



Грузовые перевозки

Рынок железнодорожных грузовых перевозок в первом полугодии 2023 года*

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

Погрузка грузов по сети ОАО «РЖД»

Промышленное производство в 1 полугодии 2023 г. составило 102,6% к аналогичному показателю 1 полугодия 2022 г. При этом по добывающим производствам этот показатель составил 98,8%, по обрабатывающим 106,2%, по обеспечению электроэнергией, газом и паром 99,7% [1].

Общая погрузка грузов** в первом полугодии 2023 г. составила 619,1 млн т***, что на 0,7% (или на почти 4,3 млн т) выше уровня аналогичного периода прошлого года (614,8 млн т). Погрузка назначением

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

** Везде в настоящем обзоре, если не оговорено иное, показатели приводятся по данным ОАО «РЖД». В статистических данных ОАО «РЖД» и Росстата показатели ФГУП «Крымская железная дорога» и ФГУП «Железные дороги Новороссии» не учитываются.

*** См. пресс-релиз ОАО «РЖД»: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=285286>

по России выросла в большей степени – на 1,2% (401,7 млн т против 397,0 млн т) (см. рис. 1).

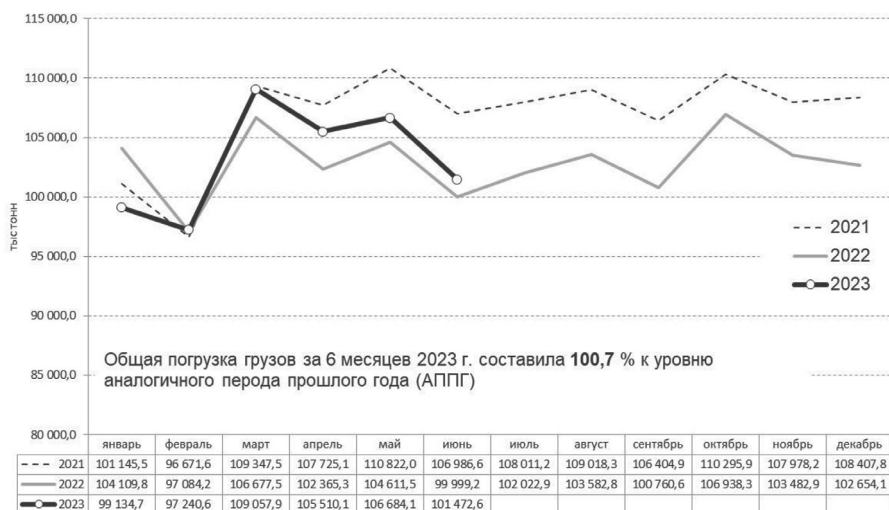


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД, тыс. т

По различным родам грузов динамика погрузки в первом полугодии 2023 г. была разнонаправленной*.

По некоторым грузам погрузка выросла. В частности, погрузка каменного угля выросла на 1,6% (или на 2,9 млн т), строительных грузов – на 6,1% (+3,8 млн т) зерна – на 43,3% (+ 4,6 млн т), химических и минеральных удобрений – на 1,2% (+0,4 млн т).

По ряду грузов зафиксировано снижение погрузки. Так, погрузка нефти и нефтепродуктов снизилась на 1,4% (или на 1,5 млн т), руды железной и марганцевой – на 1,1% (–0,7 млн т), лесных грузов – на 21,6 % (–3,9 млн т).

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

Доля каменного угля выросла, но незначительно: если в первом полугодии 2022 г. она составляла 28,7%, то по итогам первого полугодия 2023 г. составила 28,9%. Доля нефти и нефтепродуктов снизилась с 17,4 до 17,0% (о долгосрочных тенденциях погрузки нефтеналивных грузов и угля см. [2]). Продолжается тенденция роста перевозок грузов в контейнерах: если в первом полугодии 2022 г. их доля

* Помесячную динамику погрузки важнейших грузов см., например, здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/859937.html>

в общей погрузке составляла 3,6%, то по итогам первого полугодия 2023 г. она составила 3,9%.

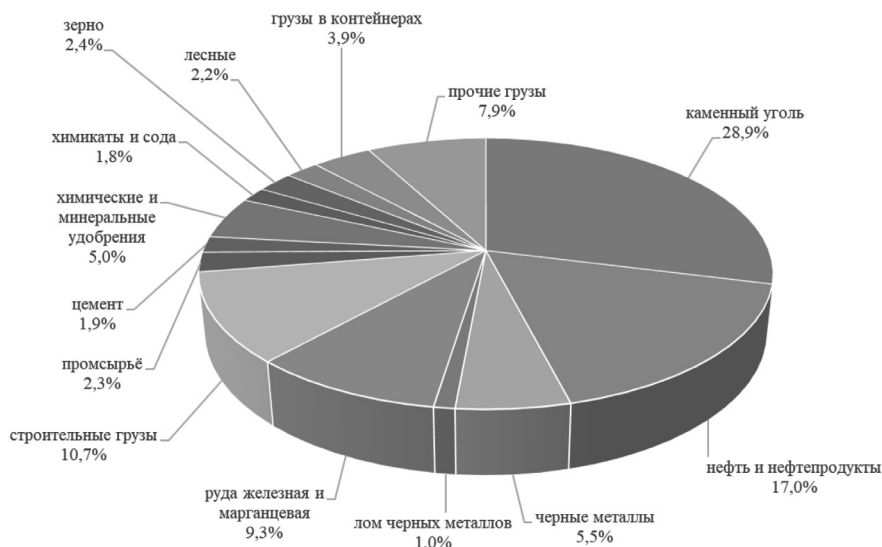


Рис. 2. Структура погрузки грузов по сети РЖД в первом полугодии 2023 г., %

Грузооборот и объем перевозок

Грузооборот по инфраструктуре РЖД за 6 месяцев 2023 г. составил 1337,6 млрд т-км, что выше показателя предыдущего года на 1,4%.

Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил за 6 месяцев 2023 г. 1663,0 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 0,6%*.

Показатель объема перевозок (*перевезено*) по итогам 6 месяцев 2023 г. составил 685,1 млн т, что на 1,8% выше аналогичного показателя 6 месяцев 2022 г.**. Распределение общего объема перевозок по видам сообщения приведено на рисунке 3.

* По данным пресс-релиза ОАО «РЖД» от 03.07.2023, Росстат этот показатель не учитывает.

** Во избежание путаницы напомним, что согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учета показателей работы, показатель перевезено не эквивалентен показателю погрузка. Погрузка включает объемы, погруженные во внутригосударственном сообщении (по РФ) и погруженные назначением на экспорт, а показатель перевезено включает в дополнение к этому еще импорт и транзит (если пренебречь небольшими отличиями, вызванными особенностями учета импортных грузов, прибывающих в порты в графе «импортные грузы» отчета ф. ГО-10 и графе «импорт» отчета ф. ЦО-12, которые приводят к тому, что показатель

Структура перевозок несколько изменилась по сравнению с предыдущим годом. Доля перевозок во внутрироссийском (внутригосударственном) сообщении снизилась с 59,7% в первом полугодии 2022 г. до 59,4% в первом полугодии 2023 г., или на 0,3 п.п. (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* во внутрироссийском сообщении выросло на 1,2%).

