

**Главный редактор  
Капнин Г.М.**

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

**Редакционный совет:**

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

Учредители: Капнин Г.М.  
Иванов В.В.

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

Свидетельство о регистрации  
ПИ № 77-15195

Адрес для писем:

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

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

+7(495) 515-8654

Отпечатано в России  
Общий тираж 1000 экз.  
Цена договорная

© "ВЕСТНИК ТРАНСПОРТА"

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

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

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

### АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

#### **Ф.И. Хусаинов**

Перевозки грузов железнодорожным транспортом  
в 2021 году: экономико-статистический обзор..... 2

### ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

#### **А.П. Иванов**

Контейнерные железнодорожные перевозки  
на евразийском пространстве в 2021 году..... 14

#### **А.И. Вьери, Г.А. Кристиади, А.С. Филипченко, А.П. Иванов**

Разработка и выбор вариантов доставки груза  
из Индонезии в Европу..... 22

#### **В.В. Жаков, Д.С. Захарцева**

Перспективы развития транспортных услуг в Российской  
Федерации в условиях экономических ограничений..... 31

### ИСТОРИЯ И ОПЫТ

#### **С.В. Милославская**

Внутренний водный транспорт в Российской империи..... 34

### ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ

#### **А.С. Климова, В.А. Казакова, А.А. Назарян**

Роль и значение систем  
цифрового документооборота на транспорте ..... 39

#### **А.Д. Маричева, А.М. Стрельникова, А.С. Клящицкая**

Роль ESG-технологий в современной экономике..... 41

### ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

#### **А.Д. Богер**

Ситуационный анализ  
в управлении транспортной организацией..... 43

### ИНФОРМАЦИЯ

*Транспортная информация*..... 33, 43, 44

### **Подписка:**

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

# Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2021 году: экономико-статистический обзор

Ф.И. Хусаинов

кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ), эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ Высшая школа экономики

В 2021 г. экономика и промышленность России восстанавливались после кризиса, связанного с пандемией коронавируса Covid-19. Соответственно, и динамика погрузки и грузооборота являлись важными индикаторами этого восстановления. В настоящей статье предлагается краткий обзор состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок, включая погрузку важнейших грузов, рассмотрение показателей эксплуатационной работы, влияющих на рынок и динамику рынка предоставления подвижного состава

## Общие показатели грузовых перевозок

Промышленное производство в 2021 г. выросло на 5,3 % к предыдущему году [1]<sup>1</sup>. При этом производство в сырьевых отраслях выросло на 4,8 %, а в обрабатывающих отраслях – на 5,0 %<sup>2</sup>.

Соответственно общему росту промышленности, увеличивались погрузка и грузооборот транспорта. В целом, по итогам 2021 г. грузооборот всех видов транспорта вырос на 5,5 %. При этом рост продемонстрировали все виды транспорта (см. табл. 1).

Доля железнодорожного транспорта в общем грузообороте транспортной системы РФ снизилась с 47,2% в 2020 г. до 46,3 % в 2021 г. Аналогичный показатель без учёта трубопроводного транспорта снизился с 87,0% в

<sup>1</sup> По итогам 2020 г. было зафиксировано снижение на 2,9 % относительно 2019 г. Везде в настоящей статье, если не оговорено иное, приводятся данные Росстата и РЖД (включая данные разделов «РЖД в цифрах» и «Раскрытие информации» с официального сайта ОАО «РЖД»).

<sup>2</sup> Обычно значение темпа общего роста промышленного производства находится между значениями роста в обрабатывающих и добывающих отраслях. Но в этот раз оно, по данным Росстата, выше из-за очень высокого роста по элементу «водоснабжение, водоотведение, утилизация отходов» (на 15,8%). Подробнее см. здесь: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12\\_02-02-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12_02-02-2022.html)

2020 г. до 86,8 % в 2021 г.

При этом лидером по темпам роста стал воздушный транспорт (129,6% к 2020 г.) что, очевидно связано с восстановлением после радикального снижения перевозок во время ограничений, связанных с пандемией вируса

COVID-19). Лидером по росту в абсолютных величинах (в тонно-км) стали трубопроводный транспорт (рост на 182,8 млрд. т-км) и железнодорожный (рост на 94,5 млрд. т-км).

Далее будут рассмотрены показатели грузовой работы желез-

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

|                                   | 2020 г.     |             | 2021 г.       |                             |   |   |
|-----------------------------------|-------------|-------------|---------------|-----------------------------|---|---|
|                                   | млрд. т-км. | млрд. т-км. | в % к 2019 г. | 2021 к 2020,+ /- млрд. т-км | Доля видов транспорта в общем грузообороте, в % | Доля видов транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного, в % |
| Грузооборот транспорта            | 5 396,5     | 5 695,3     | 105,5%        | 298,8                       | 100,0%  | 100,0%  |
| в том числе:                      |             |             |               |                             |   |   |
| железнодорожного                  | 2 544,9     | 2 639,4     | 103,7%        | 94,5                        | 46,3%   | 86,8%   |
| автомобильного                    | 271,5       | 285,3       | 105,1%        | 13,8                        | 5,0%  | 9,4%  |
| морского                          | 42,5        | 42,7        | 100,5%        | 0,2                         | 0,7%  | 1,4%  |
| внутреннего водного               | 60,2        | 65,7        | 109,1%        | 5,5                         | 1,2%  | 2,2%  |
| воздушного (транспортная авиация) | 7,1         | 9,2         | 129,6%        | 2,1                         | 0,2%  | 0,3%  |
| трубопроводного                   | 2 470,2     | 2 653,0     | 107,4%        | 182,8                       | 46,6%   |   |

нодорожного транспорта<sup>3</sup>.

Общая погрузка грузов железнодорожным транспортом за 12 месяцев 2021 г. составила 1282,8 млн. тонн<sup>4</sup>, что на 3,2 % или на 39,3 млн. тонн выше уровня прошлого года или на 3,4 %, если сравнивать в среднесуточном исчислении. Погрузка на экспорт выросла на 3,4 %.

В 2021 г. по большинству важнейших грузов погрузка к аналогичному периоду прошлого года выросла.

В частности, погрузка каменного угля выросла на 5,2% (или на 18,4 млн. тонн), нефти и нефтепродуктов – на 4,2 % (или на 8,7 млн тонн), чёрных металлов – на 4,3 % (или на 2,9 млн. тонн), лома чёрных металлов - на 14,4% или на 2,1 млн тонн, грузов в контейнерах - на 10,5% или на 4,4 млн тонн (это рост не количества самих контейнеров, а объёма погрузки грузов в контейнерах, в тоннаже; прирост самих контейнеров в TEU немного другой, см. раздел 4 настоящего обзора), цемента – на 5,5% (или рост на 1,4 млн тонн), удобрений на 3,6% (или на 2,3 млн тонн). Любопытно, что сильно выросла позиция «импортные грузы» – на 29,4% или на 3,5 млн тонн.

Экспорт угля вырос даже немного сильнее (в процентах), чем общая погрузка угля - рост на 7,7% (или на 15,5 млн тонн), экспорт нефти и нефтепродуктов вырос на 0,5% (чуть более 0,4 млн тонн). Долгосрочная динамика погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта России приведена на рис. 1<sup>5</sup>.

В общей погрузке грузов железными дорогами, важнейшими номенклатурами по-прежнему являются каменный уголь и нефть и нефтепродукты (см. рис. 2 и 3). Доля каменного угля продолжает увеличиваться: если в 2020 г. она составляла 28,4 %, то по итогам 2021 достигла уровня 29,0 %.

Впрочем, стоит отметить, что подобная динамика характерна

<sup>3</sup> Часть материалов настоящей статьи использованы автором для подготовки Обзора для СОЖТ «Обзор работы грузового железнодорожного транспорта. 12 месяцев 2021 года».

<sup>4</sup> Есть небольшие расхождения между официальными отчётами ОАО «РЖД» (1282,8) данными из раздела «РЖД в цифрах» на сайте компании (1282,9) и данными Росстата (1284,1). Но на процент прироста к предыдущему году это не влияет.

