



Грузовые перевозки

Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2023 г.*

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

Прошедший 2023 год стал для участников рынка годом болезненной адаптации к новым экономическим условиям. Изменение внешнеэкономических условий отразилось на экспортных перевозках отдельных массовых грузов, а изменение маршрутов перевозок во внутригосударственном сообщении и общеэкономические факторы привели к снижению погрузки в целом. Вместе с тем это снижение оказалось не таким масштабным, каким оно прогнозировалось в начале 2023 г. экспертами и представителями ОАО «РЖД».

Общие показатели грузовых перевозок

Промышленное производство по итогам 2023 г. составило 103,5% к 2022 г. При этом по добывающим производствам этот показатель составил 98,7%, по обрабатывающим 107,5%, объем генерации электроэнергии составил 100,2% [1; 2].

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>, в Telegram-канале автора «Экономика на рельсах»: <https://t.me/rzdfiles>

Общая погрузка грузов* в 2023 г. составила 1232,2 млн т**, что на 0,2% (или на 2,0 млн т) ниже уровня 2022 г.

По некоторым из важнейших грузов погрузка выросла. Так, за двенадцать месяцев 2023 г. к аналогичному периоду предыдущего года погрузка черных металлов увеличилась на 2,3% (или на 1,5 млн т), химических и минеральных удобрений – на 5,4% (или на 3,2 млн т), зерна – на 37,1% (или на 8,9 млн т), погрузка по номенклатурной группе «грузы в контейнерах» выросла на 12,8% (на 5,8 млн т).

По другим грузам зафиксировано снижение погрузки. Так, погрузка каменного угля снизилась на 1,2% (или на 4,1 млн т), погрузка нефти и нефтепродуктов – на 2,7% (или на 5,9 млн т), руды железной и марганцевой – на 4,3% (или на 4,9 млн т), лесных грузов – на 14,2% (или на 4,5 млн т), строительных грузов – на 3,1% (или на 4,1 млн т), цемента – на 2,2% (или на 0,5 млн т).

Погрузка на экспорт в целом выросла на 0,6% (см. табл. 1). Экспорт зерна вырос на 69,7% (или на 9,7 млн т). Экспорт угля при этом снизился на 0,7% (или на 1,4 млн т), экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 3,5% (на 3,1 млн т), экспорт руды железной и марганцевой снизился на 18,3%, или на 3,1 млн т, экспорт черных металлов сократился на 5,5% (или на 1,3 млн т), экспорт лесных грузов снизился на 20,9%, или на 2,1 млн т. В целом доля экспорта в общей погрузке чуть подросла. Если в 2022 г. из всех погруженных тонн на экспорт отправлялось 34,8%, то в 2023 г. этот показатель составил 35,0%.

В общей погрузке грузов железными дорогами важнейшими номенклатурами по-прежнему являются *каменный уголь* и *нефть и нефтепродукты* (см. рис. 1). Доля каменного угля снизилась, но незначительно: если в 2022 г. она составляла 28,7%, то по итогам 2023 г. составила 28,4%. Доля нефти и нефтепродуктов снизилась с 17,5 до 17,0%. Продолжается тенденция роста перевозок грузов в контейнерах – если в 2022 г. их доля в общей погрузке составляла 3,6%, то в 2023 г. она составила 4,1% (+0,5 п.п.)***.

Из таблицы 1 видно, что по итогам 2023 г. доля экспорта в общей погрузке относительно 2022 г. чуть подросла. Если в 2022 г. из всех погруженных тонн

* Везде в настоящем тексте, если не оговорено иное, показатели приводятся по данным ОАО «РЖД». В статистических данных ОАО «РЖД» и Росстата показатели ФГУП «Крымская железная дорога» и других железных дорог за пределами инфраструктуры ОАО «РЖД» не учитываются.

** См. пресс-релиз ОАО «РЖД» от 9 января 2024 г. URL: <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=290211>

*** Если считать долю контейнерных перевозок не в погрузке, а в перевозке, то она составляет, соответственно, 5,2% по итогам 2022 г. и около 6,0% по итогам 2023 г., т.е. + 0,8 п.п.

Таблица 1

Погрузка грузов по сети РЖД в 2023 г. в сравнении с 2022 и 2021 гг.

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. т	Погрузка в 2022 г., тыс. т	Погрузка в 2023 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Всего	1 282 814,5	1 234 289,2	1 232 239,5	99,8%	-2049,7	96,1%	-50 575,0
в том числе:							
по России	792 759,0	805 042,6	800 573,0	99,4%	-4469,6	101,0%	+7814,0
на экспорт	490 055,5	429 246,6	431 666,5	100,6%	+2419,9	88,1%	-58 389,0
Справочно: доля экспорта	38,2%	34,8%	35,0%				

на экспорт отправлялось 34,8%, то по итогам 2023 г. этот показатель составил 35,0%. При этом погрузка на экспорт выросла (+0,6%, или +2,4 млн т), а назначением по России – снизилась (-0,6%, или -4,4 млн т).

Динамика экспорта грузов по разным направлениям не одинакова. Экспорт всех грузов на Восток вырос на 4,6% (через порты Дальневосточного бассейна он снизился на 2,6%, а через погранпереходы с Китаем, Монголией и Северной Кореей вырос на 32,2%). Экспорт в направлении Северо-Запада снизился на 4,5%. Экспорт на Юг снизился на 3,8%, при этом экспорт через порты Азово-Черноморского бассейна снизился на 4,3%, но вырос экспорт через погранпереходы с Казахстаном (+11,4%), с Азербайджаном (+5,1%), с Грузией (+6,9%).

