каменный уголь*, *нефть и нефтепродукты* (см. рис. 2).

Доля каменного угля немного снизилась: если в 2023 г. она составляла 28,4%, то по итогам 2024 г. составила 28,1%. Доля нефти и нефтепродуктов, напротив, подросла с 17,0 до 17,6%.

Продолжается тенденция роста перевозок грузов в контейнерах: если в 2023 г. их доля в общей погрузке составляла 4,1%, то по итогам 2024 г. она составила 4,4% (+0,3 п.п.)*.

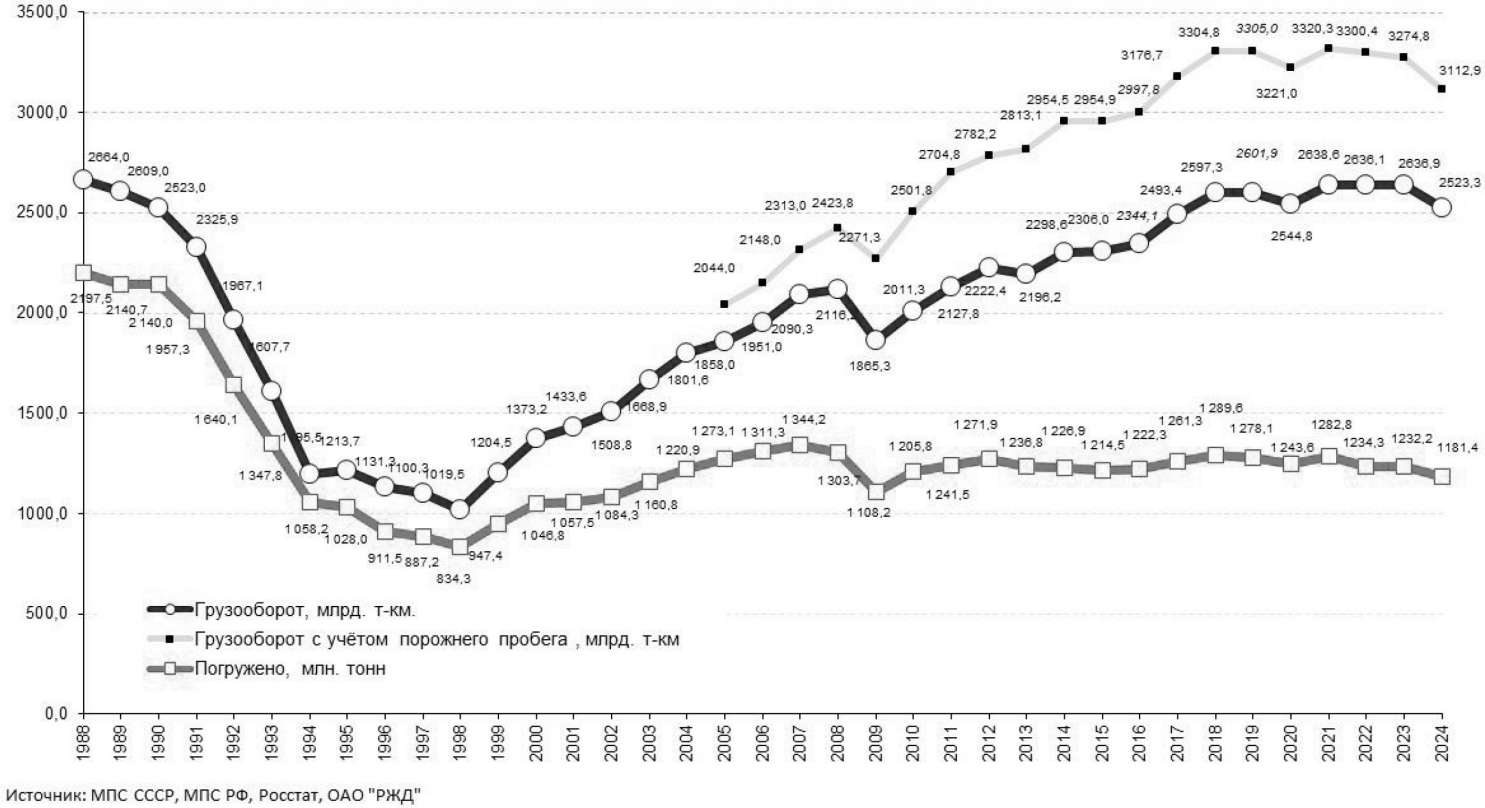
Любопытно отметить, что доля строительных грузов в погрузке по итогам 2024 г. составляет 9,4%, и это исторический минимум как погрузки в тоннах, так и доли от общей погрузки за все время работы железнодорожного транспорта в постсоветское время (т.е. с 1991 по 2023 г.).

На рисунке 1 приведена долгосрочная динамика погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта. Здесь нужно сделать небольшое **методологическое пояснение**. Вообще говоря, есть такая методологическая проблема, как сложность корректного учета данных о погрузке и грузообороте для 1988–1989 гг. по РСФСР в границах будущей России (без разрешения этой проблемы невозможно добиться сопоставимости этих данных)**. Дело в том, что границы дорог не всегда совпадали с границами РСФСР и часть погрузки и грузооборота, которая в годы существования СССР попадала в погрузку дорог, например Украинской ССР, с 1992 г. попадает в погрузку и грузооборот России. Например, Белгородское отделение, которое обслуживало территорию РСФСР, но подчинялось и входило в состав Южной ж.д. с управлением в Харькове (Украинская ССР), спустя некоторое время после распада СССР стало частью Юго-Восточной дороги РЖД (РФ). Оно было передано из Южной железной дороги (Украина) в состав Юго-Восточной железной дороги (Россия) в марте 1992 г. То есть грузооборот и погрузка этого отделения раньше попадали в грузооборот Украинской СССР, а теперь в грузооборот Российской Федерации. А в каких-то случаях могло быть и наоборот. В результате для 1988–1989 гг. существуют две альтернативные оценки величины грузооборота. В настоящей статье на рисунке 1 данные за 1988–1989 гг. приводятся по статье В.Н. Морозова [3].

---

* Однако если считать не долю погрузки в контейнеры в общей **погрузке**, а долю контейнерных перевозок в **перевозке** (напомним, что погрузка и перевозка в железнодорожной статистике это не тождественные показатели, второй показатель выше первого на величину суммы импорта и транзита), то тут все чуть сложнее. Показатель «перевезено грузов в контейнерах» в ОАО «РЖД» в разных видах отчетности учитывается немного по-разному – с суммированием веса тары порожних контейнеров или без суммирования (соответственно, либо 89,1 млн т, либо 82,6 млн т. по итогам 2024 г.). Доля перевозок грузов в контейнерах в общем показателе «перевезено» в первом случае составит 6,8%, во втором случае – 6,3%. См. подробнее об этом ниже, в соответствующем разделе настоящей статьи.

** Об этой проблеме подробнее см. по ссылке: https://f-husainov.livejournal.com/665803.html



Источник: МПС СССР, МПС РФ, Росстат, ОАО "РЖД"

Рис. 1. **Динамика погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта России в 1988–2024 гг. (данные за 1988-1991 гг. – по РСФСР)**

Рис. 2. **Структура погрузки грузов по сети РЖД за 12 месяцев 2024 г.,** *%*

Таблица 1

Погрузка грузов по сети РЖД за 12 месяцев 2024 г. в сравнении с аналогичным периодом 2022 и 2023 гг.

	Погрузка			12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2023 г.		Справочно: 12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2022 г.	
	Погрузка за 12 мес. 2022 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2023 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2024 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Всего	1 234 289,2	1 232 239,5	1 181 425,0	95,9%	-50 814,5	95,7%	-52 864,2
в том числе							
по России	805 042,6	800 573,0	767 245,4	95,8%	-33 327,6	95,3%	-37 797,2
на экспорт	429 246,6	431 666,5	414 179,6	95,9%	-17 486,9	96,5%	-15 067,0
Справочно: доля экспорта	34,8%	35,0%	35,1%				

Из таблицы 1 видно, что если в 2023 г. назначением на экспорт было погружено 35,0% всех грузов, то по итогам 2024 г. этот показатель составил 35,1%.

При этом погрузка на экспорт снизилась на 4,1% (или на 17,5 млн т), а назначением по России – снизилась на 4,2% (или на 33,3 млн т).

Грузооборот по инфраструктуре РЖД по итогам 2024 г. составил 2523,3 млрд т-км*, что на 4,3% ниже уровня аналогичного периода предыдущего года. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил за 12 месяцев 2024 г. 3112,9 млрд т-км, что ниже показателя прошлого года на 4,9%**. Тот факт, что снижение грузооборота с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии сильнее, чем снижение собственно грузооборота, означает, что снизился и коэффициент порожнего пробега вагона (т.е. уменьшился вклад вагоно-км порожнего пробега в общие вагоно-км пробега)***.

Показатель объема перевозок (*перевезено*)**** по итогам 2024 г. составил 1311,8 млн т, что на 4,2% ниже аналогичного показателя 2023 г. Распределение общего объема перевозок по видам сообщения приведено на рисунке 3.

---

* По данным раздела «РЖД в цифрах» на официальном сайте ОАО «РЖД». См.: URL: https://company.rzd.ru/ru/9377/page/1417901. Изначально в пресс-релизе ОАО «РЖД» от 9 января 2025 г. были опубликованы оперативные (предварительные) данные, согласно которым грузооборот составлял 2523,8 млрд т-км со снижением к аналогичному периоду прошлого года на 4,3%. См.: URL: https://cargo.rzd.ru/ru/9433/page/2452802?id=310553). По данным Росстата, грузооборот железнодорожного полотна за 12 месяцев 2024 г. составил 2524,8 млрд. т-км со снижением к аналогичному периоду предыдущего года на 4,3%.