<sup>5</sup> Подробнее о проблеме сопоставимости данных 1988-1990 г. в границах РСФСР с данными за последующие годы по РФ см. в [2], а также по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/665803.html>

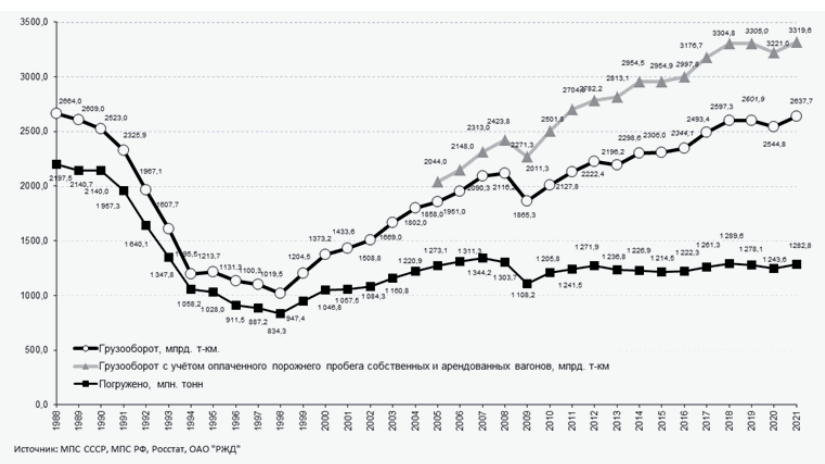


Рис. 1. Грузооборот и погрузка грузов по железным дорогам России в 1988-2022 г. (данные за 1988-1991 – по РСФСР)

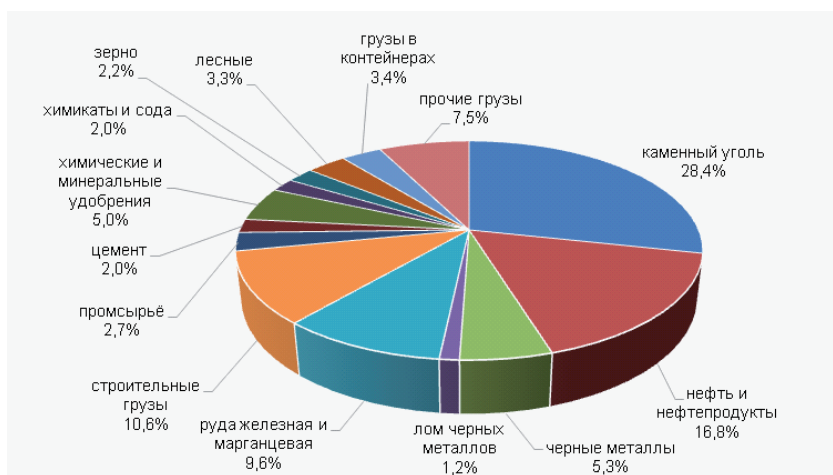


Рис. 2. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2020 г, %

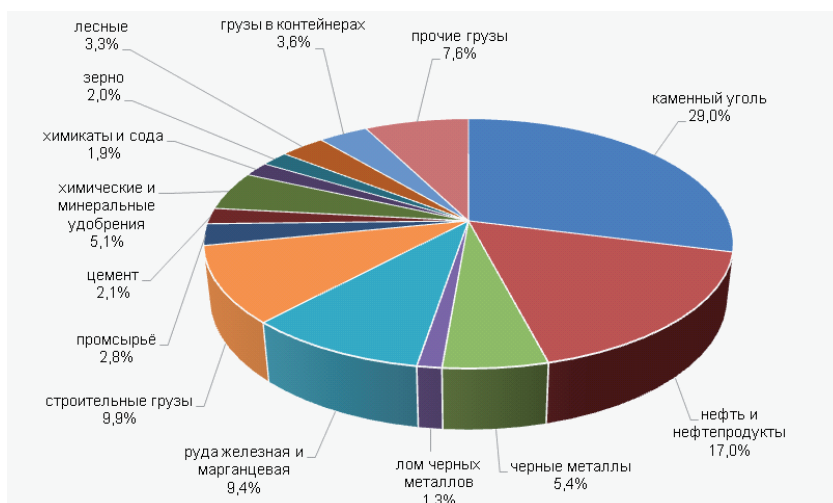


Рис. 3. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2021 г, %

Таблица 2

Погрузка грузов по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт в 2021 г. в сравнении с 2020 и 2019 г.

|                          | Погрузка, тыс. тонн |                 |                 | 2021 к 2020 в % | "+/- 2021 к 2020, тыс. тонн | Справочно:      |                              |
|--------------------------|---------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|-----------------|------------------------------|
|                          | 12 мес. 2019 г.     | 12 мес. 2020 г. | 12 мес. 2021 г. |                 |                             | 2021 к 2019 в % | " +/- 2021 к 2019, тыс. тонн |
| Погружено всего          | 278 125,2           | 1 243 550,4     | 1 282 814,5     | 103,2%          | +39 264,1                   | 100,4%          | +4 689,3                     |
| в т.ч.                   |                     |                 |                 |                 |                             |                 |                              |
| по РФ                    | 799 825,3           | 769 673,1       | 792 759,0       | 103,0%          | +23 085,9                   | 99,1%           | -7 066,3                     |
| на экспорт               | 478 299,9           | 473 877,3       | 490 055,5       | 103,4%          | +16 178,2                   | 102,5%          | +11 755,6                    |
| Справочно: доля экспорта | 37,4%               | 38,1%           | 38,2%           |                 |                             |                 |                              |

не только для рассматриваемого периода. Это долгосрочная тенденция – погрузка угля и его доля в общей погрузке растёт с начала 2000-х годов.

Доля нефти и нефтепродуктов в 2020 г. составляла 16,8 %, а по итогам 2021 она подросла до 17,0 %. Впрочем, в долгосрочной перспективе: в 2001-2015 она превышала 20%, но начиная с 2016 г. эта доля уже не выше 20%.

Также стоит отметить поступательное увеличение доли грузов в контейнерах: если в 2020 г. их доля составляла 3,4 % от всей погрузки по сети, то по итогам 2021 г. эта доля достигла 3,6 %.

Из табл. 2 видно, что экспортная ориентация грузопотоков российских железных дорог не только не уменьшается, но даже несколько усиливается – доля экспорта в общей погрузке поступательно увеличивается с 37,4% по итогам 2019 г. до 38,2% по итогам 2021 г.

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

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в 2021 года составил 2637,7 млрд т-км (рис. 1), что выше показателя прошлого года на 3,65%<sup>6</sup>. Грузооборот с учетом оплаченного пробега вагонов в порожнем состоянии составил 3319,6 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 3,7 %<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> По данным Росстата грузооборот железнодорожного транспорта составил 2639,4 млрд т-км, рост к предыдущему году на 3,4% (Справка «Основные показатели перевозочной деятельности транспорта»: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Perevozka2022.xls>).

<sup>7</sup> По данным ОАО «РЖД». Росстат этот показатель не учитывает.

Показатель объёма перевозок (перевезено) составил 1403,1 млн тонн по итогам 2021 г., что на 2,7 % выше аналогичного показателя 2020 г.<sup>8</sup>

Любопытно отметить, что по итогам 2021 г. доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок выросли на 9,0 %, при этом доходная ставка в расчёте на т-км выросла на 5,1 %, а доходная ставка в расчёте на тонну увеличилась на 6,1 %.

Распределение общего объёма перевозок по видам сообщения приведено на рис. 4 и 5. Доля перевозок во внутригосударственном (внутрироссийском) сообщении снизилась с 58,1 % в 2020 г. до 57,4 % в 2021 г. (снижение на 0,7 п.п.), а доля перевозок в экс-

<sup>8</sup> Во избежание путаницы, подчеркнём, что согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учёта показателей работы, показатель перевезено не эквивалентен показателю погрузки. Погрузка включает объёмы, погруженные во внутригосударственном сообщении (по РФ) и погруженные назначением на экспорт, а показатель перевезено включает в дополнение к этому ещё импорт и транзит (если пренебречь небольшими отличиями, вызванными особенностями учёта импортных грузов, прибывающих в порты в графе «импортные грузы» отчёта ф. ГО-10 и графе «импорт» отчёта ф. ЦО-12, которые приводят к тому, что показатель погрузки немного не совпадает с суммой перевезено по РФ на экспорт и отличиями, связанными с моментом учёта; для периода январь-сентябрь 2021 г. эта погрешность составляет чуть 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 объём перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель «перевезено», но для железнодорожного транспорта вместо показателя «перевезено» приводятся данные о погрузке, о чём 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.

портном сообщении чуть уменьшилась – соответственно с 34,9 % до 34,8 % (на 0,1 п.п.). Доля перевозок в импортном сообщении выросла с 5,3 % до 5,4 %, а в транзитном увеличилась в наибольшей степени с 1,7 % до 2,4 % (на 0,7 п.п.). Но в целом распределение перевозок по видам сообщения остаётся стабильным.

Средняя дальность перевозок всех грузов в 2021 г. составила 1880 км, что на 0,9 % выше, чем в 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 0,6 %, нефти и нефтепродуктов – на 3,6 %). Тогда как дальность перевозок грузов промышленного сектора увеличилась, в т.ч. чёрных металлов (+9,5%), метизов (+13,5%), автомобилей (+18%), машин, станков, двигателей (+6%), лома чёрных металлов (+4,9%), промышленных товаров народного потребления (+8,3%), продовольственных товаров (+9%).