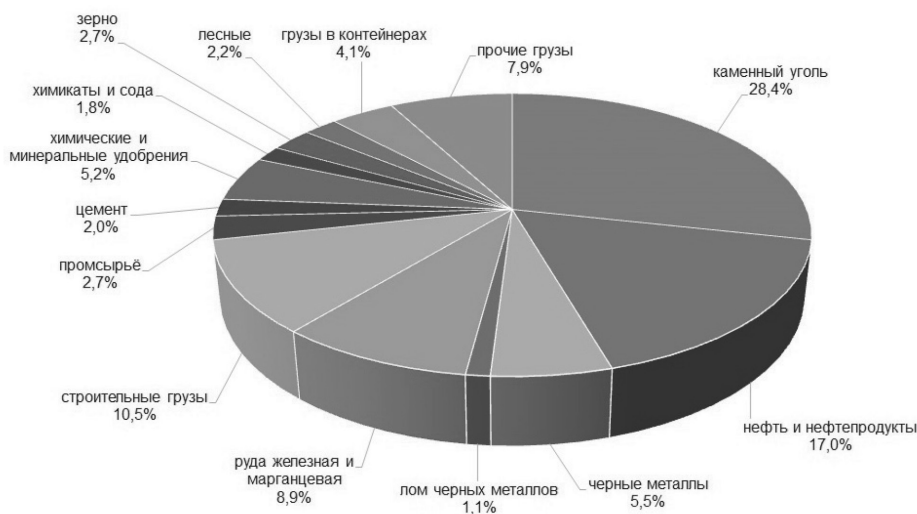
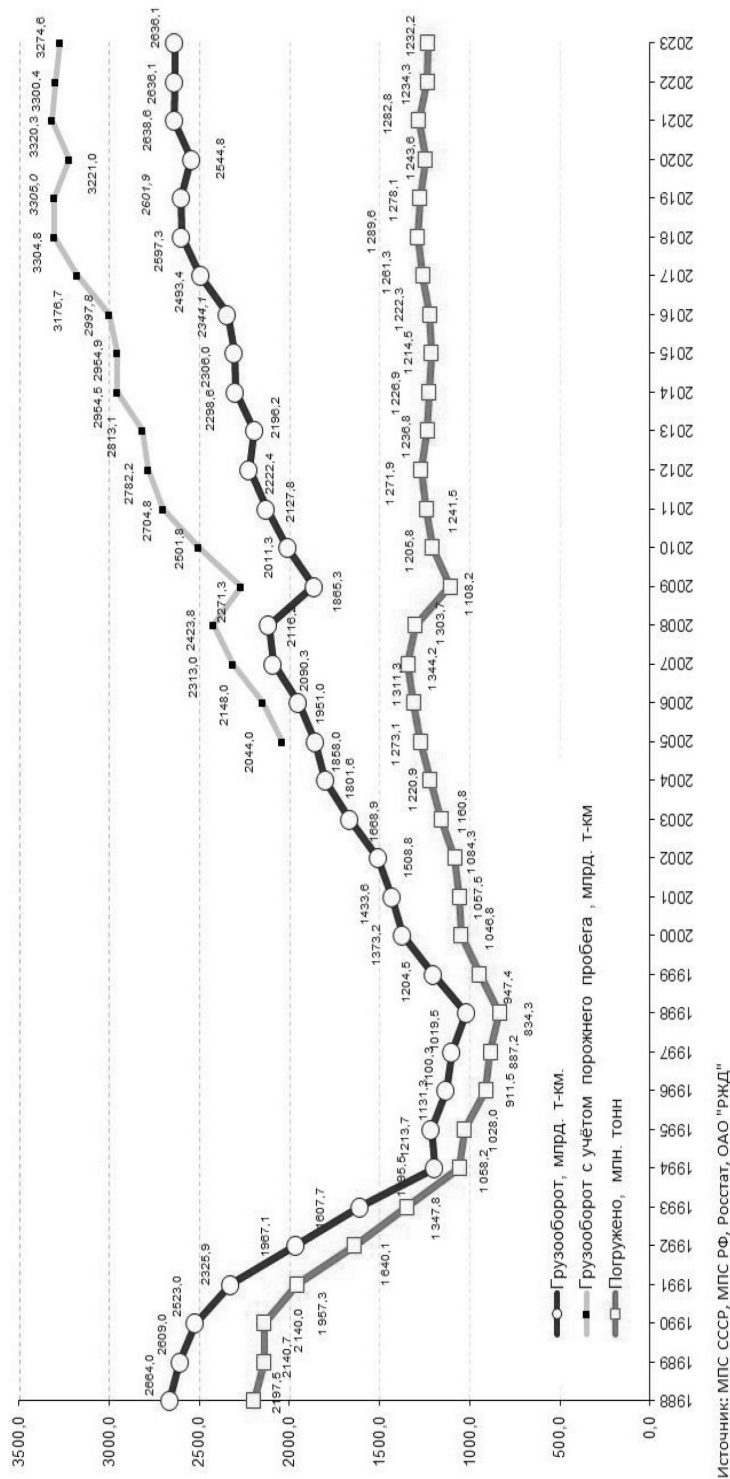


Рис. 1. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2023 г., %

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в 2023 г. составил 2636,1 млрд т-км*, т.е. на уровне предыдущего года. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил за двенадцать месяцев 2023 г. 3274,6 млрд т-км, что ниже показателя прошлого года на 0,8%**.

* Изначально в пресс-релизе ОАО «РЖД» от 9 января 2024 г. были опубликованы оперативные (предварительные) данные, согласно которым грузооборот составлял 2636,7 млрд т-км (отличие от окончательного показателя ОАО «РЖД» составляет 0,02%). По данным Росстата, опубликованным 7 февраля 2024 г., грузооборот составил 2638,0 млрд т-км (отличие от итогового показателя ОАО «РЖД» составляет 0,1%).

** По данным пресс-релиза ОАО «РЖД» от 9 января 2024 г., Росстат этот показатель не учитывает.



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

Рис. 2. Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России в 1988-2022 гг. (данные за 1988-1991 гг. – по РСФСР)*

* Между данными о грузообороте из годовых отчетов ОАО «РЖД» (или публикаций с сайта РЖД) и данными из отчетов Росстата существуют небольшие расхождения, но они несущественны. Данные о грузообороте за 1988-1989 гг. приведены из статьи В.Н. Морозова [3]. О проблеме сопоставимости данных 1988-1990 г. в границах РСФСР с данными за последующие годы по России см. в [4], а также (более подробно) по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/665803.html>

Долгосрочная динамика погрузки и грузооборота (а также такого показателя, как грузооборот, с учетом порожнего пробега) приведена на рисунке 2.

Показатель объема перевозок (*перевезено*) * по итогам 2023 г. составил 1369,1 млн т, что на 1,1% выше показателя 2022 г. Распределение общего объема перевозок по видам сообщения приведено на рисунке 3. Структура перевозок незначительно изменилась по сравнению с предыдущим годом. Доля перевозок во внутрироссийском (внутригосударственном) сообщении снизилась с 60,3% за двенадцать месяцев 2022 г. до 59,7% за двенадцать месяцев 2023 г., или на 0,6 п.п. (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* во внутрироссийском сообщении выросло на 0,1%). Доля экспорта снизилась с 31,7% в 2022 г. до 31,6% в 2023 г., или на 0,1 п.п. (при этом абсолютное значение показателя «перевезено» на экспорт увеличилось на 0,6%). Доля перевозок в импортном сообщении выросла с 5,2% в 2022 г. до 5,6% в 2023 г., т.е. на 0,4 п.п. (рост абсолютного показателя на 8,3%). Доля транзита увеличилась с 2,7 до 3,1%, т.е. на 0,4 п.п. (при этом абсолютное значение показателя *перевезено* в транзитном сообщении выросло на 15,3%).

Средняя дальность перевозок всех грузов составила по итогам 2023 г. 1925 км, что на 1,2% (или на 21 км) ниже, чем аналогичный показатель 2022 г. Однако средняя дальность перевозки каменного угля, наоборот, выросла на 0,3%.

Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов по итогам 2023 г. по сети российских железных дорог.

* Во избежание путаницы, напомним, что согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учета показателей работы, показатель *перевезено* не эквивалентен показателю *погрузки*. Погрузка включает объемы, погруженные во внутригосударственном сообщении (по России) и погруженные назначением на экспорт, а показатель *перевезено* включает в дополнение к этому еще импорт и транзит (если пренебречь небольшими отличиями, вызванными особенностями учета импортных грузов, прибывающих в порты, в графе «импортные грузы» отчета ф. ГО-10 и графе «импорт» отчета ф. ЦО-12, которые приводят к тому, что показатель *погрузка* немного не совпадает с суммой *перевезено* по России на экспорт, и отличиями, связанными с моментом учета, эта погрешность как правило, не превышает 1,5%). 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*.

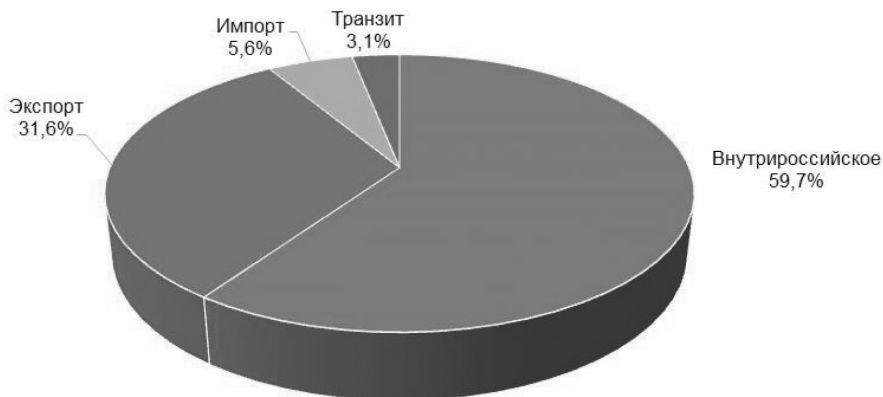


Рис. 3. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения за двенадцать месяцев 2023 г., %

Каменный уголь

По данным Росстата, по итогам 2023 г. индекс производства по виду деятельности добыча угля составил 101,1%*. При этом показатель выпуска угля в 2023 г. составил 430,0 млн т, что составляет 99,0% к уровню предыдущего года**.

