



Рынок грузовых перевозок

Рынок железнодорожных грузовых перевозок в первом полугодии 2021 г.

Ф.И. ХУСАИНОВ,
канд. экон. наук,
доцент, РОАТ РУТ (МИИТ),
эксперт, НИУ ВШЭ
f-husainov@mail.ru

В январе – июне 2021 г. экономика и промышленность восстанавливались после кризиса, связанного с пандемией коронавируса Covid-19. По данным Росстата, промышленное производство за первое полугодие 2021 г. выросло на 4,4% к аналогичному периоду прошлого года*. При этом производство в перерабатывающих отраслях выросло на 6,4%, а в добывающих в целом роста не было (хотя по отдельным отраслям картина разная – добыча металлических руд, нефти и газа – уменьшилась, а добыча каменного угля выросла).

Общие показатели грузовых перевозок железных дорог

Соответственно общему росту промышленности, увеличивались погрузка и грузооборот железнодорожного транспорта.

По итогам работы в 1 полугодии 2021 г. общий объем погрузки по сети ОАО «РЖД» составил 632,7 млн т, что выше показателя аналогичного периода прошлого года на 4,6%.

* По данным справки Росстата «О промышленном производстве в I полугодии 2021 года». URL: https://gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/132.htm

Превышение погрузки над уровнем прошлого года было зафиксировано уже в марте – апреле (на 2,2 и 6,9% соответственно), но в мае и в июне восстановление стало устойчивым. Темпы роста составили 110,2% в мае и 110,3% в июне к соответствующим месяцам предыдущего года. Помесячная динамика погрузки в 2021 г. на фоне показателей двух предыдущих лет приведена на рисунке 1.

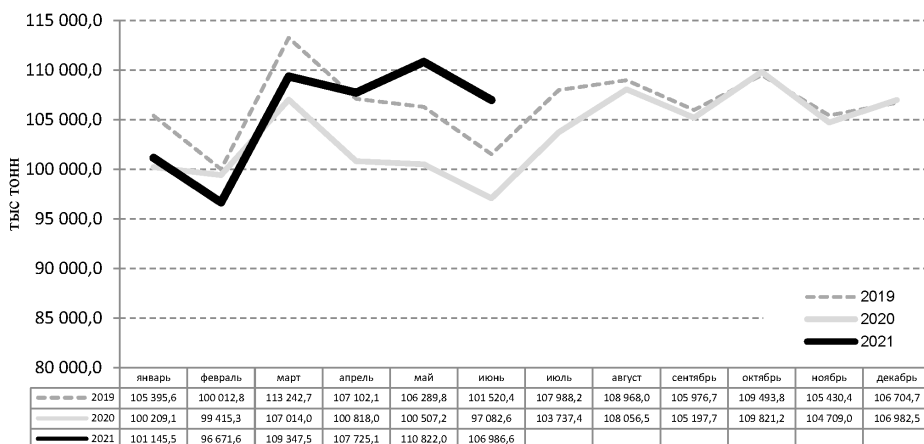


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД, тыс. т

Рост погрузки зафиксирован по большинству важнейших номенклатурных групп грузов. Погрузка каменного угля выросла на 10,4% (или на 17,5 млн т) относительно аналогичного периода прошлого года, черных металлов – на 1,4% (на 0,5 млн т), лесных грузов – на 3,1% (на 0,65 млн т), цемента – на 7,2% (на 0,8 млн т), промсырья – на 8,9% (1,4 млн т), химических и минеральных удобрений – на 4,7% (на 1,5 млн т), зерна – на 15,0% (на 1,6 млн т). Любопытно, что сильно выросла позиция «импортные грузы» – на 29% (или на 1,6 млн т).

При этом снизилась погрузка нефти и нефтепродуктов на 0,4% (или на 0,4 млн т), строительных грузов – на 2,3% (или на 1,5 млн т), химикатов и соды – на 1,8% (или на 0,2 млн т). Экспорт угля вырос даже немного сильнее (в процентах), чем общая погрузка угля, – рост на 14,6% (или на 13,8 млн т), а вот экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 6,3% (на 3 млн т).

В общей погрузке грузов железными дорогами, важнейшими номенклатурами по-прежнему являются каменный уголь и нефть и нефтепродукты (рис. 2). При этом динамика долей этих грузов противоположна. Доля каменного угля постепенно увеличивается: если в первом полугодии 2020 г. она составляла 27,7%, то по итогам первого полугодия 2021 г. достигла уровня 29,3%. Доля нефти и нефтепродуктов постепенно уменьшается: в первом полугодии 2020 г. она составляла 17,7%, а по итогам первого полугодия 2021 г. снизилась до 16,9%. Также стоит отметить поступательное увеличение доли грузов в контейнерах: если в первом полугодии 2020 г. их доля составляла 3,3% от всей погрузки по сети, то по итогам первого полугодия 2021 г. эта доля достигла 3,6%.

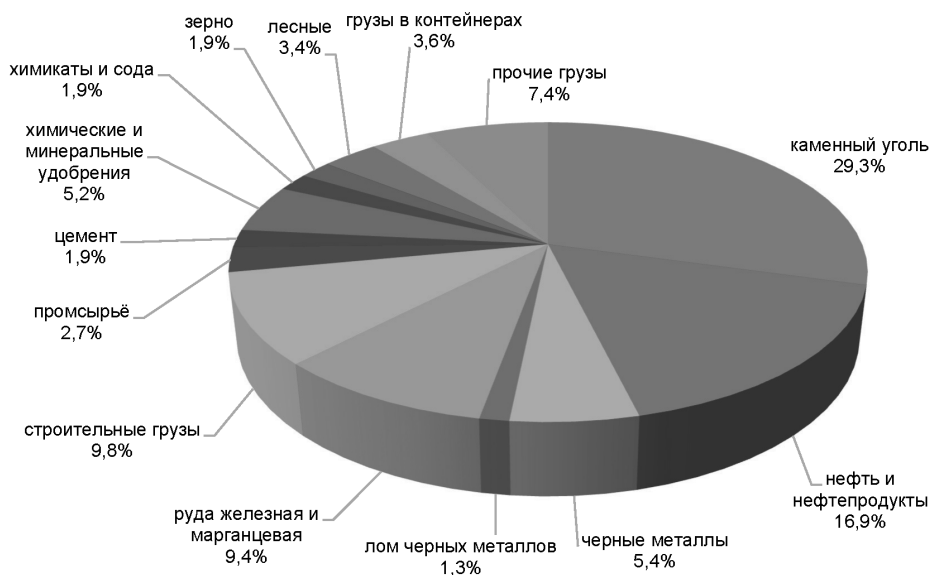


Рис. 2. Структура погрузки грузов по сети РЖД по итогам первого полугодия 2021 г., в %

Впрочем, стоит отметить, что подобная динамика характерна не только для рассматриваемого периода. Это долгосрочная тенденция: постепенное снижение погрузки нефти и нефтепродуктов и их доли в общей погрузке наблюдается с 2014 г., а погрузка угля и его доля в общей погрузке растут с начала 2000-х годов [1].