### Обзор погрузки важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов в 2021 г. на фоне двух предыдущих лет.

Погрузка **каменного угля** в 2021 г. составила 371,7 млн тонн, что выше показателя аналогичного периода предыдущего года на 5,2 % или на 18,4 млн тонн. По отношению к 2019 г. погрузка составила 99,9% (снижение 0,3 млн. тонн).

Погрузка угля традиционно сильно коррелирует с его добычей: по итогам 2021 г. добыча угля, по данным Росстата, выросла на 7,6% к прошлому году (а показатель выпуска угля вырос даже на 8,5% и составил 432 млн. тонн)<sup>9</sup>.

По данным ЦДУ ТЭК добыча угля в России в 2021 г. составила 438,4 млн. тонн, что на 9,1% выше показателя 2020 года (402,0 млн тонн) [3].

Рост погрузки угля связан с высокими ценами на энергетический уголь в 2021 г., которые не только превысили цены 2020 г., но и побили рекорды 2018 г.

В частности, уже в первом полугодии 2021 г., ответом на бла-

<sup>9</sup> [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12\\_02-02-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12_02-02-2022.html)

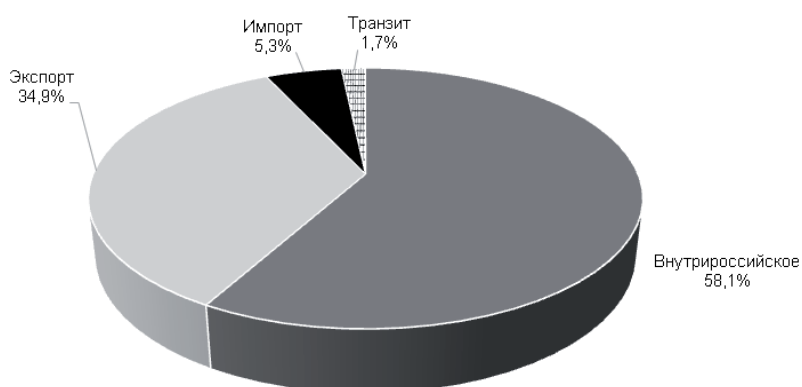


Рис. 4. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в 2020 г., %

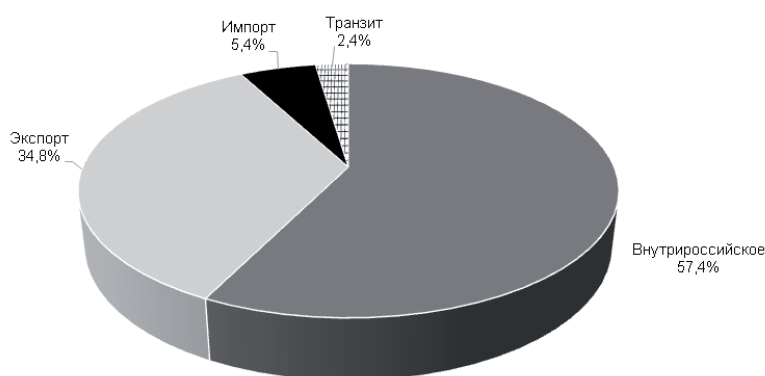


Рис. 5. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в 2021 г., %

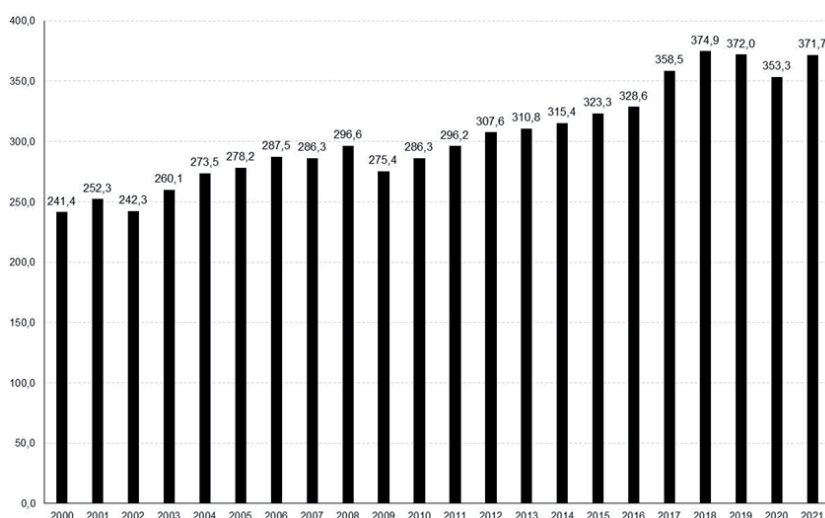


Рис. 6. Погрузка каменного угля по сети РЖД в 2000-2021 гг., млн т.

гоприятную экспортную конъюнктуру стали рекорды по добыче угля в Кузбассе. Холодная зима (январь-февраль 2020 г.) 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.

В третьем квартале эти тенденции продолжились. Временные проблемы с «зелеными» энергоносителями в Европе привели к повышенному спросу на каменный уголь<sup>10</sup>.

Результатом стал рост цен на уголь в Европейских портах<sup>11</sup>. Если в конце декабря 2019 г. цена одной тонны энергетического угля составляла 53 доллара за тонну, а в конце декабря 2020 г. – 68 долл. за тонну, то к концу сентября 2021 г. цена превысила 170 долл. за тонну. И даже несмотря на некоторое снижение в ноябре-декабре (до 135-140 долл. за тонну), средняя цена по итогам 2021 г. составила 120 долларов (против 51 доллара в среднем за 2020 г.)<sup>12</sup>.

В итоге, в марте-сентябре 2021 г. произошло существенное увеличение темпов погрузки каменного угля к уровню 2020 г. В 4 квартале 2021 г. погрузка угля снизилась (вслед за снижением цен), но по итогам года, всё-таки показатель погрузки превысил уровень предыдущего года. При росте погрузки угля по итогам 2021 г. назначением по России на 7,7 % (или на 15,5 млн тонн), погрузка угля на экспорт выросла на 1,9 % (или на 2,9 млн тонн).

Как известно больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт и эта доля понемногу растёт.

Из табл. 3 видно, что если по итогам 2019 г. она составляла 56,0%, то по итогам 2021 на экспорт было погружено уже 57,9 % угля.

При этом погрузка на экспорт выросла по направлениям в раз-

<sup>10</sup> См., например: <https://www.rbc.ru/business/30/09/2021/615575e19a79476457671024>

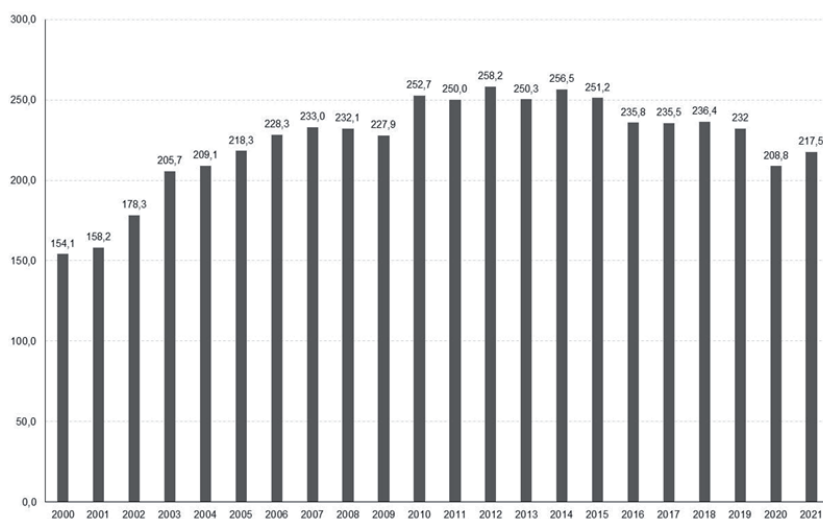
<sup>11</sup> FOB ARA (Амстердам, Роттердам, Антверпен)

<sup>12</sup> FOB ARA, по данным издания «Промышленные грузы»

Таблица 3

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

|                          | Погрузка, тыс. тонн |                |                | 2021 к 2020   |                           | Справочно: 2021 к 2019 |                           |
|--------------------------|---------------------|----------------|----------------|---------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|
|                          | 12 мес. 2019 г      | 12 мес. 2020 г | 12 мес. 2021 г | % 2021 к 2020 | 2021 к 2020 +/-, тыс.тонн | % 2021 к 2019          | 2021 к 2019 +/-, тыс.тонн |
| Погружено всего          | 371 999,5           | 353 254,4      | 371 660,4      | 105,2%        | +18 406,0                 | 99,9%                  | -339,1                    |
| в т.ч.                   |                     |                |                |               |                           |                        |                           |
| на экспорт               | 208 271,7           | 199 619,6      | 215 089,9      | 107,7%        | +15 470,3                 | 103,3%                 | +6 818,2                  |
| по России                | 163 727,8           | 153 634,8      | 156 570,5      | 101,9%        | +2 935,7                  | 95,6%                  | -7 157,3                  |
| Справочно: доля экспорта | 56,0%               | 56,5%          | 57,9%          |               |                           |                        |                           |



**Рис. 7. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в 2000- 2021 г., млн тонн**

ной степени. Так, прирост погрузки угля по итогам 2021 г. в направлении Юга оказался рекордным: (+44,7 % к предыдущему году), прирост на Северо-Запад скромнее (+2,0 %), а в направлении Дальнего Востока погрузка даже немного снизилась (-0,3 %).

