



**СОЖТ**

*Союз операторов  
железнодорожного  
транспорта*



# **ОБЗОР РАБОТЫ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**за 12 месяцев 2022 г.**

## 1. Погрузка грузов по сети ОАО «РЖД»

По данным Росстата промышленное производство в России в 2022 г. снизилось на 0,6% к показателю предыдущего года. При этом добыча полезных ископаемых выросла на 0,8%, а производство в обрабатывающих отраслях – снизилось на 1,3%<sup>1</sup>.

Общая погрузка грузов<sup>2</sup> в 2022 г. составила 1234,3 млн тонн<sup>3</sup>, что на 3,8 % (или на 48,5 млн тонн) ниже уровня прошлого года. (Погрузка на экспорт снизилась в большей степени - на 12,4 % или на 60,8 млн. тонн).

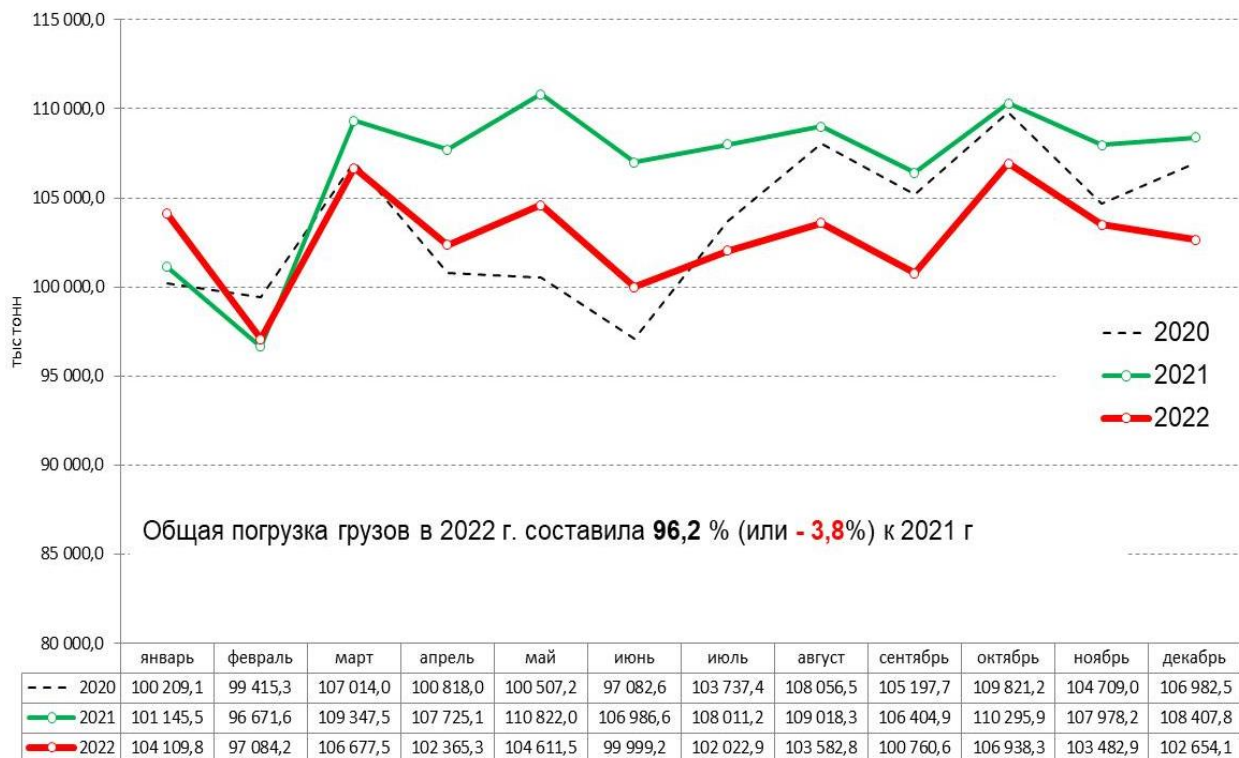


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД, тыс. тонн

За 12 месяцев 2022 г. по всем важнейшим грузам, кроме строительных, погрузка к прошлому году снизилась.

В частности, погрузка каменного угля снизилась на 4,6% (или на 17,3 млн. тонн), нефти и нефтепродуктов - на 0,7% (или на 1,5 млн тонн), руды железной и марганцевой - на 4,0% (или на 4,8 млн тонн), лесных грузов - на 24,8 % (или на 10,4 млн. тонн), химических и минеральных удобрений - на 6,9% (или на 4,5 млн. тонн), зерна - на 4,8% (или на 1,2 млн. тонн). При этом выросла погрузка

<sup>1</sup> Отчёт Росстата «О промышленном производстве в 2022 году» ([https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/11\\_01-02-2023.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/11_01-02-2023.html)).

<sup>2</sup> Везде в настоящем Обзоре, если не оговорено иное, показатели приводятся по данным ОАО «РЖД». В статистических данных ОАО «РЖД» показатели ФГУП «Крымская железная дорога» не учитываются.

<sup>3</sup> По данным Росстата 1236,4 млн тонн. Данные Росстата традиционно отличаются от данных ОАО «РЖД», но отличие несущественно.



строительных грузов - на 5,7% или на 7,2 млн. тонн. Отметим, что сильно выросла позиция «импортные грузы» – на 18,3% или на 2,8 млн тонн.

Погрузка на экспорт, как выше уже было сказано, упала сильнее, чем погрузка в целом - на 12,4%. Экспорт угля снизился на 8,4% (или на почти 18,0 млн. тонн), экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 4,9% (или на 4,5 млн тонн), экспорт руды железной и марганцевой снизился на 35,5 % или на 9,3 млн тонн, экспорт чёрных металлов упал на 19,5% (или на 5,8 млн тонн), экспорт лесных грузов снизился на 48,6% или на 9,3 млн тонн, экспорт химических и минеральных удобрений снизился на 23,2% (или на почти 9,0 млн тонн).

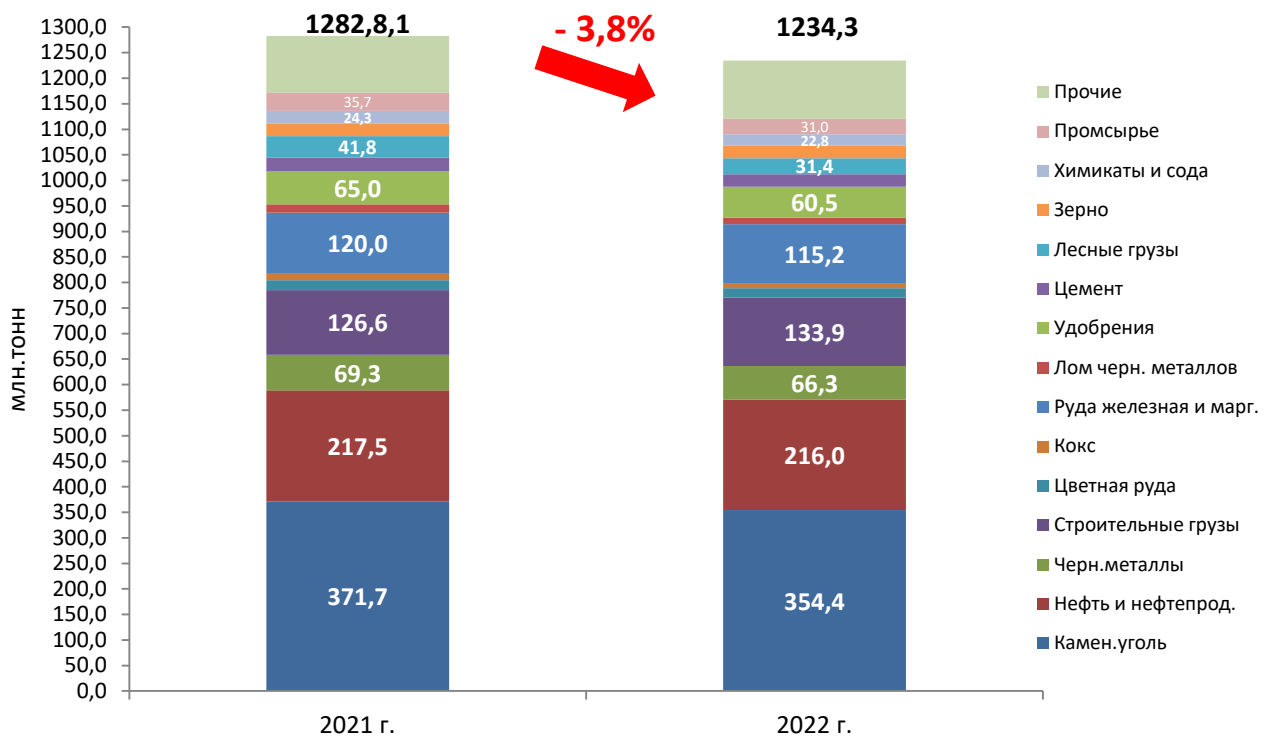


Рис. 2. Погрузка важнейших грузов по сети РЖД в 2021 и 2022 гг,  
млн тонн

В общей погрузке грузов железными дорогами важнейшими номенклатурами по-прежнему являются *каменный уголь* и *нефть и нефтепродукты* (см. рис.3 и 4). Доля каменного угля сократилась, но незначительно: если в 2021 г. она составляла 29,0 %, то по итогам 2022 г. составила 28,7%. Доля нефти и нефтепродуктов выросла с 17,0 % до 17,5 %.

