

# Перевозки грузов железнодорожным транспортом в первом полугодии 2021 года: экономико-статистический обзор

Ф.И. Хусаинов

к.э.н., доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ), эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ

## 1. Общие показатели грузовых перевозок железных дорог

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<sup>1</sup>. При этом по итогам 2020 г. (в целом) было зафиксировано снижение на 2,9 % относительно 2019 г.

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, об этом – ниже).

Соответственно общему росту промышленности, увеличивались погрузка и грузооборот транспорта. В целом, по итогам первого полугодия грузооборот всех видов транспорта вырос на 5,1 %. При этом все виды транспорта, кроме внутреннего водного, продемонстрировали рост (см. табл.1).

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте транспортной системы РФ составила 46,7 %, а без учёта трубопроводного транспорта – 87,9 %.

По итогам работы в 1 полугодии 2021 года общий объём погрузки по сети железных дорог

<sup>1</sup> По данным справки Росстата «О промышленном производстве в I полугодии 2021 года». ([https://gks.ru/bgd/free/B04\\_03/IssWWW.exe/Stg/d02/132.htm](https://gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/132.htm)) При этом по итогам 2020 г. (в целом) было зафиксировано снижение на 2,9 % относительно 2019 г.

Таблица 1  
Грузооборот различных видов транспорта в России в первом полугодии 2021 г.

|                        | 6 мес. 2020 г. | 6 мес. 2021 г. |               |   |   |
|------------------------|----------------|----------------|---------------|---|---|
|                        | млрд. т-км.    | млрд. т-км.    | в % к 2020 г. | Доля видов транспорта в общем грузообороте, в % | Доля видов транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного, в % |
| Грузооборот транспорта | 2655,3         | 2 790,8        | 105,1%        | 100,0%  | 100,0%  |
| в том числе:           |                |                |               |   |   |
| железнодорожного       | 1238,5         | 1 303,2        | 105,2%        | 46,7%   | 87,9%   |
| автомобильного         | 124,2          | 130,9          | 105,4%        | 4,7%  | 8,8%  |
| морского               | 18,3           | 19,4           | 106,0%        | 0,7%  | 1,3%  |
| внутреннего водного    | 25,4           | 24,1           | 94,9%         | 0,9%  | 1,6%  |
| воздушного             | 3,2            | 4,2            | 131,3%        | 0,2%  | 0,3%  |
| трубопроводного        | 1245,7         | 1 309,0        | 105,1%        | 46,9%   | -   |

Источник: Росстат

составил 632,7 млн тонн, что выше показателя аналогичного периода прошлого года на 4,6 % (в 1 полугодии 2020 года – 605,0 млн тонн).

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 восстано-

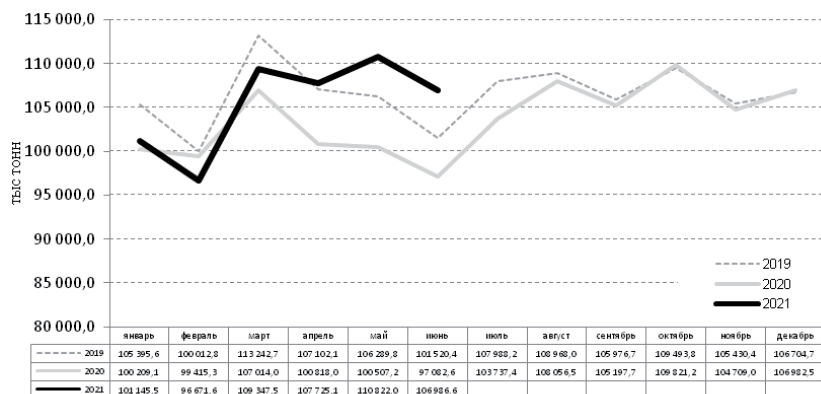
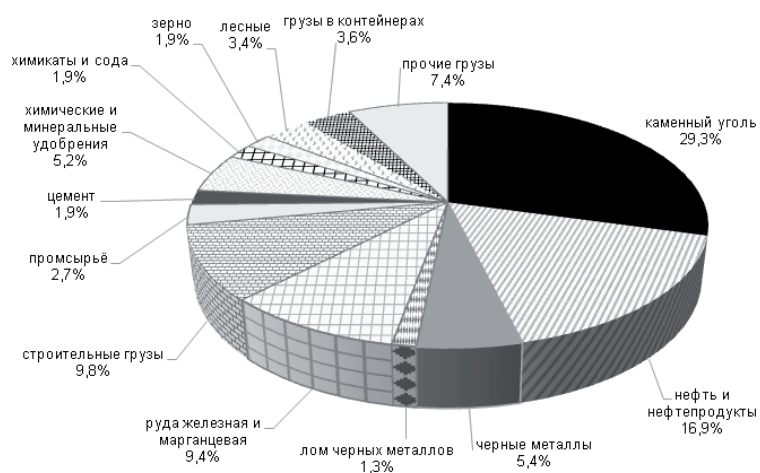


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД, тыс. тонн



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

ление 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 рис. 1.

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

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

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 достигла уровня 29,3 %. Доля нефти и нефтепродуктов посте-

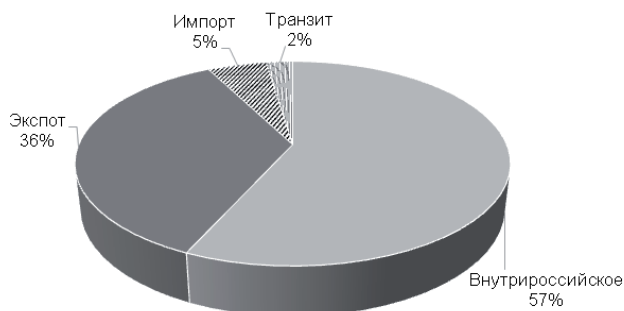
пенно уменьшается: в первом полугодии 2020 г. она составляла 17,7 %, а по итогам первого полугодия 2021 снизилась до 16,9 %. Также стоит отметить поступательное увеличение доли грузов в контейнерах: если в первом полугодии 2020 г. их доля составляла 3,3 % от всей погрузки по сети, то по итогам первого полугодия 2021 г. эта доля достигла 3,6 %.