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 вагонопрокидывателей). Если в 2019 г. перевалка угля через Тамань составляла 2,2 млн. тонн, в 2020 г. – 8,5 млн. тонн, то по итогам 2021 г. объём перевалки составил 20,4 млн тонн. (Вторым по величине перевалки угля на Юге является Туапсе – перевалка там составила по итогам 2021 г. 2,9 млн тонн).

По данным Росстата, в целом добыча нефти и природного

Таблица 4

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

|                          | Погрузка, тыс. тонн |                |                | 2021 к 2020   |                           | Справочно: 2021 к 2019 |                           |
|--------------------------|---------------------|----------------|----------------|---------------|---------------------------|------------------------|---------------------------|
|                          | 12 мес. 2019 г      | 12 мес. 2020 г | 12 мес. 2021 г | % 2021 к 2020 | 2021 к 2020 +/-, тыс.тонн | % 2021 к 2019          | 2021 к 2019 +/-, тыс.тонн |
| Погружено всего          | 232 007,7           | 208 823,2      | 217 508,6      | 104,2%        | +8 685,4                  | 93,8%                  | -14 499,1                 |
| в т.ч.                   |                     |                |                |               |                           |                        |                           |
| на экспорт               | 98 079,4            | 91 015,8       | 91 432,0       | 100,5%        | +416,3                    | 93,2%                  | -6 647,3                  |
| по России                | 133 928,3           | 117 807,4      | 126 076,6      | 107,0%        | +8 269,2                  | 94,1%                  | -7 851,7                  |
| Справочно: доля экспорта | 42,3%               | 43,6%          | 42,0%          |               |                           |                        |                           |

газа в 2021 г. выросла к 2020 г. на 2,7 %<sup>13</sup>. По данным ЦДУ ТЭК добыча нефти (с учётом газового конденсата) в 2021 г. составила 524,5 млн. тонн, что на 2,2 % выше показателя добычи предыдущего года, а переработка нефти – выросла на 3,9 % [4].

Погрузка железнодорожным транспортом **нефти и нефтепродуктов** в 2021 г. составила 217,5 млн тонн, что выше показателя предыдущего года на 4,2 % или на 8,7 млн тонн (см. рис. 7). По отношению к показателю 2019 года погрузка составила 93,8 % (снижение составило 14,5 млн тонн).

Как видно из табл. 4, экспортная ориентация нефтяной отрасли остаётся стабильной: доля экспорта находится на уровне 42 %, что чуть ниже, чем в 2020 г. (на 1,6 п.п.).

Фактором, сдерживающим рост погрузки нефтеналивных грузов на железную дорогу (особенно в мае-сентябре), стало увеличение отгрузки нефтепроводами. По данным Росстата, за январь-сентябрь 2021 г. объём прокачки по трубопроводам вырос на 7,4 %<sup>14</sup> (хотя по итогам 1 квартала этот показатель продемонстрировал снижение относительно 1 квартала предыдущего года). Часть этих объёмов могла быть привлечена на железнодорожный транспорт, однако тарифная политика в отношении нефтеналивных грузов привела к постепенному снижению доли нефти и нефтепродук-

тов в общей погрузке железных дорог.

Погрузка **чёрных металлов** в 2021 г. составила 69,3 млн тонн, что выше уровня предыдущего года на 4,3 % или на 2,9 млн тонн, однако по сравнению с уровнем 2019 г. восстановление не произошло - погрузка снизилась на 6,1 % или на 4,5 млн тонн.

Отметим, что рост погрузки по отношению к аналогичному периоду 2020 г. происходил как за счёт внутрироссийских, так и за счёт экспортных перевозок (см. табл. 4). Доля экспорта в 2021 г. аналогична этому показателю за 2020 г. и составляет 42,8%.

В первом квартале и в августе 2021 г. погрузка чёрных металлов снижалась относительно соответствующих месяцев предыдущего года. По данным ассоциации «Русская сталь» важным фактором снижения отгрузки металлов во внутригосударственном сообщении (по России), особенно в августе 2021 года стали проблемы качества эксплуатационной работы ОАО «РЖД». В частности, отмечалось, что многие металлургические компании столкнулись со значительными трудностями в процессе осуществления железнодорожных перевозок по причине задержек поставок стратегического сырья для собственных производственных нужд. Как сообщает в этой связи РБК, «с января по август этого года число брошенных поездов на железнодорожной сети выросло на 41,8% [5], аналогичные проблемы,

по данным СМИ возникали и в ноябре-декабре 2021 г.

Однако, с сентября по декабрь погрузка не просто активно росла, но и существенно превышала уровень соответствующих месяцев предыдущего года (например, в октябре +9,2%, в ноябре +12,9%, в декабре +8,5%). Таким образом, в целом год оказался для металлургов благоприятным.

Погрузка **руды железной и марганцевой** в 2021 г. составила почти 120,0 млн тонн, что выше уровня предыдущего года на 0,25 % или на 0,3 млн тонн. По отношению к 2019 г. погрузка чуть снизилась – на 0,2% или на 0,25 млн тонн. Внутрироссийские перевозки руды по итогам 2021 г. выросли к уровню предыдущего года на 1,9 % (или на 1,7 млн тонн), погрузка на экспорт – напротив – снизилась на 5,2 % (или на 1,4 млн тонн).

Важнейшими грузами строительного комплекса являются группы грузов «строительные грузы», «промысловое сырьё и формовочные материалы» и «цемент»<sup>15</sup>.

Погрузка **строительных грузов** в 2021 г составила 126,6 млн тонн, что ниже аналогичного

<sup>15</sup> Именно по таким номенклатурным группам груза учитывается погрузка в отчёте о погрузке ОАО «РЖД» ф. ГО-10 и в т.н. «коперативной номенклатуре грузов», используемой в ОАО «РЖД» (а ранее – в МПТС). 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>13</sup> [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12\\_02-02-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12_02-02-2022.html)

<sup>14</sup> <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-12-2021.pdf>

Таблица 5  
Погрузка чёрных металлов по сети РЖД,  
в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт

|                             | Погрузка, тыс. тонн |                   |                   | 2021 к 2020      |                              | Справочно:<br>2021 к 2019 |                              |
|-----------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|
|                             | 12 мес.<br>2019 г   | 12 мес.<br>2020 г | 12 мес.<br>2021 г | % 2021 к<br>2020 | 2021 к 2020<br>+/-, тыс.тонн | % 2021 к<br>2019          | 2021 к 2019<br>+/-, тыс.тонн |
| Погружено всего             | 73 763,4            | 66 415,6          | 69 283,0          | 104,3%           | +2 867,4                     | 93,9%                     | -4 480,4                     |
| в т.ч.                      |                     |                   |                   |                  |                              |                           |                              |
| по РФ                       | 44 824,8            | 38 001,5          | 39 636,4          | 104,3%           | +1 634,9                     | 88,4%                     | -5 188,4                     |
| на экспорт                  | 28 938,6            | 28 414,1          | 29 646,6          | 104,3%           | +1 232,4                     | 102,4%                    | +708,0                       |
| Справочно:<br>доля экспорта | 39,2%               | 42,8%             | 42,8%             |                  |                              |                           |                              |

**Погрузка руды железной и марганцевой по сети РЖД,  
в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт**

|                             | Погрузка, тыс. тонн |                   |                   | 2021 к 2020      |                              | Справочно:<br>2021 к 2019 |                              |
|-----------------------------|---------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------------------|---------------------------|------------------------------|
|                             | 12 мес.<br>2019 г   | 12 мес.<br>2020 г | 12 мес.<br>2021 г | % 2021 к<br>2020 | 2021 к 2020<br>+/-, тыс.тонн | % 2021 к<br>2019          | 2021 к 2019<br>+/-, тыс.тонн |
| Погружено всего             | 120 232,3           | 119 693,2         | 119 983,0         | 100,2%           | +289,9                       | 99,8%                     | - 249,2                      |
| в т.ч.                      |                     |                   |                   |                  |                              |                           |                              |
| по РФ                       | 97 961,3            | 91977,8           | 93713,2           | 101,9%           | + 1 735,4                    | 95,7%                     | - 4 248,1                    |
| на экспорт                  | 22 271,0            | 27715,3           | 26269,8           | 94,8%            | - 1445,5                     | 118,0%                    | + 3 998,8                    |
| Справочно:<br>доля экспорта | 18,5%               | 23,2%             | 21,9%             |                  |                              |                           |                              |

показателя предыдущего года на 3,8 % или на 5,0 млн тонн. Однако на фоне 2019 г. погрузка выглядит неплохо – она превышает этот уровень на 2,1 % или на 2,6 млн. тонн.