Доля экспорта снизилась с 32,6% в первом полугодии 2022 г. до 32,0% по итогам первого полугодия 2023 г., или на 0,6 п.п. (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* на экспорт увеличилось на 0,1%).

Доля перевозок в импортном сообщении выросла с 5,2% в первом полугодии 2022 г. до 5,5% по итогам первого полугодия 2023 г., т.е. на 0,3 п.п. (рост абсолютного показателя – на 8,3%).

Доля транзита увеличилась с 2,5 до 3,1%, т.е. на 0,6 п.п. (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* в транзитном сообщении показало рост на 23,3%). Значение соответствующих показателей *перевезено* с разложением по видам сообщения приведено в таблице 1.

Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов в первом полугодии 2023 г. по сети Российских железных дорог.

Каменный уголь

По данным Росстата, по итогам первого полугодия 2023 г. индекс производства по виду деятельности *добыча угля* составил 101,2% [1]. При этом показатель *выпуска угля* за первое полугодие 2023 г. составил 213,0 млн т, что составляет 101,1% к уровню аналогичного периода предыдущего года [1].

Погрузка каменного угля в первом полугодии 2023 г. составила 179,1 млн т, что выше показателя аналогичного периода 2022 г. на 1,6%, или на 2,9 млн т. По отношению к аналогичному периоду 2021 г. погрузка составила 96,5% (снижение на 6,4 млн т) (рис. 4).

погрузка немного не совпадает с суммой перевезено по РФ на экспорт и отличиями, связанными с моментом учета; эта погрешность, как правило, не превышает 1%). Вместе с тем иногда эти термины могут использоваться как синонимы, например, в СМИ (обычно в этих случаях подразумевается именно погрузка). Кроме того, в справочниках Росстата «Транспорт в России», в таблице, в которой приводится объем перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель *перевезено*, но для железнодорожного транспорта вместо показателя *перевезено* приводятся данные о погрузке, о чем Росстат делает соответствующее пояснение. Именно показатель *перевезено* (а не погрузка) используется для расчета средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления грузооборота на *перевезено*.

Таблица 1

Перевезено грузов в том числе по видам сообщения в первом полугодии 2023 г. в сравнении с аналогичным периодом 2022 г.

	Перевезено за 6 мес. 2022 г., тыс. т	Перевезено за 6 мес. 2023 г., тыс. т	2023 г. к 2022 г., %
Всего перевезено	673 095,5	685 144,1	101,8%
в том числе			
Внутрироссийское	401 811,5	406 757,8	101,2%
Экспорт	219 047,2	219 220,8	100,1%
Импорт	35 060,3	37 981,4	108,3%
Транзит	17 176,5	21 184,1	123,3%

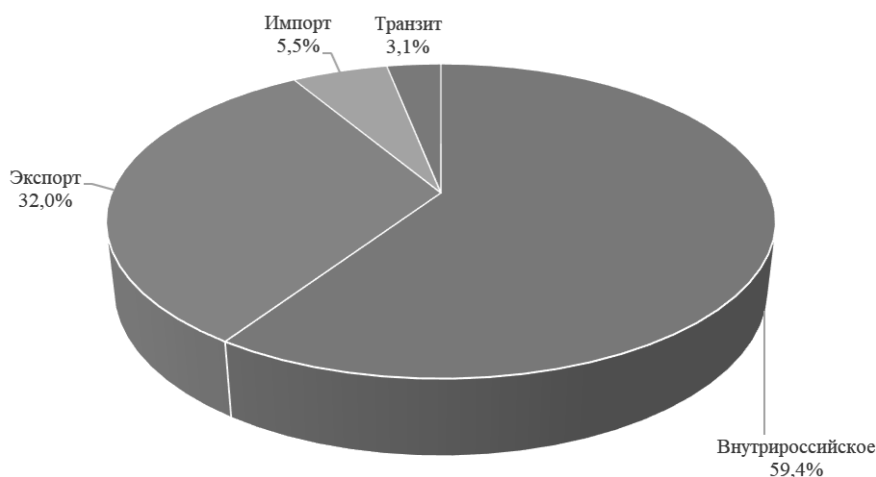


Рис. 3. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в первом полугодии 2023 г., %

При этом погрузка во внутригосударственном сообщении выросла на 1,3%, а на экспорт – рост на 1,9% (2023 г. к 2022 г).

Как известно, в последние годы больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт (и подобное соотношение сохраняется уже не первый год, см., например [3]). По итогам первого полугодия 2023 г. назначением на экспорт погружено 56% угля.

Отметим, что динамика экспорта по направлениям различна. Так, экспорт через порты Северо-Запада вырос по итогам первого полугодия 2023 г. на 5% (или на 1,3 млн т). Экспорт российского угля на Восток (суммарно – в адрес

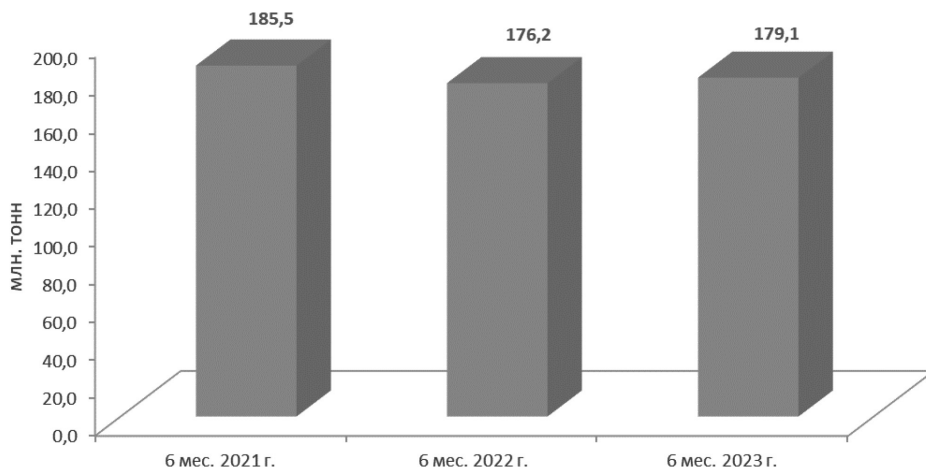


Рис. 4. Погрузка каменного угля по сети РЖД в первом полугодии 2021, 2022 и 2023 гг., млн т

портов Дальневосточного бассейна и погранпереходов с Китаем, Монголией и Северной Кореей) вырос почти на 9%, или на 4,3 млн т. В то же время экспорт через Юг России (т.е. через порты Азово-Черноморского бассейна) снизился на 15% (примерно на 2,8 млн т).