Помимо роста показателя погрузки грузов по сети РЖД, в первом полугодии 2021 г. увеличивались и остальные показатели грузовых перевозок.

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в январе – июне 2021 г. составил 1302,8 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 5,2%. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил 1643,0 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 4,6%.

Показатель объема перевозок (*перевезено*) составил по итогам 1-го полугодия 689,1 млн т, что на 3,4% выше аналогичного показателя 2020 г.*.

* Во избежание путаницы подчеркнем, что – строго говоря – показатель *перевезено* не эквивалентен показателю *погрузки*. Погрузка включает объемы, погруженные во внутрисударственном 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; для 1-го полугодия 2021 г. эта погрешность состав-

Распределение общего объема перевозок по видам сообщения приведено на рисунке 3. Перевозки во внутригосударственном (внутрироссийском) сообщении снизились с 57,9 % в первом полугодии 2020 г. до 57,0% в первом полугодии 2021 г. (снижение на 0,9 п.п.), а перевозки в экспортном сообщении немного подросли – соответственно с 35,3 до 36,0% (на 0,7 п.п.). Перевозки в импортном сообщении снизились соответственно с 5,3 до 5,0%, а вот в транзитном – выросли с 1,6 до 2,0%. Но в целом распределение перевозок по видам сообщения остается стабильным.

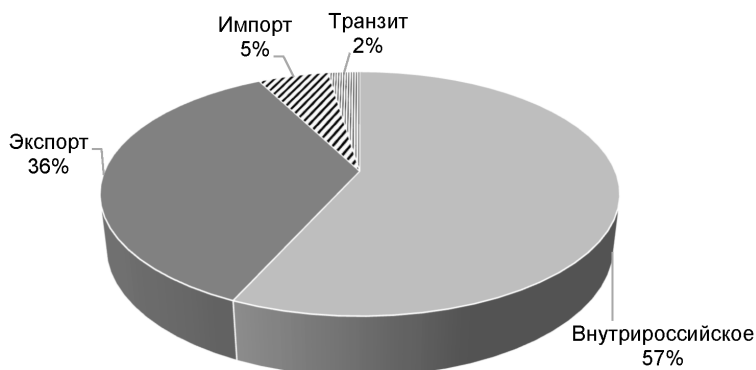


Рис. 3. Структура перевозок грузов по видам сообщения по итогам первого полугодия 2021 г., %

Средняя дальность перевозок всех грузов составила 1891 км, что на 1,8% выше, чем в первом полугодии 2020 г. Любопытно отметить, что средняя дальность перевозки (в целом во всех видах сообщения) таких массовых сырьевых грузов, как уголь или нефтеналивные грузы, немного снизилась (угля на 0,8%, или на 22 км, нефти и нефтепродуктов – на 2,3%, или на 37 км). Тогда как дальность перевозок грузов промышленного сектора – метизов, автомобилей, оборудования, машин, станков, двигателей, остальных сборных грузов и т.п., наоборот – увеличилась.

Обзор погрузки важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов в первом полугодии 2021 г. на фоне соответствующего периода двух предыдущих лет.

ляет 0,6%). 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 под таблицей Росстат делает соответствующую сноску. В свою очередь, показатель «перевезено» используется для расчета средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления *грузооборота на перевезено*.

Погрузка **каменного угля** в 1-м полугодии 2021 г. составила 185,5 млн т, что выше показателя аналогичного периода предыдущего года на 10,4%, или на 17,5 млн т, но при этом по-прежнему остается ниже показателя первого полугодия доковидного 2019 г. (на 0,7%, или на 1,3 млн т) (рис. 4).

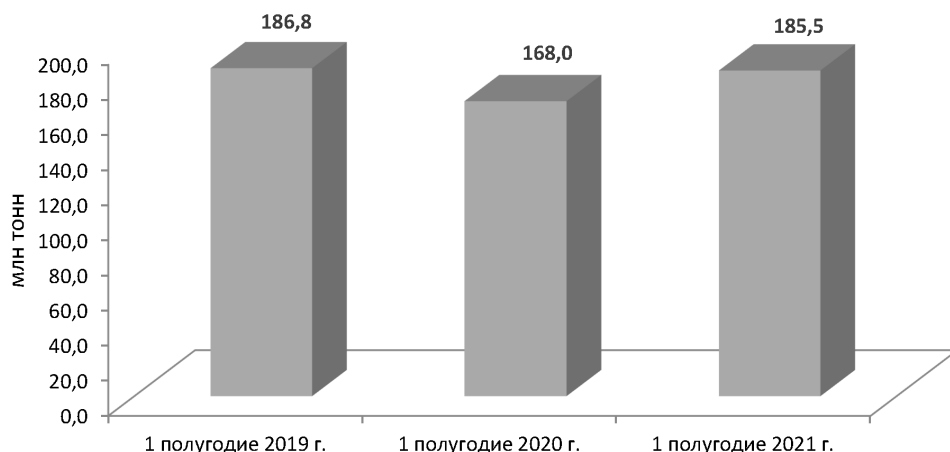


Рис. 4. Погрузка каменного угля по сети РЖД в 1-м полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн т

Погрузка угля традиционно сильно коррелирует с его добычей: по итогам полугодия добыча угля выросла на 8,4% к прошлому году*. Рост погрузки угля связан с высокими ценами на энергетический уголь в 2021 г., которые не только более чем вдвое превысили цены 2020 г., но и побили рекорды 2018 г. Ответом на благоприятную экспортную конъюнктуру стали рекорды по добыче угля в Кузбассе. Холодная зима привела к снижению запасов газа в европейских хранилищах. Так, по данным Bloomberg, объемы топлива снизились на 25% по сравнению со средним уровнем за последние 5 лет, что и вынудило ряд стран ЕС вернуться к угольной генерации. В результате, вместо продолжения тренда на отказ от угольной генерации в Европе, потребление угля в первом полугодии 2021 г. выросло в Германии, Испании и Чехии. Кроме того, как отмечают отраслевые эксперты, высокие цены на уголь в Азиатско-Тихоокеанском регионе поддерживаются возросшим спросом со стороны Китая (из-за его отказа от австралийского угля и ряда мер технологического характера на шахтах Китая, которые привели к временному дефициту угля).