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 растёт 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.

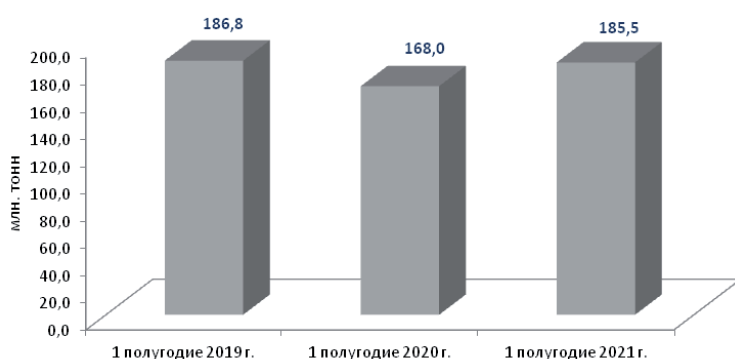
Грузооборот по инфраструктуре РЖД в январе-июне 2021 года составил 1302,8 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 5,2 %. Грузооборот с учётом пробега вагонов в порожнем состоянии составил 1643,0 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 4,6 %.

Показатель объёма перевозок (перевезено) составил по итогам 1 полугодия 689,1 млн. тонн, что на 3,4 % выше аналогичного показателя 2020 г.<sup>2</sup>



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

<sup>2</sup>Во избежание путаницы подчеркнём, что – строго говоря – показатель перевезено не эквивалентен показателю погрузки. Погрузка включает объёмы погруженные в 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; для 1 полугодия 2021 г. эта погрешность составляет 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 объём перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель «перевезено», но для железнодорожного транспорта вместо показателя «перевезено» приводятся данные о погрузке речём под таблицей Росстат делает соответствующую сноску. В свою очередь показатель «перевезено» используется для расчёта средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления грузооборота на перевезено.



**Рис. 4 Погрузка каменного угля по сети РЖД в I полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн**

Распределение общего объёма перевозок по видам сообщения приведено на рис. 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 остаётся стабильным.

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.

**2. Обзор погрузки важнейших грузов**

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

Погрузка каменного угля в I полугодии 2021 года составила 185,5 млн тонн, что выше по-

казателя аналогичного периода предыдущего года на 10,4 % или на 17,5 млн тонн, но при этом, по-прежнему остаётся ниже показателя первого полугодия доковидного 2019 года (на 0,7 % или на 1,3 млн. тонн).

Погрузка угля традиционно сильно коррелирует с его добычей: по итогам полугодия добыча угля выросла на 8,4 % к прошлому году<sup>3</sup>. 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, объёмы 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

<sup>3</sup> [https://gks.ru/bgd/free/B04\\_03/IssWWW.exe/Stg/d02/132.htm](https://gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/132.htm)

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).

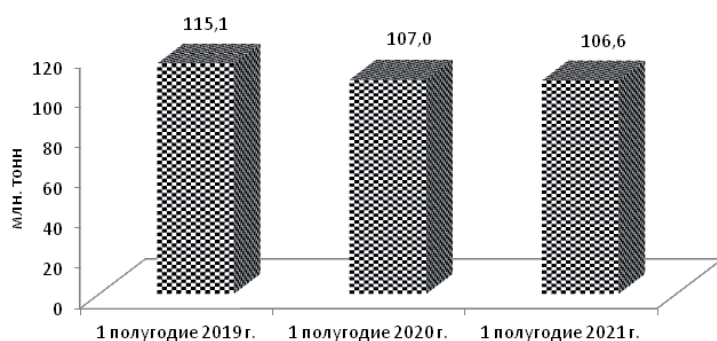
Отметим, что рост погрузки угля зафиксирован как по России (+4,9 % или рост на 3,6 млн тонн), так и на экспорт (+14,6 % или на 13,9 млн тонн). Как известно, больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт и эта доля понемногу растёт. Если в I полугодии 2020 г. она составляла 56,3 %, то по итогам первого полугодия 2021 на экспорт было погружено уже 58,5 % угля. При этом погрузка на экспорт выросла по направлениям в разной степени: на Восток прирост составил (+6 %), на Северо-Запад (+7 %), а на Юг прирост оказался рекордным: (+64 %).

Поэтому чуть подробнее остановимся на Южном направлении<sup>4</sup>. Подобный рост через порты Юга связан с тем, что в 2021 г. порт Тамань начал активно переваливать уголь на экспорт (в т.ч. в связи с запуском вагоноопрокидывателей). Если в 2020 г. за 12 месяцев перевалка угля через Тамань составляла 8,5 млн тонн (а годом ранее 2,2 млн тонн), но только за 6 месяцев 2021 г. объём перевалки составил 9,5 млн тонн (вторым по величине перевалки угля на Юге является Туапсе – 3,8 млн тонн за 6 месяцев 2021 г.). Уголь, экспортируемый через порты Юга, отправляется затем в Турцию (более половины объёма – 53 % от), страны

<sup>4</sup> Под южным направлением здесь понимаются экспорт через порты Северного Кавказа и Украину.

**Таблица 2  
Погрузка каменного угля в первом полугодии 2021 г.**

|                 | Погрузка за 6 мес 2020 г., тыс. тонн | Погрузка за 6 мес 2021 г., тыс. тонн | 6 мес. 2021 к 6 мес. 2020, в % | 6 мес. 2021 к 6 мес. 2020 г. "+/-", тыс. тонн |
|-----------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|---|
| Погружено всего | 107 046,1                            | 106 613,9                            | 99,6%                          | -432,2  |
| в т.ч.          |                                      |                                      |                                |   |
| на Экспорт      | 48 839,3                             | 45 749,9                             | 93,7%                          | -3 089,4                                      |
| по РФ           | 58 206,9                             | 60 864,0                             | 104,6%                         | 2 657,2                                       |



**Рис.5. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в I полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн**

Европы (29 %), а также в Индию (10 %) и Китай (7 %).