Погрузка каменного угля в 2023 г. составила 350,3 млн т, что ниже показателя 2022 г. на 1,2%, или на 4,1 млн т. По отношению к аналогичному периоду 2021 г. погрузка составила 94,2%, или -5,8% (снижение на 21,4 млн т).

Как известно, в последние годы больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Из таблицы 2 видно, что эта доля хотя и несколько увеличилась по итогам 2023 г. к 2022 г. (на 0,3 п.п.), но снизилась на 2,0 п.п. относительно уровня 2021 г. (когда она составляла 57,9%).

При этом динамика экспорта угля по разным направлениям не одинакова. Экспорт угля на восток вырос на 4,6% (причем через порты Дальневосточного бассейна он снизился на 1,1%, а через погранпереходы с Китаем, Монголией и Северной Кореей вырос на 75,2%). Экспорт угля в направлении Северо-Запада снизился на 3,1%. А экспорт на Юг снизился на 16,2%.

* По данным таблицы «Индексы производства по основным видам добывающих и обрабатывающих производств» в справке Росстата «О промышленном производстве в 2023 году» [2].

** По данным таблицы «Выпуск важнейших видов продукции» в справке Росстата «О промышленном производстве в 2023 году» [2].

Таблица 2

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

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. т	Погрузка в 2022 г., тыс. т	Погрузка в 2023 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Погружено	371 660,4	354 400,6	350 282,1	98,8%	-4118,5	94,2%	-21 378,2
в том числе:							
по России	156 570,5	157 281,0	154 524,3	98,2%	-2756,7	98,7%	-2046,2
на экспорт	215 089,9	197 119,6	195 757,8	99,3%	-1361,8	91,0%	-19 332,1
Справочно: доля экспорта	57,9%	55,6%	55,9%				

Нефть и нефтепродукты

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* в 2023 г. составила 210,1 млн тонн, что на 2,7%, или на 5,9 млн т, ниже уровня прошлого года). Относительно 2021 г. погрузка в 2023 г. снизилась на 3,4% (на 7,5 млн т).

Как видно из таблицы 3, доля экспорта по итогам двенадцати месяцев 2023 г. находится на уровне 39,9%, что ниже, чем в 2021 г., на 2,1 п.п. и ниже, чем в 2022 г., на 0,4 п.п.

При этом погрузка нефти и нефтепродуктов снизилась и на экспорт и назначением по России, но в разной степени. Погрузка во внутригосударственном сообщении сократилась на 2,2% (или на 2,8 млн т), а погрузка на экспорт на 3,5% (или на 3,1 млн т).

Черные металлы и руда железная

Погрузка *черных металлов* в 2023 г. составила 67,8 млн т, что выше уровня 2022 г. на 2,3%, или на 1,5 млн т, но при этом ниже аналогичного периода 2021 г. на 2,2% (на 1,5 млн т). Доля экспорта в 2023 г. ниже соответствующих показателей предыдущих лет (см. табл. 4).

Погрузка *руды железной и марганцевой* в 2023 г. составила 110,3 млн т, что ниже уровня предыдущего года на 4,3%, или на 4,9 млн т, и ниже аналогичного периода 2021 г. на 8,1%, или на 9,7 млн т.

Грузы строительного комплекса

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

Погрузка строительных грузов в 2023 г. составила 129,7 млн т, что ниже показателя 2022 г. на 3,1%, или на 4,1 млн т. По сравнению с 2021 г. погрузка выросла на 2,4%, или на 3,1 млн тонн.

* 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».

Таблица 3
Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт

	Погрузка		2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. т	Погрузка в 2022 г., тыс. т	Погрузка в 2023 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%
Погружено	217 508,6	215 978,4	210 057,0	97,3%	-5921,4	96,6%
в том числе:						
по России	126 076,6	129 031,6	126 189,1	97,8%	-2842,5	100,1%
на экспорт	91 432,0	86 946,9	83 867,9	96,5%	-3078,9	91,7%
Справочно: Доля экспорта	42,0%	40,3%	39,9%			

Таблица 4
Погрузка черных металлов по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт

	Погрузка		2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в 2021 г., тыс. т	Погрузка в 2022 г., тыс. т	Погрузка в 2023 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%
Погружено	69 283,0	66 285,6	67 793,0	102,3%	+1 507,4	97,8%
в том числе:						
по России	39 636,4	42 413,8	45 233,9	106,6%	+2820,1	114,1%
на экспорт	29 646,6	23 871,8	22 559,1	94,5%	-1312,7	76,1%
Справочно: Доля экспорта	42,8 %	36,0 %	33,3 %			

Любопытно отметить, что погрузка строительных грузов железнодорожным транспортом снизилась, несмотря на то, что по объемам дорожного строительства 2023 г. был рекордным – было построено около 650 км федеральных и региональных трасс, что в три раза больше, чем годом ранее [5]. По опросам участников рынка, этот дисбаланс связан с увеличением отгрузки строительных грузов автомобильным и водным транспортом. В отдельных случаях это связано с наблюдаемыми локальными дефицитами полувагонов (см., например: [6]).

Погрузка промсырья в 2023 г. составила 32,9 млн т, что выше аналогичного показателя 2022 г. на 6,1%, или на 1,9 млн т, однако ниже уровня 2021 г. на 7,8%, или на 2,8 млн т.

Погрузка цемента в 2023 г. составила 24,3 млн т, что на 2,2%, или на 0,5 млн т меньше соответствующего показателя 2022 г. А по отношению к 2021 г. погрузка цемента снизилась на 8,0% (на 2,1 млн т).

При этом, по данным Росстата, наблюдается рост выпуска цемента в 2023 г. на 3,1% по сравнению с 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 [7; 8]. Кроме того, в комментариях газете «Коммерсант» представители цементной отрасли объясняют уход на автомобильный транспорт нехваткой локомотивов и локомотивных бригад у РЖД и увеличением времени оборота вагона [8]. В качестве еще одной причины исполнительный директор «Союзцемента» Дарья Мартынкина называет отказы в согласовании заявок на перевозки цемента [8].

Зерно

Погрузка зерна в 2023 г. составила 32,8 млн т, что на 37,1% (на 8,9 млн т) больше, чем в 2022 г.

При этом погрузка по России снизилась на 8,5% (на 0,8 млн т), а погрузка на экспорт выросла на 69,7% (или на 9,7 млн т).

Соответственно, выросла и доля экспорта: если в 2022 г. доля экспорта в погрузке зерна составляла 58,2%, то по итогам 2023 г. назначением на экспорт отправилось 72,2% всего погруженного в стране зерна (см. табл. 5).

Таблица 5

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

	Погрузка			2023 г. к 2022 г.		Справочно: 2023 г. к 2021 г.	
	Погрузка в. 2021 г., тыс. т	Погрузка в. 2022 г., тыс. т	Погрузка в 2023 г., тыс. т	%	«+/-», тыс. т	%	«+/-», тыс. т
Погружено	25 085,1	23 890,3	32 757,3	137,1%	8 866,9	130,6%	+7672,2
в том числе:							
по России	10 854,6	9 962,3	9 116,4	91,5%	-845,9	84,0%	-1738,1
на экспорт	14 230,5	13 928,0	23 640,8	169,7%	9712,8	166,1%	+ 9410,3
Справочно: доля экс-порта	56,7%	58,2%	72,2%				

Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

В 2023 году по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщения было перевезено 7,4 млн TEU* (груженых и порожних), что на 14,1% больше, чем за 2022 г. Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 3,0 млн TEU (+18,1% к предыдущему году) (рис. 4).