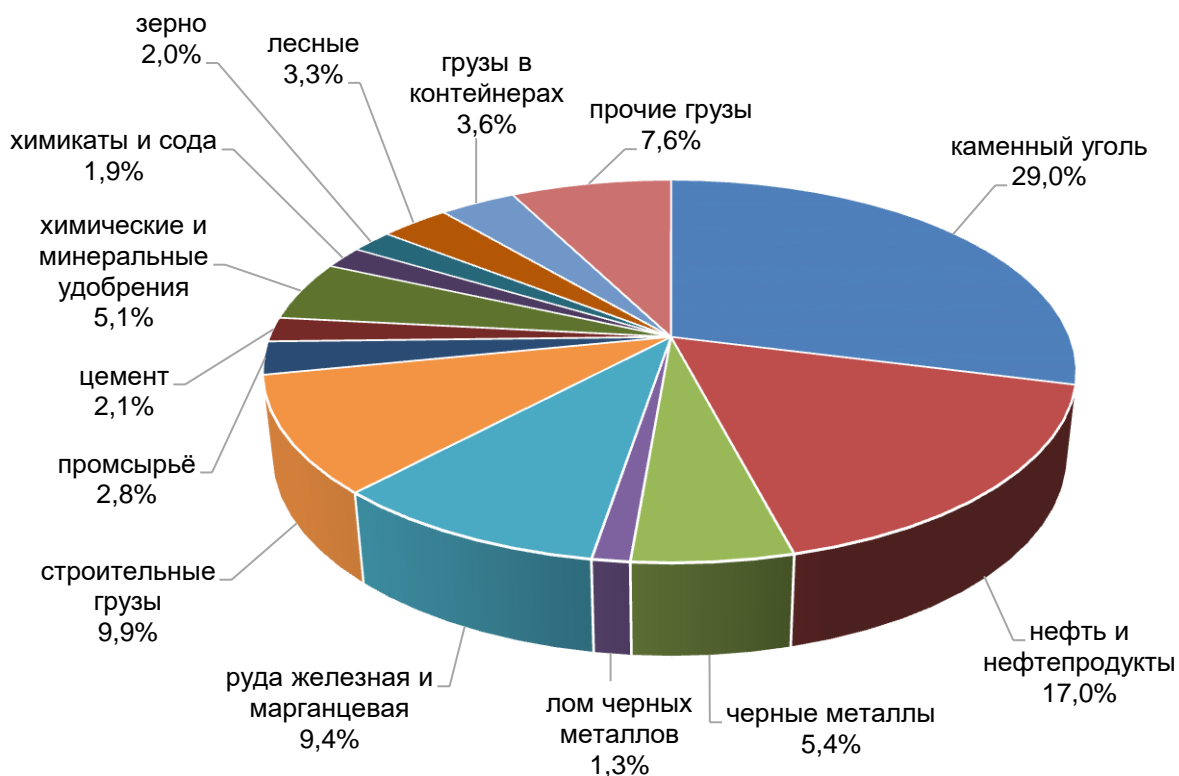


Рис. 3. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2021 г, %

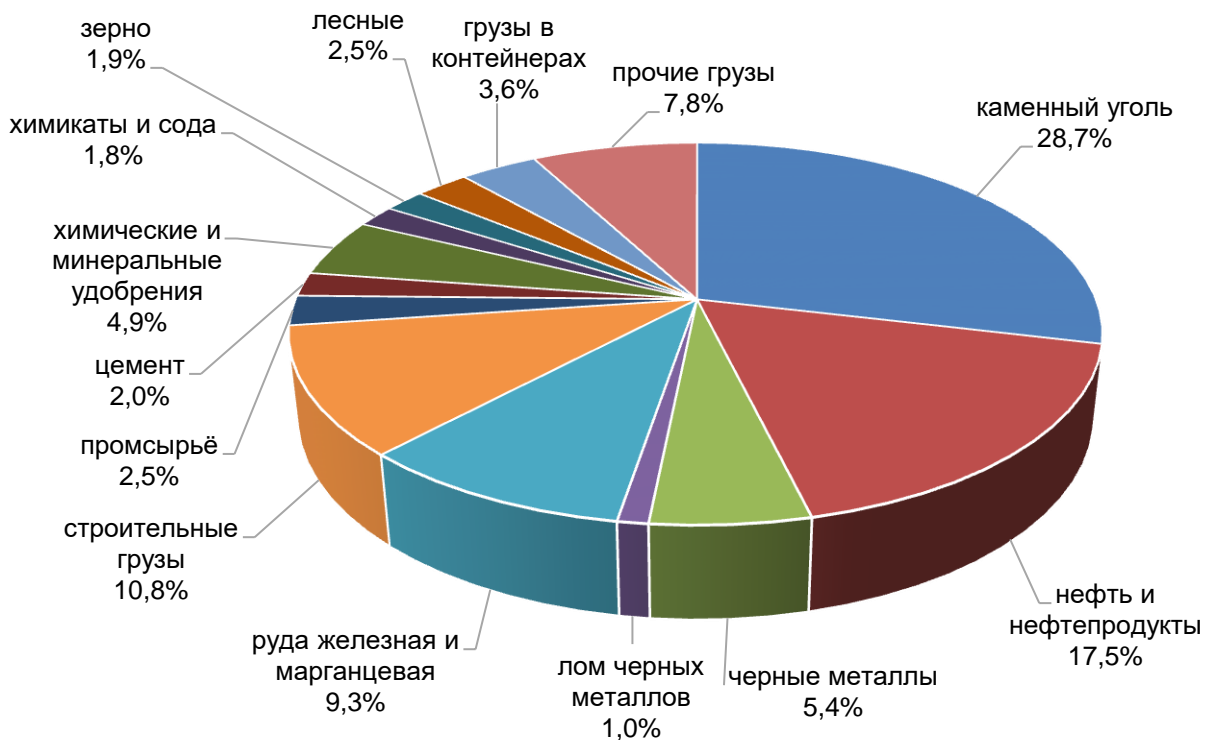


Рис. 4. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2022 г, %

**Таблица 1**
**Погрузка грузов по сети РЖД в 2022 г. в сравнении с 2021 и 2020 гг.**

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка в 2020 г., тыс. тонн	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	%	" +/-", тыс. тонн	%	" +/-", тыс. тонн
Всего	1 243 550,4	1 282 814,5	1 234 289,2	96,2%	-48 525,3	99,3%	-9 261,2
в т.ч.							
по России	769 673,1	792 759,0	805 042,6	101,5%	+12 283,6	104,6	+35 369,5
на экспорт	473 877,3	490 055,5	429 246,6	87,6%	-60 808,9	90,6%	-44 630,7
Справочно: доля экспорта	38,1%	38,2%	34,8%				

Из табл. 1 видно, что доля экспорта в 2022 г. уменьшилась по сравнению с соответствующими показателями 2020 и 2021 гг. Связано это с сокращением экспорта в абсолютном измерении (на 60,8 млн. тонн по итогам 2022 к 2021 г. или на 12,4%).

Одновременно выросла погрузка назначением по России (на 1,5% или на 12,2 млн тонн) и соответственно доля погрузки по России.

## 2. Грузооборот, объём перевозок и средняя дальность

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в 2022 года составил 2635,7 млрд т-км, что ниже показателя предыдущего года на 0,1%<sup>1</sup>

Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил в 2022 г. 3300,4 млрд т-км, что ниже показателя прошлого года на 0,6%<sup>2</sup>.

Показатель объёма перевозок (*перевезено*) по итогам 2022 г. составил 1354,5 млн тонн, что на 3,5 % ниже аналогичного показателя 2021 г.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Существуют незначительные расхождения между данными ОАО «РЖД» и Росстата. По данным Росстата грузооборот железнодорожного транспорта составил 2637,3 млрд. т-км, снижение к предыдущему году на 0,1% (по данным отчёта «Социально-экономическое положение России. 2022 г.»).

<sup>2</sup> По данным пресс-релиза ОАО «РЖД» от 06.01.2023 г.. Росстат этот показатель не учитывает.

<sup>3</sup> Во избежание путаницы, напомним, 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 *погрузка* немного не совпадает с суммой *перевезено* по РФ на экспорт и отличиями, связанными с моментом учёта; 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 объём перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель «*перевезено*», но для железнодорожного транспорта вместо показателя *перевезено* приводятся данные о погрузке, о чём Росстат делает соответствующее пояснение. Именно показатель *перевезено* (а не погрузка) используется для расчёта средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления *грузооборота* на *перевезено*.

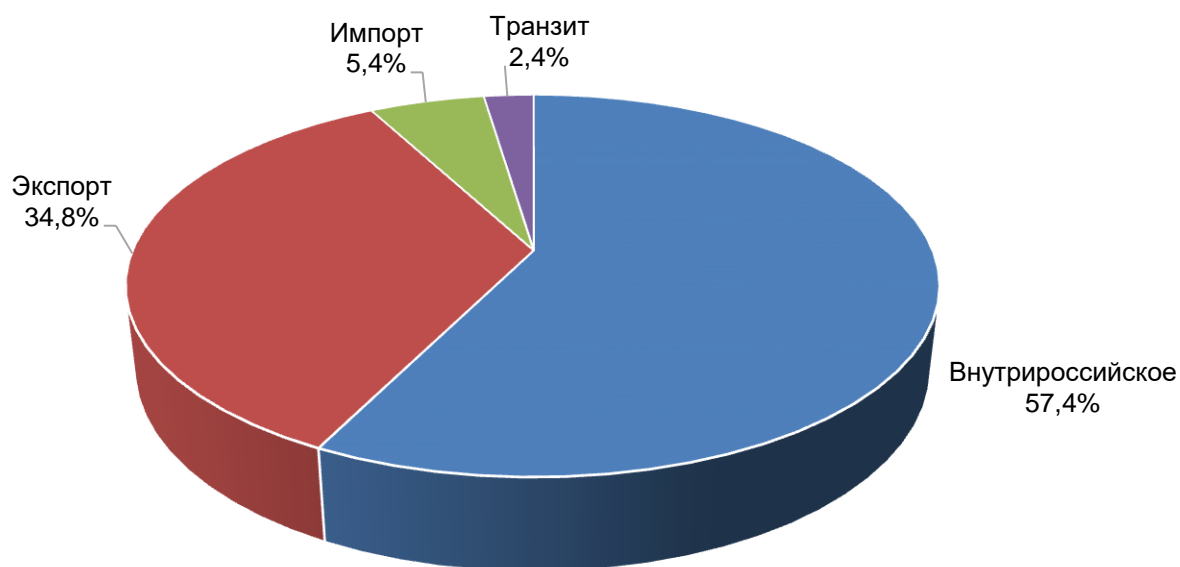


Рис. 5. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в 2021 г., %

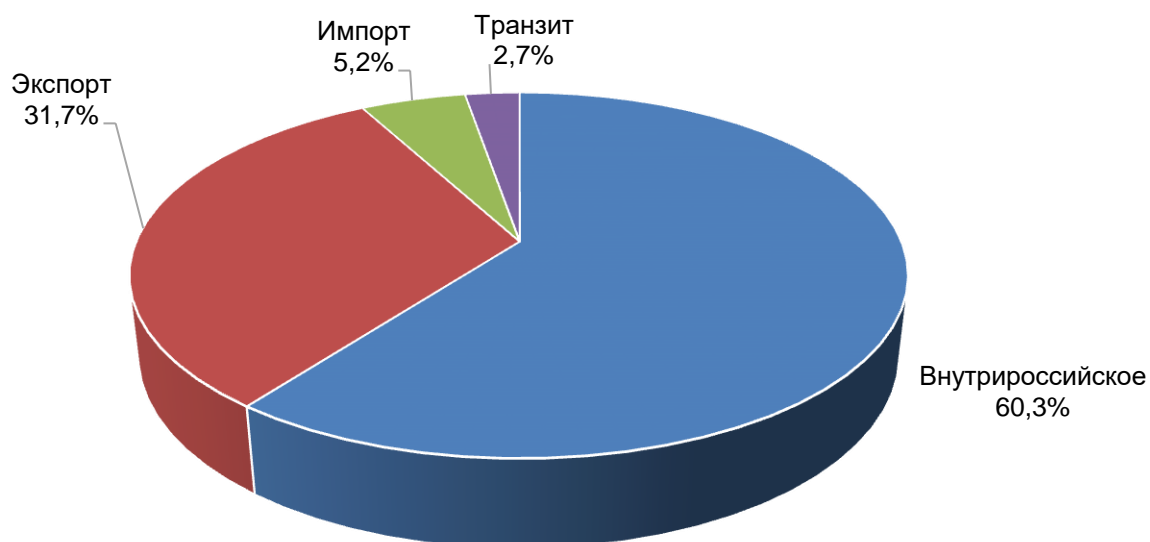


Рис. 6. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в 2022 г., %





Отметим, что доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок по итогам 2022 г. по отношению к 2021 г. выросли на 15,1 %. В целом по всем грузам доходная ставка в руб. за тонну выросла на 20,5%, а в руб. за тонно-км выросла на 16,4%. (Различия между темпами роста показателей доходной ставки в расчёте на тонну и на тонно-км отличаются, т.к. во втором случае показатель корректируется на среднюю дальность перевозки<sup>1</sup>).