Погрузка нефти и нефтепродуктов в I полугодии 2021 года составила 106,6 млн тонн, что ниже показателя аналогичного периода предыдущего года на 0,4 % или на 0,4 млн тонн. По отношению к показателю первого полугодия доковидного 2019 года погрузка составляет 92,6 % (то есть снижение составляет 8,4 млн тонн). 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.

Как видно из рис. 5, снижение погрузки наблюдалось как в 2021 по отношению к 2020, 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 снизилась к первому полугодью 2019 на 4,9 %, а за 6 мес. 2021 снизилась

к 6 месяцам 2020 на 2,4 %<sup>5</sup>, а нефть без учёта газа снизилась на 3,6 %<sup>6</sup>. 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 то, что отгрузка нефтепроводами увеличивалась. По данным Росстата, за январь-июнь 2021 г. объём прокачки по трубопроводам вырос на 5,1 % (хотя по итогам I квартала этот показатель демонстрировал снижение относительно I квартала предыдущего года). Часть этих объёмов (теоретически) могла быть привлечённой на железнодорожный транспорт.

Впрочем, здесь необходимо сделать оговорку, что всё вышесказанное имеет отношение лишь к абсолютным значениям. Если учесть, что добыча и погрузка, помимо этого, зависит от количества дней в периоде, и пересчитать

<sup>5</sup> [https://gks.ru/bgd/free/B04\\_03/IssWWW.exe/Stg/d02/112.htm](https://gks.ru/bgd/free/B04_03/IssWWW.exe/Stg/d02/112.htm)

<sup>6</sup> Впрочем динамика производства нефтепродуктов в I полугодии 2021 г. была разнонаправленной. Например производство топлива дизельного снизилось на 0,8 %, а бензина автомобильного выросло на 7,6 % и т.д.

погрузку в среднесуточные показатели<sup>7</sup>, 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 понижательного тренда на горизонте последних 6-7 лет.

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

Отметим, что рост погрузки в первом полугодии 2021 г. по отношению к аналогичному периоду 2020 г. происходил за счёт роста спроса на продукцию отечественной металлургии со стороны зарубежных потребителей. Внутророссийские перевозки чёрных металлов по итогам января-июня 2021 г. немного снизились к аналогичному периоду прошлого года (на 1 % или на 0,2 млн тонн), при этом погрузка на экспорт выросла на 4,6 % (или на 0,7 млн тонн).

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 неопределённость 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 тонн, что выше уровня предыдущего года на 0,3 % или на 0,2 млн тонн. По отношению к первому полугодью 2019 г. погрузка тоже прироста не сильно – на 0,4 % или на 0,2 млн тонн. Внутророссийские перевозки руды по итогам первого полугодия 2021 г. выросли к аналогичному периоду прошлого года на 2,2 % (или

<sup>7</sup> В первом полугодии високосного 2020 г. 182 дня, в первом полугодии 2021 г. лишь 181 день.

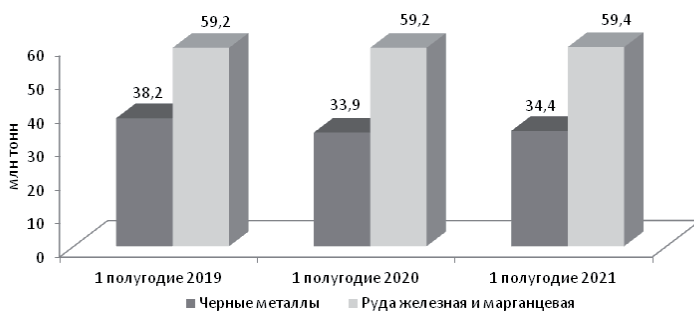
**Таблица 3  
Погрузка нефти и нефтепродуктов в первом полугодии 2021 г.**

|                 | Погрузка за 6 мес. 2020 г., тыс. тонн | Погрузка за 6 мес. 2021 г., тыс. тонн | 6 мес. 2021 к 6 мес. 2020, в % | 6 мес. 2021 к 6 мес. 2020 г. "+/-", тыс. тонн |
|-----------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|---|
| Погружено всего | 107 046,1                             | 106 613,9                             | 99,6%                          | -432,2  |
| в т.ч.          |                                       |                                       |                                |   |
| на Экспорт      | 48 839,3                              | 45 749,9                              | 93,7%                          | -3 089,4                                      |
| по РФ           | 58 206,9                              | 60 864,0                              | 104,6%                         | 2 657,2                                       |

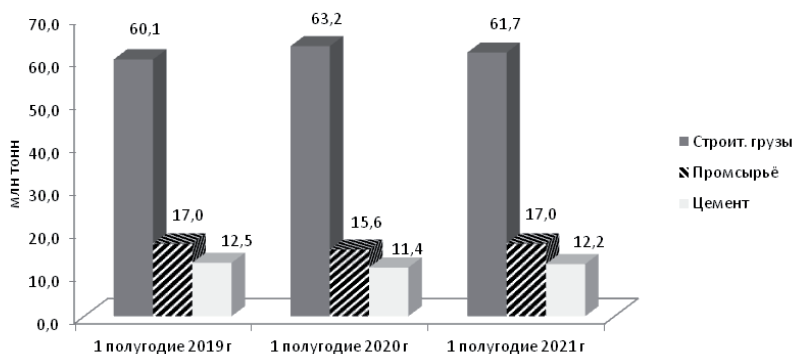


**Таблица 4**  
**Погрузка чёрных металлов в первом полугодии 2021 г.**

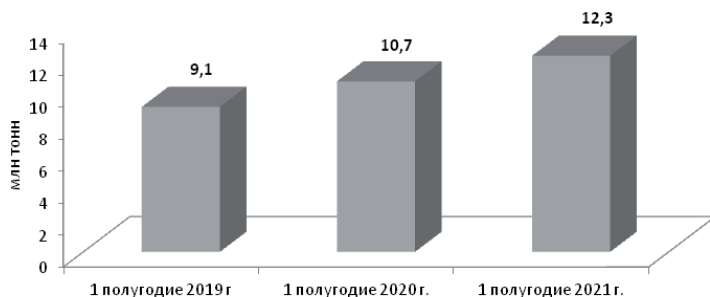
|                 | Погрузка за 6 мес 2020 г., тыс. тонн | Погрузка за 6 мес 2021 г., тыс. тонн | 6 мес. 2021 к 6 мес. 2020, в % | 6 мес. 2021 к 6 мес. 2020 г. "+/-", тыс. тонн |
|-----------------|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------|---|
| Погружено всего | 33 922,9                             | 34 389,2                             | 101,4%                         | 466,4   |
| в т.ч           |                                      |                                      |                                |   |
| на Экспорт      | 14 565,0                             | 15 232,2                             | 104,6%                         | 667,2   |
| по РФ           | 19 357,9                             | 19 157,0                             | 99,0%                          | -200,8  |