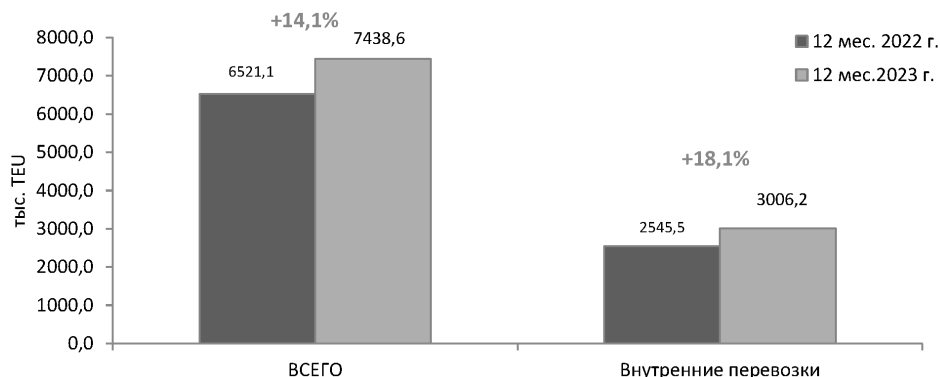


Рис. 4. Перевозка контейнеров (груженые + порожние) по сети РЖД в 2023 г. в сравнении с 2022 г., тыс. TEU

Если же измерять не объем перевозок контейнеров, а объем перевозок грузов в контейнерах, то всего за двенадцать месяцев 2023 г. в контейнерах перевезено 81,8 млн т грузов** (+14,1% к аналогичному показателю прошлого года).

Перевозки груженых контейнеров за двенадцать месяцев 2023 г. во всех видах сообщения выросли на 16,7% к прошлому году и составили 5,4 млн TEU.

По отдельным родам груза погрузка в контейнерах (в TEU) составила: химикаты и сода – 800,7 тыс. TEU (+3,5% к предыдущему году), лесные грузы – 597,2 тыс. TEU (+2,0%), промтовары народного потребления – 418,3 тыс. TEU (-2,5%); метизы – 419 тыс. TEU (+9,0%), машины, станки, двигатели – 409,6 тыс. TEU (+14,5%), автомобили и комплектующие – 498,5 тыс. TEU (рост в 2,2 раза), бумага – 362,0 тыс. TEU (-3,4%); черные металлы – 248,6 тыс. TEU (+4,8%), цветные металлы – 131,0 тыс. TEU (-0,1%); строительные грузы – 229,0,6 тыс. TEU

* TEU (от англ. Twenty-foot Equivalent Unit – «двадцатифутовый эквивалент») – это условное обозначение 20-футового контейнера, служит своеобразной единицей при расчетах величин, измеряемых в контейнерах (объем перевозок, вместимость транспортного средства, величина переработки контейнеров станцией или портом и т.д.). Например, контейнер длиной 40 футов (40-футовый контейнер, он же FEU) будет эквивалентен двум TEU. В отечественной литературе также иногда используется эквивалентная аббревиатура – ДФЭ.

** Во избежание путаницы подчеркнем, что перевезено в контейнерах 81,8 млн т грузов, но погружено в контейнеры 50,7 млн т грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.

(+26,8%); химические и минеральные удобрения – 305,5 тыс. TEU (рост в 2,2 раза); зерно 114,7 TEU (рост в 2,6 раза), остальные и сборные грузы – 190,3 тыс. TEU (+2,3%) (рис. 5).

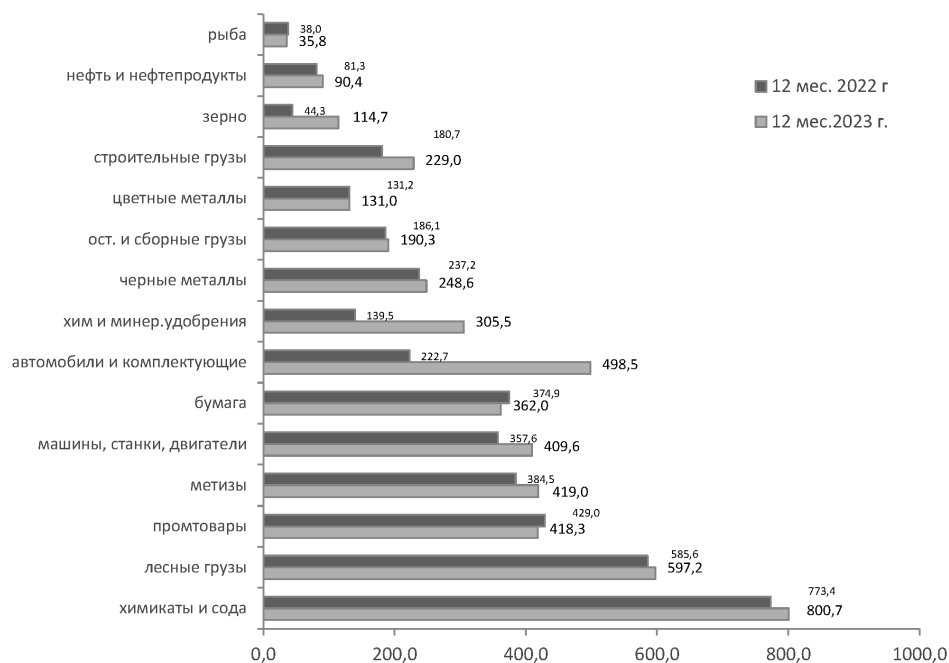


Рис. 5. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) за двенадцать месяцев 2022 и 2023 гг., тыс. TEU

Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта*

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта важнейшей 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.).

Согласно [9], 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).

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

Оборот грузового вагона рабочего парка (оборот вагона) по итогам 2023 г. составил 18,8 сут. (450,1 час.), что на 3,9% (или на 17,0 час.) больше, чем показатель аналогичного периода предыдущего года (18,0 сут., или 433,1 час.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 6, 7) позволяет заметить, что из общего ухудшения* величины оборота вагона наибольшее (9,5 час. из 17,0 час., или 56% всей величины ухудшения) приходится на показатель нахождения под грузовыми операциями. В процентах его рост составил + 4,9% (со 195,3 час. в 2022 г. до 204,8 час. в 2023 г.). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 45,1 до 45,5%, т.е. на +0,4 п.п.

Вторым элементом, с точки зрения вклада в общее увеличение (ухудшение) оборота вагона, стало нахождение на технических станциях. Этот показатель вырос со 150,1 час. в 2022 г. до 157,4 час. в 2023 г., или на 7,3 час. (+4,9%). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 34,7 до 35,0%, т.е. на +0,3 п.п.

Любопытно отметить, что доля элемента нахождения в движении снизилась с 17,5 до 16,8% (т.е. снижение на 0,7 п.п.). Это означает, что в целом в структуре оборота вагона выросла доля различных простоев (доля простоев подросла с 82,5 до 83,2%), или, иначе говоря, вагон чуть больше стоит и чуть меньше едет.

При этом, рассматривая структуру оборота вагона по элементам в процентах (рис. 6), можно обратить внимание на то, что в 2022 и 2023 гг. время простоя под грузовыми (точнее – доля этого времени в общем времени оборота вагона по всем элементам) операциями меньше, чем в 2021 г. (45,1% и 45,5% против 48,0% соответственно). А время простоя на технических станциях, наоборот, в 2022 и 2023 гг. выросло по сравнению с 2021 г. (34,7% и 35,0% против 31,4%). Таким образом, на горизонте трех последних лет те элементы оборота вагона, которые зависят от работы грузоотправителей, – улучшились, а элементы, которые зависят от работы ОАО «РЖД» и, в частности, от управления работой станций, – ухудшились.