Таким образом, направления погрузки угля изменились по сравнению с прошлым годом: бурный рост на Юг, имевший место в 2022 г., сменился снижением, а снижение погрузки на Северо-Запад сменилось ростом на этом направлении.

Нефть и нефтепродукты

По данным Управления энергетической информации (EIA) Минэнерго США, добыча нефти в России по итогам первого полугодия 2023 г. снизилась на 1,6% в сравнении с аналогичным периодом предшествующего года*. При этом выпуск отдельных видов нефтепродуктов, по данным Росстата, увеличился, например: бензина на 4,6%, дизельного топлива на 7,3%, мазута топочного на 2,1% [1].

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* в первом полугодии 2023 г. составила 105,5 млн т (что на 1,4% ниже уровня аналогичного периода прошлого года). Относительно соответствующего периода 2021 г. погрузка в первом полугодии 2023 г. снизилась на 1,1% (рис. 5).

Погрузка на экспорт в первом полугодии 2023 г. к первому полугодию 2022 г. выросла на 0,7%, а погрузка во внутривоспольском сообщении снизилась на 3%.

* URL: https://www.eia.gov/outlooks/steo/archives/jul23_base.xlsx

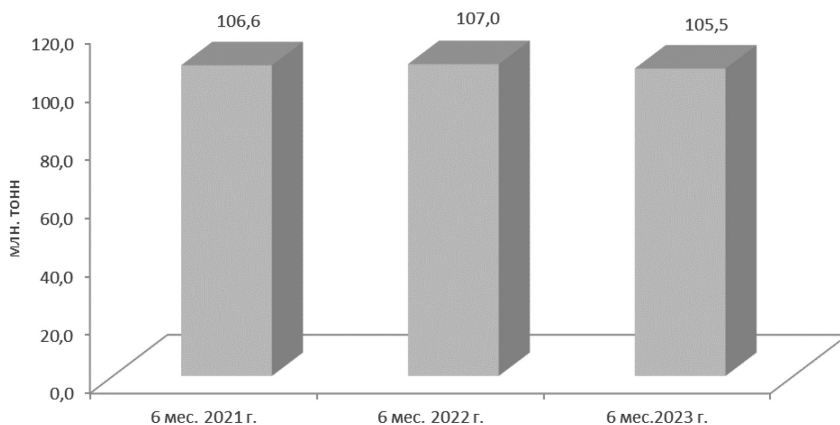


Рис. 5. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в первом полугодии 2021, 2022 и 2023 гг., млн т

Экспортная ориентация нефтяной отрасли, соответственно, чуть выросла – доля экспорта в первом полугодии 2022 г. составляла 41,2%, а по итогам первого полугодия 2023 г. она составила 42,0%. (Подробнее о вопросах экспорта и международных перевозках см. в [4], а о связи макроэкономических показателей и погрузки железнодорожным транспортом в [5]).

Черные металлы и руда железная

Погрузка *черных металлов* в первом полугодии 2023 г. составила 33,9 млн тонн, что ниже уровня аналогичного периода 2022 г. на 2,6%, или на 0,9 млн т, и ниже аналогичного периода 2021 г. на 1,5% (или на 0,5 млн т) (рис. 6).

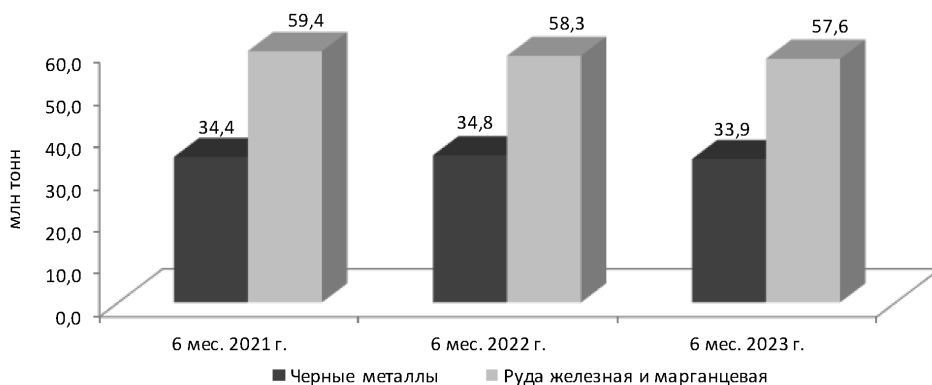


Рис. 6. Погрузка черных металлов и руды по сети РЖД в первом полугодии 2021, 2022 и 2023 гг., млн т

Погрузка *руды железной и марганцевой* в первом полугодии 2023 г. составила 57,6 млн т, что ниже уровня предыдущего года на 1,1%, или на 0,7 млн т, и ниже аналогичного периода 2021 г. на 3,1% (или на 1,8 млн т).

Грузы строительного комплекса

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

Погрузка строительных грузов в первом полугодии 2023 г. составила 66,3 млн т, что выше показателя первого полугодия 2022 г. на 6,1%, или на 3,8 млн т. По сравнению с первым полугодием 2021 г. погрузка выросла на 7,4%, или на 4,6 млн т.

Погрузка строительных грузов растет второй год подряд. Связано это, помимо прочего, с активным дорожным строительством в рамках выполнения госпрограмм (в том числе строительство трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань). Хотя, по оценкам представителей строительной отрасли, количество проектов несколько сократилось (в противном случае рост погрузки строительных мог быть несколько выше).

Погрузка промсырья в первом полугодии 2023 г. составила 14,4 млн тонн, что ниже аналогичного показателя первого полугодия 2022 г. на 12,2% или на 2,0 млн т, и ниже уровня первого полугодия 2021 на 15,3%, или на 2,6 млн т (рис. 7).

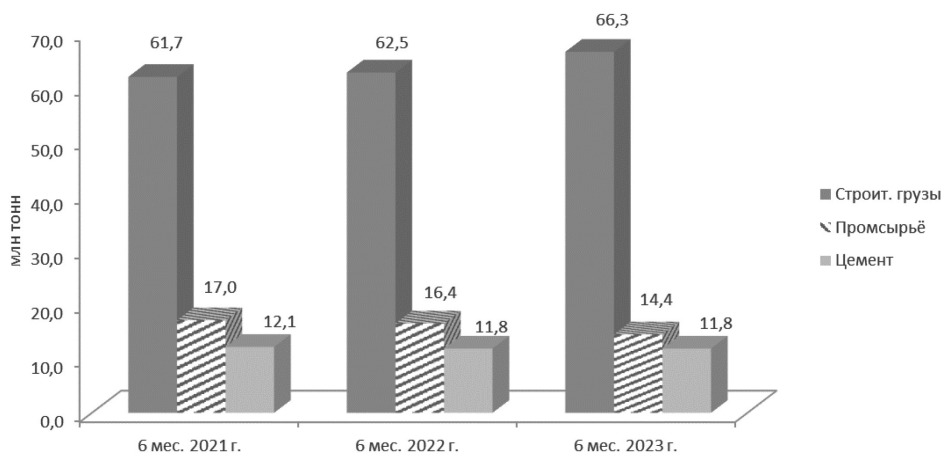


Рис. 7. Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД в первом полугодии 2021, 2022 и 2023 гг., млн т

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

Погрузка цемента в первом полугодии 2023 г. составила 11,8 млн т, что практически не отличается от соответствующего показателя первого полугодия 2022 г. (снижение на 0,1%). А по отношению к первому полугодию 2021 г. погрузка цемента снизилась на 2021 г. на 3,3% (на 0,4 млн т).