**Рис. 6. Погрузка чёрных металлов и руды по сети РЖД в I полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн**



**Рис. 7. Погрузка строительных грузов, сырья и цемента по сети РЖД в I полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн**



**Рис. 8. Погрузка зерна по сети РЖД в I полугодии 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн**

почти на 1,0 млн тонн), погрузка на экспорт снизилась на 5,9 % (или на 0,8 млн тонн).

Важнейшими грузами строительного комплекса являются группы грузов «строительные грузы», «промышленное сырьё и формовочные материалы» и «цемент»<sup>8</sup>.

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

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

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

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

Рост погрузки зерна связан с тем, что в 2020 году в России собрали 133,5 млн тонн зерновых<sup>9</sup>. По сравнению с 2019 годом урожай зерна в России в прошлом году вырос на 10,1 %, 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».

<sup>8</sup> 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».

<sup>9</sup> Поданным 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 её до 133,5 млн тонн.

Таблица 5

Погрузка зерна в первом полугодии 2021 г.

|                 | Погрузка за 6 мес 2020 г., тыс.т | Погрузка за 6 мес 2021 г., тыс.т | 6 мес. 2021г. к 6 мес. 2020г., в % | 6 мес. 2021г. к 6 мес. 2020 г. "+/-", тыс. т |
|-----------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--|
| Погружено всего | 10 668,4                         | 12 268,8                         | 115,0%                             | 1 600,4                                      |
| в т.ч           |                                  |                                  |                                    |  |
| на экспорт      | 5 691,8                          | 6 693,3                          | 117,6%                             | 1 001,5                                      |
| по РФ           | 4 976,6                          | 5 575,5                          | 112,0%                             | 598,9  |

пшеницы – на 15,4 %. Это стало вторым по величине в истории страны результатом после рекордного урожая 2017-го.

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. Подобранный 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 счёт удалённых от портов регионов Центра и Поволжья, где был собран рекордный урожай, а не за счёт южных, где имело место существенное снижение валового сбора.

Помимо вышеуказанных, есть ещё 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 расстоянии до 400 км, перевозки зерна возросли в 1,2 раза.

**3. 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<sup>10</sup> (грузё-

<sup>10</sup> 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 также иногда используется эквивалентная аббревиатура - ДФЭ.

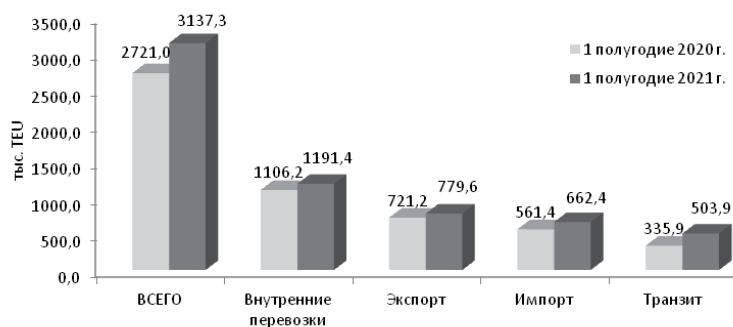
ных и порожних), что на 15,3 % больше, чем за аналогичный период прошлого года. Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено около 1,2 млн TEU (+7,7 % к аналогичному периоду прошлого года), в экспортном – 0,8 млн TEU (+8,1 %), в импортном – 0,7 млн TEU (+18,0 %), в транзитном сообщении – 0,5 млн TEU (рост в 1,5 раза).

Всего за первое полугодие 2021 г., по данным РЖД, в контейнерах перевезено более 31 млн тонн грузов<sup>11</sup> (+18,1 % к аналогичному показателю первого полугодия прошлого года).

Перевозки гружёных контейнеров за январь-июнь 2021 г. выросли на 22,3 % к аналогичному периоду прошлого года и составили более 2,2 млн TEU<sup>12</sup>, в том числе: химических 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 %), чёрных 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 зафиксировано снижение объёмов 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 углём (0,5 млн тонн)<sup>13</sup> – 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

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



<sup>11</sup> Во избежание путаницы подчеркнём, что перевезено в контейнерах 31,0 млн. тонн грузов, но погружено (см. Приложение 1) в контейнеры 22,5 млн. тонн грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными (см. примечание на стр. 12).

<sup>12</sup> <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=264203>

<sup>13</sup> <https://gudok.ru/content/freighttrans/1571222/>

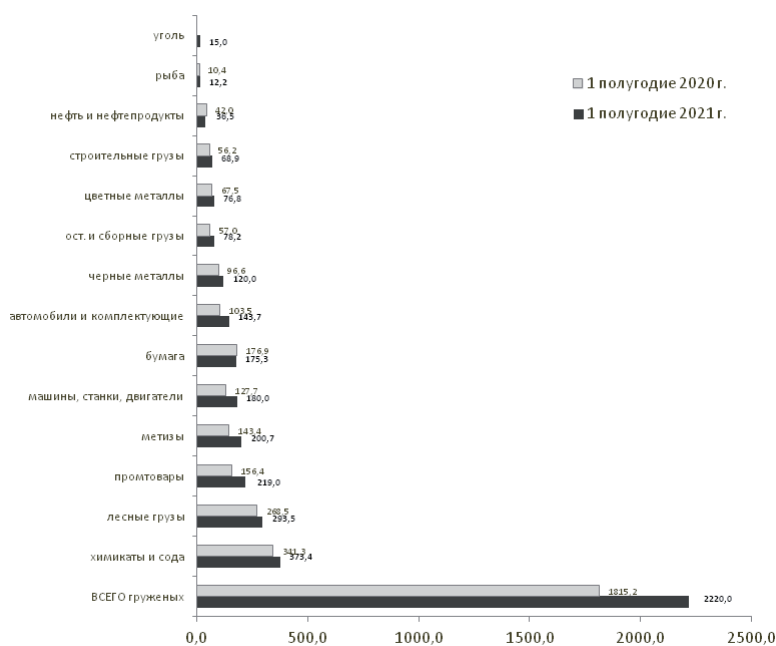


Рис.10. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) в I полугодии 2020 и 2021 гг., тыс. TEU