Погрузка **промысла** в 2021 г составила 35,7 млн тонн, что выше аналогичного показателя предыдущего года на 5,7 % или на 1,9 млн тонн и выше уровня 2019 г на 1,9 % или на 0,7 млн. тонн.

Погрузка **цемента** в 2021 г. составила 26,5 млн тонн, что выше уровня 2020 года на 5,5% (на 1,4 млн тонн), и выше уровня 2019 г на 0,8 % или на 0,2 млн. тонн.

Общий объем строительных работ в России, по данным Росстата, вырос (в рублях) в 2021 г. к уровню предыдущего года на 6,0 %<sup>16</sup>, а количество введенного жилья (в квадратных метрах) увеличилось на 12,7 % [6]. Но необходимо иметь в виду, что значительный объем перевозок строительных грузов осуществляется не железнодорожным, а автомобильным (и немного речным) транспортом, поэтому жесткой зависимости между темпами роста строительной отрасли и темпами роста строительных грузов железнодорожным транспортом нет.

Погрузка **зерна** в 2021 г. составила 25,1 млн тонн, что на 10,1% меньше, чем в 2020 г. Вместе с тем погрузка зерна в 2021 г. превышает на 15,7% (на 3,4 млн тонн) уровень соответствующего периода 2019 г.

Рост погрузки зерна, который наблюдался в январе-июне 2021 г., сменился снижением. Начиная с июля 2021 г. и до конца года погрузка была ниже, чем в со-

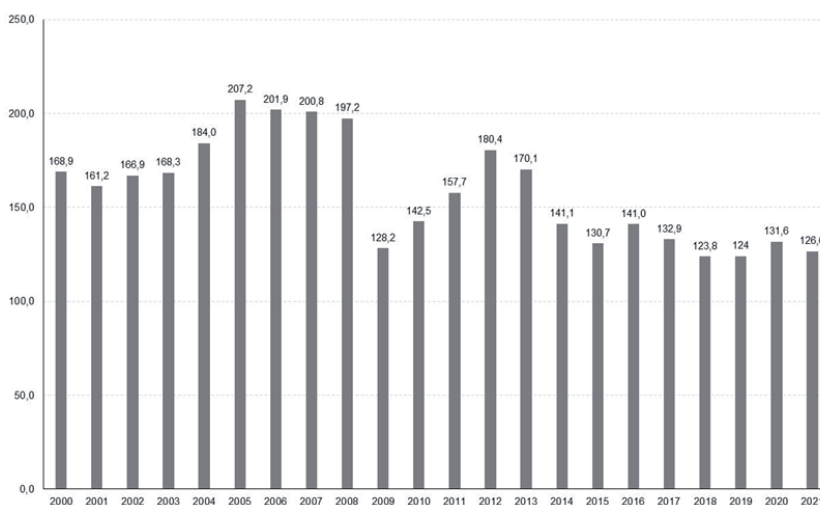


Рис. 9. Погрузка строительных грузов, по сети РЖД в 2000-2021 гг., млн т

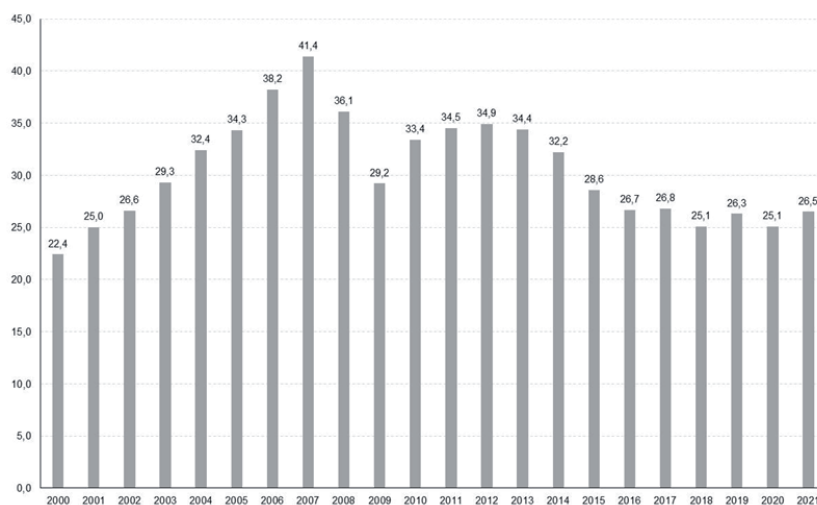


Рис. 10. Погрузка цемента по сети РЖД в 2000-2021 гг., млн тонн

<sup>16</sup> [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/operativ\\_2.xls](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/operativ_2.xls)



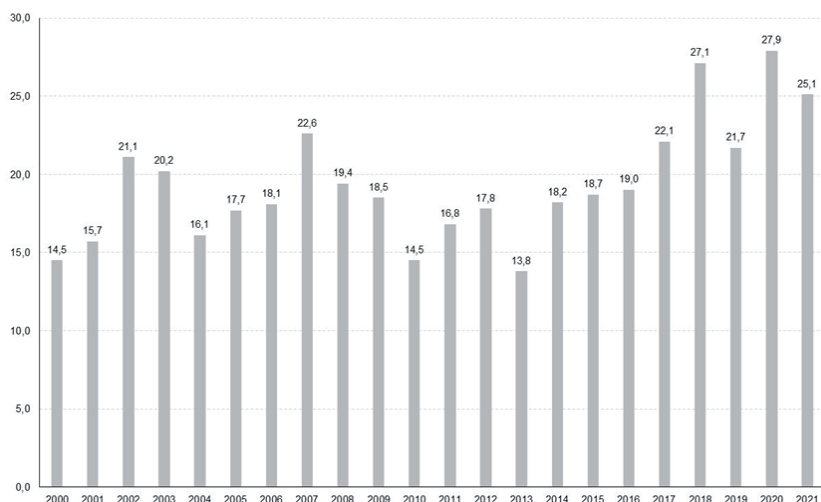


Рис. 1.1. Погрузка зерна по сети РЖД в 2000-2021 г., млн тон

ответствующем месяце предыдущего года. Таким образом, за третий квартал весь ранее накопленный прирост был «съеден».

Связано это было с уменьшением сбора зерновых, причиной чего были засуха, дефицит сельскохозяйственных рабочих (из-за пандемии работники стран СНГ не смогли приехать в Россию в необходимом для сельского хозяйства количестве). В результате этого, валовой сбор зерна в 2021 г. составил 121,3 млн тонн, что на 9,1% в табл. 7 показатели 2020 г.<sup>17</sup>

Что же касается погрузки текущего года по отношению к 2019 г., то несмотря на то, что в июле и августе погрузка была ниже соответствующего месяца 2019 г., в целом за 2021 г. погрузка превысила уровень 2019 г. на 15,7% (см. табл. 7).

<sup>17</sup> Зерно и продукты его переработки в российской федерации / Росстат, январь 2022 г. [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/zerno\\_2022-01.zip](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/zerno_2022-01.zip)

### Рынок перевозок грузов в контейнерах по сети РЖД

В 2021 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщений было перевезено 6,5 млн TEU (грузёных и порожних), что на 12,1 % больше, чем в 2020 г.<sup>18</sup>

Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 2,5 млн TEU (+6,4% к предыдущему году), в экспортном – 1,6 млн TEU (+7,8%), в импортном – 1,4 млн TEU (+13,6 %), в транзитном сообщении – чуть более 1,0 млн TEU (+34,4%).

Всего в 2021 г., по данным РЖД<sup>19</sup>, в контейнерах перевезено более 64,6 млн тонн грузов<sup>20</sup>

<sup>18</sup> См. пресс-релиз ОАО «РЖД» от 11.01.2022г. «Перевозки контейнеров по сети РЖД превысили 6,5 млн ДФЭ в 2021 году»: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=269852>

<sup>19</sup> См. указанный пресс-релиз ОАО «РЖД».