По итогам 2023 г. средняя участковая скорость грузового поезда на инфраструктуре РЖД (рис. 8) составила 37,9 км/ч, что на 1,8% ниже аналогичного показателя 2022 г. (38,3 км/ч). Техническая скорость (рис. 8) грузового поезда по итогам 2023 г. составила 42,4 км/ч, что на 1,2% ниже показателя 2022 г. (42,9 км/ч)**. О различиях между разными видами скоростей и особенностях их учета см., например в [10], а о роли скоростей в оценке работы железнодорожного транспорта в [10; 11; 12].

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

** Помесячную динамику участковой и технической скоростей см., например, здесь: <https://fhusainov.livejournal.com/886340.html>

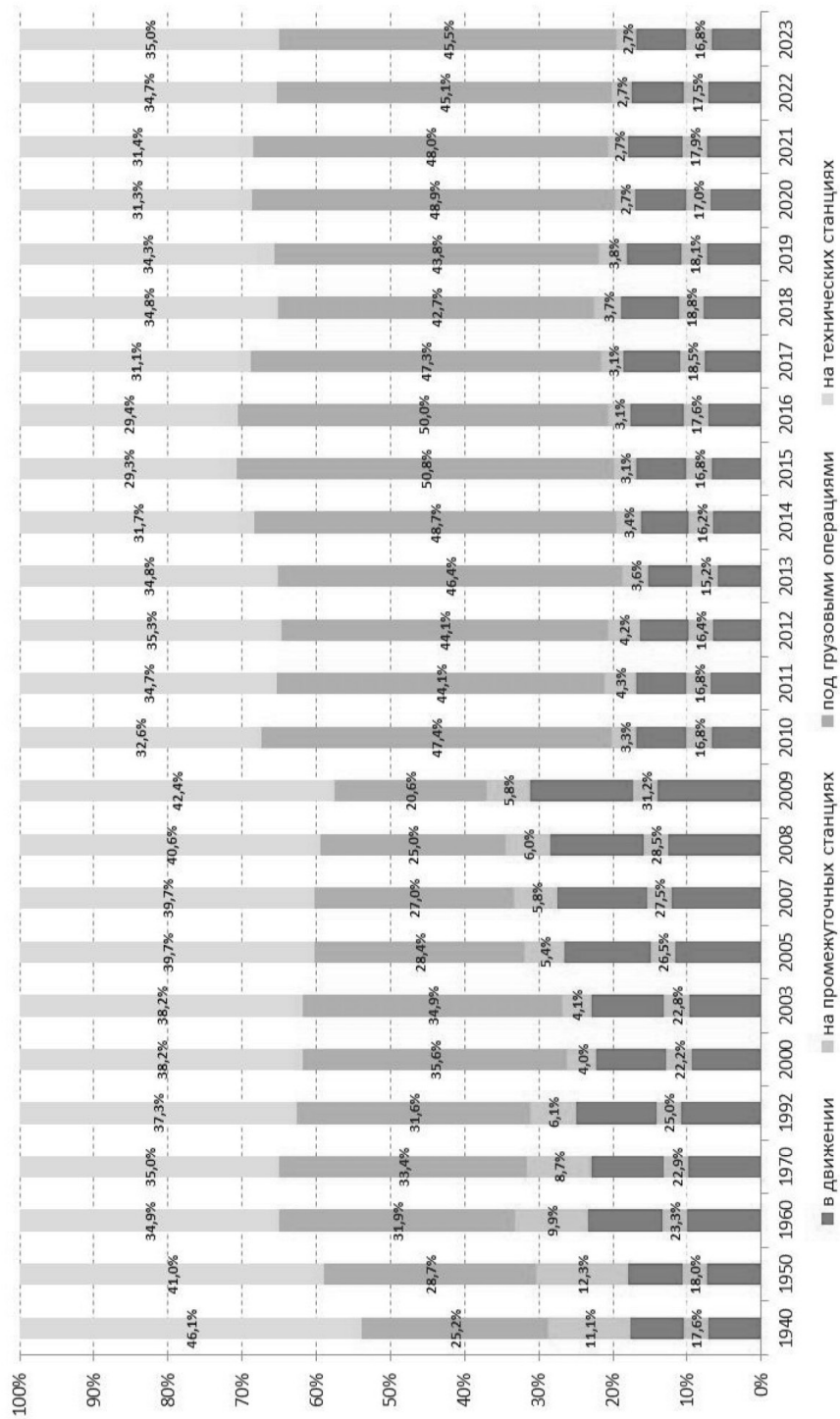


Рис. 6. Структура оборота грузового вагона по элементам в 1940-2023 гг., %

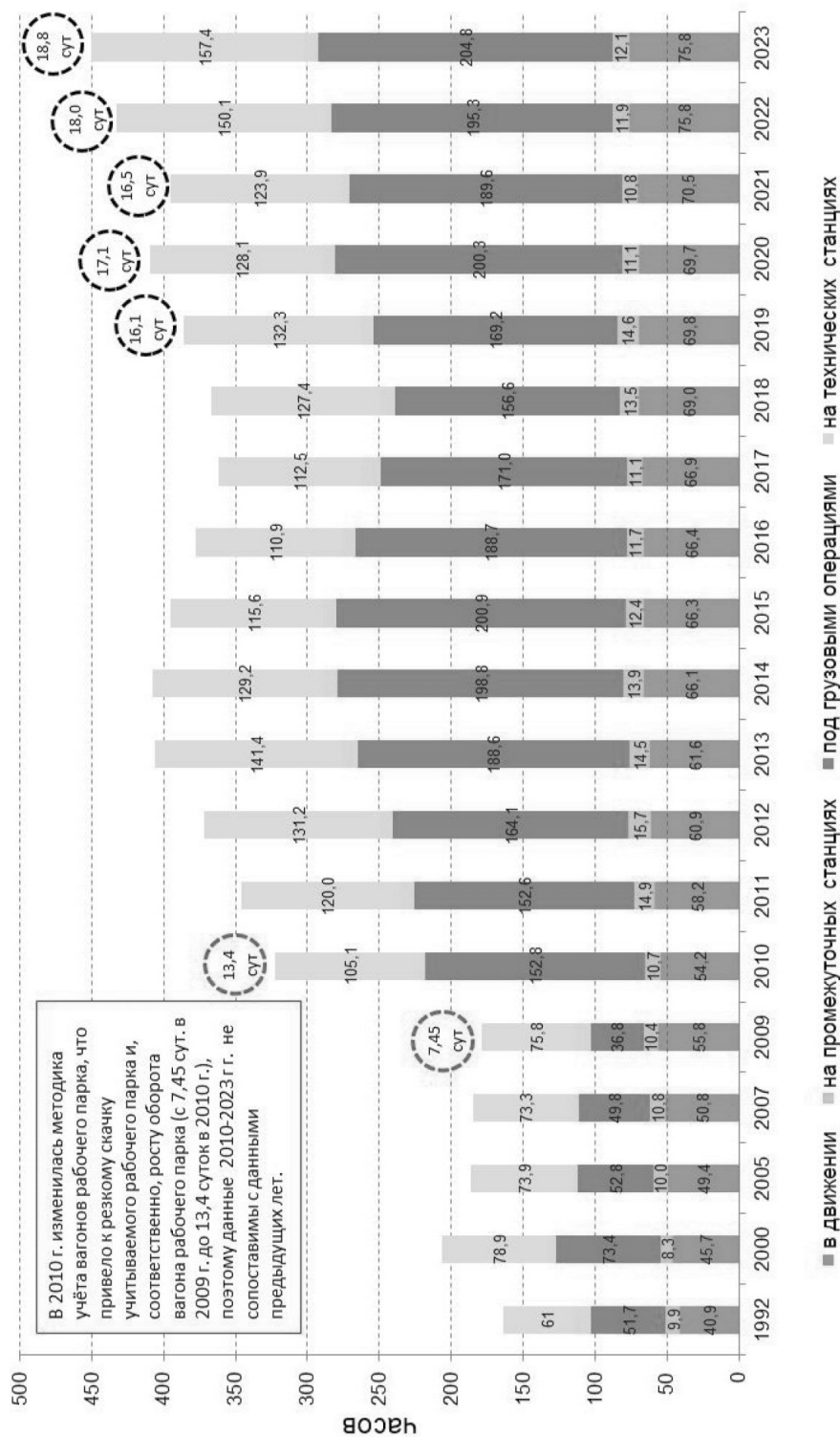


Рис. 7. Оборот грузового вагона рабочего парка с разложением по элементам в 1992-2023 гг., час.