** По данным пресс-релиза ОАО «РЖД» от 9 января 2025 г., Росстат этот показатель не учитывает.

*** И действительно, по данным отчета ф. 9д-5 процент порожнего пробега по итогам 2023 г. составлял 37,0%, а по итогам 2024 г. составил 35,8%. Указанное снижение связано с активно развиваемой практикой погрузки контейнеров в полувагоны при перевозке контейнеров из портов Дальнего Востока.

**** Во избежание путаницы напомним, что, согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учета показателей работы, показатель *перевезено* не эквивалентен показателю *погрузки*. Погрузка включает объемы, погруженные во внутригосударственном сообщении (по РФ) и погруженные назначением на экспорт, а показатель *перевезено* включает в дополнение к этому еще импорт и транзит (если пренебречь небольшими отличиями, вызванными особенностями учета импортных грузов, прибывающих в порты, в графе «импортные грузы» отчета ф. ГО-10 и графе «импорт» отчета ф. ЦО-12, которые приводят к тому, что показатель *погрузка* немного не совпадает с суммой *перевезено* по РФ на экспорт и отличиями, связанными с моментом учета; эта погрешность составляет менее 1%). 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 объем перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель *перевезено*, но для железнодорожного транспорта вместо показателя *перевезено* приводятся данные о погрузке, о чем Росстат делает соответствующее пояснение. Именно показатель *перевезено* (а не погрузка) используется для расчета средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления *грузооборота* на *перевезено*.

Структура перевозок в 2024 г. незначительно изменилась по сравнению с предыдущим годом. Доля перевозок во внутрироссийском (внутригосударственном) сообщении осталась на уровне предыдущего года и составляет 59,7% (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* во внутрироссийском сообщении снизилось на 4,3%). Доля экспорта также осталась на уровне предыдущего года и составила 31,6% (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* на экспорт снизилось на 4,0%). Доля перевозок в импортном сообщении снизилась с 5,6% в 2023 г. до 5,4% по итогам 2024 г., т.е. на 0,2 п.п. (снижение абсолютного показателя импорта на 7,5%). Доля транзита увеличилась с 3,1 до 3,3%, т.е. на 0,2 п.п. (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* в транзитном сообщении выросло на 2,6%).

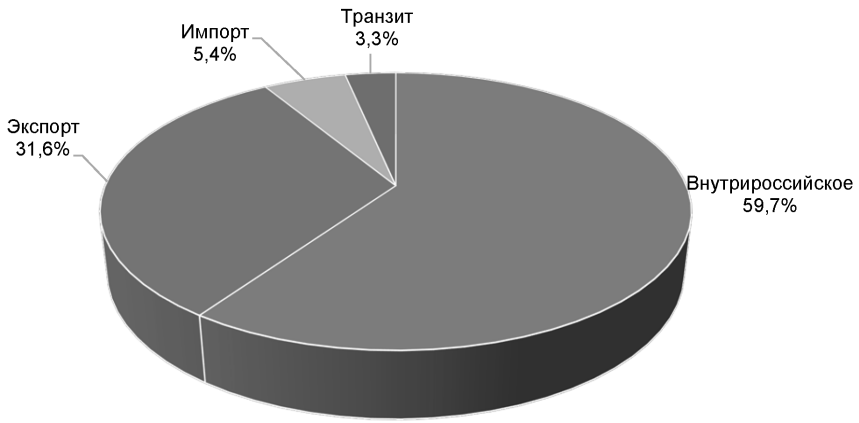


Рис. 3. **Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в 2024 г.,** *%*

Средняя дальность перевозок всех грузов составила по итогам 2024 г. 1924 км, что на 0,1% (или на 1 км) ниже, чем аналогичный показатель за 2023 г. (1925 км). При этом средняя дальность перевозки каменного угля (во всех видах сообщения) снизилась на 2,7%, или на 75 км (с 2772 км до 2697 км).

Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов по итогам 12 месяцев 2024 г. по сети Российских железных дорог.

Каменный уголь

По данным Росстата, показатель выпуска угля за 12 месяцев 2024 г. составил 427,0 млн т, т.е. 99,4% к уровню предыдущего года*.

* По данным таблицы «Выпуск важнейших видов продукции» в справке Росстата «О промышленном производстве в январе - сентябре 2024 г.». См.: URL: https://rosstat.gov.ru/storage/

Погрузка каменного угля за 12 месяцев 2024 г. составила 331,4 млн т, что ниже погрузки аналогичного периода прошлого года на 5,4%, или на 18,9 млн т. По отношению к аналогичному периоду 2022 г. погрузка составила 93,5%, или (-6,5%) (снижение на 23 млн т). Таким образом, коэффициент перевозимости угля железнодорожным транспортом (отношение отправленного по железной дороге к общему объему добычи) составил по итогам года 78%.

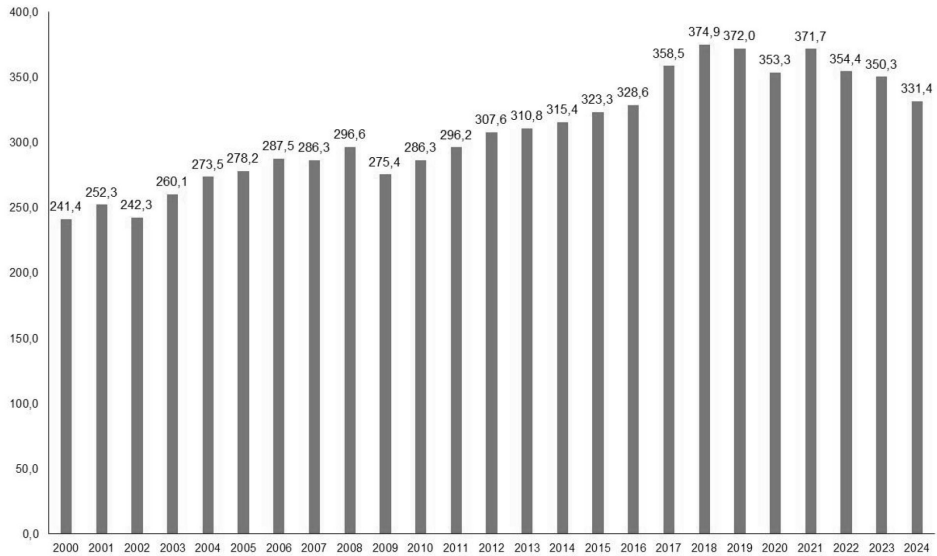


Рис. 4. **Погрузка каменного угля по сети РЖД в 2000–2024 гг.,** *млн т*

Как известно, в последние годы больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Из таблицы 2 видно, что эта доля снизилась по итогам 2024 г. к 2023 г. (на 2,3 п.п.), но, тем не менее, превышает половину погрузки, составляя 53,6%.

Из таблицы 2 видно, что снижение погрузки каменного угля в значительной степени связано со снижением его экспорта [4].

Можно выделить три важнейшие причины снижения погрузки угля на экспорт в 2024 г.

Во-первых, снижение мировых цен на уголь. В среднем мировые цены в 2024 г. в крупнейшем угольном хабе Азиатско-Тихоокеанского региона – Ньюкасле (Австралия) были примерно на 20% ниже, чем в 2023-м (136,2 долл. за тонну

mediabank/10_05-02-2025.html. Здесь индексы построены на основе физического выпуска в тоннах. Аналогичные данные (427 млн т и 99,4% к предыдущему году) приводятся в таблице «Добыча отдельных видов полезных ископаемых» в сборнике Росстата «Социально-экономическое положение России. 2024 г.».

Таблица 2

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

	Погрузка			12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2023 г.		Справочно: 12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2022 г.	
	Погрузка за 12 мес. 2022 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2023 г., тыс. т	Погрузка а 12 мес. 2024 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Погружено	354 400,6	350 282,1	331 403,4	94,6%	-18 878,8	93,5%	-22 997,2
в том числе							
по России	157 281,0	154 524,3	153 850,5	99,6%	-673,9	97,8%	-3 430,6
на экспорт	197 119,6	195 757,8	177 552,9	90,7%	-18 204,9	90,1%	-19 566,6
Справочно: доля экспорта	55,6%	55,9%	53,6%				

против 172,2 долл. за тонну)*. Причем, по оценке большинства угольных экспертов, это снижение знаменует собой возвращение к долгосрочным средним значениям после аномально высоких значений 2022 г. (точнее, периода со второй половины 2021-го по первую половину 2023 г.).

Во-вторых, невозможность существенного увеличения перевозок через Восточный полигон вследствие ограниченности пропускных и провозных способностей железнодорожной инфраструктуры.

Так, экспорт угля через Восточное направление вырос на 3,5% (с 107,7 млн т в 2023 г. до 111,5 млн т в 2024 г., рост на 3,8 млн т), при этом экспорт через северо-запад снизился на 13,1% (с 56,4 млн т до 49,0 млн т, снижение на 7,4 млн т), а через Южное направление (через порты Азово-Черноморского бассейна) снизился на 46% (с 31,6 млн т до 17,1 млн т, или на 14,5 млн т) [5].

Как известно, после того как в апреле 2022 г. ЕС принял решение об эмбарго на поставки угля из России и вступления через 4 месяца в силу этого решения, география российского угольного экспорта изменилась, что в прессе прозвали «поворотом на восток»: если в 2019 г. на долю Китая и Индии приходилось в сумме 23% экспорта угля из России, то уже в 2023-м примерно 66%, тогда как доля стран ЕС сократилась с 32% практически до нуля. Причем здесь проблема инфраструктуры была усугублена дефицитом локомотивной тяги и локомотивных

* Динамику мировых угольных цен за 2000–2024 гг., см., например здесь: https://f-husainov.livejournal.com/946943.html

бригад. Динамика экспорта по направлениям позволяет сделать один любопытный вывод. Если бы ограничения, сложившиеся применительно к экспорту через юг и северо-запад (связанные с санкционными мерами), отсутствовали, то даже с учетом загруженности Восточного полигона вполне можно было экспортировать дополнительно еще 22 млн т, и вместо снижения экспорта на 18 млн т был бы рост экспорта на 4 млн т (снижение на 22 млн т экспорта через северо-западное и южное направления, если бы его можно было восстановить, компенсировал бы минус в 18 млн т, и был бы рост на 4 млн т к предыдущему году).