<sup>20</sup> Возбуждение путаницы подчеркнём, что перевезено в контейнерах 64,6 млн. тонн грузов, но погружено в контейнеры 46,1 млн. тонн грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.

(+14,9 % к аналогичному показателю предыдущего года).

Перевозки грузёных контейнеров в 2021 г. выросли на 16,6% к предыдущему году и составили, по данным ОАО «РЖД», более 4,6 млн TEU, в том числе: химикатов и соды – 751,6 тыс. TEU (+7,3 % к показателю предыдущего года), лесных грузов – 599, тыс. TEU (+10,9%), промтоваров – 504,7 тыс. TEU (+26,8%); метизов – 330,9 тыс. TEU (+28%), машин, станков, двигателей – 377,6 тыс. TEU (+27,1%), автомобилей и комплектующих – 273,2 тыс. TEU (+10,7%), черных металлов – 248,4 тыс. TEU (+20,7%), цветных металлов – 152,9 тыс. TEU (+3,8%); строительных грузов – 150,0 тыс. TEU (+18%); химических и минеральных удобрений – 53,3 тыс. TEU (+27,7%); зерна – 27,1 тыс. TEU (рост в 2,2 раза).

Вместе с тем по нефти и нефтепродуктам, а также по металлоконструкциям зафиксировано снижение объёмов их перевозок в контейнерах.

Кроме того в 2021 г. перевезено 21,8 тыс. TEU с каменным углём – одна из новаций РЖД этого года. Четыре экспериментальные перевозки были организованы в мае-сентябре 2020 г. с Забайкальской железной дороги, а за весь 2020 г. было перевезено 1,8 тыс. TEU (в т.ч. с Восточно-Сибирской ж.д.). С начала 2021 г. перевозки угля в контейнерах типа open top осуществлялись в подвижном составе АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК), ПАО «Трансконтейнер», а с июня 2021 г. и ПАО «Первая Грузовая Компания» (ПГК)<sup>21</sup>.

Ещё один груз, который начал

<sup>21</sup> С августа 2021 г. перевозки «ФГК» угля в контейнерах open top временно приостановлены из-за отсутствия контейнеров. Своих контейнеров open top у ФГК нет. «Трансконтейнер» также приостановил подобные перевозки.

Таблица 7

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

|                          | Погрузка, тыс. тонн |                |                | 2021 к 2020   |                            | Справочно: 2021 к 2019 |                            |
|--------------------------|---------------------|----------------|----------------|---------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|
|                          | 12 мес. 2019 г      | 12 мес. 2020 г | 12 мес. 2021 г | % 2021 к 2020 | 2021 к 2020 +/-, тыс. тонн | % 2021 к 2019          | 2021 к 2019 +/-, тыс. тонн |
| Погрузка всего           | 21 681,0            | 27 911,2       | 25 085,1       | 89,9%         | -2 826,1                   | 115,7%                 | + 3 404,1                  |
| в т.ч.                   |                     |                |                |               |                            |                        |                            |
| по РФ                    | 9 649,3             | 11 138,8       | 10 854,6       | 97,4%         | -284,3                     | 112,5%                 | + 1 205,2                  |
| на экспорт               | 12 031,6            | 16 772,4       | 14 230,5       | 84,8%         | -2 541,8                   | 118,3%                 | + 2 198,9                  |
| Справочно: доля экспорта | 55,5%               | 60,1%          | 56,7%          |               |                            |                        |                            |

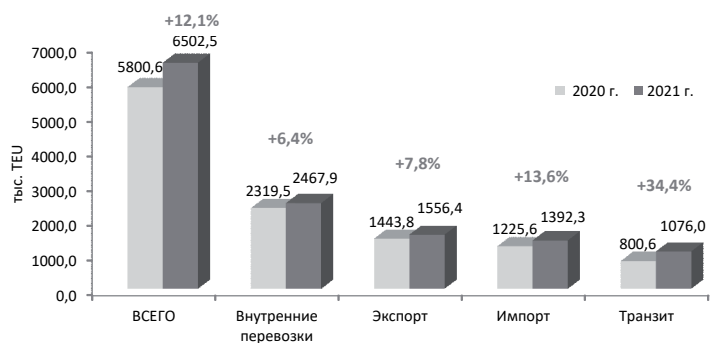


Рис. 12. Перевозка контейнеров (грузёных и порожних) по сети РЖД в 2021 г. в сравнении с 2020 г., тыс. TEU

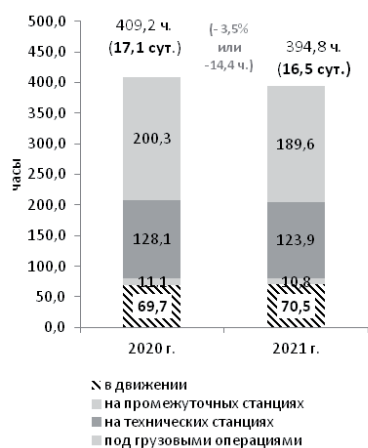


Рис. 13. Оборот вагона с разложением по элементам в 2020 и 2021 гг., часов

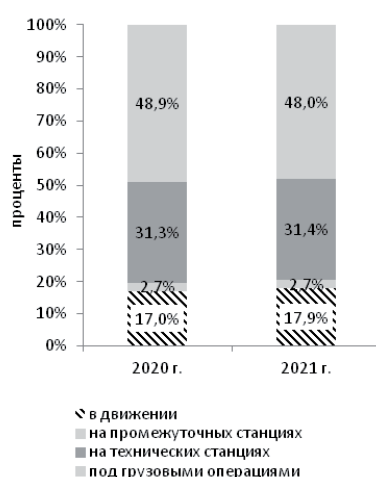


Рис. 14. Структура оборота вагона с разложением по элементам в 2020 и 2021 гг., %

активно перевозиться в контейнерах – это зерно. Пока объём этот невелик – 27,1 тыс TEU по итогам 2021 г. Но, тем не менее – это быстрорастущий сегмент, погрузка за 9 месяцев этого года в 2,2 раза выше, чем за аналогичный период прошлого года.

**Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта<sup>22</sup>**

Среди показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта, важнейшими

<sup>22</sup> Все показатели в настоящем параграфе приводятся по данным отчёта ф. 9д-5, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации».

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

Оборот вагона представляет собой время, затрачиваемое вагоном на выполнение одного цикла работы, включающего все операции, связанные с перевозочным процессом (например, от начала одной погрузки до начала следующей погрузки) [7].

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам 2021 г. составил 16,5 суток (394,8 часов), что на 3,5% (или на 14,4 часа) ниже, чем показатель ана-

логичного периода прошлого года (17,1 сут. или 409,2 ч.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 14) позволяет заметить, что из общего снижения величины оборота вагона на 14,4 часа, наибольшее снижение приходится на элементы «время нахождения под грузовыми операциями» (на 5,3 % или 10,7 часа) и «время нахождения на технических станциях» (-3,2 % или 4,2 часа).

При этом время нахождения под грузовыми операциями одновременно снизилось в качестве доли от общей величины оборота вагона с 48,9 % до 48,0 % (рис. 13).

Таким образом, основной вклад в снижение (улучшение) оборота вагона внесло ускорение погрузочно-разгрузочных работ на путях необщего пользования и снижение времени нахождения вагона у грузоотправителей и грузополучателей.

Долгосрочная динамика показателя оборот вагона рабочего парка с разложением по элементам приведена в Приложении 1 и 2.

По итогам 2021 г. средняя участковая скорость<sup>23</sup> грузового поезда на инфраструктуре РЖД снизилась на 4,6% относительно показателя 2020 года и составила 39,7 км/час. Техническая скорость по итогам 2021 г. снизилась на 2,2 % относительно уровня 2020 г. и составила 44,4 км/час (см. рис. 14 и рис. 15).

Самым важным для грузоотправителей и других потребителей услуг железнодорожного транспорта является показатель средней скорости доставки груза (грузовой отправки), поскольку это кумулятивный показатель, с помощью которого оцениваются все элементы перевозочного процесса с момента приёма груза к перевозке на станции отправления до прибытия на станцию назначения. Как видно из рис. 18 этот показатель, начиная с мая 2021 г. находится на уровне ниже показателей прошлого года.

В целом по итогам 2021 г. согласно данным ОАО «РЖД», средняя скорость доставки груза составила, 375,0 км/сутки, что на 6,6% ниже уровня аналогичного периода прошлого года (см. рис. 15).

<sup>23</sup> Различия между разными видами скоростей (участковая, техническая, ходовая, маршрутная, скорость доставки и т.д.) см. например в [8].