перевезено 1,9 тыс. TEU, в т.ч. с В-Сиб.ж.д)<sup>14</sup>. Ещё один груз, который начал активно перевозиться в контейнерах – это зерно. Пока объём этот не велик, 15 тыс. TEU по итогам первого полугодия 2021 г., но это в четыре раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

#### 4. Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта, важнейшими является группа показателей использования подвижного состава, которые характеризуют использование подвижного состава во времени (оборот вагона и его элементы, различные виды скоростей и др.)<sup>15</sup>

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

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис.12) позволяет заметить, что из общего снижения величины оборота вагона на 26,4 часа, 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. 12) 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 соот-

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> Показатели приводятся по данным отчёта ф. 9д-5, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации».

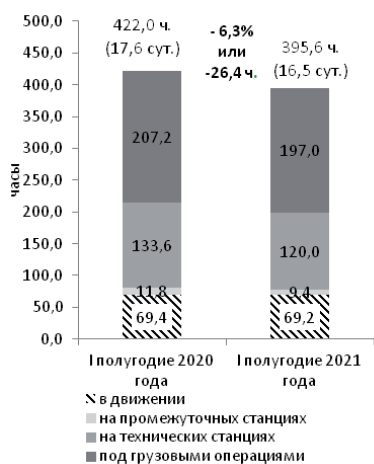


Рис.11. Оборот вагона с разложением по элементам в I полугодии 2020 и 2021 гг., часов

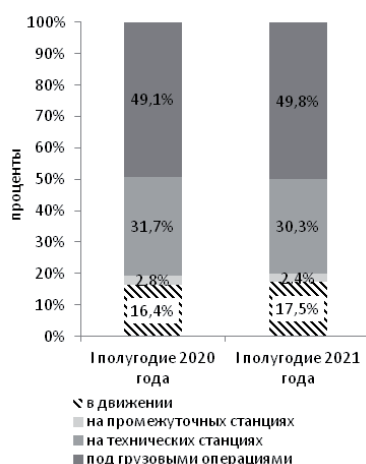


Рис.12. Структура оборота вагона с разложением по элементам в I полугодии 2020 и 2021 гг., %

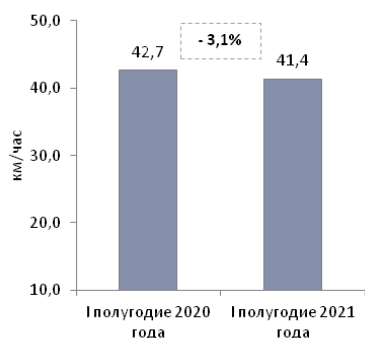


Рис.13. Участковая скорость, км/час

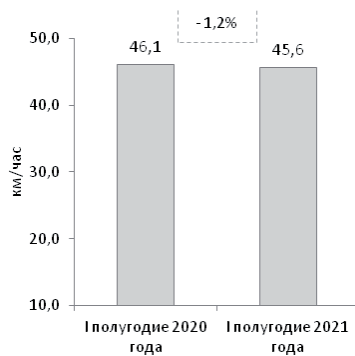


Рис.14. Техническая скорость, км/час

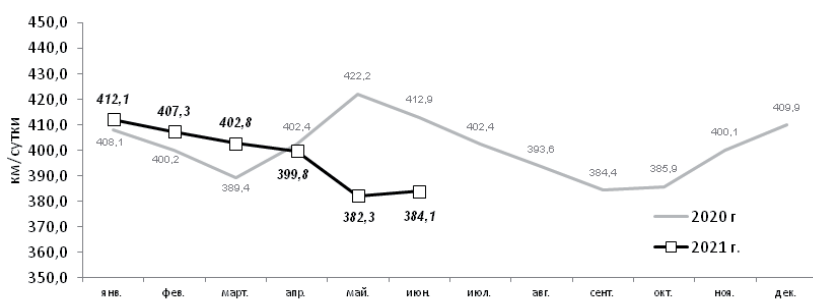


Рис. 15. Средняя скорость доставки отправки, км/сут

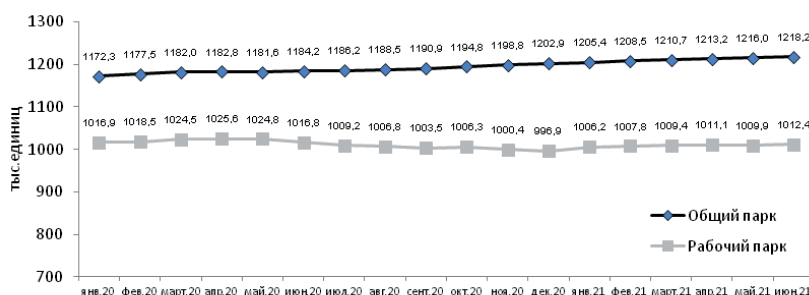


Рис. 16. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2020 – 2021 гг., тыс. единиц