В процентном отношении темпы роста показателей доходности в наибольшей степени (из важнейших грузов, приведённых на рис.4) выросли по каменному углю (+21,1% доходы от перевозок, +28,7% доходность на тонно-км и +25,9% доходность на тонну) и по нефти и нефтепродуктам (доходы +19,3%, доходность на тонно-км +13,3%, доходность на тонну +18,3%) и чёрным металлам (доходы +15,5%, доходность на тонно-км +15,2%, доходность на тонну +21,1%).

Напомним, что рост доходной ставки и рост тарифов - это не одно и то же. Темп роста доходной ставки может быть как выше, так и ниже темпа роста и/или индексации тарифов<sup>2</sup>.

Распределение общего объёма перевозок по видам сообщения приведено на рис. 5 и 6.

Структура перевозок несколько изменилась по сравнению с предыдущим годом. Доля перевозок во внутрироссийском (внутригосударственном) сообщении выросла с 57,4% до 60,3% или на 2,9 п.п., а доля экспорта снизилась с 34,8% до 31,7% или на 3,1 п.п.<sup>3</sup>

Доля перевозок в импортном сообщении снизилась с 5,4 % в 2021 г. до 5,2 % в 2022 г. (падение абсолютного показателя – на 7%). Доля транзита увеличилась с 2,4 % до 2,7 % (на 0,3 п.п.)<sup>4</sup>.

Средняя дальность перевозок всех грузов в 2022 г. составила 1946 км, что на 3,5% (или на 66 км) выше, чем в 2021 г. Любопытно отметить, что средняя дальность перевозки каменного угля (во всех видах сообщения) снизилась (с 2826 км. до 2765 км. т.е. на 2,2% или на 61 км), но средняя дальность его перевозок по России выросла (с 1067 км до 1111 км, т.е. на 4,1% или на 44 км).

Дальность перевозок большинства грузов промышленного сектора увеличилась, в т.ч. нефти и нефтепродуктов (+4,4% или +68 км), чёрных металлов (+5,1% или +89 км), лома чёрных металлов (+ 10,4% или +102 км), химикатов (+12,5% или +290 км). Целлюлозно-бумажная промышленность по этому показателю выделяется особо: рост средней дальности перевозок бумаги составил (+31,8%) т.е. на треть (с 2,7 тыс. км до 3,6 тыс. км т.е. на 858 км).

Также значительный рост средней дальности перевозок зафиксирован по продовольственным товарам – на 15,1 % или на 443 км.

<sup>1</sup> Подробнее о различиях между этими показателями см., например, здесь:

<https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/248143045>

<sup>2</sup> Почему эти темпы могут различаться и в каких случаях правильнее использовать для анализа первый

показатель, а в каких - второй, см., например здесь: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/545703832.pdf>

<sup>3</sup> При этом абсолютное снижение перевозок на экспорт составило (-12,1%).

<sup>4</sup> Абсолютный рост показателя *перевезено* в транзитном сообщении составил (+11,3%).

### 3. Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов в 2022 г. по сети российских железных дорог.

#### Каменный уголь

По данным Росстата, по итогам 2022 г. индекс производства по виду деятельности *добыча угля* составил 99,2%<sup>1</sup>. При этом показатель *выпуска угля* составил 437 млн тонн, что составляет 100,4% к уровню предыдущего года<sup>2</sup>.

Погрузка каменного угля в 2022 г. составила 354,4 млн тонн, что ниже показателя предыдущего года на 4,6 % или на 17,3 млн тонн. По отношению к 2020 г. погрузка составила 100,3% (рост на 1,1 млн. тонн).

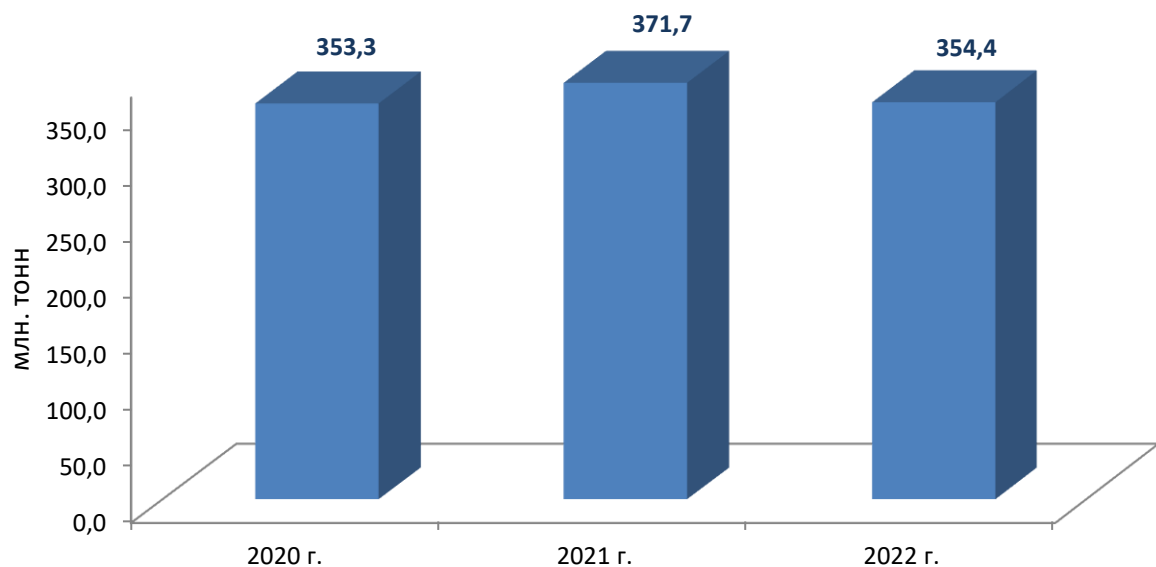


Рис. 7. Погрузка каменного угля по сети РЖД в 2022 г. в сравнении с 2020 и 2021 гг., млн тонн

Как известно, больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Из табл. 2 видно, что эта доля несколько уменьшилась по итогам 2022 г. (к 2020 и 2021 гг.), но на экспорт по-прежнему отгружается больше половины всей погрузки угля.

Отметим, что при снижении экспорта угля более, чем на 8% (к предыдущему году), по направлениям это снижение не равномерно. Так, экспорт через порты Северо-Запада снизился по итогам 2022 г. на 15,6% (или на 10,5 млн тонн). Экспорт назначением в адрес станций Украины снизился практически

<sup>1</sup> По данным табл. «Индексы производства по основным видам добывающих и обрабатывающих производств» в справке Росстата «О промышленном производстве в 2022 году» ([https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/11\\_01-02-2023.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/11_01-02-2023.html)).

<sup>2</sup> По данным табл. «Выпуск важнейших видов продукции» в справке Росстата «О промышленном производстве в 2022 году»





десятикратно (на 89% или с 14,9 до 1,6 млн тонн). При этом экспорт российского угля на Восток (суммарно - в адрес портов Дальневосточного бассейна и погранпереходов с Китаем, Монголией и Северной Кореей) вырос на 0,6% или на 0,6 млн.тонн, причём весь рост пришёлся на экспорт через погранпереходы, а вот экспорт через порты даже снизился на 1%. В то же время экспорт через Юг России (т.е. через порты Азово-Черноморского бассейна) увеличился на рекордные 19% или на 6 млн тонн.

Таблица 2

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка в 2020 г., тыс. тонн	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	%	"±/-", тыс. тонн	%	"±/-", тыс. тонн
Погружено	353 254,4	371 660,4	354 400,6	95,4%	-17 259,8	100,3%	+1146,2
в т.ч.							
по России	153 634,8	156 570,5	157 281,0	100,5%	+710,5	102,4%	+3646,2
на экспорт	199 619,6	215 089,9	197 119,6	91,6%	-17 970,3	98,7%	-2500,0
Справочно: доля экспорта	56,5%	57,9%	55,6%				

Таким образом, важнейшим фактором, влиявшим на невозможность увеличения экспорта угля стали пропускные и провозные способности<sup>1</sup> Восточного полигона.

Ещё одним фактором было снижение добычи на Кузбассе, что снизило отгрузку в этом регионе по сравнению с запланированной<sup>2</sup>.

С другой стороны, необходимо отметить рост потребления угля на внутреннем рынке, в частности, из-за маловодности Енисея Красноярская и Саяно-Шушенская ГЭС уменьшили выработку электроэнергии, и угольная генерация позволила восполнить этот дефицит, в результате внутрироссийские перевозки угля выросли, хотя и незначительно – на 0,5% к прошлому году.

## Нефть и нефтепродукты

По итогам 2022 г. индекс производства по показателю «добыча нефти и природного газа» составил 100,7%<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> *Пропускной способностью* называется максимальное число поездов или пар поездов, которое может пропустить железнодорожная линия (участок) в единицу времени (обычно, в сутки); *провозной способностью* называется максимальное количество груза в тоннах, которое может быть перевезено по данной линии в единицу времени. При увеличении веса и длины поезда, провозная способность увеличивается при той же пропускной способности.

<sup>2</sup> Гусаченко Н. На угольных виражах // РЖД-Партнёр. 2023. № 1-2. С.14-15

<sup>3</sup> См. табл. «Индексы производства по основным видам добывающих и обрабатывающих производств» в справке Росстата «О промышленном производстве в 2022 году» ([https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/11\\_01-02-2023.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/11_01-02-2023.html))

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* в 2022 г. составила почти 2160,0 млн тонн, (что на 0,7 % ниже уровня показателя прошлого года).

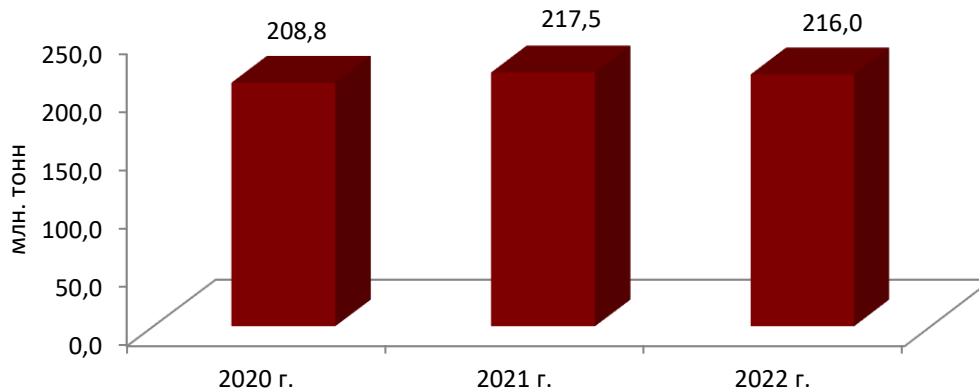


Рис.8. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в 2022 г. в сравнении с 2021 и 2020 гг., млн тонн

Как видно из табл. 3, экспортная ориентация нефтяной отрасли несколько уменьшилась: доля экспорта по итогам 2022 г. находится на уровне 40,3%, что ниже, чем в 2021 г. и в 2020 г. (на 1,7 и 3,3 п.п. соответственно).