При этом, по данным Росстата, наблюдается рост выпуска цемента в первом полугодии 2023 г. на 1,4% по сравнению с уровнем первого полугодия 2022 г.

Сами производители цемента объясняют подобный дисбаланс между производством и погрузкой на железнодорожный транспорт тем, что в 2023 г. увеличилась доля отгрузки на автотранспорт [6].

Зерно

Погрузка зерна в первом полугодии 2023 г. составила 15,1 млн т, что на 43,3%* (на 4,6 млн т) больше, чем в первом полугодии 2022 г.

При этом погрузка по России снизилась на 18,0%, а погрузка на экспорт выросла более чем в два раза (показатель погрузки год к году составил 214%) (рис. 8).

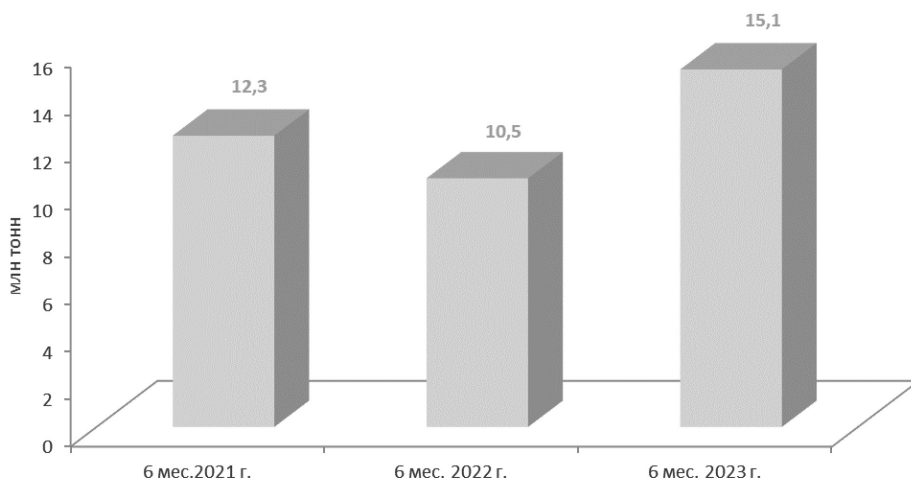


Рис. 8. Погрузка зерна по сети РЖД в первом полугодии 2021, 2022 и 2023 гг., млн т

Соответственно, выросла и доля экспорта: если в первом полугодии 2022 г. доля экспорта в погрузке зерна составляла 47% (4,9 млн т из 10,5 млн т), то по итогам первого полугодия 2023 г. назначением на экспорт отправилось 69,5% всего погруженного в стране зерна (10,5 млн из 15,1 млн т). При этом из 10,5 млн

* Расхождение между процентом, приведенным в тексте (+43,3%), и величиной, полученной от деления данных из рисунка 8 (+43,8%), связано с округлением величины погрузки, приводимой на диаграмме при выражении ее в млн т.

т отгружено на экспорт через порты 6,6 млн т (рост в 2,7 раза), а через сухопутные погранпереходы 3,9 млн т (рост в 1,6 раза).

Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

В первом полугодии 2023 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщения было перевезено 3,57 млн TEU (грузеных и порожних), что на 12,2% больше, чем за 2022 г. Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 1,4 млн TEU (+12,5% к аналогичному периоду предыдущего года), в экспортном – 0,8 млн TEU (+7,8%), в импортном – около 1,0 млн TEU (+27,2%), в транзитном сообщении – 0,4 млн TEU (-7,4%) (рис. 9).

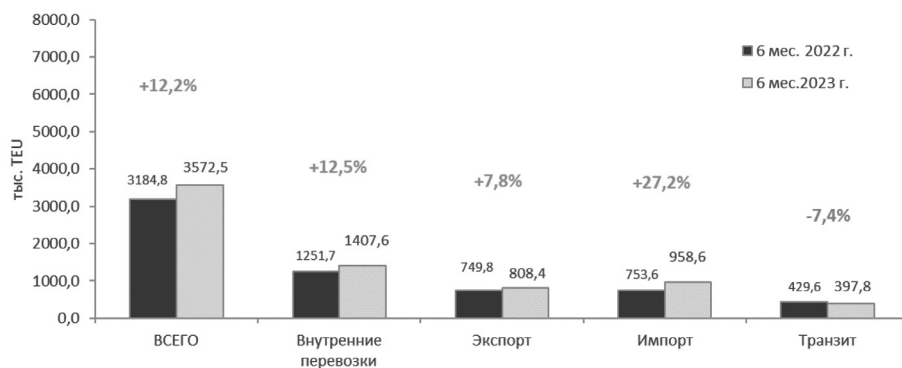


Рис. 9. Перевозка контейнеров (грузеные + порожние) по сети РЖД в первом полугодии 2023 г. в сравнении с первым полугодием 2022 г., тыс. TEU

Если же измерять не объем перевозок контейнеров, а объем перевозок грузов в контейнерах, то всего за первое полугодие 2023 г. в контейнерах перевезено 37,1 млн т грузов* (+16,8% к аналогичному показателю прошлого года).

Перевозки грузеных контейнеров в первом полугодии 2023 г. во всех видах сообщения выросли на 18,3% к аналогичному периоду прошлого года и составили 2,6 млн TEU; перевозки порожних контейнеров снизились на 1,9% и составили 0,9 млн TEU (данные о перевозке грузеных и порожних контейнеров приведены в табл. 2).

По отдельным родам груза погрузка в контейнерах (в TEU) составила: химикаты и сода – 410,2 тыс. TEU (+7,9% к предыдущему году), лесные грузы – 286,4 тыс. TEU (+0,1% к предыдущему году), промтовары народного потребления – 204,3 тыс.

* Во избежание путаницы подчеркнем, что *перевезено* в контейнерах 37,1 млн т грузов, но *погружено* в контейнеры 24,4 млн т грузов (величина погрузки грузов в контейнерах видна из рис. 3 и 4). Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.

Перевозки контейнеров по сети РЖД в первом полугодии 2023 г. в сравнении с первым полугодием 2022 г.