Отметим, что рост погрузки угля зафиксирован как по России (+4,9%, или рост на 3,6 млн т), так и на экспорт (+14,6%, или на 13,9 млн т). Как известно, больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт и эта доля понемногу растет. Если в 1-м полугодии 2020 г. она составляла 56,3%, то по итогам первого полугодия 2021 г. на экспорт было погружено уже 58,5% угля. При этом погрузка на экспорт выросла по направлениям в разной степени:

* URL: https://gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/132.htm

на Восток прирост составил +6%, на Северо-Запад +7%, а на Юг прирост оказался рекордным: +64%.

Подобный рост через порты Юга связан с тем, что в 2021 г. порт Тамань начал активно переваливать уголь на экспорт (в том числе в связи с запуском вагонопрокидывателей). Если в 2020 г. за 12 месяцев перевалка угля через Тамань составляла 8,5 млн т (а годом ранее 2,2 млн т), но только за 6 месяцев 2021 г. объем перевалки составил 9,5 млн т (вторым по величине перевалки угля на Юге является Туапсе – 3,8 млн т за 6 месяцев 2021 г.). Уголь, экспортируемый через порты Юга, отправляется затем в Турцию (более половины объема – 53%), страны Европы (29%), а также в Индию (10%) и Китай (7%).

Погрузка **нефти и нефтепродуктов** в 1-м полугодии 2021 г. составила 106,6 млн тонн, что ниже показателя аналогичного периода предыдущего года на 0,4%, или на 0,4 млн т. По отношению к показателю первого полугодия доковидного 2019 г. погрузка составляет 92% (то есть снижение составляет 8,4 млн т). Несмотря на рост погрузки нефти и нефтепродуктов в мае и в июне (+9,8% и +10,2% к соответствующим месяцам прошлого года), снижение погрузки, произошедшее в первом квартале, полностью не компенсировано (рис. 5).

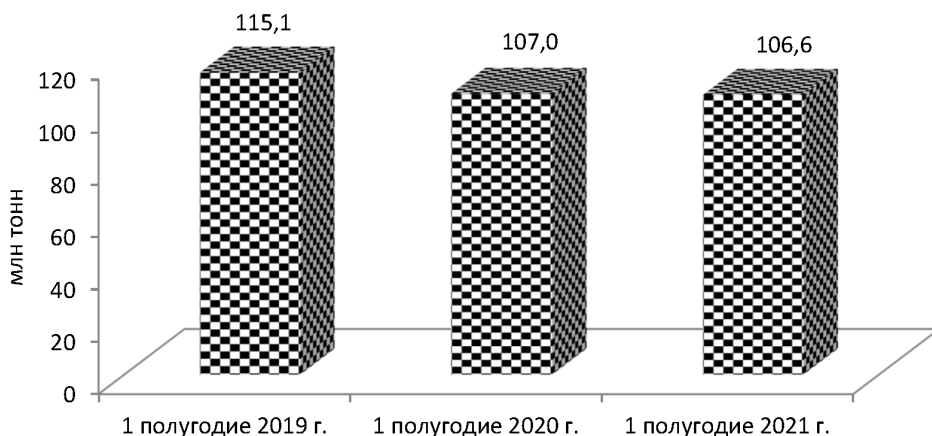


Рис. 5. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в 1-м полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн т

Как видно из рисунка 5, снижение погрузки наблюдалось как в 2021 г. по отношению к 2020 г., так и в соответствующий период годом ранее.

Снижение объемов перевозок коррелирует со снижением объемов добычи, публикуемых Росстатом (добыча нефти и природного газа), которая в первом полугодии 2020 г. снизилась к первому полугодью 2019 г. на 4,9%, а за 6 мес. 2021 г. снизилась к 6 месяцам 2020 г. на 2,4%*, а нефть без учета газа снизилась

* URL: https://gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/112.htm

на 3,6%*. Снижение добычи нефти связано с обязательствами России в рамках договора с ОПЕК+.

Кроме того, вклад в снижение погрузки на железнодорожный транспорт (особенно во втором квартале) внесло увеличение отгрузки нефтепроводами. По данным Росстата, за январь – июнь 2021 г. объем прокачки по трубопроводам вырос на 5,1% (хотя по итогам I квартала этот показатель демонстрировал снижение относительно I квартала предыдущего года). Часть этих объемов (теоретически) могла быть привлеченной на железнодорожный транспорт.

Впрочем, здесь необходимо сделать оговорку, что все вышесказанное имеет отношение лишь к абсолютным значениям. Если учесть, что добыча и погрузка, помимо этого, зависят от количества дней в периоде и пересчитать погрузку в среднесуточные показатели**, то снижения в 2021 г. по отношению к 2020 г. не будет. Вместо снижения на 0,4% будет рост на 0,1%. Поэтому можно считать, что погрузка нефти и нефтепродуктов в 2021 г. не отличается от погрузки в 2020 г., хотя это и не отменяет общего понижительного тренда на горизонте последних 6-7 лет.

Погрузка **черных металлов** в первом полугодии 2021 г. составила 34,4 млн т, что выше уровня предыдущего года на 1,4%, или на 0,5 млн т, однако по сравнению с уровнем доковидного 2019 г. восстановления не произошло – погрузка снизилась (полугодие к полугодию) на 10,1%, или на 3,9 млн т.

Отметим, что рост погрузки в первом полугодии 2021 г. по отношению к аналогичному периоду 2020 г. происходил за счет роста спроса на продукцию отечественной металлургии со стороны зарубежных потребителей. Внутрিরоссийские перевозки черных металлов по итогам января – июня 2021 г. немного снизились к аналогичному периоду прошлого года (на 1%, или на 0,2 млн т), при этом погрузка на экспорт выросла на 4,6% (или на 0,7 млн т). Подтверждением повышенного спроса в мире на российский металл является то, что в январе – мае 2021 г. мировые цены на металлопродукцию поступательно росли (и лишь в июне тенденция изменилась). Вместе с тем показатели рынка металлов в июне создают неопределенность относительно ситуации во второй половине года. По прогнозам многих аналитиков, во втором полугодии спрос на металлы в мире (включая такого крупного потребителя, как Китай) может снизиться.