Таблица 3

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка в 2020 г., тыс. тонн	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	208 823,2	217 508,6	215 978,4	99,3%	-1 530,2	103,4%	+7 155,2
в т.ч.							
по России	117 807,4	126 076,6	129 031,6	102,3%	+2 995,0	109,5%	+11 224,1
на экспорт	91 015,8	91 432,0	86 946,9	95,1%	-4 485,2	95,5%	-4 068,9
Справочно: доля экспорта	43,6%	42,0%	40,3%				

### Черные металлы и руда железная

Погрузка *черных металлов* в 2022 г. составила 66,3 млн тонн, что ниже уровня предыдущего года на 4,3 % или на почти 3,0 млн тонн. Отметим, что снижение погрузки по отношению к 2021 г. происходило несмотря на прирост



погрузки по России. При росте погрузки назначением по России на 7% (или +2,8 млн тонн), погрузка на экспорт снизилась на 19,5% (или на 5,8 млн тонн). Доля экспорта в 2022 г. ниже соответствующих показателей предыдущих лет (см.табл.4).

Таблица 4

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка в 2020 г., тыс. тонн	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	%	"+/-", тыс. тонн	%	"+/-", тыс. тонн
Погружено	66 415,6	69 283,0	66 285,6	95,7%	-2 997,4	99,8%	-130,0
в т.ч.							
по России	38 001,5	39 636,4	41 413,8	107,0%	+2 777,4	111,6%	+4 412,3
на экспорт	28 414,1	29 646,6	23 871,8	80,5%	-5 774,8	84,0%	-4 542,3
Справочно: доля экспорта	42,8%	42,8%	36,0%				

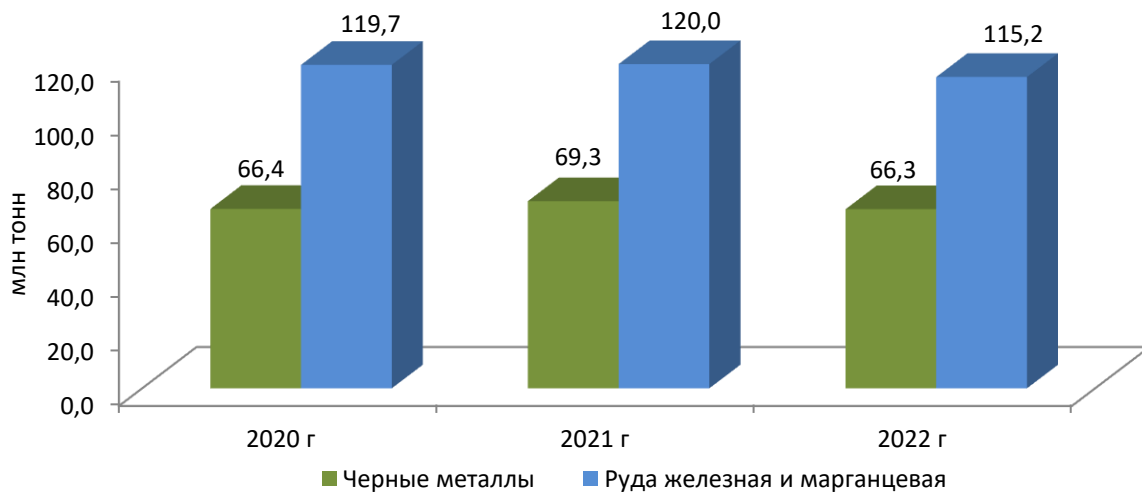


Рис. 9. Погрузка чёрных металлов и руды по сети РЖД в 2022 г. в сравнении с 2021 и 2020 гг., млн тонн

Необходимо отметить, что помимо санкций сильный удар по экспорту металлургической продукции было избыточное укрепление курса рубля.

Погрузка *руды железной и марганцевой* в 2022 г. составила 115,2 млн тонн, что ниже уровня предыдущего года на 4,0 % или на 4,8 млн тонн.

Внутрироссийские перевозки руды по итогам 2022 г. выросли к уровню прошлого года на 4,9% (или на 4,55 млн тонн), погрузка на экспорт – напротив – снизилась на 35,5% (или на 9,3 млн тонн).

**Таблица 5**

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка в 2020 г., тыс. тонн	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	119 693,2	119 983,0	115 209,4	96,0%	-4 773,6	96,3%	-4 483,8
в т.ч.							
по России	91 977,8	93 713,2	98 263,4	104,9%	+4 550,2	106,8%	+6 285,5
на экспорт	27 715,3	26 269,8	16 946,1	64,5%	-9 323,8	61,1%	-10 769,3
Справочно: доля экспорта	23,2%	21,9%	14,7%				

## Грузы строительного комплекса

Важнейшими грузами строительного комплекса являются группы грузов «строительные грузы», «промысловые и формовочные материалы» и «цемент»<sup>1</sup>.

Погрузка строительных грузов в 2022 г составила 133,9 млн тонн, что выше показателя 2021 г. на 5,7 % или на 7,2 млн тонн. По сравнению с 2020 г. погрузка выросла на 1,7% или на 2,2 млн тонн.

Строительные грузы единственная из крупных групп грузов, по которой по итогам 2022 г. зафиксирован прирост погрузки к предыдущему году. Связано это, помимо прочего, с активным дорожным строительством в рамках выполнения госпрограмм (в т.ч. строительство трассы М-12 Москва-Нижний Новгород-Казань) а также с ростом ввода жилья (рост на 11% если считать по введённым квадратным метрам жилплощади<sup>2</sup>).

Погрузка промсырья в 2022 г составила 31,0 млн тонн, что ниже аналогичного показателя предыдущего года на 13,1 % или на 4,7 млн тонн, и ниже уровня 2021 на 8,2 % или на 2,8 млн. тонн.

<sup>1</sup> Именно по таким номенклатурным группам груза учитывается погрузка в отчёте о погрузке ОАО «РЖД» ф. ГО-10 и в т.н. «оперативной номенклатуре грузов», используемой в ОАО «РЖД» (а ранее – в МПС). Вместе с тем необходимо отметить, что в некоторых других видах отчётности, например, водном из вариантов отчётах 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>2</sup> По данным отчёта Росстата «[Социально-экономическое положение России. 2022 г.](#)».

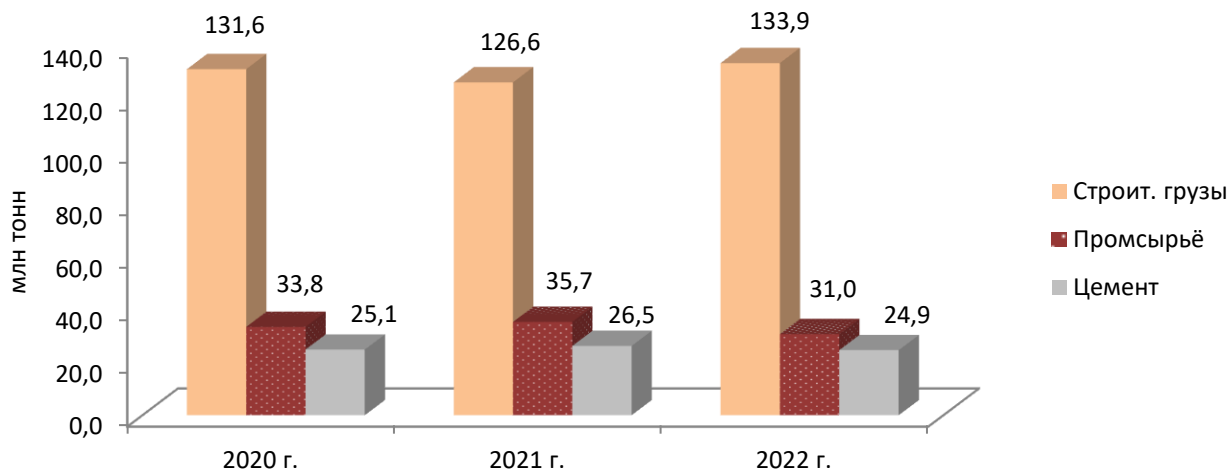


Рис.10. Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД в 2022 г. в сравнении с 2021 и 2020 гг., млн тонн

Погрузка цемента в 2022 г. составила 24,9 млн тонн, что ниже уровня 2021 г. на 6,0% (на 1,6 млн тонн).

При этом, по данным Росстата наблюдается рост выпуска и цемента и ряда изделий из цемента (например, цементных плит)<sup>1</sup>. Сами производители цемента объясняют подобный дисбаланс между производством и погрузкой на железнодорожный транспорт тем, что часть продукции переключилась на автотранспорт.

## Зерно

Погрузка зерна в 2022 г. составила 23,9 млн тонн, что на 4,8% (на 1,2 млн тонн) меньше, чем в 2021 г. При этом погрузка на экспорт снизилась на 2,1%, а погрузка по России – на 8,2% (см.табл.6).

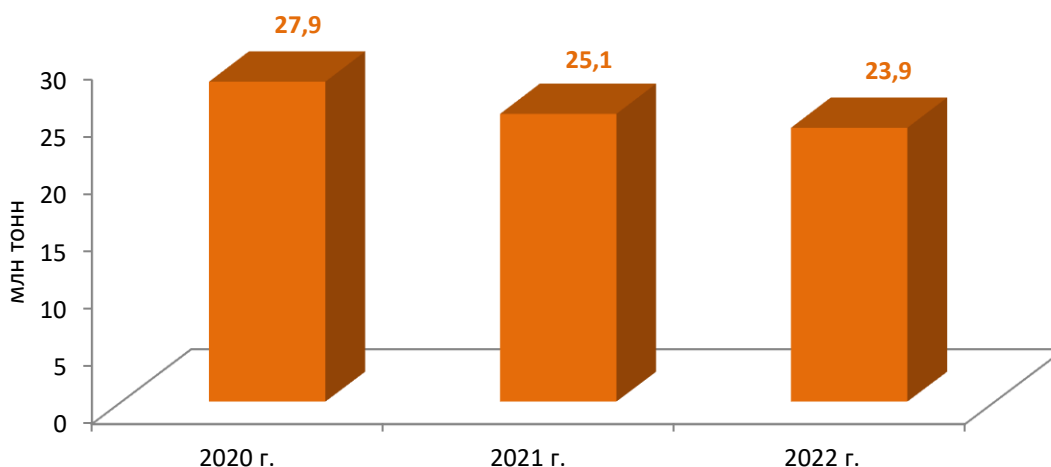


Рис.11. Погрузка зерна по сети РЖД в 2022 г. в сравнении с 2021 и 2020 гг., млн тонн

<sup>1</sup> По данным отчёта Росстата [«Социально-экономическое положение России. 2022 г.»](#).