Вид сообщения		6 мес. 2022 г.	6 мес. 2023 г.	2023 г. к 2022 г.
		тыс. TEU	тыс. TEU	в %
Внутрироссийские перевозки	порожние	652,3	744,1	114,1%
	груженные	599,4	663,5	110,7%
	ВСЕГО	1251,7	1407,6	112,5%
Импорт	порожние	229,6	144,0	62,7%
	груженные	524,1	814,6	155,4%
	ВСЕГО	753,7	958,6	127,2%
Транзит	порожние	40,2	11,6	28,8%
	груженные	389,4	386,2	99,2%
	ВСЕГО	429,6	397,8	92,6%
Экспорт	порожние	43,1	47,1	109,2%
	груженные	706,7	761,4	107,7%
	ВСЕГО	749,8	808,4	107,8%
Во всех видах сообщения	порожние	965,2	946,7	98,1%
	груженные	2219,6	2625,8	118,3%
	ВСЕГО	3184,8	3672,5	112,2%

TEU (+0,1%); метизы – 208,1 тыс. TEU (+13,0%), машины, станки, двигатели – 220,4 тыс. TEU (+26,7%), автомобили и комплектующие – 207,1 тыс. TEU (+ 85,9%), бумага – 187,6 тыс. TEU (+4,2%); черные металлы – 130,2 тыс. TEU (+11,9%), цветные металлы – 64,3 тыс. TEU (-5,3%); строительные грузы – 98,3 тыс. TEU (+22,4%); химические и минеральные удобрения – 135,5 тыс. TEU (рост в 2,8 раза); остальные и сборные грузы – 84,3 тыс. TEU (-6,7%) (рис. 10).

Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта*

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта важнейшими являются показатели использования подвижного состава с характеристикой во времени (оборот вагона рабочего парка и его элементы, различные виды скоростей и др.).

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

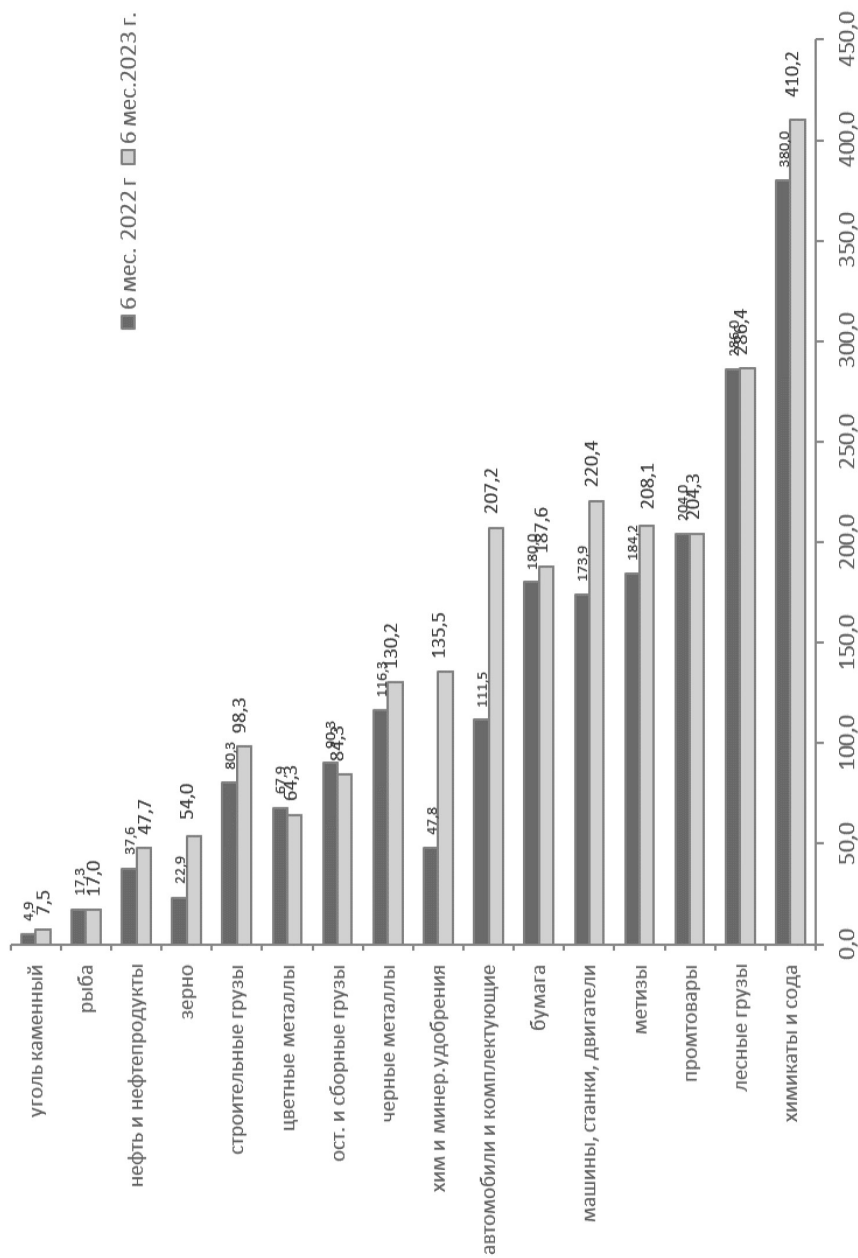


Рис. 10. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) в первом полугодии 2022 и 2023 гг., тыс. TEU

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]. О влиянии технологии работы разных подразделений на результирующие показатели работы железнодорожного транспорта см. в [8; 9].

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам первого полугодия 2023 г. составил 18,2 суток (437,2 час.), что на 2,7% (или на 11,3 час.) больше, чем показатель аналогичного периода предыдущего года (17,7 сут., или 425,9 час.)*.

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 11) позволяет заметить, что из общего ухудшения** величины оборота вагона наибольшее (6,3 час. из 11,3 час., или 56% всей величины ухудшения) приходится на показатель нахождения на технических станциях. В процентах его рост также максимален (по сравнению с ростом других элементов) – на 4,3% (с 145,2 час. за 6 мес. 2022 г. до 151,5 час. за 6 мес. 2023 г.). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 34,1 до 34,7%, т.е. на +0,6 п.п. (см. рис. 11, 12).

Вторым элементом с точки зрения вклада в общее увеличение (ухудшение) оборота вагона стало нахождение под грузовыми операциями. Этот показатель вырос с 193,1 час. в первом полугодии 2022 г. до 198,9 час. в первом полугодии 2023 г., или на 5,8 час. (+3,0%). Впрочем, доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла незначительно – с 45,3% до 45,5%, т.е. на +0,2 п.п.

Любопытно отметить, что доля элемента нахождения в движении снизилась с 17,8 до 17,2% (т.е. снижение на 0,6%). С одной стороны, это означает некоторое увеличение скорости движения поезда по участку, но, с другой – это также означает, что в целом в структуре оборота вагона выросла доля различных простоев (доля простоев подросла с 82,2 до 82,8%), или, иначе говоря, вагон чуть больше стоит и чуть меньше едет.