Погрузка **руды железной и марганцевой** в первом полугодии 2021 г. составила 59,4 млн т, что выше уровня предыдущего года на 0,3%, или на 0,2 млн т. По отношению к первому полугодию 2019 г. прирост погрузки тоже не сильно

* Впрочем, динамика производства нефтепродуктов в 1-м полугодии 2021 г. была разнонаправленной. Например, производство топлива дизельного снизилось на 0,8%, а бензина автомобильного выросло на 7,6% и т.д.

** В первом полугодии високосного 2020 г. 182 дня, в первом полугодии 2021 г. лишь 181 день.

высок – на 0,4%, или на 0,2 млн т. Внутривососсийские перевозки руды по итогам первого полугодия 2021 г. выросли к аналогичному периоду прошлого года на 2,2% (или почти на 1,0 млн т), погрузка на экспорт снизилась на 5,9% (или на 0,8 млн т) (рис. 6).

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

Погрузка строительных грузов в первом полугодии 2021 г. составила 61,7 млн т, что ниже аналогичного показателя предыдущего года на 2,3%, или на 1,5 млн т. Однако на фоне 2019 г. погрузка выглядит неплохо – она превышает уровень первого полугодия этого года на 2,6%, или на 1,6 млн т.

Погрузка промсырья в январе – июне 2021 г. составила почти 17,0 млн т, что выше аналогичного показателя предыдущего года на 8,9%, или на 1,4 млн т. То есть погрузка вернулась примерно на уровень доковидного 2019 г., чуть превысив его.

Погрузка цемента за 6 месяцев 2021 г. составила 12,2 млн т, что выше уровня прошлого года на 7,2% (на 0,8 млн т), однако меньше соответствующего показателя первого полугодия 2019 г. (на 2,9%, или на 0,36 млн тонн) (рис. 7).

Погрузка **зерна** в первом полугодии 2021 г. составила 12,3 млн тонн, что выше на 15,0% (или на 1,6 млн т) уровня первого полугодия 2020 г. и на 34,4% (на 3,1 млн т) выше уровня первого полугодия 2019 г.

Рост погрузки зерна связан с тем, что в 2020 году в России собрали 133,5 млн тонн зерновых*. По сравнению с 2019 годом урожай зерна в России в прошлом году вырос на 10,1%, пшеницы – на 15,4%. Это стало вторым по величине в истории страны результатом после рекордного урожая 2017-го (рис. 8).

Отметим, что перевозки зерна на экспорт растут более высокими темпами, чем внутренние перевозки (+17,6% прирост на экспорт против +12,0% прироста во внутригосударственном сообщении по итогам первого полугодия 2021 г.). Несмотря на принятые меры по некоторому сдерживанию экспорта зерна, по итогам первого полугодия 2021 г. доля экспорта составила 54,5% против 53,4% по итогам первого полугодия прошлого года. Подобный рост также связан с тем, что в январе – феврале 2021 г., в ожидании введения экспортных пошлин, погрузка на экспорт росла рекордными темпами. Соответственно, и общая погрузка по отношению к уровню прошлого года выросла на 74% в январе и на 35% в феврале. Отметим, что рост экспортных перевозок имел место за счет удаленных от портов регионов Центра и Поволжья, где был собран

* По данным сборника «Социально-экономическое положение России. 2020 год», опубликованного Росстатом в январе 2021 г., «валовой сбор зерна в РФ составил 133,0 млн тонн (в весе после доработки), что на 9,8% больше уровня предыдущего года». Однако в феврале 2021 г. Росстат уточнил эту величину, увеличив ее до 133,5 млн т.

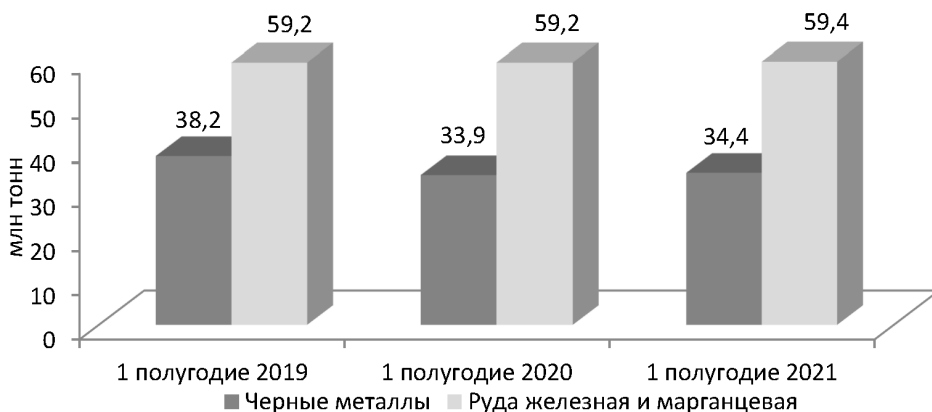


Рис. 6. Погрузка черных металлов и руды по сети РЖД в 1-м полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн т

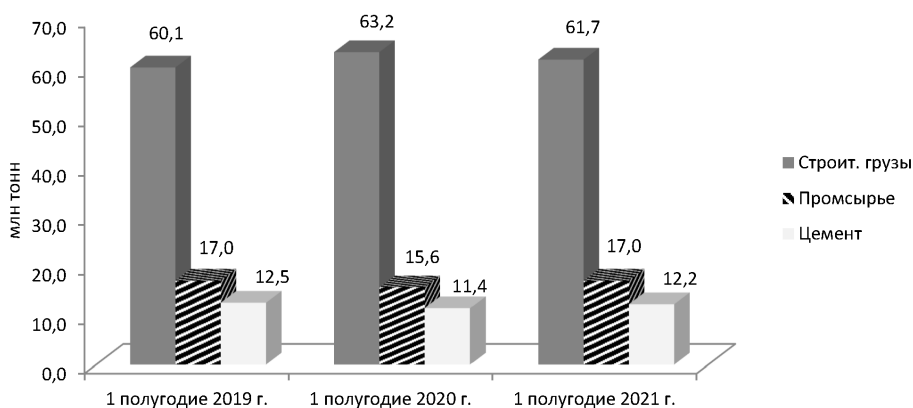


Рис. 7. Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД в 1-м полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн т

рекордный урожай, а не за счет южных, где имело место существенное снижение валового сбора.