Таблица 6  
 Погрузка зерна по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении  
 (по РФ) и на экспорт

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка в 2020 г., тыс. тонн	Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	27 911,2	25 085,1	23 890,3	95,2%	-1 194,8	89,9%	-2 826,1
в т.ч.							
по России	11 138,8	10 854,6	9 962,3	91,8%	-892,2	97,4%	-284,3
на экспорт	16 772,4	14 230,5	13 928,0	97,9%	-302,5	84,8%	-2 541,8
Справочно: доля экспорта	60,1%	56,7%	58,3%				

Снижение перевозок зерна связано как с меньшим урожаем 2021 г. (что повлияло на уровень погрузки в январе-мае 2022 г.)<sup>1</sup>, который вывозился в первом полугодии 2022 г., так и с санкционными ограничениями (проблемы со страхованием судов и т.п.). При этом, после снижения погрузки зерна в сентябре (-7,9% к аналогичному месяцу предыдущего года), в октябре-декабре зафиксирован рост погрузки зерна по отношению к уровню соответствующих месяцев прошлого года, что ряд экспертов объясняют влиянием субсидирования железнодорожных тарифов на перевозку продукции АПК, позволившим снизить совокупные расходы грузоотправителей на перевозку на 30-40%<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Особенностью аграрной отрасли является то, что урожай, собранный, например в 2021 г. в значительной степени определяет объём погрузки в первом полугодии следующего года, когда ещё не собран следующий урожай. В том числе поэтому, в сельском хозяйстве вместо календарного года используется понятие сельскохозяйственного года, который начинается 1 июля и длится до 30 июня следующего календарного года. Соответственно погрузка зерна в первом полугодии 2022 г. определяется урожайностью предыдущего календарного года.

<sup>2</sup> <https://gudok.ru/content/freighttrans/1623819/>



#### 4. Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

В 2022 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщений было перевезено 6,5 млн TEU<sup>1</sup> (грузёных и порожних<sup>2</sup>), что на 0,3% больше, чем за 2021 г. Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 2,5 млн TEU (+3,1% к предыдущему году), в экспортном – 1,5 млн TEU (-3,9%), в импортном – 1,6 млн TEU (+16,7%), в транзитном сообщении – 0,9 млн TEU (-21,4%).

Если же измерять объём перевозок, не в TEU, а в перевезённых тоннах грузов, то всего за 2022 г., по данным РЖД, в контейнерах перевезено 66,9 млн тонн грузов<sup>3</sup> (+3,4% к аналогичному показателю прошлого года).



Рис.12. Перевозка контейнеров (грузёные + порожние) по сети РЖД в 2022 г. в сравнении с 2021 г., тыс. TEU

Перевозки грузёных контейнеров в 2022 г. выросли на 0,4% к аналогичному периоду прошлого года и составили 4,66 млн TEU; перевозки порожних контейнеров остались на уровне предыдущего года (более подробные данные о перевозке грузёных и порожних контейнеров приведены в Приложении 6).

<sup>1</sup> TEU (от англ. Twenty-foot Equivalent Unit, «двадцатифутовый эквивалент») — это условное обозначение 20-футового контейнера, служит своеобразной единицей при расчётах величин, измеряемых в контейнерах (объём перевозок, вместимость транспортного средства, величина переработки контейнеров станцией или портом и т.д.). Например, контейнер длиной 40 футов (40-футовый контейнер, он же FEU) будет эквивалентен двум TEU. В отечественной литературе так же иногда используется эквивалентная аббревиатура- ДФЭ.

<sup>2</sup> Из 6,52 млн TEU перевезённых за год, 4,66 млн TEU грузённых и 1,86 млн TEU – порожних.

<sup>3</sup> Во избежание путаницы подчеркнём, что *перевезено* в контейнерах 66,8 млн. тонн грузов, но *погружено* в контейнеры (см. Приложение 3 или отчёт ОАО «РЖД» о погрузке ф.ГО-10 строка «Грузы в контейнерах») около 45,0 млн. тонн грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.



По отдельным родам груза погрузка в контейнерах (в TEU) составила: химикаты и сода – 773,4 тыс. TEU (+2,9% к предыдущему году), лесные грузы – 585,6 тыс. TEU (-2,3% к предыдущему году), промтовары народного потребления – 429,0 тыс. TEU (-15,0%); метизы – 384,5 тыс. TEU (-10,8%), машины, станки, двигатели – 357,6 тыс. TEU (-5,3%), автомобили и комплектующие – 222,7 тыс. TEU (-18,5%), черные металлы – 237,2 тыс. TEU (-4,5%), цветные металлы – 131,2 тыс. TEU (-14,2%); строительные грузов – 180,7 тыс. TEU (+20,5%); химические и минеральные удобрения – 139,5 тыс. TEU (+61,5%); остальные и сборные грузы – 186,1 тыс. TEU (+5,1%).

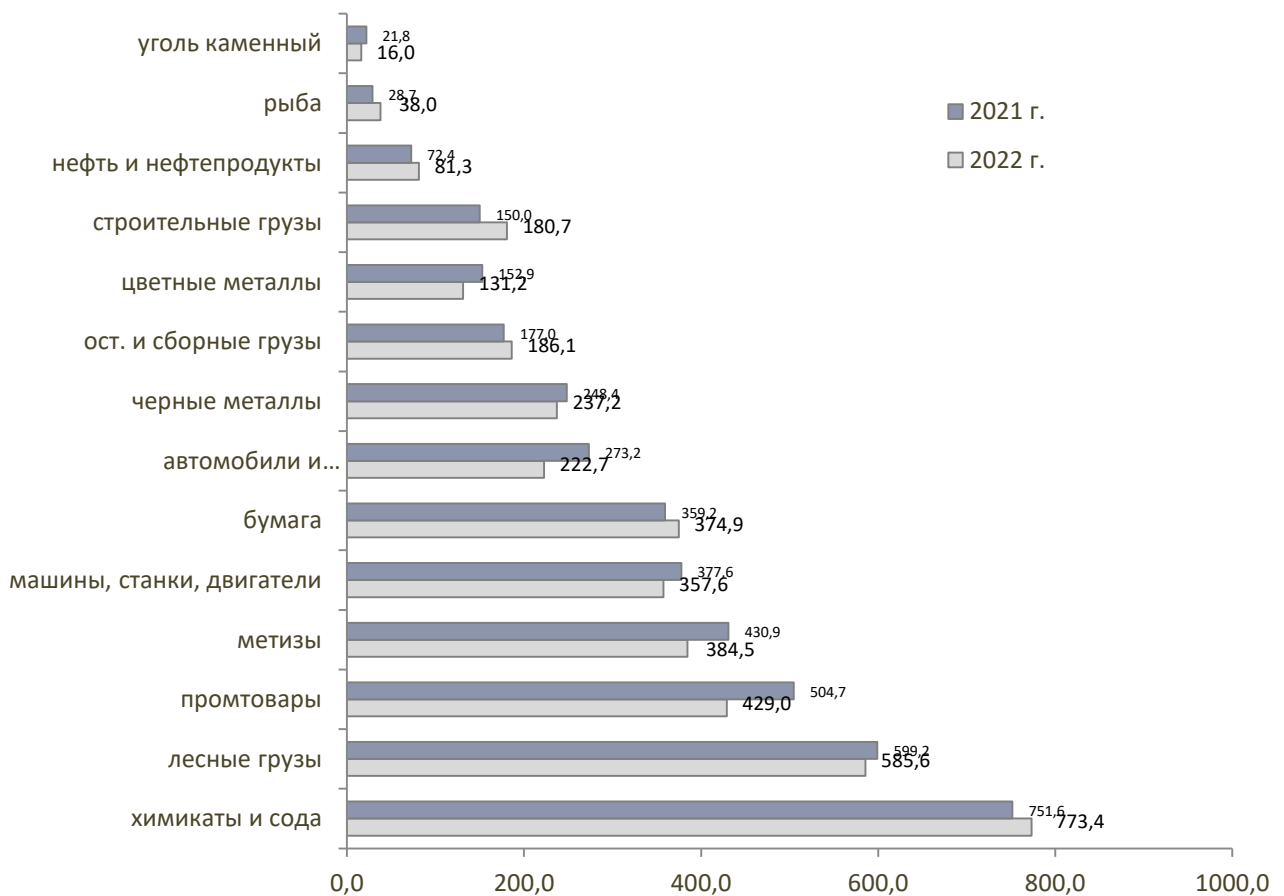


Рис.13. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) в 2021 и 2022 гг., тыс. TEU



## 5. Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта<sup>1</sup>

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта, важнейшими 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)<sup>2</sup>.

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам 2022 г. составил 18,0 суток (433,1 часа), что на 9,7% (или на 38,3 часа) больше, чем показатель предыдущего года (16,5 сут. или 394,8 ч.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис.14) позволяет заметить, что из общего ухудшения<sup>3</sup> величины оборота вагона, наибольшее (26,2 ч. из 38,3 ч. или 68% всей величины ухудшения) приходится на показатель нахождения на технических станциях. В процентах его рост также максимален (по сравнению с ростом других элементов) – на 21,1% (с 123,9 ч. в 2021 г. до 150,1 часа в 2022 г.). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 31,4% до 34,7% (см. рис.14).

Выросли (ухудшились) в 2022 г. (к предыдущему году) и остальные элементы оборота вагона. Так, время нахождения в движении выросло с 70,5 ч. до 75,8 ч. т.е. на 7,5 % или 5,3 ч. (хотя доля его обороте вагона чуть снизилась – с 17,9 % до 17,5 % или на 0,4 п.п.). Время нахождения на промежуточных станциях выросло с 10,8 ч. до 11,9 ч. т.е. на 10,2 % или 1,1 ч. (его доля в обороте вагона не изменилась и составляет 2,7 %). Время нахождения под грузовыми операциями выросло с 189,6 ч. до 195,3 ч. т.е. на 3,0 % или 5,7 часа (хотя доля его в обороте вагона снизилась – с 48,0 % до 45,1 %).

Таким образом, основной вклад в увеличение (т.е. ухудшение) оборота вагона внесла работа железнодорожных станций<sup>4</sup> (+26,2 ч. или 68% от всей

<sup>1</sup> Все значения показателей в настоящем параграфе приводятся по данным отчёта ф. 9д-5, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации».

<sup>2</sup> Определение из п.2.14. «Методики 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),

<sup>3</sup> Напомним читателям, что применительно к показателю оборот вагона, увеличение показателя означает его ухудшение. Поэтому оборот вагона иногда относят к т.н. *обратным показателям*.

<sup>4</sup> Напомним, что под техническими станциями применительно к обороту вагона понимаются станции в пути следования, на которых с вагоном осуществляются какие либо операции.



величины ухудшения показателя). Структура оборота вагона в долгосрочной перспективе приведена в Приложении 4).