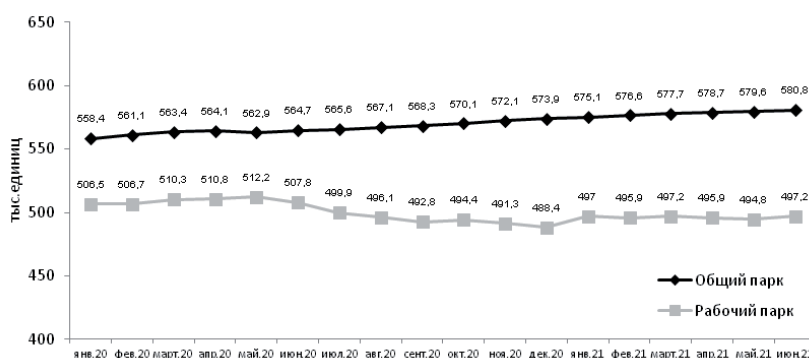


Рис. 17. Динамика общего и рабочего парка полувагонов в 2020 – 2021 гг., тыс. единиц

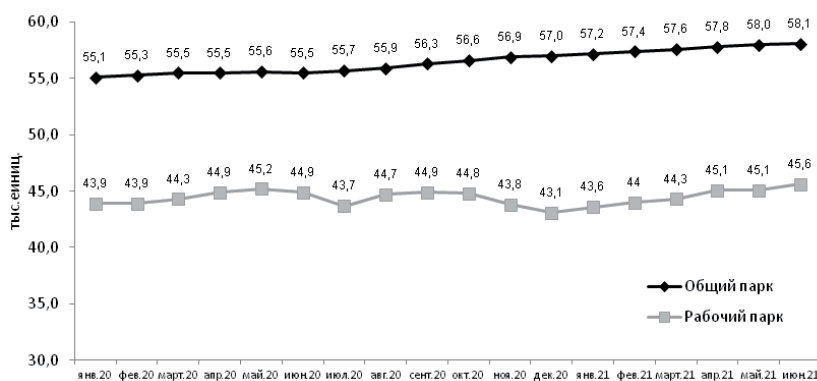


Рис. 18. Динамика общего и рабочего парка крытых вагонов в 2020 – 2021 гг., тыс. единиц

ветствующего периода прошлого года и составила 41,4 км/час. Техническая скорость по итогам 6 месяцев 2021 г. снизилась на 1,2 % ниже уровня аналогичного периода прошлого года и составила 45,6 км/час.

### 5. Парк вагонов на сети РЖД<sup>16</sup>

По состоянию на июнь 2021 г. парк грузовых вагонов на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1218,2 тыс. единиц<sup>17</sup>. и увеличился к июню прошлого года на 34,0 тыс. ед. или на 2,9 %.

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.

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 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 общий парк крытых вагонов вырос на 1,9 % или на 1,1 тыс. ед., а рабочий парк увеличился на 2,5 тыс. ед.

По состоянию на июнь 2021 г. общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил

<sup>16</sup> Показатели приводятся по данным отчёта ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации» (<https://company.rzd.ru/ru/9388>).

<sup>17</sup> Среднесуточный показатель за июнь 2021 г. Отметим, что в ежемесячном отчёте ф. 9д-3 приводится среднесуточный за соответствующий месяц парк вагонов, а в ежегодном отчёте ф. 9д-4 парк приводится на конкретную дату (на 31 декабря соответствующего года), поэтому данные по парку за декабрь из этих отчётов будут немного различаться.



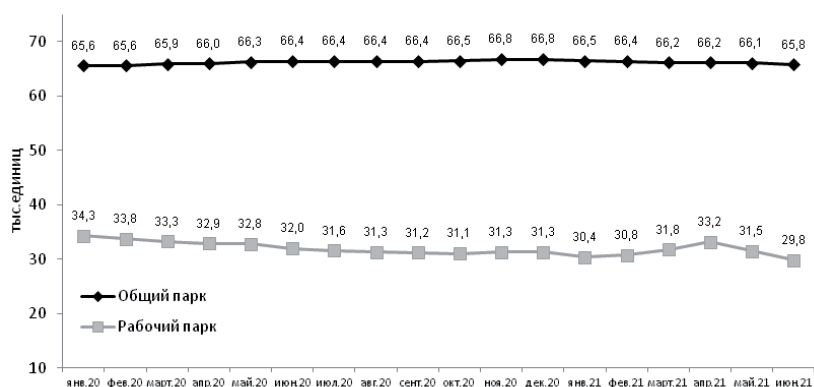


Рис.19. Динамика общего и рабочего парка платформ (универсальных) в 2020 – 2021 гг., тыс. единиц

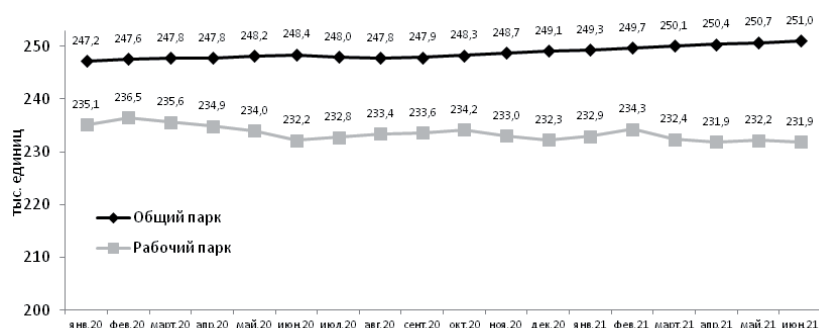


Рис.20. Динамика общего и рабочего парка цистерн в 2020 – 2021 гг., тыс. единиц

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 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 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.

### 6. Арендные ставки на рынке предоставления вагонов

Средняя арендная ставка, по данным журнала «Промышленные грузы», по основным родам подвижного состава в Российской Федерации в июне 2021 года составила 1154 руб<sup>18</sup>.