Третьим фактором, сыгравшим важную роль в снижении погрузки, хотя и не глобально, а лишь для Южного направления в январе – мае этого года, стала история с ценами на перевозку угля через терминал ОТЭКО в порту Тамань. В начале 2024 г. ставки за перевалку в Тамани составили $38 за тонну (что в 2,7 раза выше, чем, например, в порту Новороссийск), и это привело к массовому отказу грузовладельцев от погрузки в адрес порта. Затем в апреле 2024 г. руководство терминала в Тамани снизило ставку за перевалку угля до $18 за тонну, что хотя и выше, чем, например, в порту Новороссийск, но все же примерно двукратно ниже, чем в Тамани в январе – марте 2024-го [6]. Впрочем, справедливости ради необходимо отметить, что сами портовики объясняли такой рост ставок на перевалку следующими причинами: ОАО «РЖД» не согласовало (отклонило) настолько большой объем заявок в этом направлении, что окупаемость терминала, рассчитанная на определенный объем груза, оказалась под вопросом. А выполнить план можно было двумя способами: либо большим объемом с низкими ставками на перевалку, либо меньшим объемом, но с высокими ставками на перевалку. Поскольку РЖД сильно ограничили объем в направлении терминала, портовики, по их словам, были вынуждены пойти на такие крайние меры по спасению своей рентабельности. К концу первого полугодия погрузка на южном направлении начала восстанавливаться и в июне почти достигла уровня июня прошлого года, но, тем не менее, накопленное отставание было таким огромным, что оно внесло существенную лепту в общее снижение [4].

Помимо этих трех важнейших причин, необходимо отметить еще один важный аспект, вытекающий из второй (поворот на восток) причины и усугубляющий ситуацию. Общее среднее расстояние поставок угля (включающее, помимо средней дальности перевозки по железной дороге, еще и расстояние перевозки по морю), выросло примерно на 25%*, причем основной прирост пришелся на расстояние перевозки по морю (и, соответственно, на морской фрахт), в том числе из-за необходимости использовать порты юга и северо-запада России для поставок угля в Восточную и Южную Азию. А из-за удлинения общего расстояния перевозки величина погрузки стала более чувствительной к снижению экспортных цен. Кроме того, на экономику угольного экспорта повлияло еще и решение китайских регуляторов установить с 2024 г. пошлины на импорт энергетического (6%) и коксующегося (3%) угля**.

* URL: https://t.me/kirillrodionov/1370

** URL: https://t.me/kirillrodionov/1620

На 2025 год правительство приняло ряд решений, которые, по замыслу регуляторов, должны несколько смягчить ситуацию в угольной отрасли, в частности, теперь отменены экспортные пошлины. Правительство отменило пошлины на экспорт и энергетического, и коксующегося угля (точнее говоря, на коксующийся отменило еще с 1 декабря 2024 г., а на экспорт энергетического угля и антрацита их действие ранее было приостановлено, а теперь, с 1 января 2025-го эти пошлины отменены полностью)*.

Вместе с тем система квот на вывоз угля подвергнется корректировке. Квоты на экспорт угля сохранятся только для Кузбасса (54,1 млн т). Квоты же для остальных угольных регионов – Якутии, Бурятии, Хакасии, Иркутской области и Тывы полностью отменены.

Нефть и нефтепродукты

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* за 12 месяцев 2024 г. составила 207,5 млн т., что на 1,2%, или на 2,6 млн т ниже уровня 12 месяцев 2023 г. Относительно 2022 г. погрузка в 2024 г. снизилась на 3,9% (на 8,5 млн т) (рис. 5, табл. 3).

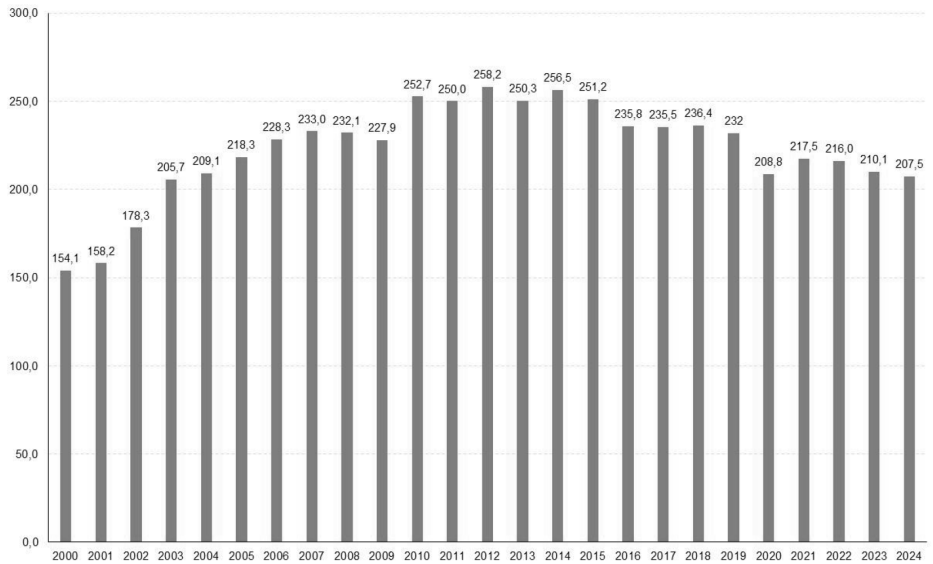


Рис. 5. **Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в 2000–2024 гг.,** *млн т*

Как видно из таблицы 3, доля экспорта по итогам 2024 г. находится на уровне 39,4%, что ниже, чем в 2023 г., на 0,5 п.п. и ниже, чем в 2022 г., на 0,9 п.п. При этом погрузка нефти и нефтепродуктов во внутригосударственном сообщении снизилась на 0,4% (или на 0,5 млн т), а погрузка на экспорт снизилась на 2,4% (или на 2,0 млн т).

* URL: http://government.ru/docs/53565/

Таблица 3

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

	Погрузка			12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2023 г.		Справочно: 12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2022 г.	
	Погрузка за 12 мес. 2022 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2023 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2024 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Погружено	215 978,4	210 057,0	207 504,6	98,8%	-2 552,4	96,1%	-8 473,9
в том числе							
по России	129 031,6	126 189,1	125 681,7	99,6%	-507,4	97,4%	-3 349,9
на экспорт	86 946,9	83 867,9	81 822,9	97,6%	-2 045,0	94,1%	-5 123,9
Справочно: доля экспорта	40,3%	39,9%	39,4%				

Снижение погрузки нефти и нефтепродуктов на экспорт (главным образом дизельного топлива, бензина и мазута) связано с рядом причин, из которых наиболее важными являются следующие: проводились ремонты многих НПЗ*, и продолжительность этих ремонтов в 2024 г. была существенно большей, чем в предыдущие годы; действовал запрет (с 1 марта 2024 г. по 17 мая и затем с 1 августа по 30 ноября) на экспорт бензина, что отчасти тоже повлияло на решения о сроках выхода НПЗ из ремонтов. Еще одной важной причиной, которую называли представители нефтяной отрасли, была нехватка нефтебензиновых цистерн под погрузку. Указанный дефицит цистерн стал следствием увеличения оборота вагонов (цистерн), который особенно остро ощущался грузоотправителями в августе – октябре 2024 г.

Черные металлы и руда железная

Погрузка *черных металлов* за 12 месяцев 2024 г. составила 61,5 млн т, что ниже уровня аналогичного периода 2023 г. на 9,3%, или на 6,3 млн т, и ниже аналогичного периода 2022 г. на 7,2% (на 4,8 млн т) (рис. 6).

* Комсомольский НПЗ, Орский НПЗ, Рязанский НПЗ, Сызранский НПЗ, Туапсинский НПЗ, Московский НПЗ и ряд других.

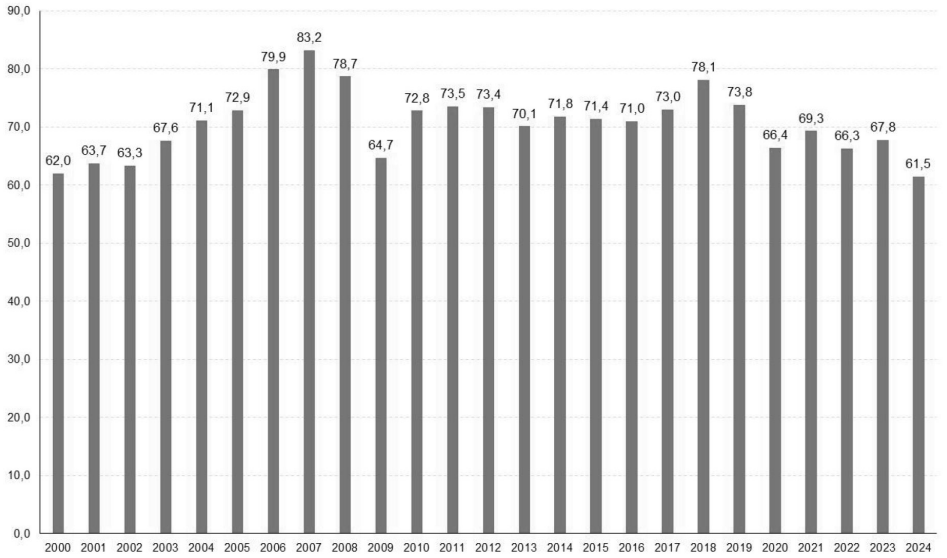


Рис. 6. **Погрузка черных металлов по сети РЖД в 2000–2024 гг.,** *млн тонн*

Доля экспорта в 2024 г. находится на уровне соответствующего показателя предыдущего года (см. табл. 4).