По итогам первого полугодия 2023 г. средняя участковая скорость*** грузового поезда на инфраструктуре РЖД (рис. 13) составила 38,7 км/ч, что на 0,5% выше аналогичного показателя 2022 г. (38,5 км/ч). Техническая скорость (рис. 14) грузового поезда по итогам первого полугодия 2023 г. составила 43,3 км/ч, что на 0,2% выше показателя аналогичного периода 2022 г. (43,2 км/ч).

* Более подробно об обороте вагона по итогам первого полугодия 2023 г. см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/862280.html>

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

*** Различия между разными видами скоростей (участковая, техническая, ходовая, маршрутная, скорость доставки и т.д.) описаны, например в [10].

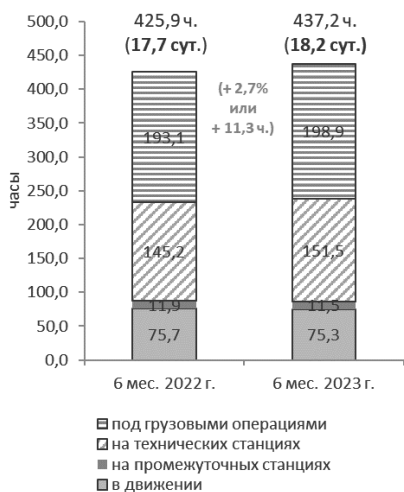


Рис. 11. Оборот вагона с разложением по элементам в первом полугодии 2022 г. и первом полугодии 2023 г., час

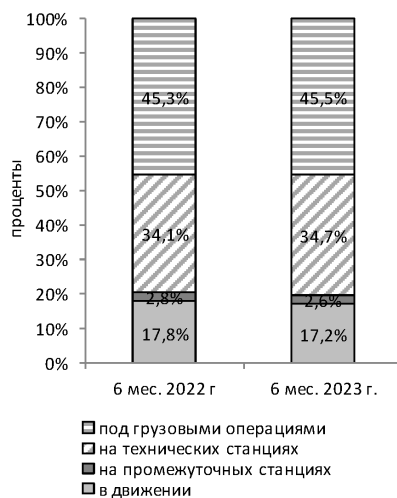


Рис. 12. Структура оборота вагона с разложением по элементам в первом полугодии 2022 г. и первом полугодии 2023 г., %

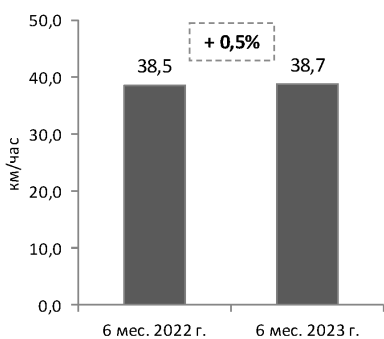


Рис. 13. Участковая скорость в первом полугодии 2022 г. и первом полугодии 2023 г., км/ч

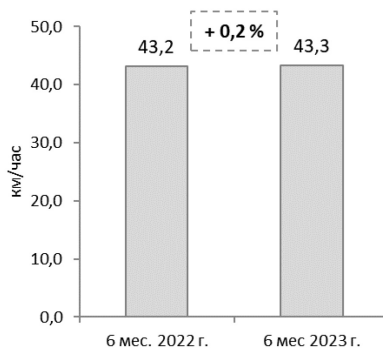


Рис. 14. Техническая скорость в первом полугодии 2022 г. и первом полугодии 2023 г., км/ч

Помесячная динамика участковой и технической скоростей приведена на рисунке 15.

Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»

По состоянию на июнь 2023 г. общий парк грузовых вагонов, принадлежности РФ на сети РЖД (всех родов подвижного состава), составил 1296,2 тыс. единиц*

* Все показатели в настоящем параграфе, если не оговорено иное, являются среднесуточным показателем за соответствующий месяц и приводятся по данным отчета ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД», в разделе «Раскрытие информации»: <https://company.rzd.ru/ru/9388>