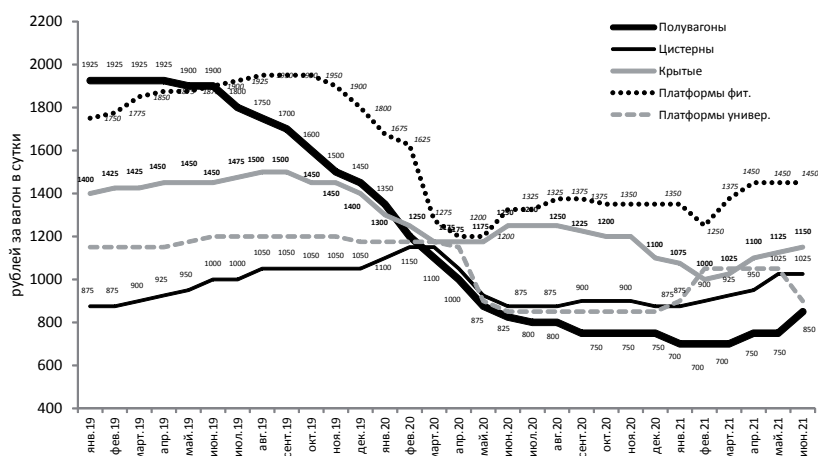
Средняя суточная ставка аренды полувагона в июне 2021 году составила 850 руб., что на 3 % выше, чем в июне 2020 и на 55 % ниже, чем в июне 2019 г. Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов в июне 2021 г. составила 1025 руб., крытого вагона – 1150 руб., универсальной платформы – 990 руб., фитинговой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

<sup>18</sup>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.

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 учётом небольшого зазора между показателями, отражает динамику (не абсолютное значение, но динамику – рост или снижение) среднесуточной ставки предоставления вагона грузоотправителю (иногда её 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. [2], по прогнозу ИИЖТ она «может подняться до 890 руб» [2].

По мнению автора, вероятно, что 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 будет поддерживаться целым рядом факторов, из которых самыми важными являются увеличение грузовой базы и рост стоимости содержания вагонов.

Погрузка грузов по сети РЖД по итогам 2021 г. ожидается на уровне 103,3 % к предыдущему году (прогноз ЦФТО РЖД) [3, 4],



Источник: сайт издания «Промышленные грузы» (<https://promgruz.com>)

**Рис.21. Динамика ставок аренды вагонов, в 2019 – 2021 г. рублей за вагон в сутки (без НДС)<sup>1</sup>**

<sup>1</sup> «Промышленные грузы» с июля 2020 перестали публиковать информацию о ставках аренды универсальных платформ, поэтому данные за июль 2020 – январь 2021 приводятся по оценке экспертов СОЖТ. С февраля 2021 г. в графике ставок аренды универсальных платформ на рис.22 приводятся данные опроса журнала «РЖД-Партнёр» (т.н. «базовая ставка» т.е. ставка для большинства сделок).

а рост грузовой базы, очевидно приведёт к росту спроса на погрузочный ресурс (на вагоны), что будет оказывать повышательное давление на ставки аренды и ставки предоставления вагонов.

Второй фактор – динамика расходов на содержание вагонов начнёт оказывать своё влияние уже в июле-августе 2021 г. Так, уже в июне была зафиксирована тенденция к росту цен на боковые рамы, надрессорные балки, цельнокатаные колёса. Кроме того, в июне некоторые операторские компании получили ценовые предложения на июль и август 2021 г., согласно которым эта тенденция стала очевидной. Этот рост цен на крупное вагонное литьё связан с дефицитом колёс из-за закрытия российского рынка для производителей из Украины а также с общим повышением цен на металлы (это не единственные факторы, но они наиболее значимы, другие факторы, вроде паузы в работе двух заводов, производящих литьё имеют краткосрочный характер). Эти факторы, вместе с возможным повышением цен на ремонт будут увеличивать стоимость содержания вагонного парка, а это, в свою очередь, будет оказывать повышательное давление на ставку оперирования и ставку аренды вагона.

С другой стороны, необходимо отметить, что темп роста ставки, вероятно будет отчасти сдерживаться увеличением количества вагонов, выведенных из отстоя и вовлекаемых в оборот, что (наряду с производством новых вагонов) будет поддерживать необходимый уровень профицита подвижного состава. Дело в том, что часть вагонов во время «коронакризиса» были не задействованы в перевозочном процессе и, с целью экономии, плановые ремонты подобных вагонов были отложены, а сами вагоны стали источником запасных деталей для работающих вагонов.

Теперь, по завершении кризисного периода, когда начался рост грузовой базы, часть грузоотправителей столкнулась с нехваткой подвижного состава, этот дефицит толкнул вверх ставку, а это, в свою очередь, подталкивает собственников вагонов и операторов постепенно начать выводить эти вагоны на рынок. По прогнозам отраслевых экспертов, в ближайшее время около 20-25 тыс. вагонов будут выведены из различных форм отстоя и вовлечены в работу. Однако, одновременно вывести на рынок 20-25 тыс. единиц трудно, поэтому дефицит будет исчезать не разово, а на протяжении нескольких месяцев

по мере вывода вагонов после прохождения ими соответствующих отложенных видов ремонта и покупки необходимых узлов и деталей.

И вот здесь необходимо остановиться и обратить внимание на важный момент. В экономической науке есть известная концепция «рассеянного знания», предложенная нобелевским лауреатом по экономике Фридрихом фон Хайеком. Её основная идея в том, что ни один центральный орган не знает всей информации на рынке и поэтому не может принимать оптимальные решения. Но эта информация в рассеянном виде присутствует среди участников рынка. Это может быть информация о том, что где-то есть запаса какого-то ресурса или какого-то товара или информация о возможной технологии, позволяющей произвести товар или услугу дешевле. Или информация о том, что вследствие каких-то событий на такой-то товар там и тогда образуется повышенный спрос. Вся эта информация превращается в язык цен, которые и являются сигнальной системой рынка и, более того, сигнальной системой всего общества. Из концепции Хайека вытекает почему централизованные экономики обычно бываю крайне неэффективны с точки зрения удовлетворения потребностей – потому что они во-первых, не располагают нужным объёмом знаний, а во-вторых, даже если бы располагали у них нет стимулов правильно на них реагировать (см. об этом в [5]).