Таблица 4

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

	Погрузка			12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2023 г.		Справочно: 12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2022 г.	
	Погрузка за 12 мес. 2022 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2023 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2024 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Погружено	66 285,6	67 793,0	61 493,6	90,7%	-6 299,4	92,8%	-4 792,0
в том числе							
по России	42 413,8	45 233,9	41 038,6	90,7%	-4 195,4	96,8%	-1 375,2
на экспорт	23 871,8	22 559,1	20 455,1	90,7%	-2 104,0	85,7%	-3 416,8
Справочно: доля экспорта	36,0%	33,3%	33,3%				

Погрузка *руды железной и марганцевой* за 12 месяцев 2024 г. составила 108,9 млн т, что ниже уровня предыдущего года на 1,2%, или на 1,3 млн т, и ниже аналогичного периода 2022 г. на 5,4% (или на 6,3 млн т).

Грузы строительного комплекса

Важнейшими грузами строительного комплекса являются группы грузов: «строительные грузы», «промсырье и формовочные материалы» и «цемент»*.

Погрузка строительных грузов в 2024 г. составила 110,9 млн т, что ниже показателя 2023 г. на 14,5%, или на 18,8 млн т. По сравнению с 2022 г. погрузка снизилась на 17,1%, или на 22,9 млн т.

Снижение погрузки строительных грузов участники рынка связывают главным образом со снижением поставок строительных грузов в связи с завершением строительства крупных инфраструктурных проектов. В первом полугодии 2024 г. были преимущественно завершены такие проекты, как строительство трассы М-12 и строительство автодорожных обходов крупных городов – Анапы, Волгограда, Грозного, Краснодара, Саратова и ряда других, которые были крупнейшими потребителями щебня в предыдущие два года [7].

Погрузка промсырья в 2024 г. составила 32,2 млн т, что ниже аналогичного показателя 2023 г. на 2,1%, или на 0,7 млн т, и выше уровня 2022 г. на 3,8%, или на 1,2 млн т. (рис. 7).

Погрузка цемента в 2024 г. составила 23,2 млн т, что на 4,7%, или на 1,1 млн т, меньше соответствующего показателя 2023 г. и на 6,8% (или на 1,7 млн т) меньше, чем в 2022 г.

При этом наблюдается рост выпуска цемента. За 2024 год производство цемента увеличилось на 2,9% по сравнению с 2023 г. [2]. Таким образом, погрузка цемента на железнодорожный транспорт снижается, несмотря на рост производства цемента, и эта тенденция, которая отмечалась ранее [8], продолжилась в 2024 г. Производители цемента объясняют подобный дисбаланс между производством и погрузкой на железнодорожный транспорт тем, что увеличилась доля отгрузки на автотранспорт. Кроме того, представители цементной отрасли объясняют уход на автомобильный транспорт нехваткой локомотивов и локомотивных

---

* Именно по таким номенклатурным группам груза учитывается погрузка в отчете о погрузке ОАО «РЖД» ф. ГО-10 и в так называемой «оперативной номенклатуре грузов», используемой в ОАО «РЖД» (а ранее – в МПС). Вместе с тем необходимо отметить, что в некоторых других видах отчетности, например в одном из вариантов отчета ф. ЦО-12 (содержащего данные о перевозках и грузообороте), используется укрупненная категория «*минеральные и строительные материалы*», в которой учитываются сумма объемов перевозки и грузооборот по пяти грузам из номенклатуры отчета ф. ГО-10: «строительные грузы», «промышленное сырье и формовочные материалы», «огнеупоры», «гранулированные шлаки» и «цемент».

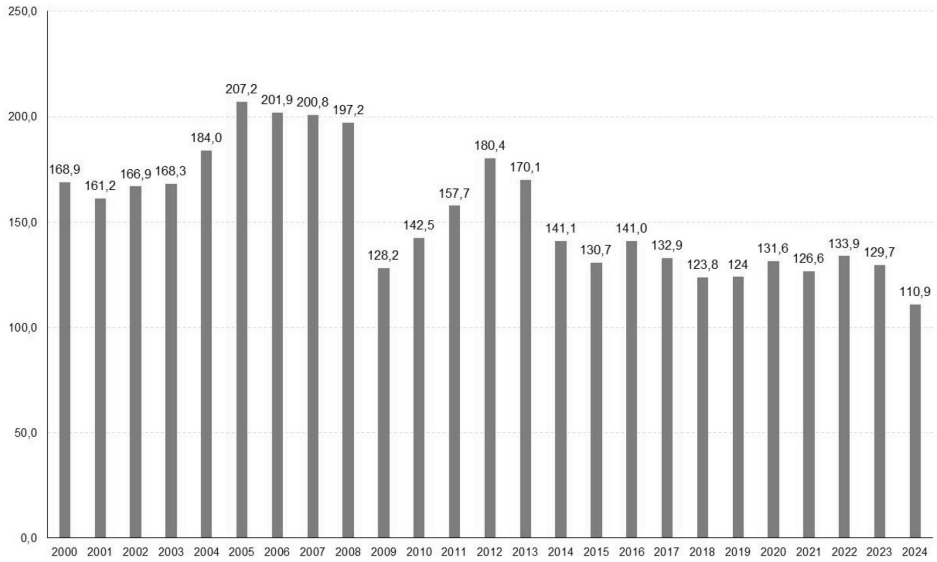


Рис. 7. **Погрузка строительных грузов по сети РЖД в 2000–2024 гг.,** *млн т*

бригад у РЖД и увеличением времени оборота вагона. В качестве еще одной причины представители ассоциации «Союзцемент» указывают на отказы в согласовании заявок на перевозки цемента (рис. 8).

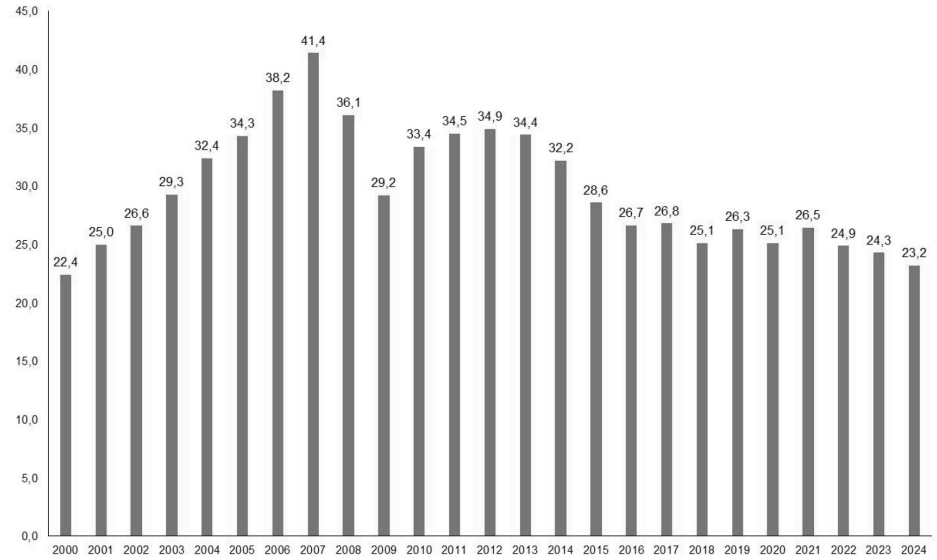


Рис. 8. **Погрузка цемента по сети РЖД в 2000–2024 гг.,** *млн т*

Зерно

Погрузка зерна в 2024 г. составила 31,2 млн т, что на 4,6% (на 1,5 млн т) меньше, чем в 2023 г. (рис. 9).

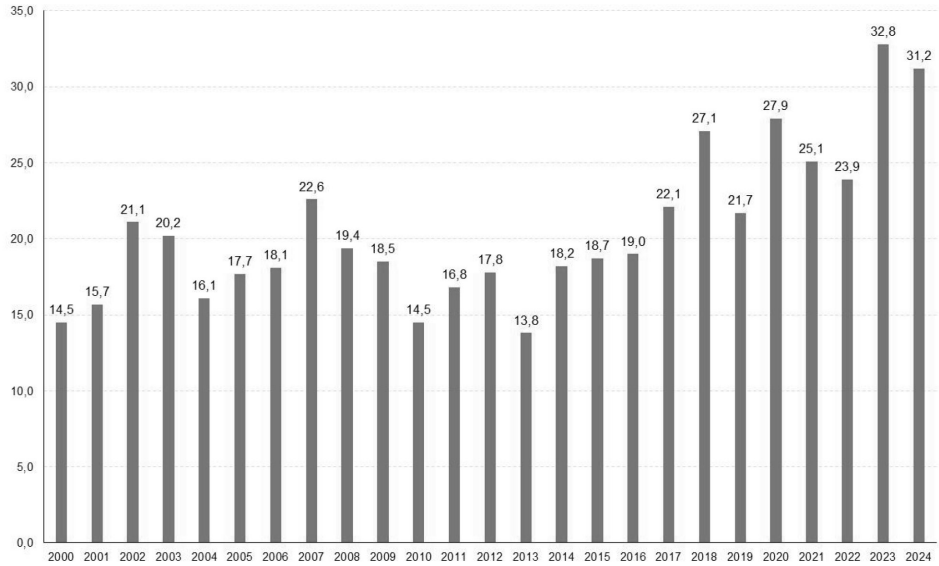


Рис. 9. **Погрузка зерна по сети РЖД в 2000–2024 гг.,** *млн т*

При этом погрузка назначением по России снизилась на 3,8% (-0,3 млн т), а погрузка на экспорт – на 5,0% (-1,2 млн т).