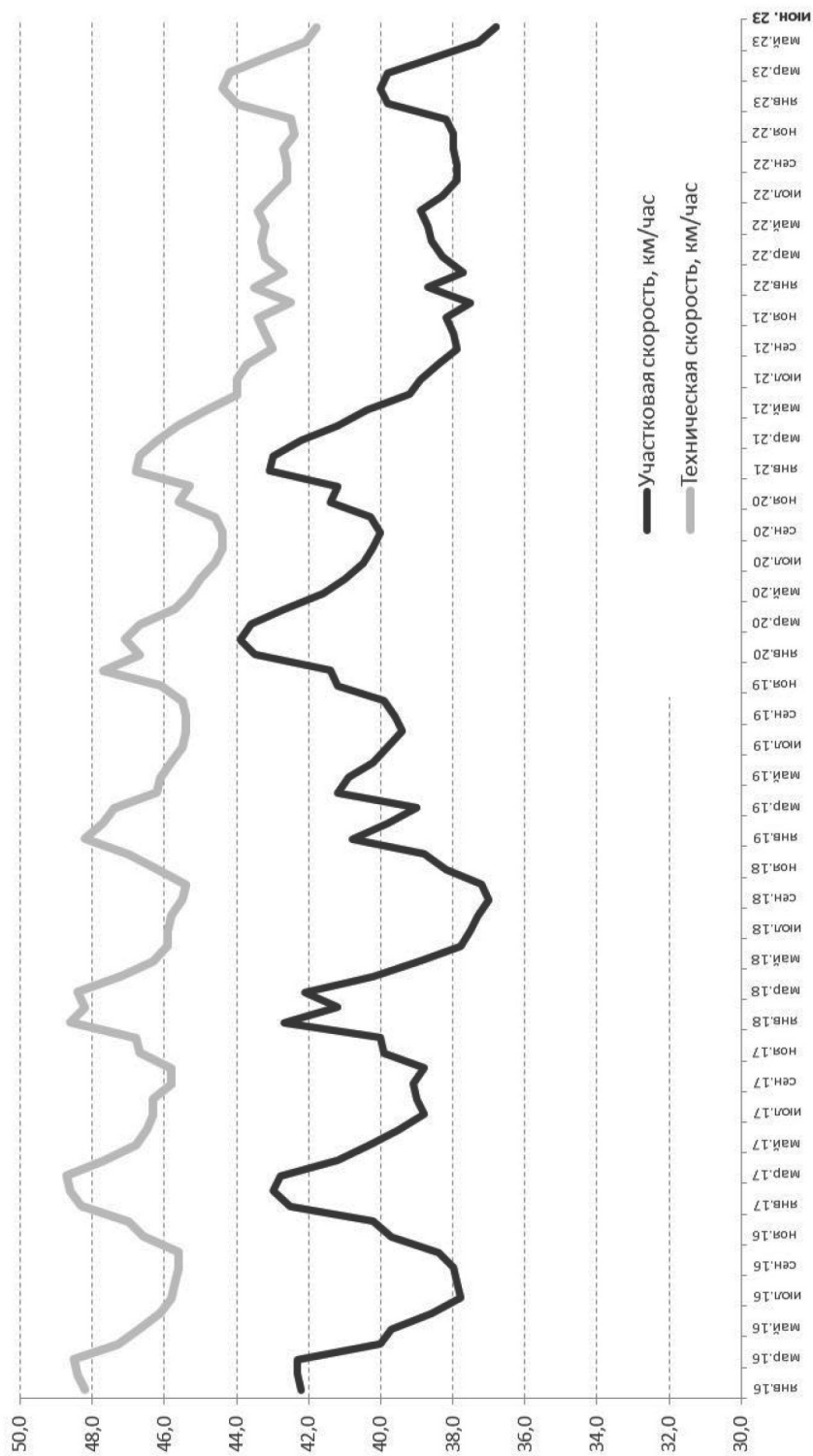


Рис. 15. Помесячная динамика участковой и технической скорости по сети РЖД с января 2016 г. по июнь 2023 г., км/ч

и увеличился к аналогичному показателю декабря 2022 г. (1273,9) на 1,7%, или на 22,3 тыс. вагонов.

Рабочий парк грузовых вагонов в июне 2023 г. (среднесуточный показатель за месяц) составил 1113,5 тыс. ед., что на 2,8%, или на 30,4 тыс. ед. выше аналогичного показателя декабря 2022 г. (1083,1 ед.) (рис. 16).

По состоянию на июнь 2023 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 612,2 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 1,1%, или на 6,4 тыс. ед. Рабочий парк полувагонов составил в июне 2023 г. 563,9 тыс. ед., он вырос на 3,8% (на 20,4 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г.

По состоянию на июнь 2023 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 57,7 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 0,4%, или на 0,2 тыс. ед. Рабочий парк крытых вагонов составил в июне 2023 г. 45,5 тыс. ед., он вырос на 6,2% (на 2,7 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г.

По состоянию на июнь 2023 г. общий парк **платформ (универсальных)** на сети РЖД составил 68,0 тыс. ед., что на 0,3% (на 0,2 тыс. ед.) выше показателя декабря 2022 г. Рабочий парк платформ составил в июне 2023 г. 34,3 тыс. ед., он снизился на 0,7% (на 0,2 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г.

По состоянию на июнь 2023 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 260,9 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 2,3%, или на 6,0 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в июне 2023 г. 229,6 тыс. ед., он вырос на 0,15% (на 0,3 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г.

Проблемы, связанные с динамикой парка вагонов, рассмотрены, в частности, в работах [11; 12; 13].

Ставки аренды грузовых вагонов

В первом полугодии 2023 г. мы стали свидетелями относительной стабилизации ставок аренды полувагона. Совокупный накопленный рост за 6 месяцев (июнь к январю 2023 г.) составил, по данным ИЦО, 104,0%.

Среднесуточная взвешенная ставка аренды полувагона в июне 2023 г. составила, по данным ИЦО (ставки для долгосрочных контрактов), 2000 руб., что, как уже отмечено выше, на 4% выше показателя января 2023 г. При этом диапазон ставок составляет от 1900 до 2000 руб. за вагон в сутки. Для краткосрочной аренды соответствующий диапазон несколько выше – от 2300 до 2600 руб. за вагон в сутки (в обоих случаях речь идет о стандартных полувагонах).

Для инновационных полувагонов (25 тс. на ось) долгосрочные ставки (по данным ИЦО) находятся в диапазоне от 2350 до 2600 руб. за вагон в сутки.

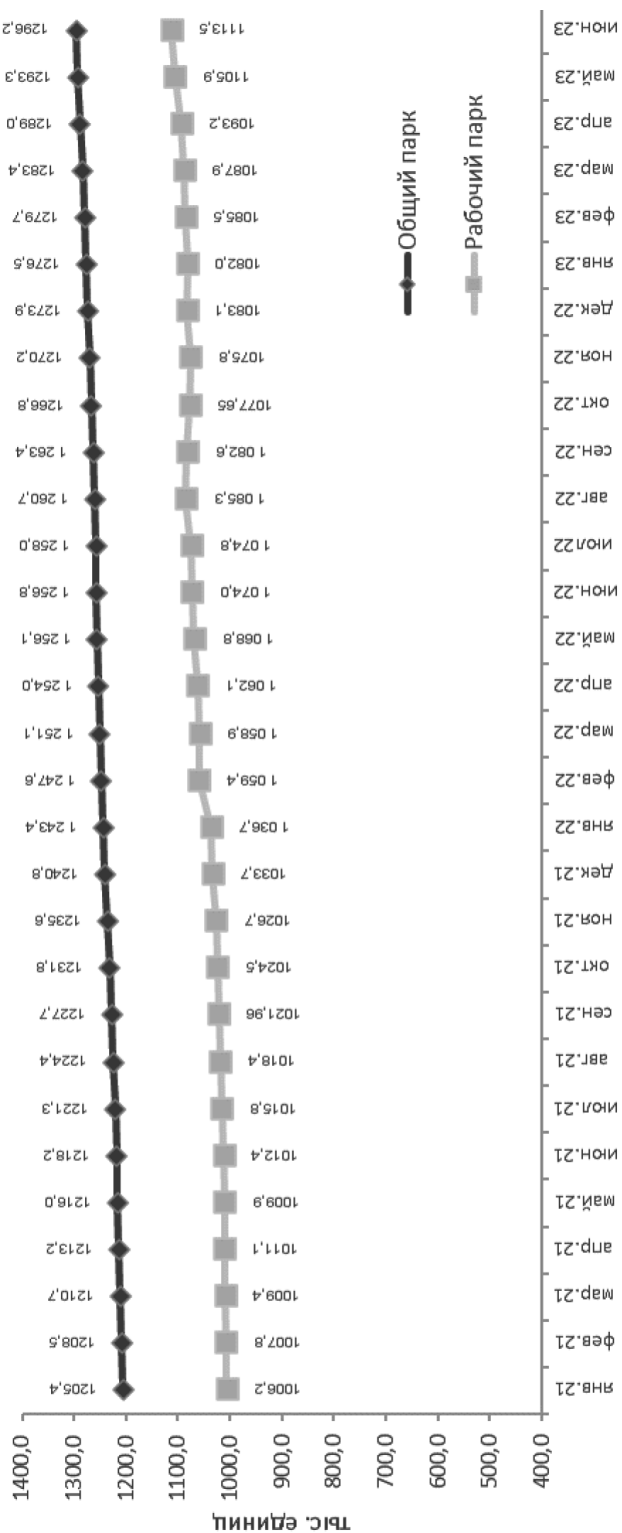


Рис. 16. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2021–2023 гг., тыс. единиц

На рисунке 17 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2023 гг.