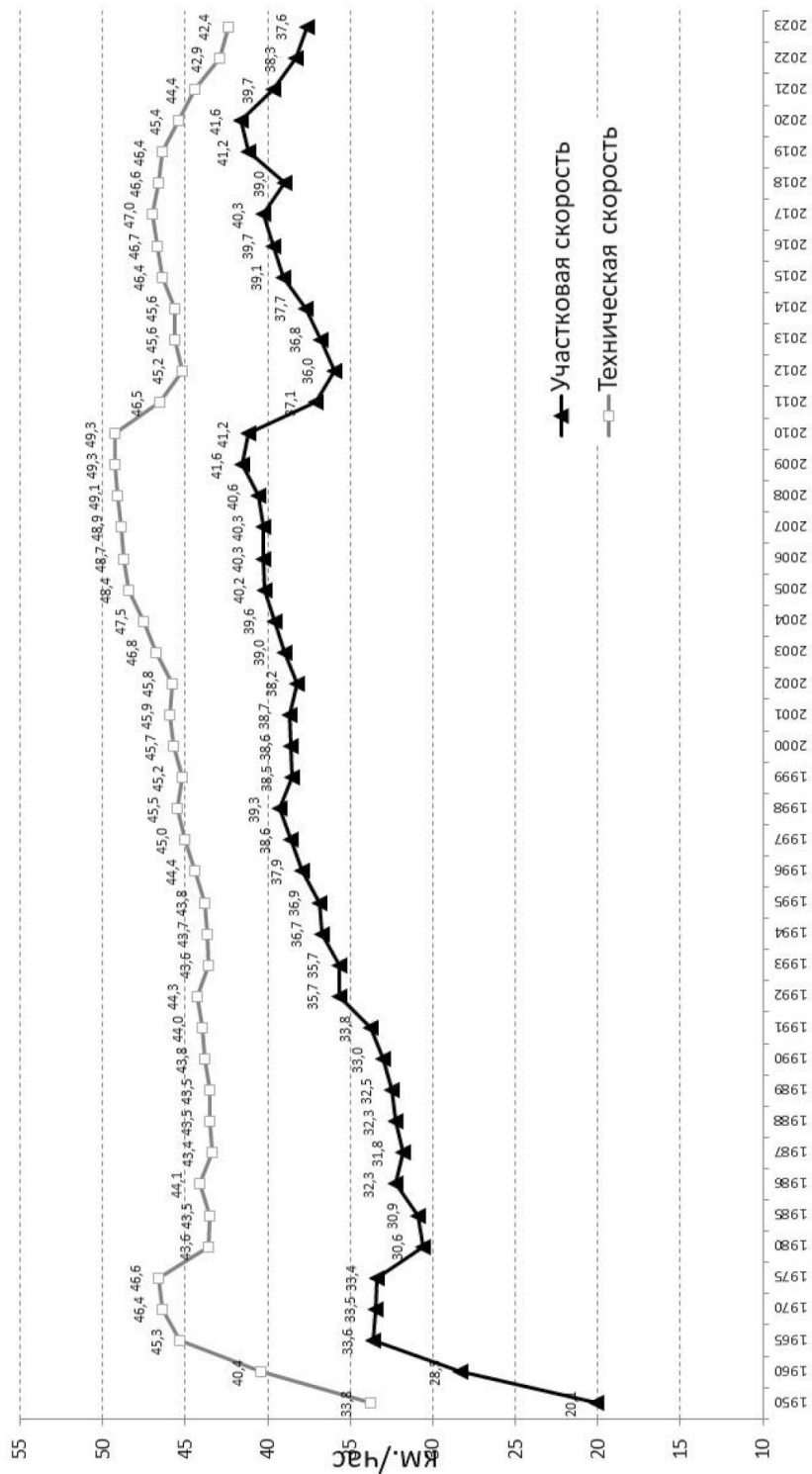


Рис. 8. Динамика участковой и технической скоростей на железнодорожном транспорте в 1950-2023 гг., км/ч

Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк грузовых вагонов принадлежности Российской Федерации (всех родов подвижного состава) составил 1321,2 тыс. единиц* и увеличился к аналогичному показателю декабря 2022 г. (1273,9) на 3,7%, или на 47,3 тыс. вагонов (рис. 9).

Рабочий парк грузовых вагонов в декабре 2023 г. (среднесуточный показатель за месяц) составил 1147,2 тыс. ед., что на 5,9%, или на 64,1 тыс. ед., выше аналогичного показателя декабря 2022 г. (1083,1 ед.)**.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 622,1 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 2,7%, или на 16,3 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в декабре 2023 г. 569,7 тыс. ед., он вырос на 4,8% (на 26,2 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 58,2 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 1,1%, или на 0,7 тыс. ед.

Рабочий парк крытых вагонов составил в декабре 2023 г. 48,2 тыс. ед., он вырос на 12,6% (на 5,4 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк **платформ (универсальных)** на сети РЖД составил 70,9 тыс. ед., что на 4,6% (на 3,1 тыс. ед.) выше показателя декабря 2022 г.

Рабочий парк платформ составил в декабре 2023 г. 37,8 тыс. ед., он вырос на 9,6% (на 3,3 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г.

По состоянию на декабрь 2023 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 264,5 тыс. ед., что выше показателя декабря 2022 г. на 3,8%, или на 9,6 тыс. ед.

Рабочий парк цистерн составил в декабре 2023 г. 236,8 тыс. ед., он вырос на 3,3% (на 7,5 тыс. ед.) по сравнению с декабрем 2022 г. (при этом в ноябре и декабре

* Показатели вагонных парков 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>