Доля экспорта в общей погрузке зерна изменилась не слишком сильно. Если в 2023 г. на экспорт отгружалось 72,2% зерна, то по итогам 2024 г. назначением на экспорт отправилось 71,9% всего погруженного в стране зерна (см. табл. 5).

Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

За 12 месяцев 2024 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщения было перевезено 7,9 млн TEU* (груженых и порожних), что на 5,9%, или на 441,5 тыс. TEU, больше, чем за 12 месяцев 2023 г.

Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 3,1 млн TEU (рост на 2,4% к предыдущему году, или на 72,5 тыс. TEU), на экспорт 1,6 млн TEU (снижение на 1,1%, или на 18,1 тыс. TEU), в импортном сообщении перевезено около 1,9 млн TEU (снижение на 2,9% к предыдущему году, или на 56,1 тыс. TEU); в транзитном сообщении 1,3 млн TEU (рост на 51,5%, или на 443,2 тыс. TEU).

* TEU (от англ. Twenty-foot Equivalent Unit, «двадцатифутовый эквивалент») – это условное обозначение 20-футового контейнера, служит своеобразной единицей при расчетах величин, измеряемых в контейнерах (объем 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 также иногда используется эквивалентная аббревиатура – ДФЭ.

Таблица 5

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

	Погрузка			12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2023 г.		Справочно: 12 мес. 2024 г. к 12 мес. 2022 г.	
	Погрузка за 12 мес. 2022 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2023 г., тыс. т	Погрузка за 12 мес. 2024 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Погружено	23 890,3	32 757,3	31 235,0	95,4%	-1 522,3	130,7%	7 344,6
в том числе							
по России	9 962,3	9 116,4	8 771,2	96,2%	-345,2	88,0%	-1 191,1
на экспорт	13 928,0	23 640,8	22 463,8	95,0%	-1 177,1	161,3%	8 535,8
Справочно: доля экспорта	58,3%	72,2%	71,9%				

Таким образом, общий рост перевозок контейнеров обусловлен ростом перевозок во внутригосударственном и транзитном видах сообщения. Причем транзит растет более высокими темпами: из суммарного прироста в этих двух сообщениях на 515,7 тыс. TEU 86% приходится на транзитное сообщение (443,2 тыс. TEU из 515,7 тыс. TEU) и лишь 14% на внутренние перевозки [9] (рис. 10).

Если же измерять не объем перевозок контейнеров, а объем перевозок грузов в контейнерах, то всего за 12 месяцев 2024 г. в контейнерах перевезено 82,6 млн т грузов* (+8,5% к аналогичному показателю прошлого года).

Перевозки *груженых* контейнеров за 12 месяцев 2024 г. во всех видах сообщения выросли на 6,2% к предыдущему году и составили около 5,8 млн TEU, а перевозки порожних контейнеров выросли на 5,2% и составили 2,1 млн TEU.

* Во избежание путаницы напомним, что показатели *перевезено* и *погружено* не являются эквивалентными. Кроме того, показатель *перевезено грузов в контейнерах* в ОАО «РЖД» в разных видах отчетности учитывается немного по-разному – с суммированием веса тары порожних контейнеров или без него (соответственно, этот показатель будет либо 89,1 млн т, либо 82,6 млн т). Доля перевозок грузов в контейнерах в общем показателе *перевезено* в первом случае составит 6,8%, во втором 6,3%. См. об этом здесь: https://t.me/rzdfiles/1941.

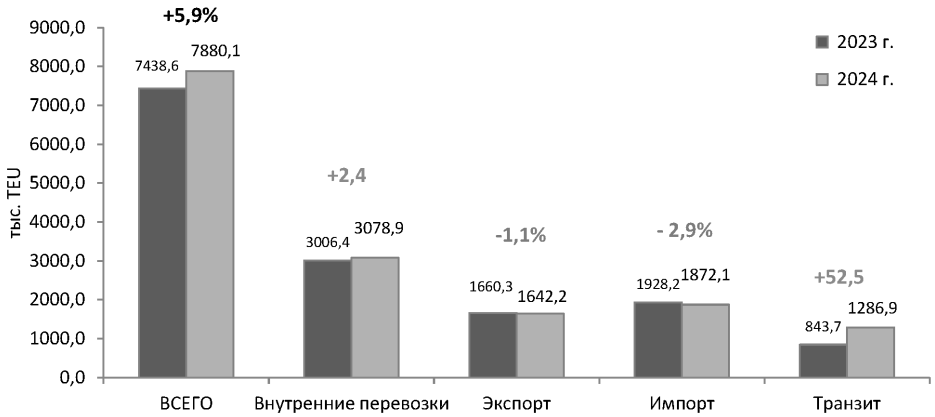


Рис. 10. **Перевозка контейнеров (груженые + порожние) по сети РЖД за 12 месяцев 2024 г. в сравнении с 12 месяцами 2023 г.,** *тыс. TEU*

По отдельным родам груза погрузка в контейнерах (в TEU) составила*: химикаты и сода – 807,1 тыс. TEU (+0,8% к уровню предыдущего года), лесные грузы – 579,4 тыс. TEU (-3,0%), промтовары народного потребления – 333,2 тыс. TEU (+3,6%); метизы – 445,8 тыс. TEU (+6,4%), машины, станки, двигатели – 395,3 тыс. TEU (-3,5%), автомобили и комплектующие – 520,4 тыс. TEU (+4,5%), бумага – 359,9 тыс. TEU (-0,6%); черные металлы – 209,4 тыс. TEU (-15,7%), цветные металлы – 131,2 тыс. TEU (-0,1%); строительные грузы – 269,3 тыс. TEU (+17,6%), химические и минеральные удобрения – 501,4 тыс. TEU (рост в 1,6 раза); зерно 133,3 тыс. TEU (+16,1%), остальные и сборные грузы – 206,7 тыс. TEU (+8,6%) (рис. 11).

Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта**

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта важнейшей является группа показателей использования подвижного состава во времени (оборот вагона рабочего парка и его элементы, различные виды скоростей и др.)***.

Оборот вагона представляет собой время, затрачиваемое вагоном на выполнение одного цикла работы, включающего все операции, связанные

* По данным пресс-релиза ОАО «РЖД» от 13 октября 2025 г. См.: URL: https://cargo.rzd.ru/ru/9433/page/2452802?id=310674

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

*** Подборку материалов о показателях работы ОАО «РЖД» по итогам 2024 г. см. по ссылке: https://t.me/rzdfiles/1977

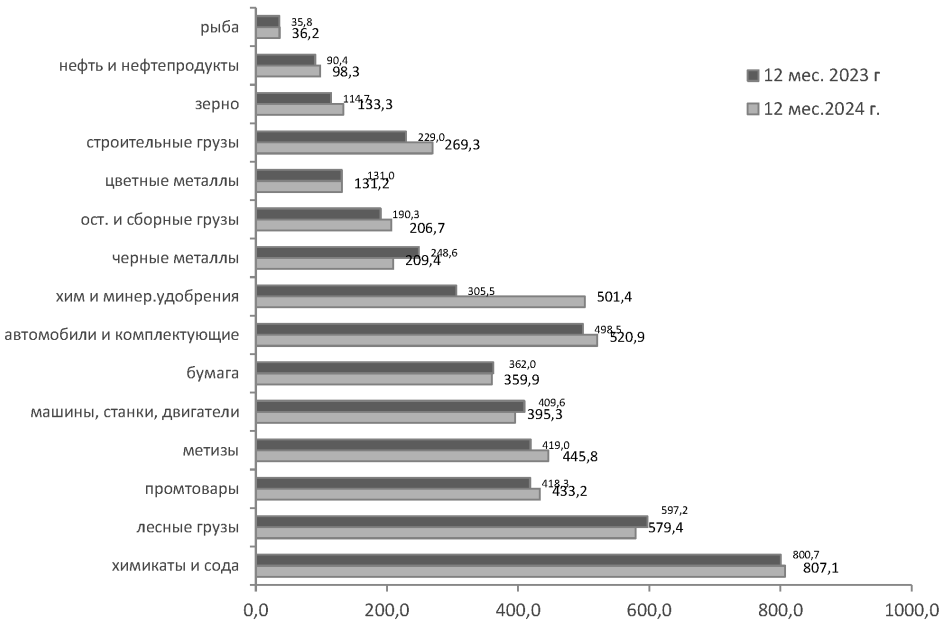


Рис. 11. **Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) за 12 месяцев 2024 и 2023 гг.,** *тыс. TEU*

с перевозочным процессом (например, от начала одной погрузки до начала следующей погрузки)*.

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам 12 месяцев 2024 г. составил 20,7 сут. (497,9 часа), что на 10,6% (или на 47,8 часа, или на 2,0 сут.) больше, чем показатель аналогичного периода предыдущего года (18,8 сут., или 450,1 часа).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 12) позволяет заметить, что из общего ухудшения величины оборота вагона, наибольшее (25,3 часа из 47,8 часа, или 53% всей величины ухудшения)** приходится на показатель нахождения вагона под грузовыми операциями. В процентах его рост составил + 12,4% (с 204,8 часа за 12 месяцев 2023 г. до 230,1 часа за 12 месяцев 2024 г.). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 45,5 до 46,2%, т.е. на +0,7 п.п.

Вторым элементом с точки зрения вклада в общее увеличение (ухудшение) оборота вагона стало нахождение на технических станциях. Этот показатель вырос

* Определение из п. 2.14 «Методики технического нормирования, учета рабочего парка и времени оборота грузового вагона на инфраструктуре общего пользования» (утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 18 августа 2015 г. № 2075-р).