Помимо вышеуказанных, есть еще один фактор, который необходимо отметить. Многие грузоотправители отмечают, что происходит переключение перевозок зерна с автомобильного на железнодорожный транспорт. Это связано с тем, что с апреля введены ограничения по весу для автомобильных перевозчиков. В основном переключение с автомобильного транспорта на железнодорожный наблюдается при внутрироссийских перевозках зерна на не очень большие расстояния. Так, при перевозках на расстояния до 400 км перевозки зерна возросли в 1,2 раза.

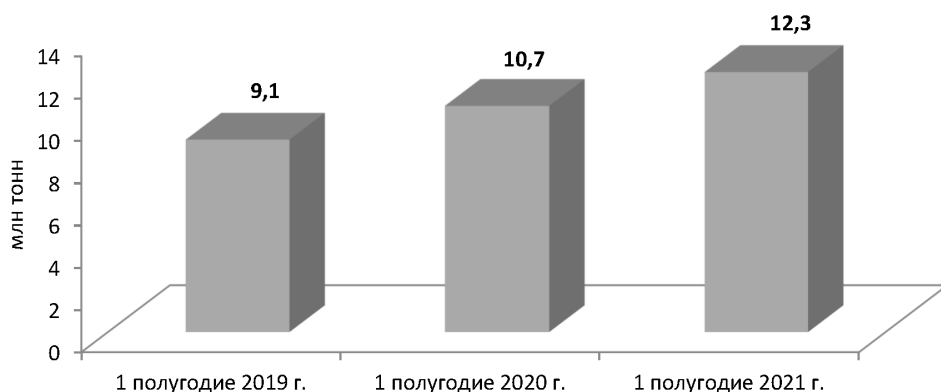


Рис. 8. Погрузка зерна по сети РЖД в 1-м полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн т

Рынок перевозок грузов в контейнерах по сети РЖД

В первом полугодии 2020 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщений было перевезено 3,1 млн TEU (груженых и порожних), что на 15,3% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Из них во внутрироссийском сообщении было отправлено около 1,2 млн TEU (+7,7% к аналогичному периоду прошлого года), в экспортном – 0,8 млн TEU (+8,1%), в импортном – 0,7 млн TEU (+18,0%), в транзитном сообщении – 0,5 млн TEU (рост в 1,5 раза) (рис. 9).

Всего за первое полугодие 2021 г., по данным РЖД, в контейнерах перевезено более 31 млн т грузов* (+18,1% к аналогичному показателю первого полугодия прошлого года).

Перевозки груженых контейнеров за январь – июнь 2021 г. выросли на 22,3% к аналогичному периоду прошлого года и составили более 2,2 млн TEU**, в том числе: химикатов и соды – 373,4 тыс. TEU (+9,4% к аналогичному периоду прошлого года), лесных грузов – 293,5 тыс. TEU (+9,3%), промтоваров – 219,0 тыс. TEU (рост в 1,4 раза); метизов – 200,7 тыс. TEU (рост в 1,4 раза), машин, станков, двигателей – 180,0 тыс. TEU (рост в 1,4 раза), автомобилей и комплектующих – 143,7 тыс. TEU (+ 38,9%), черных металлов – 120,4 тыс. TEU (+24,2%), цветных металлов – 76,8 тыс. TEU (+13,8%); строительных грузов – 68,9 тыс. TEU (+22,6%); химических и минеральных удобрений – 25,1 тыс. TEU (+20,5%); остальных и сборных грузов – 78,2 тыс. TEU (+37,3%). Вместе с тем по нефти и нефтепродуктам

* Во избежание путаницы подчеркнем, что перевезено в контейнерах 31,0 млн т грузов, но погружено в контейнеры 22,5 млн т грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными (см. сноску 2).

** URL: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=264203>

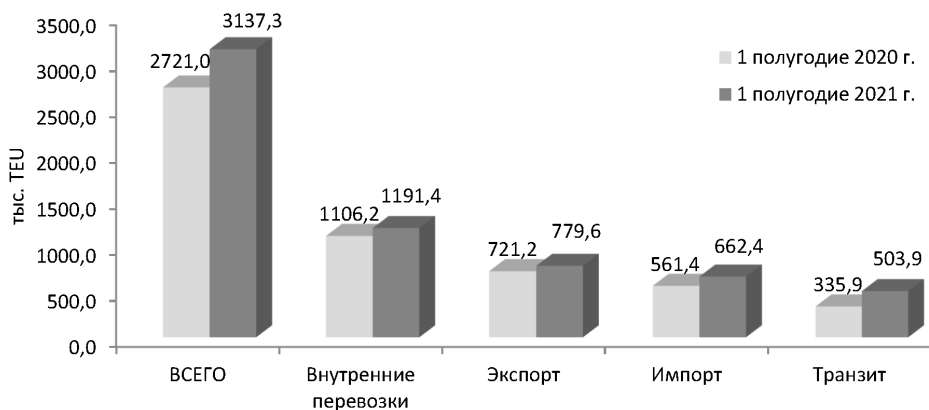


Рис. 9. Перевозка контейнеров по сети РЖД в 1-м полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичным периодом 2020 г., тыс. TEU

зафиксировано снижение объемов их перевозок в контейнерах – погружено 36,5 тыс. TEU, что ниже уровня аналогичного периода прошлого года на 13,1%.

Кроме того, за первое полугодие 2021 г. перевезено 15 тыс. TEU с каменным углем (0,5 млн т)* – одна из новаций РЖД этого года. Четыре экспериментальные перевозки были организованы в мае – сентябре 2020 г. с Забайкальской железной дороги, а с октября по декабрь уже было перевезено 1,9 тыс. TEU, в том числе с Восточно-Сибирской железной дороги)**. Еще один груз, который начал активно перевозиться в контейнерах – это зерно. Пока объем этот невелик, 15 тыс. TEU по итогам первого полугодия 2021 г., но это в четыре раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта важнейшими являются показатели использования подвижного состава, которые характеризуют использование подвижного состава во времени (оборот вагона и его элементы, различные виды скоростей и др.)***.

* URL: <https://gudok.ru/content/freighttrans/1571222/>

** Перевозки угля в контейнерах типа "open top" в настоящее время осуществляются в подвижном составе АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК), ПАО «Трансконтейнер», а с июня 2021 г. и ПАО «Первая грузовая компания» (ПГК).