** Динамику вагонных парков в долгосрочном периоде см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/887001.html>

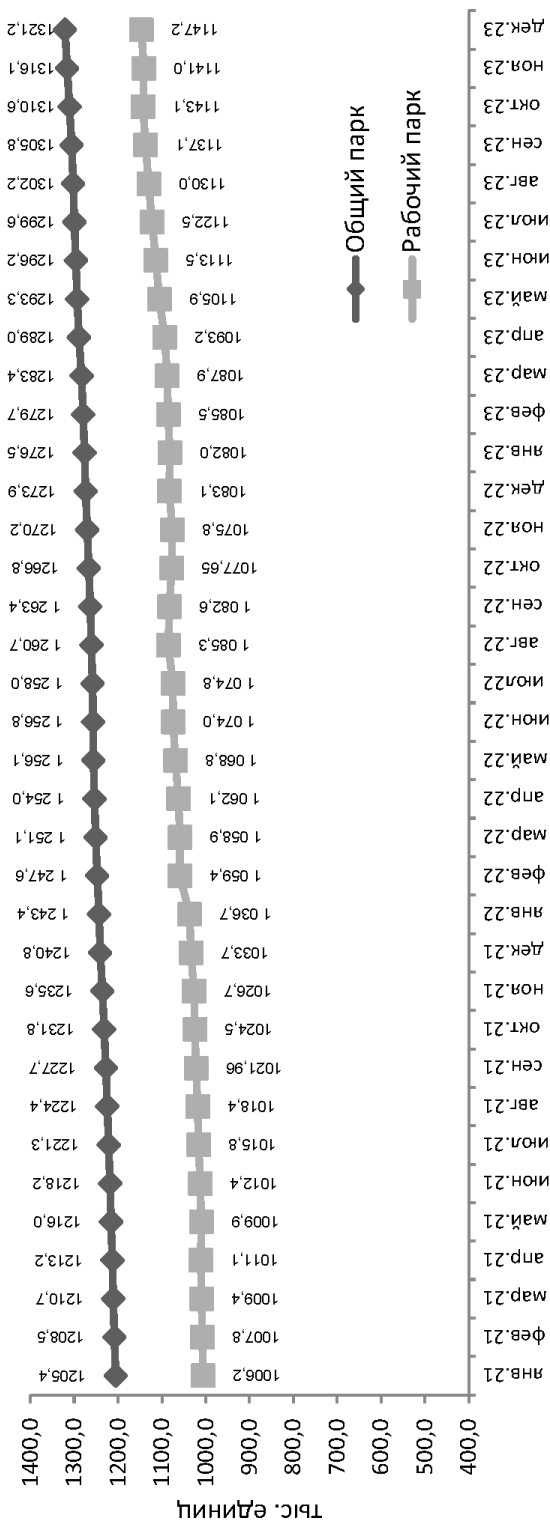


Рис. 9. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2021-2023 гг., тыс. единиц

2023 г. вместо привычного роста наблюдалось некоторое снижение рабочего парка)*.

О существующих на сети железных дорог проблемах, связанных с управлением вагонными парками, см., например в: [13; 14], а применительно к смешанным перевозкам в работе [15].

Динамика среднего возраста вагона приведена на рисунке 10. Средний возраст вагонов российской принадлежности самый низкий в Европе и один из самых низких в мире. Подобное «омоложение» парка стало следствием массового списания вагонов с истекшим сроком службы в 2015–2016 гг.**. Этот сюжет разбирается в работе [19].

Ставки аренды грузовых вагонов

На протяжении большей части 2023 г. динамика ставок аренды полувагона оставалась относительно стабильной, однако в IV квартале ставки увеличились (рис. 11). Совокупный накопленный рост за двенадцать месяцев (декабрь к январю 2023 г.) составил 130,2%.

Среднесуточная взвешенная ставка аренды полувагона в декабре 2023 г. составила, по данным ИЦО (ставки для долгосрочных контрактов), 2500 руб., что, как уже отмечено выше, на 30,2% выше показателя января 2023 г. При этом диапазон ставок составляет от 2300 до 3000 руб. за вагон в сутки. Для краткосрочной аренды соответствующий диапазон в декабре несколько выше – от 2700 до 3100 руб. за вагон в сутки (в обоих случаях речь идет о стандартных полувагонах). Об отличиях ставок аренды вагона и ставок предоставления вагона см. в [16].

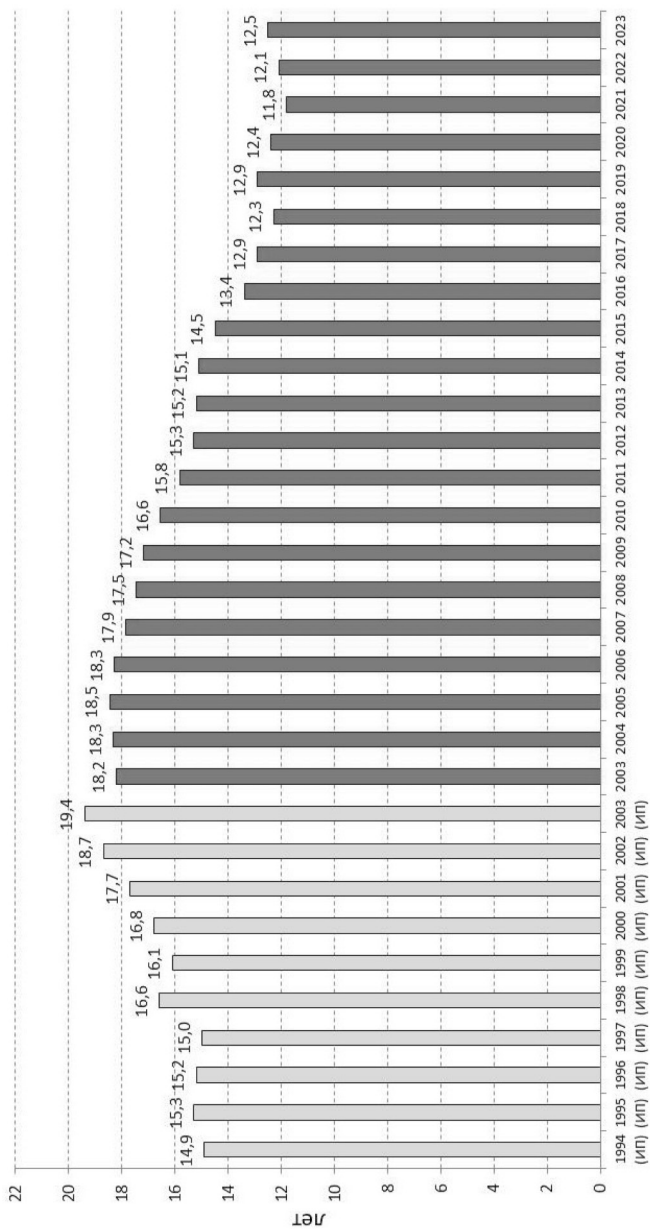
Для инновационных полувагонов (25 тс. на ось) краткосрочные ставки (по данным ИЦО) находятся в диапазоне от 3100 до 3800 руб. за вагон в сутки.

На рисунке 12 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008–2023 гг.

В декабре 2023 г. к декабрю 2007 г. накопленный рост тарифов РЖД составил 389% (или рост в 3,9 раза), накопленная инфляция в декабре 2023 к декабрю 2007 г. составила 322,0%, уровень ставок аренды полувагона в декабре 2023 г. к декабрю 2007 г. составил 261%.

* Данные о среднем возрасте вагонов по основным родам см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/889518.html>

** Долгосрочные данные о величине вагонных парков см. здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/887001.html>



* Данные за 1994-2002 гг.- по инвентарному парку МПС (ИП), с 2004 по 2022гг. по всему парку вагонов принадлежности РФ. Для 2003 г. приведены и данные по ИП и по всему парку.

Рис. 10. Средний возраст грузового вагона принадлежности Российской Федерации в 1994-2023 гг., лет