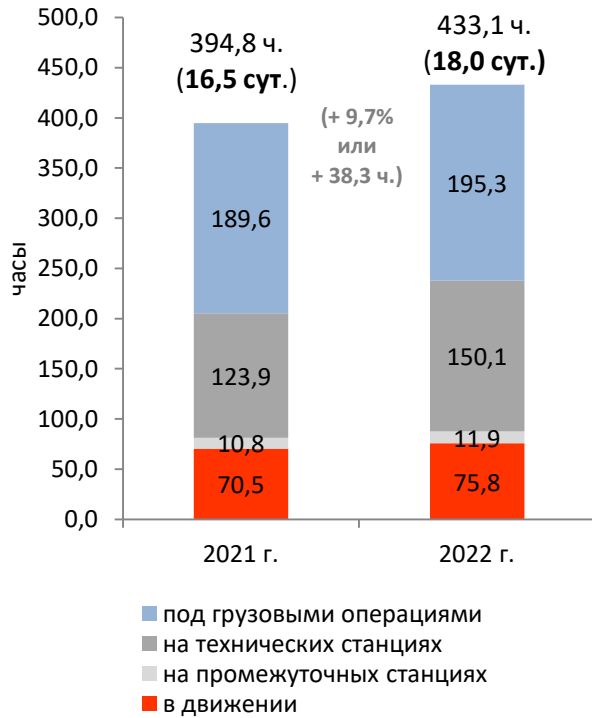


Рис.14. Оборот вагона с разложением по элементам в 2021 и 2022 гг., часов

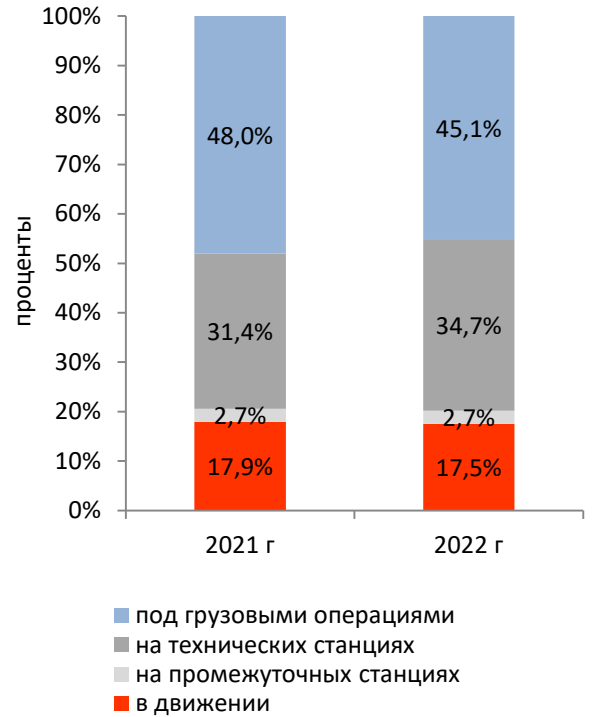


Рис.15. Структура оборота вагона с разложением по элементам в 2021 и 2022 гг., %

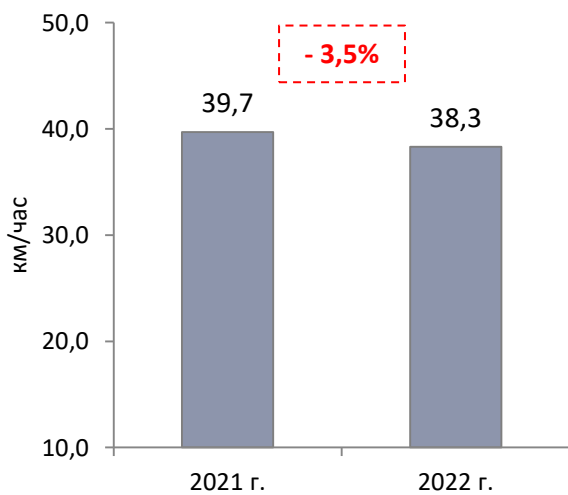


Рис.16. Участковая скорость в 2021 и 2022 гг., км/час

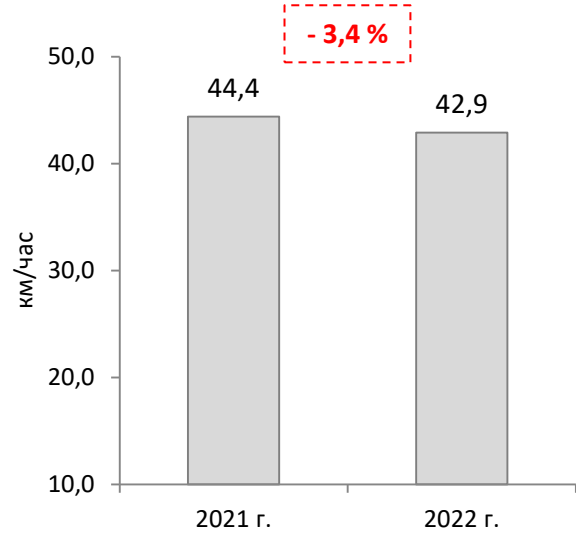


Рис.17. Техническая скорость в 2021 и 2022 гг., км/час

По итогам 2022 г. средняя участковая скорость<sup>1</sup> грузового поезда на инфраструктуре РЖД (рис.16) составила 38,3 км/час, что на 3,5% ниже аналогичного показателя 2021 года (39,7 км/час). Техническая скорость (рис.17) грузового поезда по итогам 2022 г. составила 42,9 км/час, что на 3,4% ниже аналогичного показателя 2021 года (44,4 км/час).

Помесячная динамика участковой и технической скоростей приведена на рис.18.

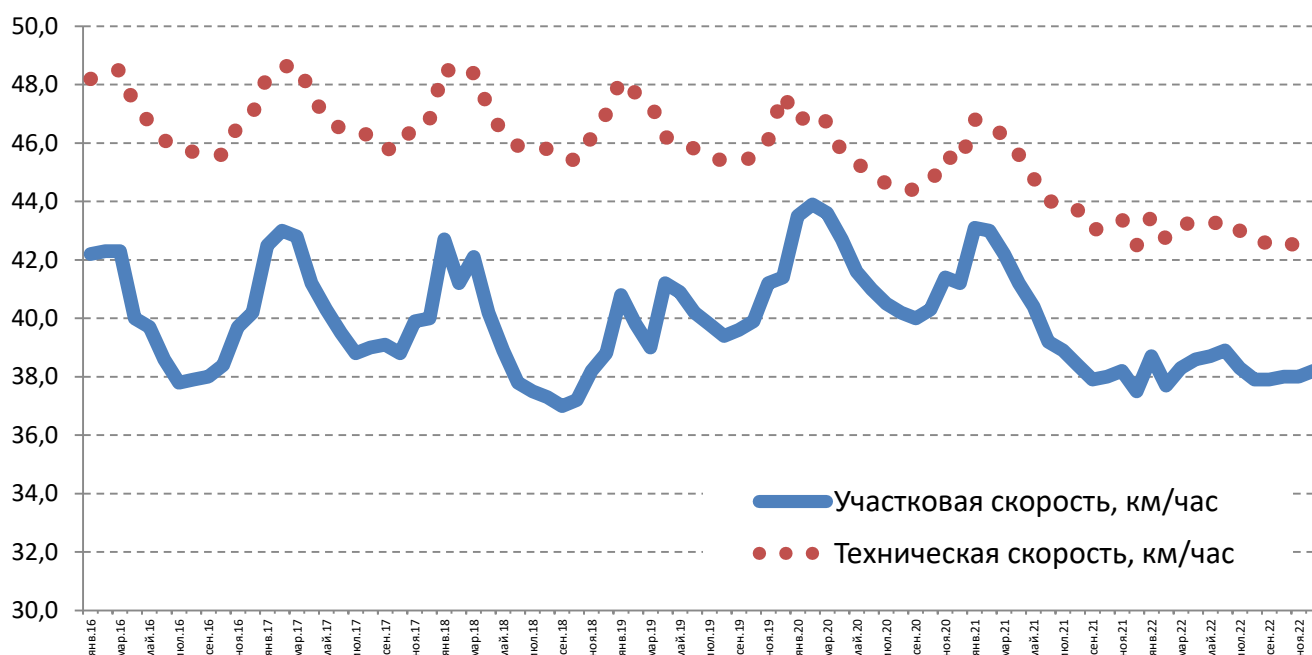


Рис.18. Помесячная динамика участковой и технической скоростей по сети РЖД с января 2016 по декабрь 2022 г., км/час

Наряду с *участковой* и *технической* скоростью, ранее в нашем обзоре мы публиковали показатель *средней скорости доставки отправки* (км/сут/), но в связи с неоднократными корректировками методики учёта этой скорости, а так же перерасчёта в 2022 г. этого показателя за 2021 г.<sup>2</sup>, теперь этот показатель, в том виде, как его учитывает ОАО «РЖД», не несёт какой либо содержательной информации и его анализ не имеет смысла, поэтому здесь не приводится.

<sup>1</sup> Различия между разными видами скоростей (участковая, техническая, ходовая, маршрутная, скорость доставки и т.д.) описаны, например, здесь: <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/248447893.pdf>

<sup>2</sup> См. об этом, например, в «[Обзоре работы грузового железнодорожного транспорта](#)» по итогам 6 месяцев 2022 г. на стр. 18, сноска 2.

## 6. Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»

По состоянию на декабрь 2022 г. общий парк грузовых вагонов, принадлежности РФ на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1273,9 тыс. единиц<sup>1</sup> и увеличился к аналогичному показателю декабря предыдущего года (1240,8) на 2,8% или на 33,1 тыс. вагонов.

Рабочий парк грузовых вагонов в декабре 2022 г. (среднесуточный показатель за месяц) составил 1083,1 тыс. ед., что на 4,7% или на 49,4 тыс. ед. выше аналогичного показателя декабря 2021 г. (1033,7 ед.).

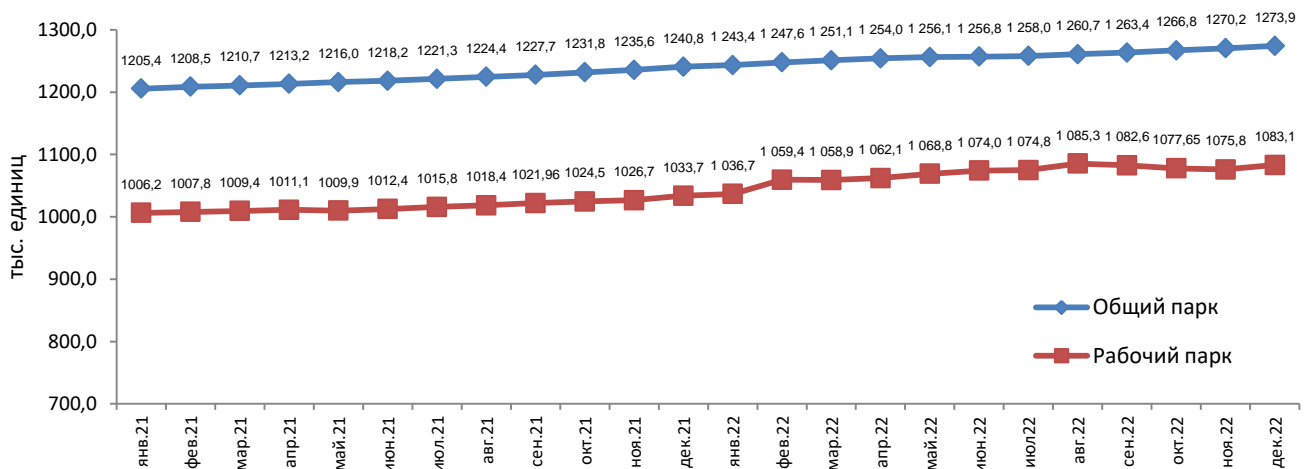


Рис.19. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на декабрь 2022 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 605,8 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 г. на 2,8% или на 16,6 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в декабре 2022 г. 543,5 тыс. ед., он вырос на 6,6 % (на 34,1 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 г. (Однако, снизился по отношению к концу предыдущего квартала 2022 г. на 2,1 тыс. единиц).