### Парк грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД»<sup>24</sup>

По состоянию на декабрь 2021 г. парк грузовых вагонов на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1240,8 тыс. единиц<sup>25</sup> и увеличился к декабрю 2020 года на 37,9 тыс. ед. или на 3,2%. Рабочий парк грузовых вагонов составил 1033,7 тыс. ед., что на 36,8 тыс. ед. или на 3,7% выше показателя декабря 2020 г. (см. рис. 16).

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 589,2 тыс. ед., что выше показателя декабря 2020 г. на 2,7 % или на 15,3 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в декабре 2021 г. 509,4 тыс. ед., он вырос на 4,3 % (на 21,0 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 58,8 тыс. ед., что выше показателя декабря 2020 г. на 3,1% или на 1,8 тыс. ед.

Рабочий парк крытых вагонов составил в декабре 2021 г. 45,3 тыс. ед., он вырос на 5,0 % (на 2,2 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк **платформ (универсальных)** на сети РЖД составил 65,3 тыс. ед., что ниже показателя декабря 2020 г. на 2,3 % или на 1,5 тыс. ед.

Рабочий парк платформ составил в декабре 2021 г. 32,7 тыс. ед., он вырос на 4,5 % (на 1,4 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 252,0 тыс. ед., что выше показателя декабря 2020 г. на 1,2 % или на 2,9 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в декабре 2021 г. 228,7 тыс. ед., он уменьшился на 1,6 % (на 3,6 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.

<sup>24</sup> Все показатели в настоящем параграфе, являются среднесуточным показателем за соответствующий месяц и приводятся по данным отчёта ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации» (<https://company.rzd.ru/ru/9388>).

<sup>25</sup> Среднесуточный показатель за декабрь 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 о парке за декабрь из этих отчётов будут немного различаться.

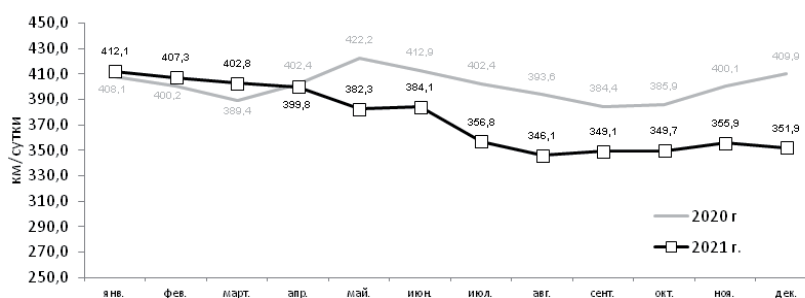


Рис. 15. Помесячная динамика средней скорости доставки грузовой отправки, км/сут.

### Арендные ставки на рынке предоставления грузовых вагонов

В течении 2021 г. одной из самых обсуждаемых в транспортных СМИ тем, была ситуация с динамикой ставок аренды вагоно и ставок оперирования вагонами.

Такой кумулятивный измеритель, как средняя арендная ставка по шести родам подвижного состава, в течение года вырос с 1093 руб. за вагон в сутки в январе 2021 г. до 1317 руб.<sup>26</sup> за вагон в сутки в декабре 2021 г. (рост на 20%).

Средняя суточная ставка аренды полувагона в декабре 2021 году составила 1500 руб., что в два раза выше, чем в декабре

2020 г.<sup>27</sup>. Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов в декабре 2021 г. составила 1175 руб. (+34 % к декабрю 2020 г.), крытого вагона – 1125 руб. (+2,3% к декабрю 2020 г.).

Как видно из рис. 17<sup>28</sup>, ставки динамика ставок аренды публикуется на сайте «Промышленных грузов» много лет, но, начиная с июля и октября 2021 г., наряду с данными о долгосрочных контрактах («заключённые на один год с правом пересмотра ставки»), которые и отражаются на графиках и которые используются в СМИ, добавлены данные о спотовых контрактах («на срок до трёх месяцев» и «заключаемые в текущем месяце»). Ставки на спотовом рынке превышают ставки долгосрочных контрактов. Так, при средней ставке долгосрочного контракта в декабре 2021 г. на уровне 1500 руб. (min – 1300, max – 1700), по спотовым они достигли в среднем 2250 руб. (min – 1900, max – 2600), по контрактам на 3 месяца и 2800 руб. (min – 2600, max – 3000), по разовым контрактам и контрактам заключаемым в текущем месяце. Таким образом ставки по отдельным контрактам могут существенно различаться как друг от друга, так и от среднего показателя по рынку.

<sup>28</sup> «Промышленные грузы» с июля 2020 г. перестали публиковать информацию о ставках аренды универсальных платформ, поэтому данные с июля 2020 г. по январь 2021 г. приводятся по оценке экспертов СОЖТ. С февраля по декабрь 2021 г. в графике ставок аренды универсальных платформ приводятся данные опроса журнала «РЖД-Партнёр» (т.н. «базовая ставка» т.е. ставка для большинства сделок).

<sup>26</sup> Под средней ставкой имеется в виду в данном случае среднее арифметическое ставок на шесть родов подвижного состава, публикуемых изданием «Промышленные грузы» - полувагоны, цистерны (для светлых и для тёмных нефтепродуктов), крытые, лесные платформы, фитинговые платформы и хопперы-зерновозы (начиная с января 2021- хопперы –цементовозы, т.к. по зерновозам перестали публиковаться). Издание традиционно приводит ставки без НДС.

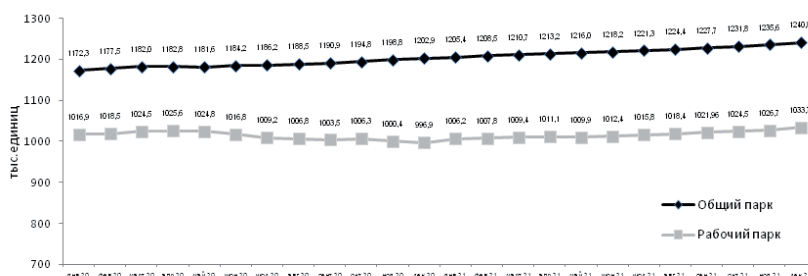
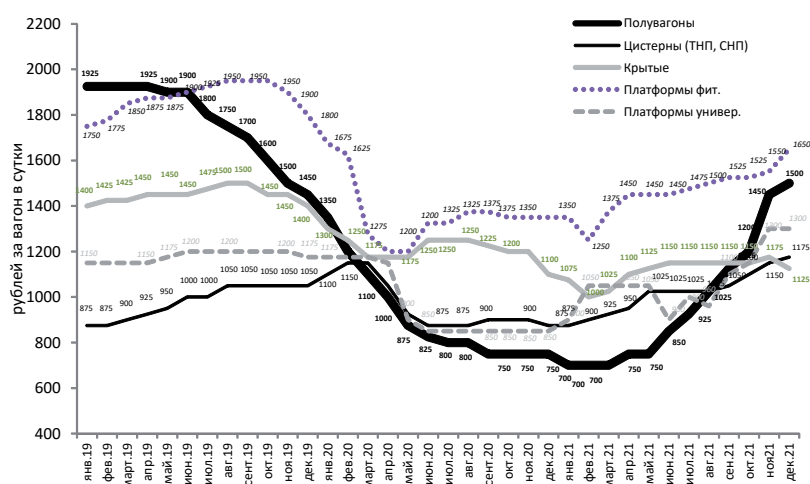


Рис.16. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2020 -2021 гг., тыс. единиц



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

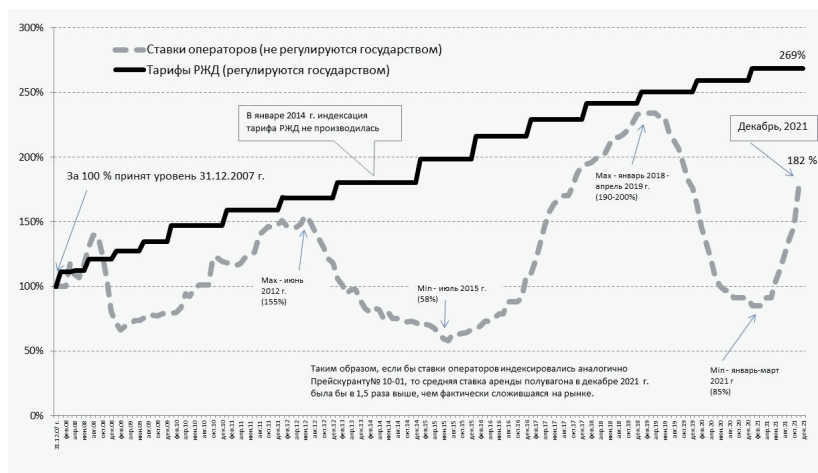
**Рис. 17** Динамика ставок аренды вагонов, в 2019 -2021 гг. (без НДС), рублей за вагон в сутки