** Напомним читателям, что применительно к показателю «оборот вагона» увеличение показателя означает его ухудшение. Поэтому оборот вагона относят к так называемым *обратным показателям*.

со 157,4 часа за 12 месяцев 2023 г. до 176,2 часа за 12 месяцев 2024 г., или на 18,8 часа (+11,9%). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 35,0 до 35,4%, т.е. на 0,4 п.п.

Любопытно отметить, что, несмотря на то что абсолютное значение времени нахождения в движении выросло (на 3,4%), тем не менее доля элемента нахождения в движении снизилась с 16,8 до 15,7 % (т.е. снижение на 0,9 п.п.). Это означает, что в целом в структуре оборота вагона выросла доля различных простоев: если за 12 месяцев 2023 г. вагон находился в различных видах простоях 83,2% от всего времени оборота вагона, то за 12 месяцев 2024 г. он находился в простоях 84,3% времени оборота* (рис. 13).

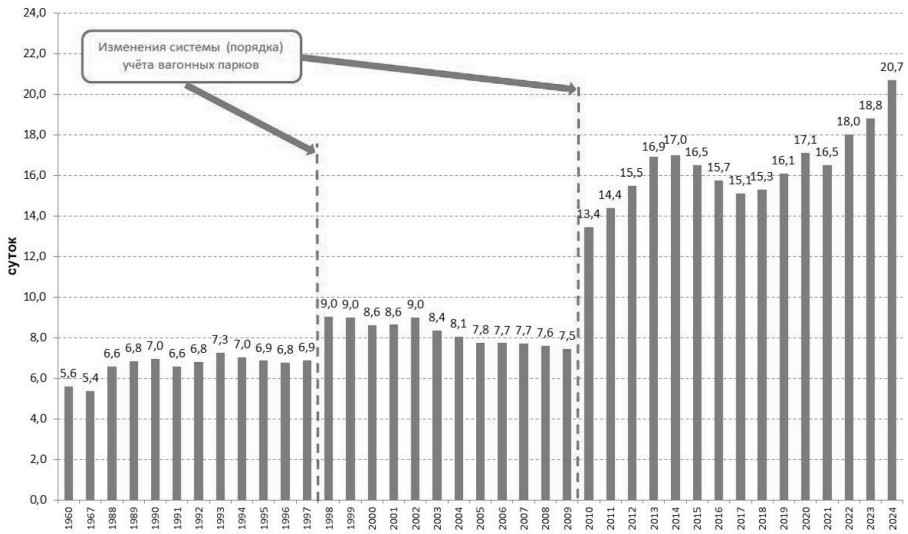


Рис. 12. **Динамика оборота вагона рабочего парка в 1960–2024 гг., сут.**

По итогам 12 месяцев 2024 г.** средняя участковая скорость грузового поезда на инфраструктуре РЖД составила 35,7 км/ч, что на 5,1% ниже аналогичного показателя 2023 г. (37,6 км/ч). Техническая скорость грузового поезда по итогам 12 месяцев 2024 г. составила 40,6 км/ч, что на 4,2% ниже показателя 2023 г. (42,4 км/ч). Подробнее об отличиях между разными видами скоростей см. в [10; 11].

Помесячная динамика участковой и технической скоростей приведена на рисунке 14, а погодовая динамика в долгосрочной ретроспективе на рисунке 15.

---

* Подробнее о показателе оборота вагона и динамике его элементов см. здесь: https://f-husainov.livejournal.com/937459.html

** Данные о скоростях за более долгосрочный период доступны по ссылке: https://f-husainov.livejournal.com/938768.html

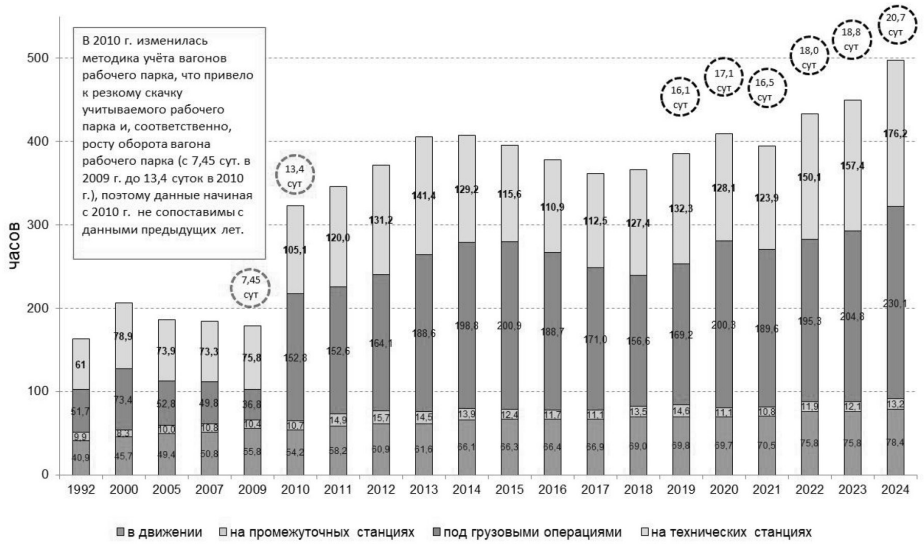


Рис. 13. **Оборот грузового вагона рабочего парка с разложением по элементам за 1992–2024 гг., в час.**

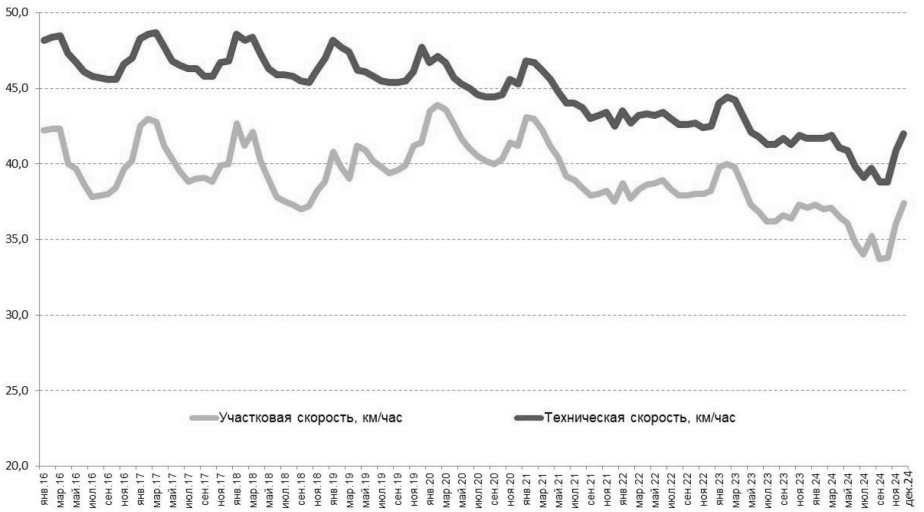


Рис. 14. **Помесячная динамика участковой и технической скоростей по сети РЖД с января 2016 г. по декабрь 2024 г., км/ч**

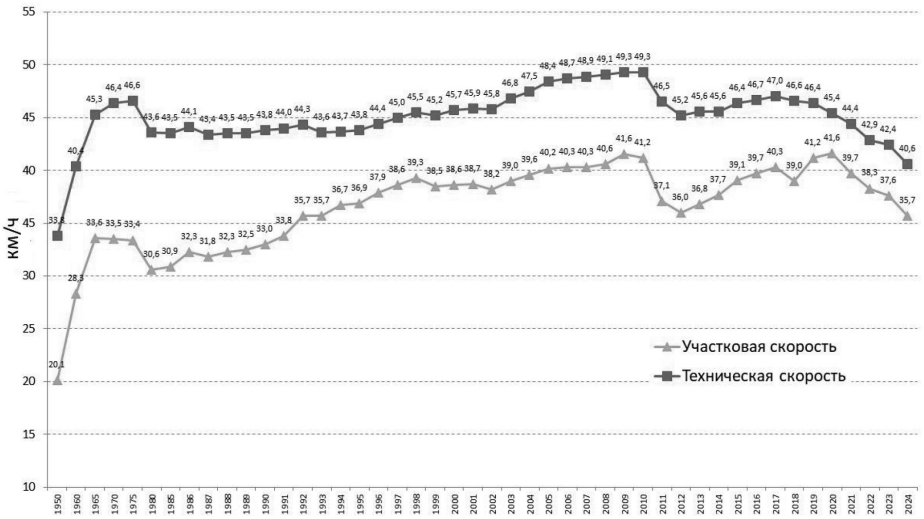


Рис. 15. **Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1950–2024 гг.**

Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»

По состоянию на декабрь 2024 г. общий парк грузовых вагонов принадлежности России (всех родов подвижного состава) составил 1381,9 тыс. единиц* и увеличился к аналогичному показателю декабря 2023 г. (1321,2) на 4,5%, или на 60,7 тыс. вагонов.

Рабочий парк грузовых вагонов в декабре 2024 г. (среднесуточный показатель за месяц) составил 1202,7 тыс. ед., что на 4,8%, или на 55,5 тыс. ед. выше аналогичного показателя декабря 2023 г. (1147,2 ед.) (рис. 16).

По состоянию на декабрь 2024 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 649,0 тыс. ед., что выше показателя декабря 2023 г. (622,1 тыс. ед.) на 4,3%, или на 26,9 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в декабре 2024 г. 593,8 тыс. ед., он вырос на 4,2% (на 24,1 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2023 г. (569,7 тыс. ед.).

По состоянию на декабрь 2024 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 58,9 тыс. ед., что на 1,2%, или на 0,7 тыс. ед., больше, чем в декабре 2023 г. (58,2 тыс. ед.).