По состоянию на декабрь 2022 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 57,5 тыс. ед., что ниже показателя декабря 2021 г. на 2,2% или на 1,3 тыс. ед.

Рабочий парк крытых вагонов составил в декабре 2022 г. 42,8 тыс. ед., он снизился на 5,4 % (на 2,5 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.

<sup>1</sup> Все показатели в настоящем параграфе, если не оговорено иное, 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>). Наряду с ними, существует ещё отчёт ф. 9д-4, в котором раз в год публикуется величина общего парка по состоянию на конец года (рабочий парк в ней не публикуется). Согласно отчёту ф. 9д-4, общий парк грузовых вагонов на 31.12.2022 г. составил 1275,5 тыс. ед.



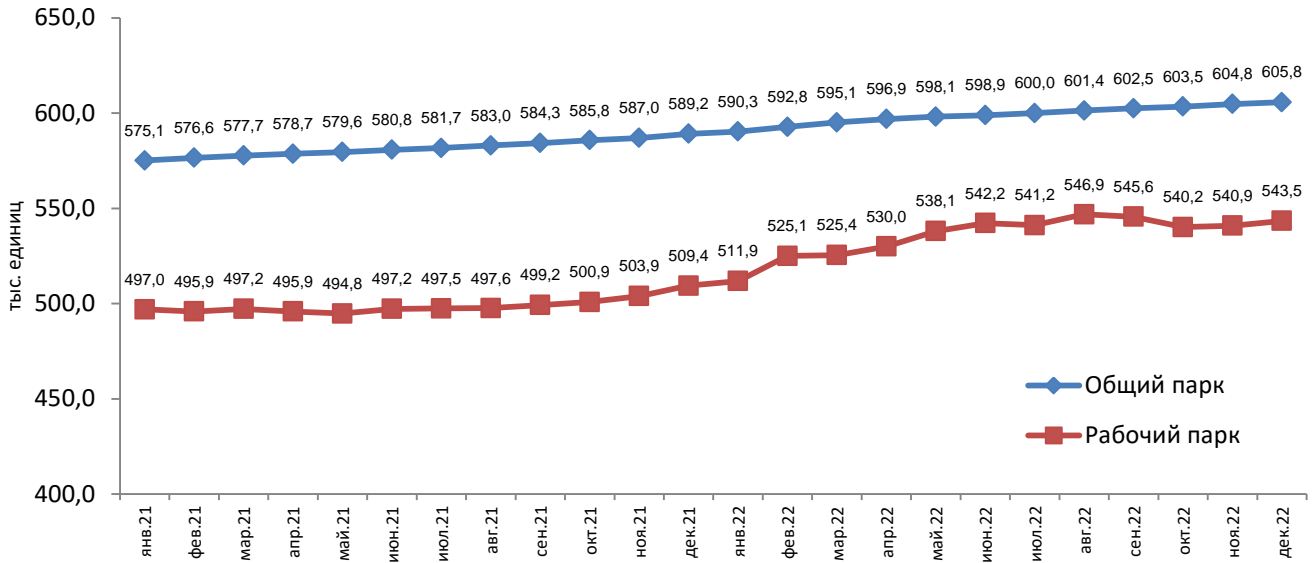


Рис.20. Динамика общего и рабочего парка полувагонов в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

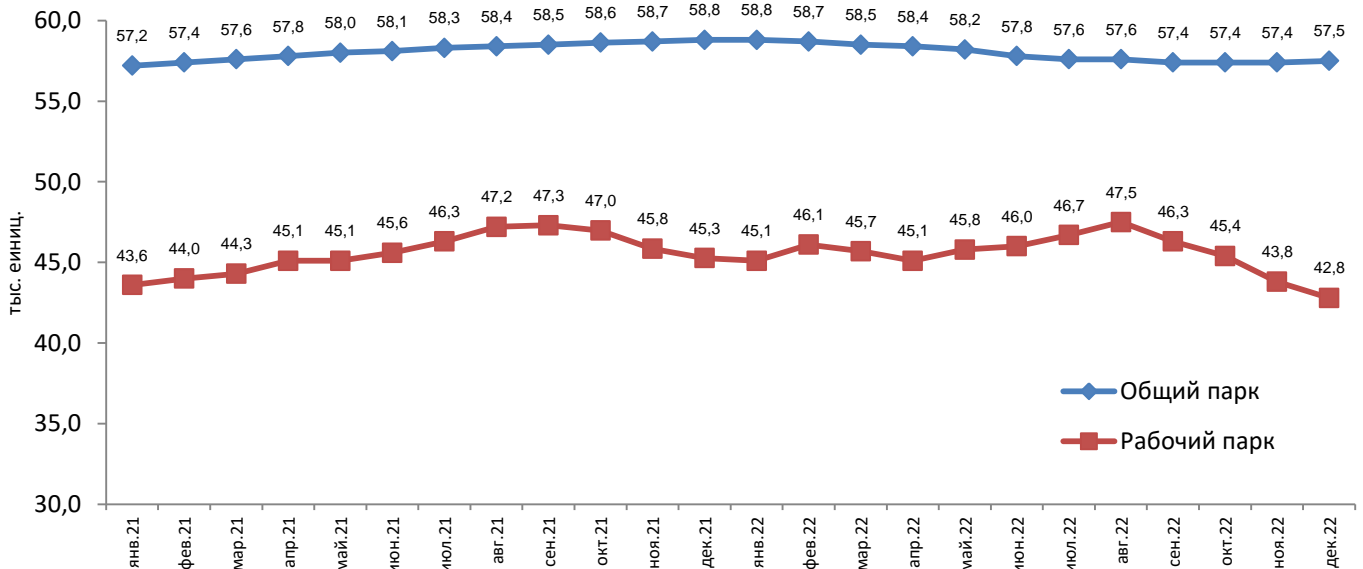


Рис.21. Динамика общего и рабочего парка крытых вагонов в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на декабрь 2022 г. общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил 67,8 тыс. ед., что на 3,9 % (на 2,5 тыс. ед) выше показателя декабря 2021 г.

Рабочий парк платформ составил в декабре 2022 г. 34,5 тыс. ед., он вырос на 5,4 % (на 1,8 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.

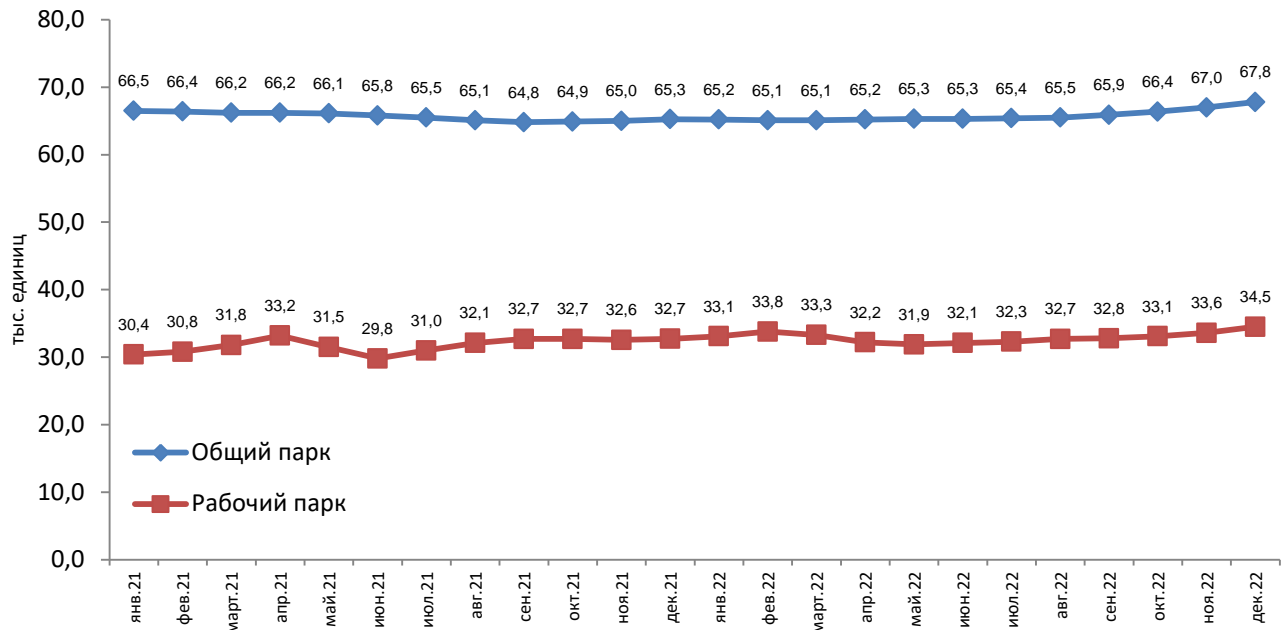


Рис.22. Динамика общего и рабочего парка платформ (универсальных) в 2021 - 2022 гг., тыс. единиц