*** Показатели приводятся по данным отчета ф. 9д-5, публикуемого на сайте ОАО «РЖД», в разделе «Раскрытие информации».

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам 1-го полугодия 2021 г. составил 16,5 суток (395,6 ч.), что на 6,3% (или на 26,4 ч.) ниже показателя аналогичного периода прошлого года (17,6 сут., или 422 ч.) (рис. 10, 11).

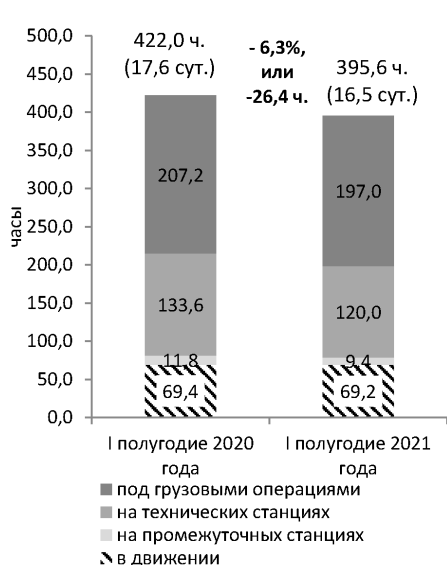


Рис. 10. Оборот вагона с разложением по элементам в 1-м полугодии 2020 и 2021 гг., часов

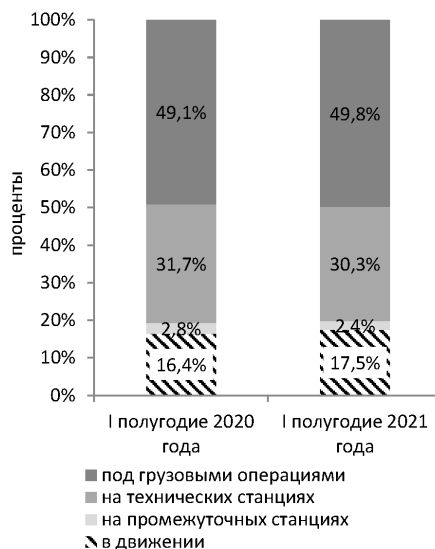


Рис. 11. Структура оборота вагона с разложением по элементам в 1-м полугодии 2020 и 2021 гг., %

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 10) позволяет заметить, что из общего снижения величины оборота вагона на 26,4 ч., наибольшее снижение приходится на элементы «время нахождения под грузовыми операциями» (на 4,9%, или 10,2 ч.) и «время нахождения на технических станциях» (-10,2%, или 13,6 ч.). При этом время нахождения под грузовыми операциями, несмотря на снижение в абсолютном измерении (в часах), одновременно выросло в качестве доли от общей величины оборота вагона (рис. 11) с 49,1 до 49,8%. (Это связано с тем, что два других элемента – «время нахождения на технических станциях» и «время нахождения на промежуточных станциях» сократились в большей степени – парадоксы статистики!)

По итогам первого полугодия 2021 г. средняя участковая скорость грузового поезда на инфраструктуре РЖД снизилась на 3,1% относительно аналогичного показателя соответствующего периода прошлого года и составила 41,4 км/ч. Техническая скорость по итогам 6 месяцев 2021 г. снизилась на 1,2% ниже уровня аналогичного периода прошлого года и составила 45,6 км/ч (рис. 12, 13, 14).

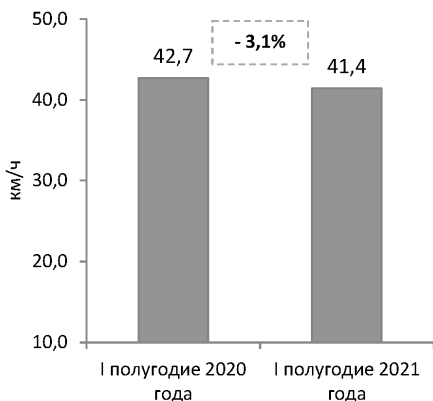


Рис. 12. Участковая скорость, км/ч

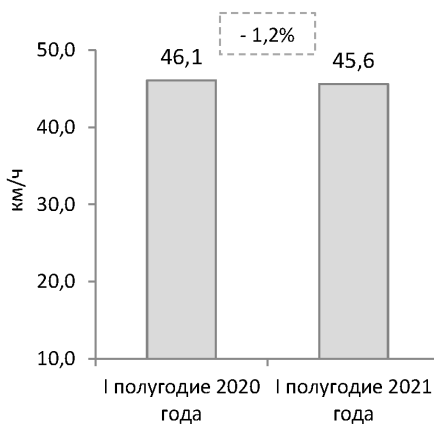


Рис. 13. Техническая скорость, км/ч

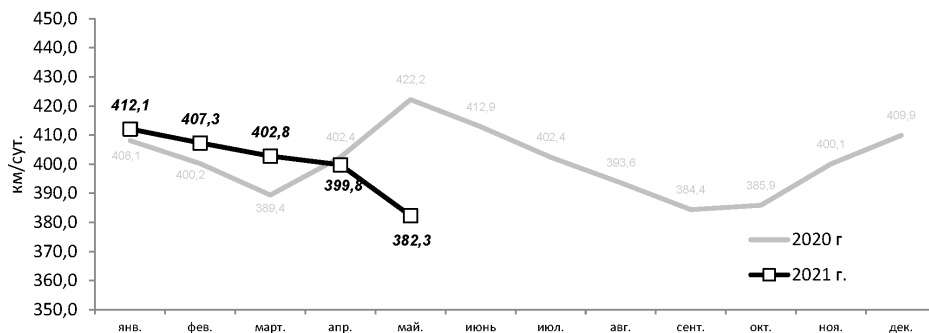


Рис. 14. Средняя скорость доставки отправки, км/сут.

Примечание: В опубликованном на сайте ОАО «РЖД» отчете ф. 9д-5, в справке за июнь, отсутствуют данные о средней скорости доставки отправки (есть лишь данные об участковой и технической скоростях).

Парк грузовых вагонов на сети РЖД*

По состоянию на июнь 2021 г. общий парк грузовых вагонов на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1218,2 тыс. единиц** и увеличился к июню прошлого года на 34,0 тыс. ед. или на 2,9%.