---

* Все показатели в настоящем параграфе, если не оговорено иное, являются среднесуточным показателем за соответствующий месяц и приводятся по данным отчета ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД», в разделе «Раскрытие информации». См.: URL: https://company.rzd.ru/ru/9388. Данные, приводимые на рисунке 17, приводятся по отчету ф. 9д-4, который отличается от ф. 9д-3 тем, что данные приводятся на конец декабря соответствующего года.

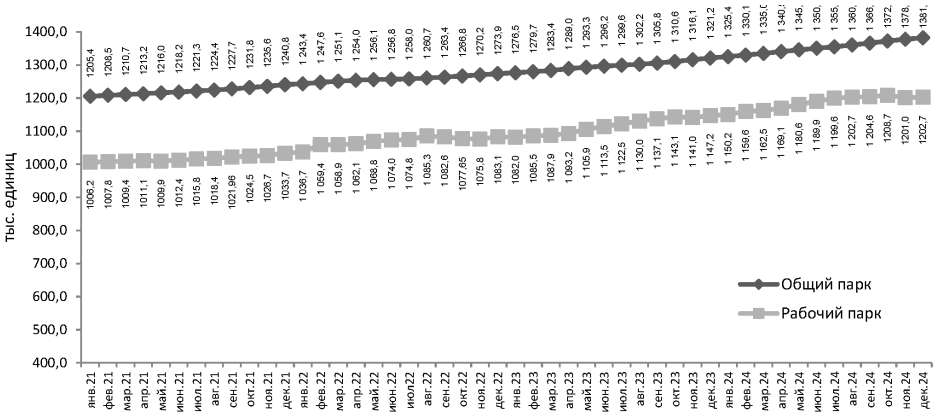


Рис. 16. **Помесячная динамика общего и рабочего парков вагонов (все рода подвижного состава) в 2021–2024 гг.,** *тыс. единиц*

Рабочий парк крытых вагонов составил в декабре 2024 г. 50,6 тыс. ед., он вырос на 4,9% (на 2,4 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2023 г.

По состоянию на декабрь 2024 г. общий парк **платформ** (без учета фитинговых) на сети РЖД составил 71,7 тыс. ед., что на 1,1% (на 0,8 тыс. ед.) выше показателя декабря 2023 г. Рабочий парк платформ составил в декабре 2024 г. 38,8 тыс. ед., он вырос на 2,7% (на 1,0 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2023 г.

По состоянию на декабрь 2024 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 274,8 тыс. ед., что выше показателя декабря 2023 г. (264,5 тыс. ед.) на 3,9%, или на 10,3 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в декабре 2024 г. 248,8 тыс. ед., он вырос по сравнению с декабрем 2023 г. (236,8 тыс. ед.) на 5,1% (на 12,0 тыс. ед.)

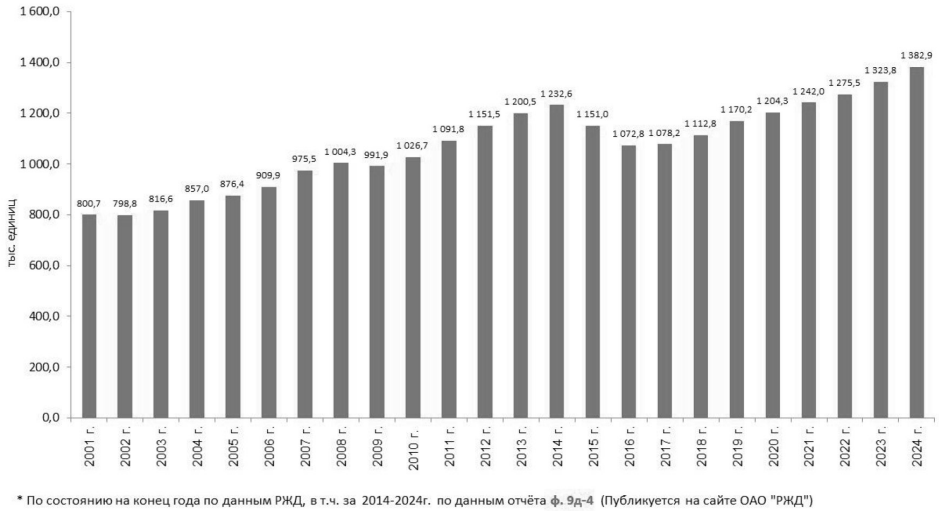
Долгосрочная погодовая динамика вагонных парков приведена на рисунке 17.

Ставки аренды грузовых вагонов

На протяжении 12 месяцев 2024 г. динамика ставок аренды полувагона оставалась относительно стабильной*. Уровень средней ставки в декабре 2024 г. был на 4,8% выше показателя декабря 2023 г., при этом с августа по декабрь ставка оставалась неизменной (рис. 18).

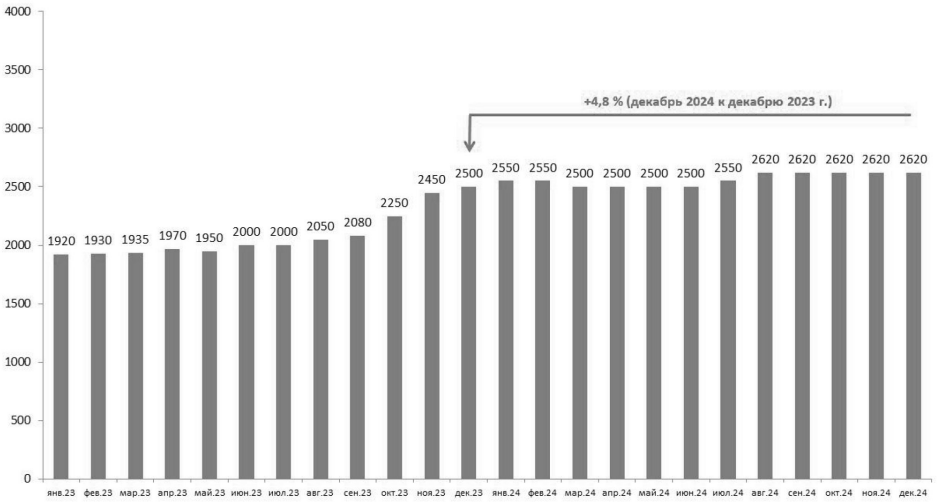
Среднесуточная взвешенная ставка аренды полувагона в декабре 2024 г. составила, по данным ИЦО (ставки для долгосрочных контрактов), 2620 руб. При этом диапазон ставок составляет от 2400 до 3000 руб. за вагон в сутки. Для краткосрочной

* Динамика ставок по основным родам подвижного состава содержится в ежемесячном отчете «Основные параметры рынка грузового подвижного состава», выпускаемом **Информационным центром операторов** (**ИЦО**).



* По состоянию на конец года по данным РЖД, в т.ч. за 2014-2024г. по данным отчёта ф. 9д-4 (Публикуется на сайте ОАО "РЖД")

Рис. 17. **Динамика общего парка грузовых вагонов в России в 2001-2024 гг., тыс. ед.**



* По данным ИЦО

Рис. 18. **Динамика ставок аренды полувагона в январе 2023 г. – декабре 2024 г. (по долгосрочным контрактам, руб. за вагон в сутки без НДС)**

Источник: Обзор работы грузового железнодорожного транспорта за 12 месяцев 2024 г. (https://railsovet.ru) со ссылкой на данные ИЦО.

аренды соответствующий диапазон в декабре 2024 г. – от 2900 до 3100 руб. за вагон в сутки (в обоих случаях речь идет о стандартных полувагонах).

Для инновационных полувагонов (25 тс. на ось) краткосрочные ставки (по данным ИЦО) находятся в диапазоне от 2900 до 3100 руб. за вагон в сутки (в сентябре этот диапазон составлял от 3100 до 3500 руб.).

На рисунке 19 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008–2024 гг.

В сентябре 2024 г. к декабрю 2007 г. накопленный рост тарифов РЖД составил 442% (или рост в 4,4 раза), накопленная инфляция в декабре 2024 г. к декабрю 2007 г. составила 353%, уровень ставок аренды полувагона в декабре 2024 г. к декабрю 2007 г. составил 273%.

На рисунке 19 приведены данные о динамике ставки аренды полувагона как самого массового рода подвижного состава (сегмент нерегулируемого рыночного ценообразования) и динамике индексации тарифа на грузовые перевозки ОАО «РЖД» (регулируемые тарифы). Здесь необходимо отметить, что 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. Подробнее о различных ценовых индикаторах рынка оперирования вагонами см. в [12].

Сделаем здесь небольшое методологическое пояснение к графику на рисунке 19. Ставки аренды для графика использованы в номинальных ценах (т.е. не корректировались на уровень инфляции). Динамика ставок аренды с января 2008 г. по декабрь 2022 г. приведена по данным издания «Промгрузы», за январь 2023 г. – по данным «ПроВагон», с февраля 2023 г. по декабрь 2024 г. – по данным ИЦО (Информационный центр операторов). Данные о ставках аренды из «Промгрузов» и из отчетов 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.) произведен не по абсолютным значениям, а по темпам роста в процентах. (О сохранении преемственности данных при сложении рядов, полученных по данным разных выборок, см., например [13; 14].)

Таким образом, этот график демонстрирует нам, что в целом наличие конкуренции и частной собственности на рынке предоставления вагонов привело к тому, что темпы роста цен в долгосрочном периоде в нерегулируемом сегменте рынка (ставка аренды полувагона) ниже, чем в регулируемом (тарифы ОАО «РЖД»). 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.