Чем эта теория интересна с точки зрения рынка предоставления вагонов? Тем, что она как раз хорошо описывает и объясняет динамику основных процессов на рынке: ставки растут тогда, когда на стороне предложения игроки понимают, что спрос на ресурс вырос, а на стороне спроса тоже это чувствуют и готовы платить больше. Но именно этот рост ставок, в свою очередь, подталкивает компании-операторы начать выводить вагоны из отстоя и вновь начать задействовать их под перевозки (как это было уже на раз в предыдущие «волны» тех или иных кризисов). Более того, именно рыночные механизмы «проследят» за тем, что бы вагонов на стороне предложения стало больше потому что каждая

из компаний хочет заработать эту «премию» к ставке, которая возникает в периоды локальных дефицитов. А затем – прямо по Гёте – «часть силы, которая хочет зла, но в итоге всегда творит добро» в погоне за прибылью рано или поздно выведет на рынок такое количество вагонов, которое вновь приведёт рынок в равновесие. Отдельно нужно отметить, что на этот раз регуляторы ведут себя мудро и квалифицированно: никому не приходит в голову призывать к регулированию ставок операторов. (Вообще, среди экономистов принято считать, что первый признак неквалифицированности экономиста – это призывы регулировать ставки на конкурентном рынке с частными компаниями; ранее такое встречалось, сейчас с ростом образованности регуляторов и широких кругов экспертов, – уже нет).

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 % [6]. Таким образом, все отраслевые эксперты прогнозируют, что погрузка по итогам 2021 г., вероятно превысит уровень 2019 г., но не достигнет уровня 2018 г.

#### Библиографический список:

1. Хусаинов Ф.И., Ожерельева М.В. О перевозках грузов топливно-энергетического комплекса железнодорожным транспортом в 2018 году // Экономика железных дорог. 2019. № 8. С. 70-84.

2. Чернышевская Ю. Чуда не будет // РЖД-Партнёр.ру, 25.12.2020 г. [<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 г. [<http://www.finmarket.ru/news/5482126>]

4. Гусаченко Н. Легче вес – больше груза // РЖД-Партнёр. 2021. № 13-14. С.24-27.

5. Хайек Ф.А. Индивидуализм и экономический порядок – М.: Изограф, 2001. – 256 с.

6. Екатерина Агапова: «В 2021 году погрузка начнёт постепенно восстанавливаться» // Vgodok.com, 12.02.2021 г. [<https://vgudok.com/eksperty/ekaterina-agapova-v-2021-godu-pogruzka-nachnyot-postепенno-vosstanavlivatsya>]

### Доходы морских грузоперевозчиков выросли до рекордного уровня с 2008 года

Морские грузоперевозчики нарастили свои доходы до рекордного уровня с 2008 года

Морские грузоперевозчики смогли за последние месяцы получить рекордные с уровня 2008 года доходы, пишет агентство Bloomberg со ссылкой на данные аналитической компании Clarkson Research.

Аналитики компании составляют индекс ежедневной выручки.

По словам специалистов, за таким резким взлётом доходов стоят сразу несколько причин.

Во-первых, это восстановление экономики разных стран после пандемии. Вслед за этим растёт спрос на товары и сырьё.

Во-вторых, глобальные сети поставок не сумели ещё полностью восстановиться: не все порты работают или вышли на работу в штатном режиме, многие суда задерживаются. Это привело к тому, что свободных судов стало мало и цены на перевозку взлетели.

В частности, перевозка по морю одного контейнера из Китая в Европу обойдётся в четыре раза дороже, чем год назад.

Помимо этого, сказывается консолидация индустрии морских контейнерных перевозок. Сейчас всего шесть крупнейших компаний контролируют порядка 70 % рынка контейнерных перевозок на планете.

«Несколько лет назад мы бы за два часа получили полдюжины конкурирующих предложений о перевозке груза», — цитирует The Wall Street Journal владельца американской компании-импортера DeSales Trading Марка Мюррея

«А теперь за пару дней мы можем получить всего одно-два предложения от этих крутых ребят, при этом приходится платить бешеные деньги за перевозку и груз будет доставлен с много-

## Вести транспорта

месячными задержками», — добавил собеседник издания и пояснил, что до пандемии компания платила порядка \$3 тысяч за броне одного контейнера, теперь — минимум \$9,5 тысячи, а бывает что и по \$19 тысяч.

### Правительство утвердило план развития конкуренции до 2025 года

Правительство РФ утвердило национальный план развития конкуренции на 2021-2025 годы, соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

«Утвердить прилагаемый национальный план ("дорожную карту") развития конкуренции в Российской Федерации на 2021-2025 годы», — говорится в документе.

Уточняется, что реализация национального плана осуществляется соответствующими федеральными органами исполнительной власти в пределах установленной численности работников, а также бюджетных ассигнований, предусмотренных им в федеральном бюджете. При этом руководители этих органов должны ежеквартально направлять в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) РФ информацию о ходе реализации национального плана. ФАС же необходимо ежеквартально представлять отчет в

правительство.

Определены следующие задачи национального плана: развитие добросовестной конкуренции на товарных рынках, снижение барьеров для поставщиков и потребителей товаров работ и услуг, развитие малого и среднего предпринимательства, цифровизация антимонопольного и тарифного регулирования. Кроме того, целями плана названы, в частности, унификация и систематизация государственных и муниципальных предпочтений хозяйствующим субъектам и замена мер государственного регулирования экономических отношений на меры экономического стимулирования.

Для контроля выполнения поставленных задач и достижения целей совершенствования госполитики также устанавливаются ключевые показатели развития конкуренции. Так, численность занятых в сфере малого и среднего предпринимательства, включая индивидуальных предпринимателей, должна в 2025 году составлять не менее 25 миллионов человек. Кроме того, доля закупок в денежном выражении, осуществляемых акционерными обществами, равно как и доля организаций с гос- и муниципальным участием в ряде отраслей, должна в 2025 году быть меньше, чем в 2020 году.

В документе содержатся также ожидаемые результаты развития конкуренции в отдельных отраслях экономики. Так, в агропромышленном комплексе ожидается расширение номенклатуры сельскохозяйственных товаров, реализуемых на бирже, а в сфере транспорта — создание цифровой платформы, обеспечивающей взаимодействие грузоотправителей, перевозчиков и операторов в рамках грузовых перевозок железнодорожным транспортом на недискриминационной основе.