* Показатели приводятся по данным отчета ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД», в разделе «Раскрытие информации». URL: <https://company.rzd.ru/ru/9388>

** Среднесуточный показатель за июнь 2021 г. Отметим, что в ежемесячном отчете ф. 9д-3 приводится среднесуточный за соответствующий месяц парк вагонов, а в ежегодном отчете ф. 9д-4 парк приводится на конкретную дату (на 31 декабря соответствующего года), поэтому данные о парке за декабрь из этих отчетов будут немного различаться.

Рабочий парк грузовых вагонов составил 1012,4 тыс. ед. сократился на 4,4 тыс. вагонов или на 0,4%. К декабрю 2020 общий парк вагонов вырос на 1,2%, или на 15,3 тыс. единиц, а рабочий парк увеличился на 1,5% или на 15,5 тыс. ед. (рис. 15).

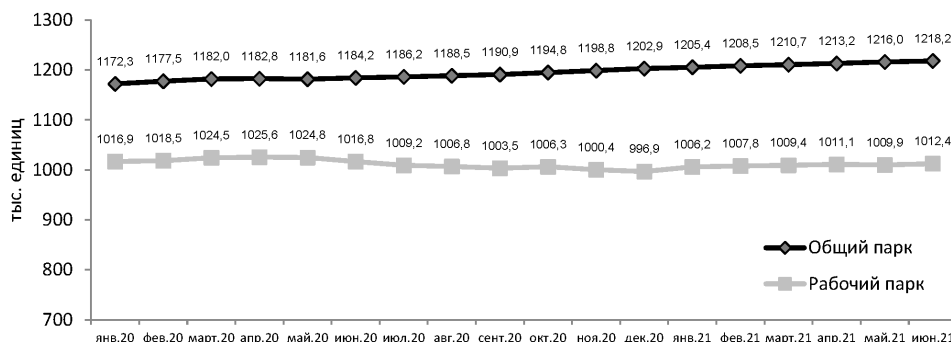


Рис. 15. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2020–2021 гг., тыс. единиц

По состоянию на июнь 2021 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 580,8 тыс. ед., что выше показателя июня прошлого года на 2,8%, или на 16,1 тыс. ед. Рабочий парк полувагонов составил в июне 497,2 тыс. ед., он снизился на 2,1% (на 10,6 тыс. ед.) по сравнению с июнем 2020 г. Относительно декабря 2020 г. общий парк полувагонов вырос на 1,2%, или на 6,9 тыс. единиц, а рабочий парк увеличился на 1,8%, или на 8,8 тыс. единиц.

По состоянию на июнь 2021 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 58,1 тыс. ед., что выше показателя июня прошлого года на 4,7%, или на 2,6 тыс. ед. Рабочий парк крытых вагонов составил в июне 45,6 тыс. ед., он вырос на 1,6% (на 0,7 тыс. ед.) по сравнению с июнем 2020 г. По отношению к декабрю 2020 г. общий парк крытых вагонов вырос на 1,9%, или на 1,1 тыс. ед., а рабочий парк увеличился на 5,8%, или на 2,5 тыс. ед.

По состоянию на июнь 2021 г. общий парк **платформ (универсальных)** на сети РЖД составил 65,8 тыс. ед., что ниже показателя июня прошлого года на 0,9%, или на 0,6 тыс. ед. Рабочий парк платформ составил в июне 29,8 тыс. ед., он уменьшился на 6,9% (на 2,2 тыс. ед.) по сравнению с июнем 2020 г. По отношению к декабрю 2020 г. общий парк платформ (универсальных) уменьшился на 1,5%, или на 1,0 тыс. единиц, а рабочий парк уменьшился на 4,8%, или на 1,5 тыс. единиц.

По состоянию на июнь 2021 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 251,0 тыс. ед., что выше показателя июня прошлого года на 1,0%, или на 2,6 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в июне 231,9 тыс. ед., он уменьшился на 0,2% (на 0,3 тыс. ед.) по сравнению с июнем 2020 г. По отношению к декабрю 2020 г. общий парк цистерн вырос на 0,8%, или на 1,9 тыс. ед., а рабочий парк уменьшился на 0,2%, или на 0,4 тыс. единиц.

Арендные ставки на рынке предоставления грузовых вагонов

Средняя арендная ставка, по данным журнала «Промышленные грузы», по основным родам подвижного состава в Российской Федерации в июне 2021 г. составила 1154 руб.*.

Средняя суточная ставка аренды полувагона в июне 2021 г. составила 850 руб., что на 3% выше, чем в июне 2020 г., и на 55% ниже, чем в июне 2019 г. Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов в июне 2021 г. составила 1025 руб., крытого вагона – 1150 руб., универсальной платформы – 990 руб., фитинговой платформы 1450 руб. (рис. 16).

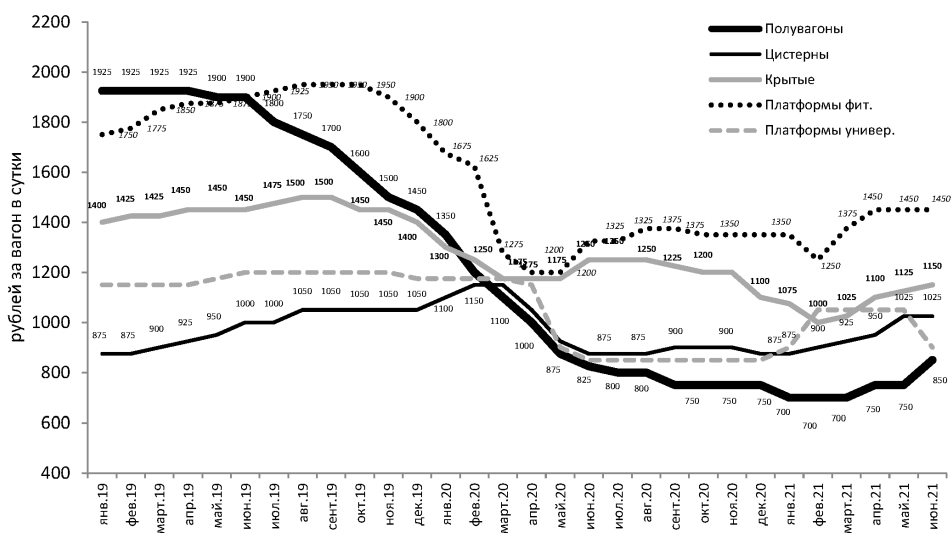


Рис. 16. Динамика ставок аренды вагонов, в 2019-2021 гг., руб. за вагон в сутки (без НДС)**

Примечание: источник: сайт издания «Промышленные грузы». URL: <https://promgruz.com>

* Под средней имеется в виду в данном случае среднее арифметическое ставок на шесть родов подвижного состава, публикуемых изданием «Промышленные грузы», – полувагоны, цистерны (для светлых и для темных нефтепродуктов), крытые, лесные платформы, фитинговые платформы и хопперы-зерновозы. Издание традиционно приводит ставки без НДС.