В январе – июне 2023 г. к декабрю 2007 г. накопленный рост тарифов РЖД составил 350,8% (или рост в 3,5 раза), накопленная инфляция в июне 2023 г. к декабрю 2007 г. 308,0%, уровень ставок аренды полувагона в апреле 2023 г. к декабрю 2007 г. 209%. См. также соответствующие параграфы в [14; 15].

Таким образом, этот график демонстрирует нам, что в целом наличие конкуренции и частной собственности на рынке предоставления вагонов привело к тому, что темпы роста цен в нерегулируемом сегменте рынка (ставка аренды полувагона) ниже, чем в регулируемом (тарифы ОАО «РЖД»). Кроме того, регулируемые тарифы ОАО «РЖД» (долгосрочная динамика тарифов в контексте реформы рассмотрена в [16; 17]) за рассматриваемый на графике период в совокупности выросли выше накопленной инфляции, а накопленный темп роста ставок аренды ниже накопленного показателя инфляции за тот же период.

Библиографический список

1. О промышленном производстве в первом полугодии 2023 года // Росстат. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/115_26-07-2023.html
2. Хусаинов Ф.И. Перевозки угля и нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом: текущее состояние и перспективы / Ф.И. Хусаинов, М.В. Ожерельева // Транспорт Российской Федерации. – 2019. – № 4. – С. 22–27. – URL: <https://publications.hse.ru/articles/305875977>
3. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы железнодорожных перевозок каменного угля / Ф.И. Хусаинов, М.В. Ожерельева // Экономика железных дорог. – 2016. – № 9. – С. 54–61.
4. Хусаинов Ф.И. Вступление России в ВТО и железнодорожный транспорт / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2012. – № 9. – С. 12–15.
5. Мачерет Д.А. Рынок грузовых перевозок в условиях макроэкономических изменений / Д.А. Мачерет, А.Д. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2023. – № 3. – С. 10–18.
6. Алешина А. Строительные грузы на распутье / А. Алешина // РЖД-Партнер. – 2023. – № 11–12 (июнь). – С. 39–41.
7. Методика технического нормирования, учета рабочего парка и времени оборота грузового вагона на инфраструктуре общего пользования: утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 18 августа 2015 г. № 2075-р.

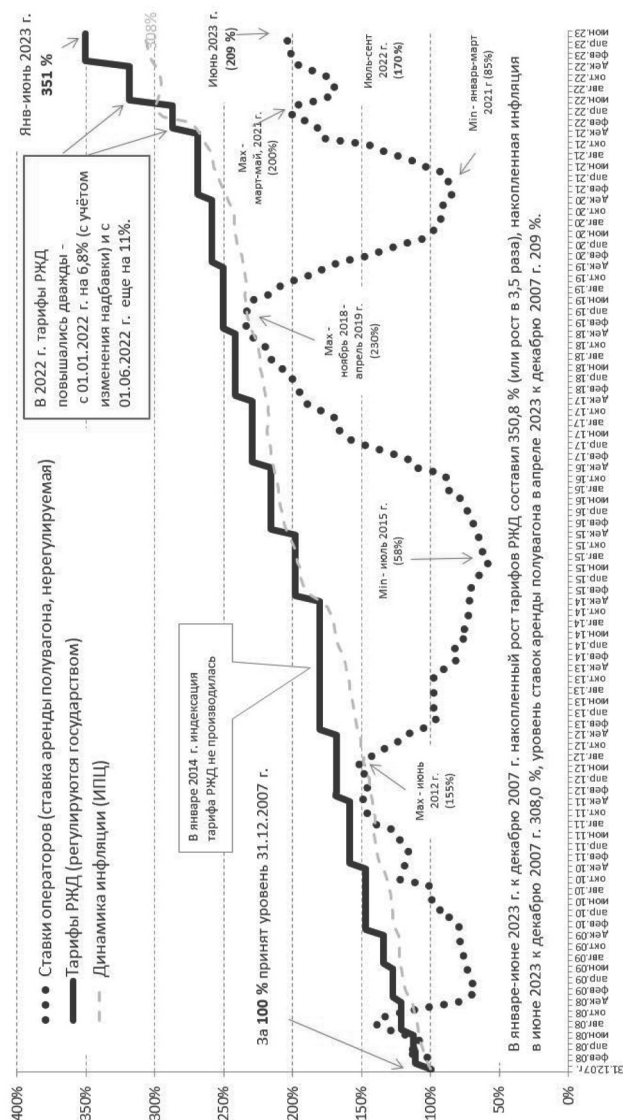


Рис. 17. Динамика индексации тарифов РЖД и динамика суточной ставки аренды полувагона с января 2008 г. по июнь 2023 г., в %*

Примечания:
 * Динамика ставок аренды с января 2008 г. по декабрь 2022 г. приведена по данным «Промгрузов», за январь 2023 г. – по данным «Проввагон», с февраля по июнь 2023 г. – по данным ИЦО (Информационный центр операторов). Показатель суточной ставки аренды вагона не является полным эквивалентом показателя ставки оперирования, но, тем не менее, его динамика (в долгосрочной перспективе) может служить индикатором последнего.

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

8. Полянский Ю.А. Топологическое моделирование взаимодействия хозяйств железной дороги / Ю.А. Полянский, П.В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление: сб. НТИ / ВИНТИ РАН. – 2003. – № 7. – С. 8–18.
9. Полянский Ю.А. Дорожный центр ситуационного управления: проблемы создания и функционирования / Ю.А. Полянский, П.В. Куренков // Экономика железных дорог. – 2003. – № 1. – С. 51–65.
10. Хусаинов Ф.И. Показатели скорости как аналитические инструменты для оценки работы железных дорог / Ф.И. Хусаинов // Транспорт Российской Федерации. – 2017. – № 4. – С. 19–22.
11. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2010. – № 11. – С. 63–77.
12. Куренков П.В. Приватные вагонные парки и проблемы развития инфраструктуры железных дорог / П.В. Куренков, Ф.И. Хусаинов, А.А. Сечкарев // Вестник транспорта. – 2014. – № 4. – С. 10–17.
13. Хусаинов Ф.И. Оценка вариантов методики определения баланса парка полувагонов с помощью регрессионно-корреляционного анализа / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2021. – № 1. – С. 59–66. – URL: <https://publications.hse.ru/articles/438931278>
14. Хусаинов Ф.И. Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2022 г. / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2023. – № 3. – С. 46–72.
15. Хусаинов Ф.И. Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2021 г. / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2022. – № 5. – С. 68–83.
16. Хусаинов Ф.И. Структурная реформа железных дорог: история успеха или провала? / Ф.И. Хусаинов // РЖД-Партнер. – 2021. – № 24. – С. 38–43.
17. Хусаинов Ф.И. Институциональные реформы на железнодорожном транспорте: итоги двух десятилетий / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2021. – № 12. – С. 54–64.

Ключевые слова: экспорт, перевозка контейнеров, грузооборот, погрузки, динамика грузов, объем перевозок