**Таблица 8**

**Изменение цен производителей промышленных товаров и ставки аренды полувагона**

| Показатель                                     | Период                            | Изменение показателя |
|--|-----------------------------------|----------------------|
| Индекс цен производителей промышленных товаров | Декабрь 2021 г. к декабрю 2017 г. | +42,3%               |
| Ставка аренды полувагона                       | Декабрь 2021 г. к декабрю 2017 г. | -6,0%                |

Источник: Росстат, «Промышленные грузы»



Источник: ФСТ, ФАС, РЖД, «Промышленные грузы»

**Рис. 18.** Динамика индексации тарифов РЖД и ставок операторов (аренда полувагона) с января 2008 г. по декабрь 2021 г., в %

аренды полувагона на протяжении второй половины 2019 г. и всего 2020 г. снижались, достигнув «дна» на рубеже 2020 и 2021 г. (в январе 2021 была зафиксирована нижняя точка динамики этого показателя – 700 рублей за вагон в сутки и на этом уровне ставки находились весь первый квартал). Но затем, во втором квартале – особенно в мае и июне - начали отыгрывать это снижение.

Средняя суточная ставка аренды за 12 месяцев 2021 г. (973 руб.) на 7 % выше аналогичного показателя 12 мес. 2020 г. (913 руб.), но на 45 % ниже показателя 2019 г. (1775 руб.) и на 44 % ниже показателя 2018 г. (1736 руб.).

Здесь необходимо отметить, что общий индекс цен производителей промышленных товаров в последние годы показывает существенный рост. Индекс цен производителей промышленных товаров в декабре 2021 г. по отношению к декабрю 2017 г. (т.е. за четыре года), составил, по данным Росстата, +42,3 %<sup>29</sup>, а ставки операторских компаний, несмотря на отдельные колебания, в целом за тот же период снизились на 6% (см. табл. 8).

На рис. 18 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2021 гг.

Как видно из графика, тот рост, который наблюдался во 2-4 кварталах 2021 г. является восстановлением после кризисного снижения ставок во второй половине 2019 г. и в 2020 г.

Кроме того, этот график демонстрирует нам так же то, что в целом монополизация рынка предоставления вагонов привела к снижению тарифной нагрузки на грузоотправителей. Если бы вместо рынка со множеством независимых операторов (собственников) грузовых вагонов, это был единый парк, предоставляемый по регулируемым ценам, то, экстраполируя на этот сегмент динамику индексации тарифов РЖД, получим, что, например, в декабре 2021 г. ставка аренды была бы на 48% выше. Таким образом,

<sup>29</sup> Соответствующие показатели декабря к декабрю за 4 года: 111,7%, 95,7%, 103,6% и 128,5%.

рис. 18 наглядно демонстрирует величину выигрыша грузоотправителей, полученную ими вследствие того, что вместо единого парка МПС, работающего по регулируемым ценам, на рынке работают вагоны различных операторов подвижного состава по рыночным ценам.

Подводя итог, можно назвать 2021 г. годом восстановления. Восстанавливались до докризисного уровня объёмы перевозок (как грузов, так и пассажиров), восстанавливались ставки операторов, которые по цепочки повлекли и восстановление рынка вагоноремонтов и т.д.

Когда 2021 г. год заканчивался, у всех участников рынка были позитивные прогнозы на 2022 год по показателю объёмов погрузки (см. например прогноз ЦФТО, согласно которому погрузка в 2022 г. вырастет на 2,4%<sup>[9]</sup><sup>30</sup>). Но все эти прогнозы отменило 24 февраля 2022 года. В прогнозах, опубликованных в марте 2022 г., рост заменён на спад, а сама величина спада ожидается, по прогнозу ИПЕМ в диапазоне от 2 % до 7 %, а по прогнозу НИЦ «Перевозки и инфраструктура» в диапазоне от 2% до 6 % [10].

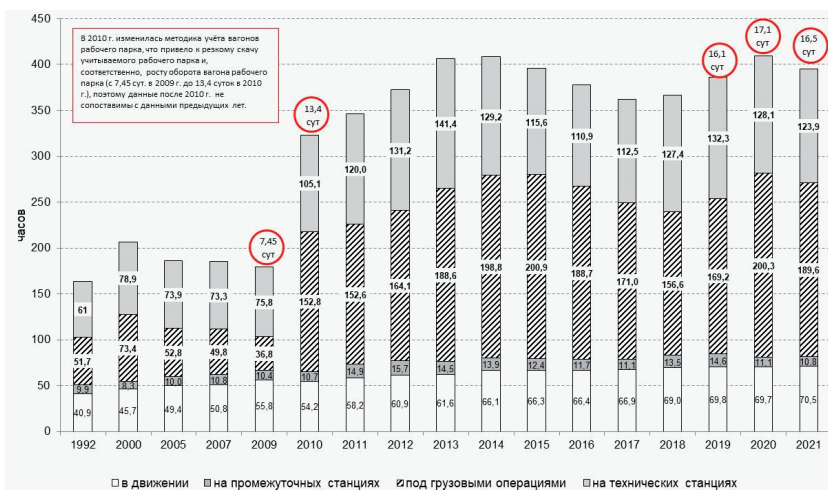
**Библиографический список:**

1. «Промышленное производство в 2021 году»/Росстат [https://rosstat.gov.ru/folder/313/document/151988]
2. Хусаинов Ф.И., Ожерельева М.В. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2018 году: экономико-статистический обзор // Вестник транспорта. 2019. № 9. С.7-17.
3. Добыча угля // ТЭК России. 2022. № 1. С.94.
4. Добыча нефти // ТЭК России. 2021. № 10. С.54-60.
5. Полякова В., Бурмистрова С. Металлурги заявили о риске остановки заводов из-за «неэффективности РЖД» // РБК, 29.10.2021 г. [https://www.rbc.ru/business/28/10/2021/6179cb899a79473e276b8fb4]
6. Социально-экономическое положение России 2021 год. Обзор Росстата [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-12-2021.pdf]

<sup>30</sup> См., например прогноз ЦФТО ОАО «РЖД»: <https://tass.ru/ekonomika/13551689>

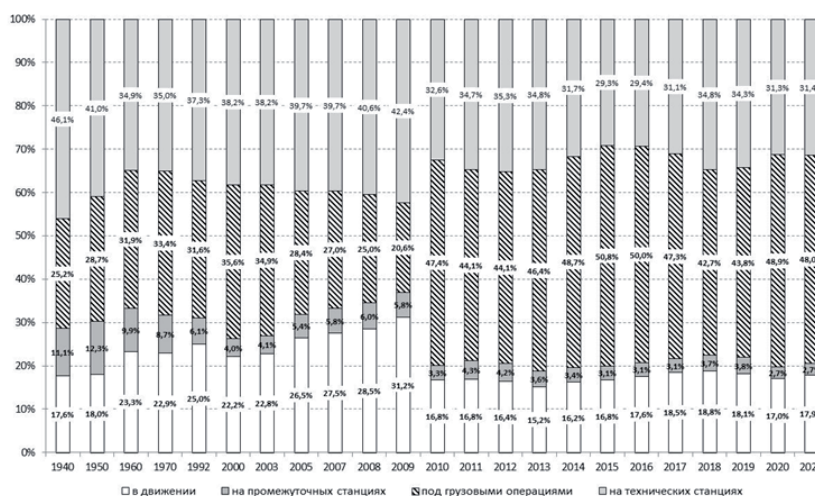
**Приложение 1**

**Оборот грузового вагона рабочего парка с разложением по элементам в 1992-2021 гг., в часах**



**Приложение 2**

**Структура оборота вагона рабочего парка по элементам в 1940-2021 гг., %**



7. Методик технического нормирования, учёта рабочего парка и времени оборота грузового вагона на инфраструктуре общего пользования // Утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 18.08.2015 г. № 2075-р.

8. Хусаинов Ф.И. Показатели скорости как аналитические инструменты для оценки работы железных дорог // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 4. С.19-22. [https://

[publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/248447893.pdf](https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/248447893.pdf)]

9. РЖД ожидают роста погрузки на 2,4% в 2022 году // ТАСС, 28.01.2022 г. URL: [https://tass.ru/ekonomika/13551689]

10. Потаева К. Санкции снизят погрузку на сети РЖД // Ведомости. 24.03.2022 г. URL: [https://www.vedomosti.ru/business/articles/2022/03/24/915138-sanktsii-pogruzku-rzhd]