** Промышленные грузы с июля 2020 г. перестали публиковать информацию о ставках аренды универсальных платформ, поэтому данные за июль 2020 г. – январь 2021 г. приводятся по оценке экспертов СОЖТ. С февраля 2021 г. в графике ставок аренды универсальных платформ (рис. 16) приводятся данные опроса журнала «РЖД-Партнер» (т.н. «базовая ставка», т.е. ставка для большинства сделок).

Здесь необходимо сделать важную оговорку. Динамика ставок аренды в долгосрочной перспективе (на горизонте полугодие или год) более-менее точно отражает динамику среднесуточной ставки доходности вагона и с учетом небольшого зазора между показателями, динамику (не абсолютное значение, но динамику – рост или снижение) среднесуточной ставки предоставления вагона грузоотправителю (иногда ее называют ставкой оперирования). Однако в краткосрочном периоде, особенно в периоды роста ставок, динамика ставки аренды меняется медленнее, чем фактическая ставка предоставления вагона, поскольку договоры аренды обычно заключаются как минимум с ежеквартальной корректировкой ставок или с пересмотром раз в полугодие, тогда как ставка предоставления, особенно на спотовом рынке, может меняться более быстро. Поэтому в такие периоды, когда ставки растут, динамика показателя ставки аренды будет некоторое время отставать от фактического роста ставок (в частности, по сравнению со спотовым рынком), но постепенно, через три-шесть месяцев (когда будут пересмотрены условия действующих договоров у большого числа участников рынка) «нагонит» фактическую ставку. При снижении ставки тот же процесс протекает в обратном направлении – ставки на рынке снижаются быстрее, чем публикуемые ставки аренды. Согласно прогнозу ИПЕМ, средняя ставка аренды полувагона составит в 2021 г. 730-750 руб., по прогнозу ИИЖТ, она «может подняться до 890 руб.» [2]. По мнению автора, во второй половине 2021 г. средняя суточная ставка аренды полувагона может вырасти до 1100-1200 руб., а средний показатель по итогам года будет в диапазоне между 1050 и 1150 руб. Тенденция к росту выше 1200 руб. будет иметь место (за счет, во-первых, роста грузовой базы и, во-вторых, роста стоимости содержания вагонов)*, но она, вероятно, будет сдерживаться увеличением количества вагонов, выведенных из отстоя и вовлекаемых в оборот, что (наряду с производством новых вагонов) будет поддерживать необходимый уровень профицита подвижного состава.

В целом, по итогам года ОАО «РЖД» прогнозирует прирост погрузки на 3,3% к уровню 2020 г. [3; 4]. По прогнозам ИПЕМ, погрузка в 2021 г. будет находиться «в диапазоне от +2,9% до +3,5%» к уровню прошлого года [4]. По оценке «ПГК» прирост погрузки составит 2,5% [5]. Таким образом, все отраслевые эксперты прогнозируют, что погрузка по итогам 2021 г., вероятно, превысит уровень 2019 г., но не достигнет уровня 2018 г.

* Уже в июне была зафиксирована тенденция к росту цен на боковые рамы, надрессорные балки, цельнокатаные колеса, а, кроме того, в июне многие операторские компании получили ценовые предложения на июль и август 2021 г., согласно которым цена, например, на цельнокатаное колесо должна увеличиться на 12%, а на колесную пару СОНК – на 7%. Эти увеличения связаны с дефицитом колес из-за закрытия российского рынка для производителей из Украины, а также с общим повышением цен на металлы. Эти факторы, вместе с возможным повышением цен на ремонт, будут увеличивать стоимость содержания вагонного парка, а это, в свою очередь, будет оказывать давление на ставку оперирования и ставку аренды.

Библиографический список

1. Хусаинов Ф.И., Ожерельева М.В. О перевозках грузов топливно-энергетического комплекса железнодорожным транспортом в 2018 году / Ф.И. Хусаинов, М.В. Ожерельева // Экономика железных дорог. – 2019. – № 8. – С. 70-84.
2. Чернышевская Ю. Чуда не будет / Ю. Чернышевская // РЖД-Партнер.ру. – 25.12.2020. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/chuda-ne-budet/>
3. Погрузка на железных дорогах РФ в 2021 году вырастет на 3,3% – РЖД // finmarket.ru. – 03.06.2021. – URL: <http://www.finmarket.ru/news/5482126>
4. Гусаченко Н. Легче вес – больше груза / Н. Гусаченко // РЖД-Партнер. – 2021. – № 13-14. – С. 24-27.
5. Агапова Е. «В 2021 году погрузка начнет постепенно восстанавливаться» / Е. Агапова // Vgodok.com. – 12.02.2021. – URL: <https://vgudok.com/eksperty/ekaterina-agapova-v-2021-godu-pogruzka-nachnyot-postepenno-vosstanavlivatsya>

Ключевые слова: грузовые железнодорожные перевозки, погрузка грузов, уголь, нефть и нефтепродукты, ставки аренды вагонов, контейнерные перевозки

К сведению

В I полугодии текущего года перевозки пассажиров рельсовыми автобусами «Орлан» на Сахалине выросли на четверть

Рельсовыми автобусами РА-3 «Орлан», которые начали курсировать на пригородных пассажирских направлениях островной магистрали Сахалина с 1 сентября 2019 года, перевезено более 336 тыс. пассажиров, из них за 6 месяцев текущего года – более 105 тыс. (+25% к аналогичному периоду 2020 года).

Из семи маршрутов, по которым на Сахалине курсируют РА-3, наибольший пассажиропоток отмечается на направлениях западного побережья острова: Холмск – Чехов – Томари — 141,8 тыс. пассажиров с начала эксплуатации. Второй по популярности маршрут: Южно-Сахалинск – Томари – по нему за все время перевезено 93 тыс. человек. На направлении Южно-Сахалинск – Корсаков перевезено 70,8 тыс. пассажиров. По новому экспресс-маршруту Южно-Сахалинск – Поронайск, запущенному в феврале 2021 года, перевезено уже более 6 тыс. человек.