Подводя итог, необходимо отметить, что 2024 г. был для всех участников рынка одним из самых тяжелых за последние годы, он характеризовался как

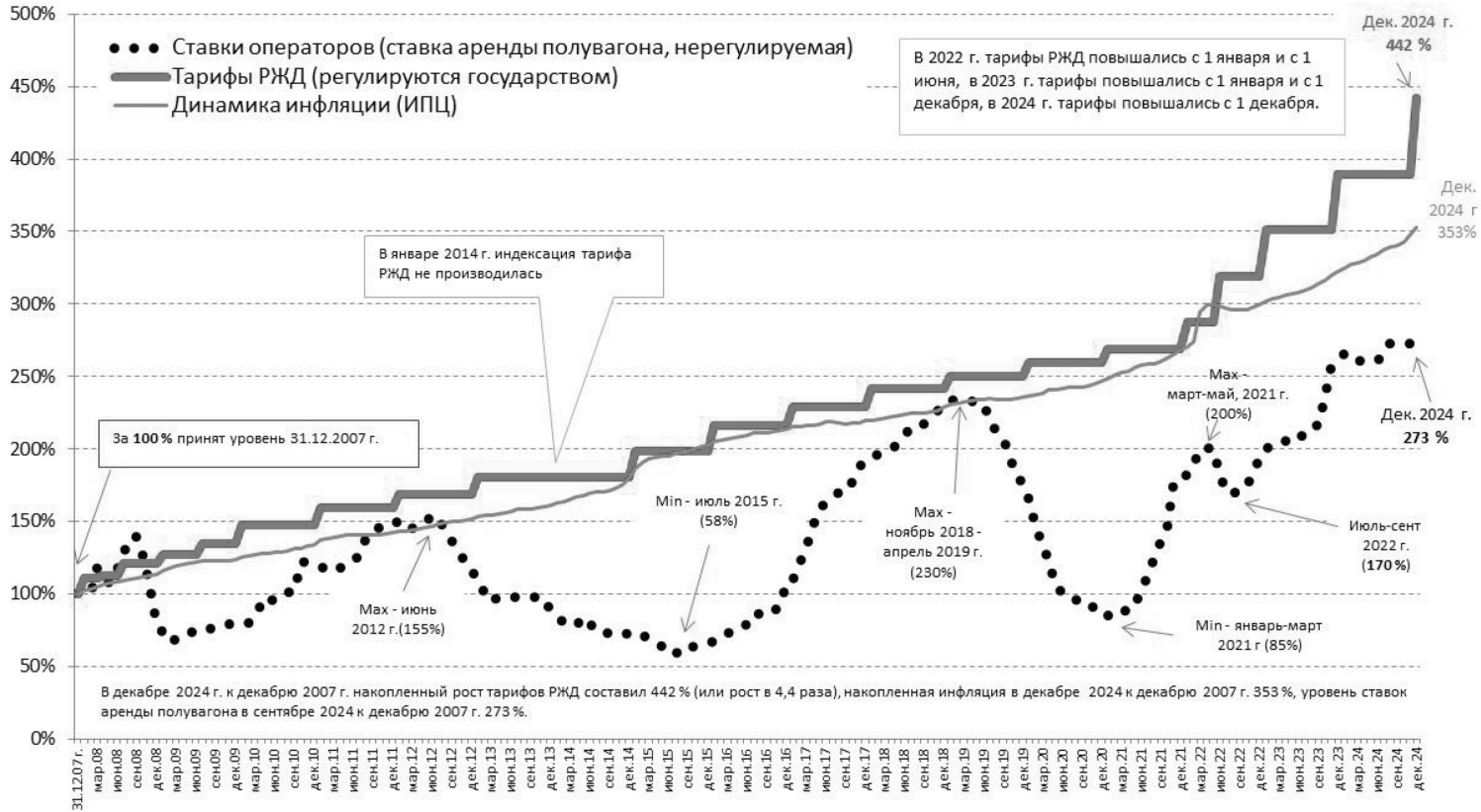


Рис. 19. **Динамика индексации тарифов РЖД и динамика суточной ставки аренды полувагона с января 2008 г. по декабрь 2024 г., в %**

снижением погрузки большинства грузов, так и ухудшением эксплуатационной работы – снижением скоростей доставки грузов, участковой и технической скоростей, ростом (замедлением) оборота вагона и т.д.

Какая-то часть проблемы с движением порождена разворотом грузопотоков на восток, вызванным геополитическими осложнениями, – это разворот тех грузов, которые ехали на запад, на восток, вследствие санкций, вытекающие из них изменения в логистике перевозок, снижение мировых угольных цен, сделавшее невозможным экспорт угля через порты северо-запада. Помимо этих факторов, сохраняются более важные проблемы. Ставший частным и конкурентным сегмент вагонов растет, а государственные сегменты по-прежнему демонстрируют дефицит ресурсов – и инфраструктуры, и локомотивов. Из-за дефицита в сегментах инфраструктуры и локомотивной тяги (усугубленной дефицитом локомотивных бригад) снижаются скорости движения, что влечет за собой увеличение оборота вагона, которое обостряет дефицит и заставляет собственников вагонов наращивать парк, что, в свою очередь, отчасти сказывается на загруженности пропускных и провозных способностей неразвивающейся, стагнирующей инфраструктуры. И именно эта цепь причин порождает значительную часть нынешних затруднений движения на сети. По некоторым оценкам, свою лепту, возможно, внесла динамическая модель загрузки инфраструктуры (ДМЗИ): после того как отклонение заявок было переведено в машинный режим, система, как ни парадоксально, по оценкам грузоотправителей и ряда экспертов, стала работать хуже. Процент отклоненных ОАО «РЖД» заявок составляет около 17% по груженым вагонам (заявки ф. ГУ-12) и около 10% по порожним (накладная-уведомление), но если смотреть не на количество заявок, а на количество отклоненных вагонов (в одной заявке может быть и повагонная отправка, состоящая из одного вагона, и маршрут из 71 вагона), то процент отклоненных объемов составлял в разные периоды от 30 до 40% от потенциальных объемов (по среднесуточным данным системы СКПП – «Суточный клиентский план погрузки»). А в отдельные периоды доходил до 50%. Впрочем, здесь нужно иметь в виду, что часть подобных заявок являются избыточным перезаявлением: иногда грузоотправители, понимая, что заявку все равно «срежут», пытаются заявить больше, чем реально могут отгрузить, для того чтобы после того, как часть заявки отклонят, хоть что-то удалось вывезти. Поэтому окончательный вердикт по поводу ДМЗИ пока выносить рано. Насколько больше или меньше заявок отклонялось бы без ДМЗИ? Никто не знает, но известно, что подобная автоматизация и формализация в смежных областях снижают на 20–25% мощности системы. А может быть, это не так, и указанные проблемы с ДМЗИ всего лишь проблемы роста. Ответ на эти вопросы даст работа ОАО «РЖД» в 2025 г.

Библиографический список

1. Социально-экономическое положение России. – М.: Росстат, 2024. – 356 с. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-12-2024.pdf

2. О промышленном производстве в 2024 году // Росстат. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/10_05-02-2025.html

3. *Морозов В.Н.* Эволюция с учетом всех рисков / В.Н. Морозов // РЖД-Партнер. – 2017. – № 15-16. – С. 26–31.

4. *Хусаинов Ф.И.* Погрузка угля: итоги 2024 года [в рубрике «Колонка эксперта»] / Ф.И. Хусаинов // ИА «РЖД-Партнер». – 21.01.2025. – URL: https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/kolonka-eksperta/pogruzka-uglya-itogi-2024-goda/

5. *Канаев П.* Эксперты оценили потери РЖД из-за угольных квот / П. Канаев, В. Елетина, О. Ваганова // РБК. – 31.01.2025. – URL: https://www.rbc.ru/business/31/01/2025/679b7ecc9a79473d9716ff59

6. *Потаева К.* Облегчение не в радость: почему падает загрузка сети РЖД / К. Потаева // Forbes. – 13.05.2024. – URL: https://www.forbes.ru/biznes/511952-oblegcenie-ne-v-radost-pocemu-padaet-zagruzka-seti-rzd

7. *Хусаинов Ф.И.* Итоги грузовой работы РЖД в 2024 г. Снижение погрузки почти по всем грузам, лидеры снижения – уголь и строительные грузы / Ф.И. Хусаинов // Vgudok.com. – 16.01.2025. – URL: https://vgudok.com/lenta/itogi-gruzovoy-raboty-rzhd-v-2024-g-snizhenie-pogruzki-pochti-po-vsem-gruzam-lidery-snizheniya

8. *Хусаинов Ф.И.* Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2023 г. / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2024. – № 3. – С. 54–79.

9. *Хусаинов Ф.И.* Контейнерные перевозки: итоги 12 месяцев 2024 года / Ф.И. Хусаинов // ИА «РЖД-Партнер». – 17.01.2025.

10. *Хусаинов Ф.И.* Показатели скорости как аналитические инструменты для оценки работы железных дорог / Ф.И. Хусаинов // Транспорт Российской Федерации. – 2017. – № 4. – С. 19–22. – URL: https://publications.hse.ru/articles/248447926

11. *Хусаинов Ф.И.* «Хорошо, но с каждым годом все хуже…» О чем могут рассказать разные показатели скоростей на сети РЖД: маршрутная, участковая, техническая, доставки / Ф.И. Хусаинов // Vgudok.com. – 20.02.2025. – URL: https://vgudok.com/eksperty/horosho-no-s-kazhdym-godom-vsyo-huzhe-s-o-chyom-mogut-rasskazat-raznye-pokazateli-skorostey

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

13. *Шеремет Н.М.* Теоретические основы статистики / Н.М. Шеремет. – М.: Инсофт, 2014. – 264 с.

14. *Хусаинов Ф.И.* Верующие и жрецы методологии. Вычислительные проблемы составления графиков ставки аренды вагонов на сети РЖД / Ф.И. Хусаинов // Vgudok.com. – 12.12.2024.