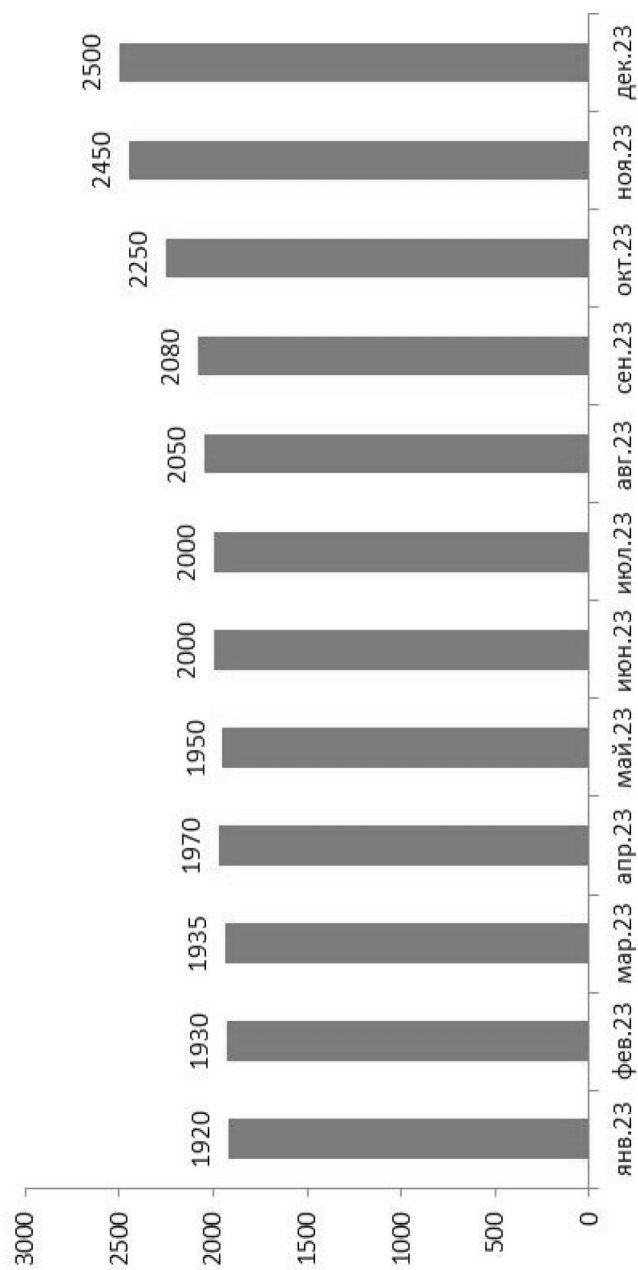


Рис. 11. Динамика ставок аренды полувагона в январе – декабре 2023 г.
(по долгосрочным контрактам, руб. за вагон в сутки без НДС)
Источник: ИЦО, СОЖТ*.

* По данным ИЦО, которые приводятся в Обзоре работы грузового железнодорожного транспорта, на сайте СОЖТ: <https://www.railsovet.ru>

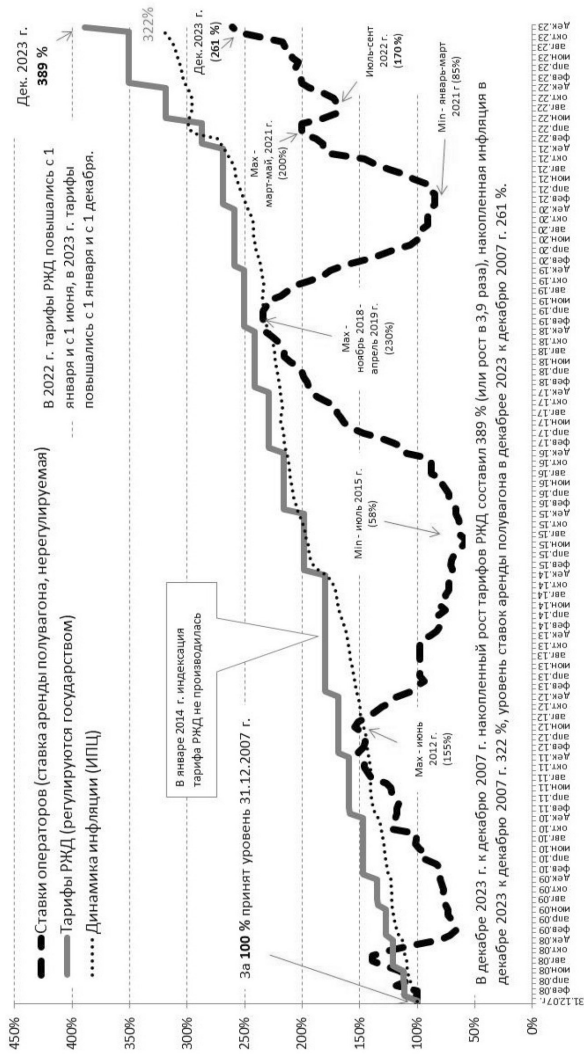


Рис. 12. Динамика индексации тарифов РЖД и динамика суточной ставки аренды полувагона * с января 2008 г. по декабрь 2023 г., в %**

Примечание: Ставки аренды для графика использованы в номинальных ценах (т.е. не корректировались на уровне инфляции). Динамика ставок аренды с января 2008 по декабрь 2022 г. приведена по данным «Промгрузов», за январь 2023 г. – по данным «Провагон», с февраля по декабрь 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 отчётов 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.) произведён не по абсолютным значениям, а по темпам роста в процентах.

Таким образом, этот график (рис. 12) 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»). Подробнее об этом см. [17; 18].

Кроме того, регулируемые тарифы ОАО «РЖД» за рассматриваемый на графике (рис. 12) период в совокупности выросли выше накопленной инфляции, а накопленный темп роста ставок аренды ниже накопленного показателя инфляции за тот же период.

Библиографический список

1. Социально-экономическое положение России. 2023 / Росстат. – 360 с. – URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-12-2023.pdf>
2. О промышленном производстве в 2023 г. – URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/10_31-01-2024.html
3. Морозов В.Н. Эволюция с учетом всех рисков / В.Н. Морозов // РЖД-Партнер. – 2017. – № 15–16. – С. 26–31.
4. Хусаинов Ф.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2018 году: экономико-статистический обзор / Ф.И. Хусаинов, М.В. Ожерельева // Вестник транспорта. – 2019. – № 9. – С. 7–17. – URL: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/305199465.pdf>
5. В РФ в 2023 году установлен рекорд по объему дорожного строительства // ИА «РЖД-Партнер». – 2024. – 2 февраля. – URL: <https://www.rzd-partner.ru/auto/news/v-rf-v-2023-godu-ustanovlen-rekord-po-obemu-dorozhno-go-stroitelstva>
6. Солнцев А. Стройгрузы: к концу года подмерзли / А. Солнцев // РЖД-Партнер. – 2024. – № 1–2. – С. 25.
7. Алешина А. Строительные грузы на распутье / А. Алешина // РЖД-Партнер. – 2023. – № 11–12. – С. 39–41.
8. Мерцалова А. Цемент просыпался из вагона / А. Мерцалова, А. Костырев // Коммерсант. – 2023. – 13 сентября.
9. 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.
10. Хусаинов Ф.И. Показатели скорости как аналитические инструменты для оценки работы железных дорог / Ф.И. Хусаинов // Транспорт Российской Феде-

рации. – 2017. – № 4. – С. 19–22. – URL: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/248447893.pdf>

11. *Мачерет Д.А.* Экономическая оценка транспортной деятельности: учеб. пособие / Д.А. Мачерет, Н.А. Валеев. – М.: АО «ВНИИЖТ», 2023. – 62 с.

12. *Мачерет Д.А.* Рост дальности и ускорение грузовых перевозок: долгосрочный анализ / Д.А. Мачерет // Экономика железных дорог. – 2021. – № 10. – С. 14–20.

13. *Хусаинов Ф.И.* Экономические проблемы управления вагонными парками / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2020. – № 11. – С. 63–77.

14. *Куренков П.В.* Инфраструктура железных дорог России и регулирование вагонных парков / П.В. Куренков, Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2013. – № 9. – С. 35–48.

15. *Куренков П.В.* Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление / П.В. Куренков, А.Ф. Котляренко. – Самара: СамГАПС, 2003. – 643 с.

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

17. *Хусаинов Ф.И.* Институциональные реформы на железнодорожном транспорте: итоги двух десятилетий / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2021. – № 12. – С. 54–64.

18. *Хусаинов Ф.И.* Структурная реформа железных дорог: история успеха или провала? / Ф.И. Хусаинов // РЖД-Партнер. – 2021. – № 24. – С. 38–43. – URL: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/545703832.pdf>

19. *Хусаинов Ф.И.* О применении концепций теории общественного выбора к некоторым проблемам экономики железнодорожного транспорта / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2018. – № 5. – С. 12–22. – URL: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/249422428.pdf>

Ключевые слова: рынок, грузовые перевозки, импорт, экспорт, темпы роста ставок аренды, погрузка, выгрузка, важнейшие грузы, оборот вагона