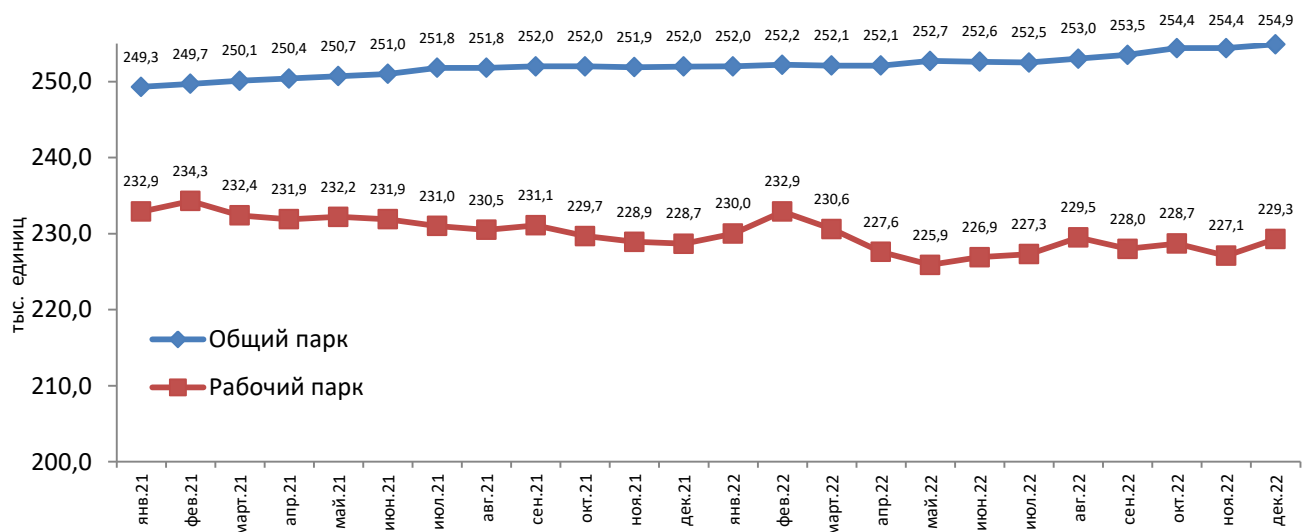


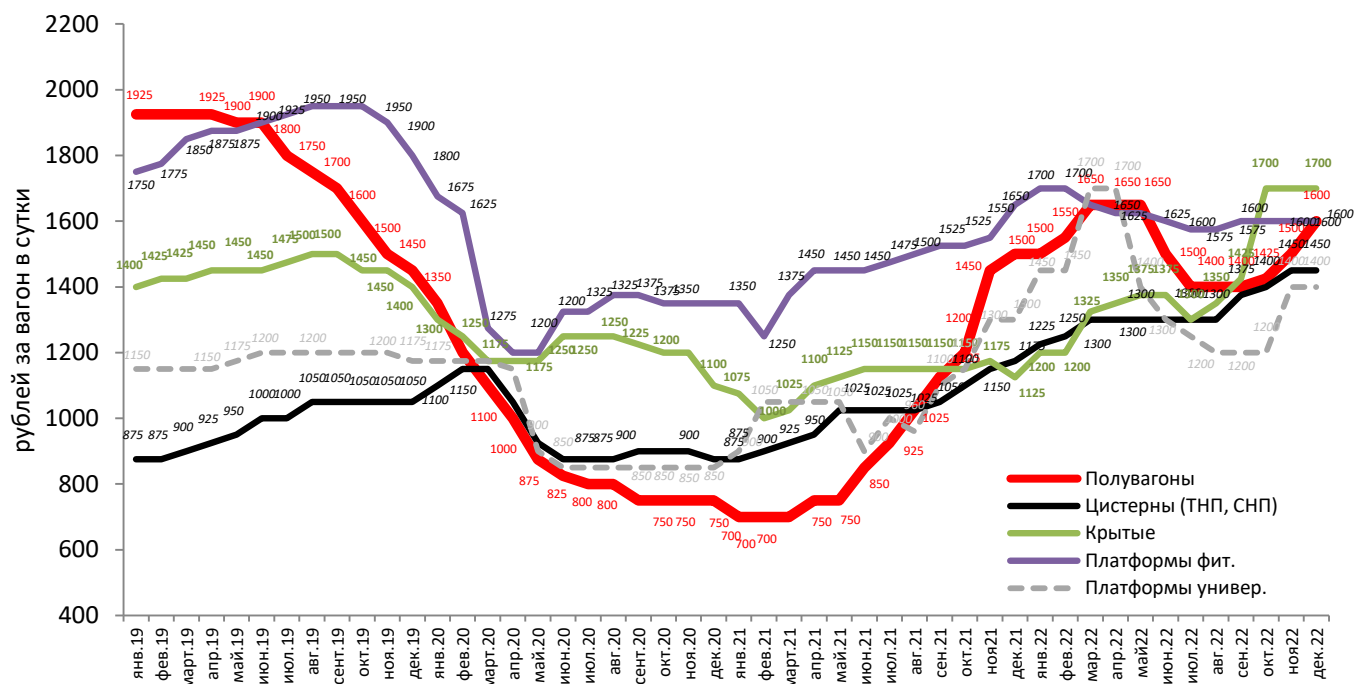
Рис.23. Динамика общего и рабочего парка цистерн в 2021 - 2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на декабрь 2022 г. общий парк цистерн на сети РЖД составил 254,9 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 г. на 1,2% или на 2,9 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в декабре 2022 г. 229,3 тыс. ед., он вырос на 0,3 % (на 0,6 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.



## 7. Ставки аренды грузовых вагонов

В IV квартале 2022 г. мы стали свидетелями стабилизации ставок, а по некоторым родам вагонов – и некоторого роста ставок аренды подвижного состава. Если в первом квартале 2022 г. ставки продолжали свой рост, в апреле-сентябре они стабилизировались, то в октябре-ноябре картина немного изменилась. В частности по полувагонам и цистернам в октябре-декабре произошёл рост (см. рис.24). Такой кумулятивный измеритель, как средняя арендная ставка по шести родам подвижного состава, достигший пикового (для 2022 г.) значения в апреле – мае, затем некоторое время снижался, но в сентябре и IV квартале начал увеличиваться<sup>1</sup>.



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

Рис.24 Динамика ставок аренды вагонов с января 2019 по декабрь 2022 г.<sup>2</sup>. (без НДС), рублей за вагон в сутки

Средняя суточная ставка аренды полувагона в декабре 2022 г. составила, по данным издания «Промышленные грузы» (ставки для долгосрочных контрактов) 1600 руб., что на 14% выше показателя сентября 2022 г., хотя и ниже на 5% пиковых показателей марта-мая 2022 г. (1650 руб.). Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов в IV квартале подросла (рост на 5,4% декабрь к сентябрю). Ставка аренды фитинговой платформы с сентября по декабрь 2022 г.

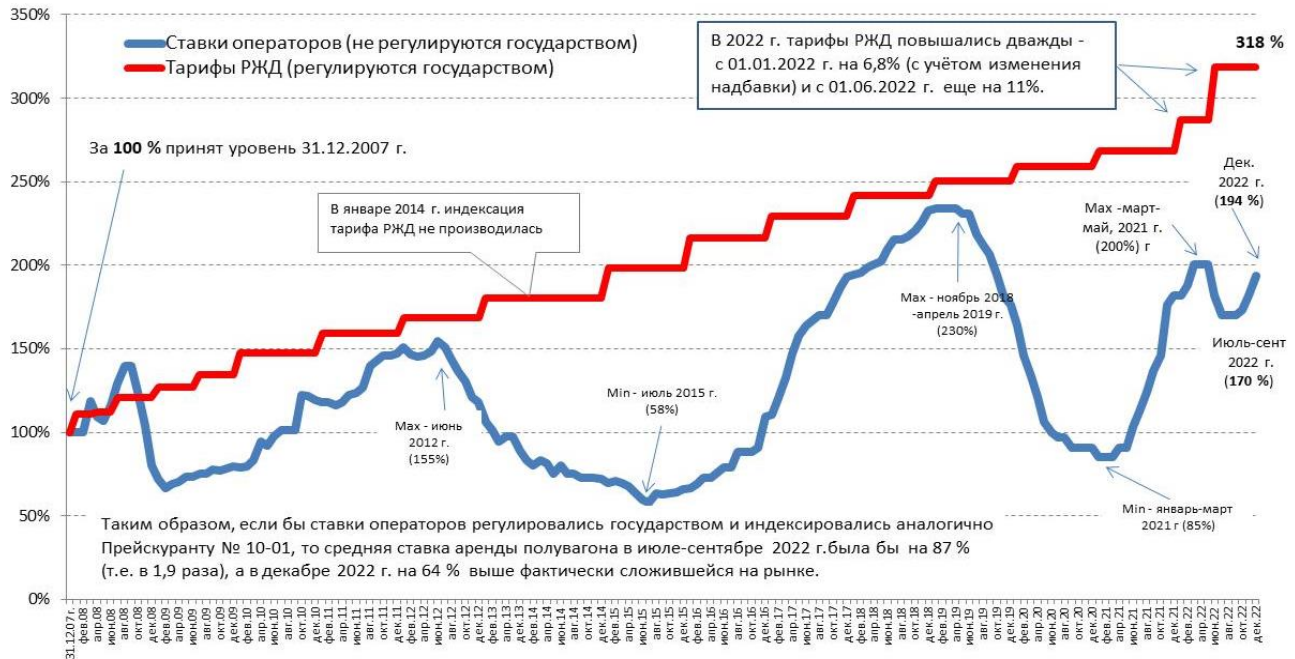
<sup>1</sup> Под средней ставкой имеется в виду в данном случае среднее арифметическое ставок на шесть родов подвижного состава, публикуемых изданием «Промышленные грузы» - полувагоны, цистерны (для светлых и для тёмных нефтепродуктов), крытые, лесные платформы, фитинговые платформы и хопперы-цементовозы (до декабря 2021 – хопперы-зерновозы). Издание традиционно приводит ставки без НДС.

<sup>2</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 2021 г. по декабрь 2022 г. в графике ставок аренды универсальных платформ приводятся данные опроса журнала «РЖД-Партнёр» (т.н. «базовая ставка» т.е. ставка для большинства сделок).



находится на одном уровне и составляет 1600 руб., что на 5 % ниже пиковых показателей марта-мая. Таким образом, в целом в IV квартале ставки аренды почти восстановились до уровня марта – мая.

На рис.25 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2022 гг<sup>1</sup>.



\*Ставки аренды для графика использованы в номинальных ценах (т.е. не корректировались на уровень инфляции).

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

Рис.25. Динамика индексации тарифов РЖД и динамика суточной ставки аренды полувагона<sup>2</sup> с января 2008 г. по сентябрь 2022 г., в %

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, существовал бы единый парк, предоставляемый по регулируемым ценам, то, экстраполируя на этот сегмент динамику индексации тарифов РЖД, получим, что, в декабре 2022г. ставка аренды была бы на 64 % выше, чем фактическая сложившаяся на рынке. Таким образом, рис.25 наглядно демонстрирует выигрыш грузоотправителей, вследствие того, что вместо единого парка МПС, работающего по регулируемым ценам, на рынке работают вагоны различных операторов подвижного состава по рыночным ценам.

Подробнее материалы о динамике ставок аренды полувагонов в долгосрочной перспективе приведены в Приложении 1.

<sup>1</sup> В 2022 г. тарифы ОАО «РЖД» на грузовые перевозки повышались дважды. Сначала с 1 января 2022 г. на 6,8% (в том числе 5,8 % - сама индексация и 1 процентный пункт увеличение дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с 2 % до 3%). Затем, с 1 июня 2022 г. тарифы РЖД были повышены ещё на 11% по отношению к уровню января-мая 2022 г. Таким образом, рост тарифов РЖД на конец 2022 г. к уровню 2021 г составил +18,6 %.

<sup>2</sup> 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.

## 8. Цены на крупное вагонное литьё

В четвёртом квартале 2022г. цены российских производителей на крупное вагонное литьё оставались стабильными (см. рис. 26-31). В декабре 2022 г. цены на все виды крупного вагонного литья, были выше, чем в январе 2021 года. Что же касается отношения цен декабря 2022 к январю 2022 г, то по ЦКК, боковой раме и надрессорной балке эти цены несколько снизились (рис. 26-28), а по колёсным паркам – выросли (рис.30,31). Цена вагон-комплекта в целом тоже немного выросла (рис. 29).

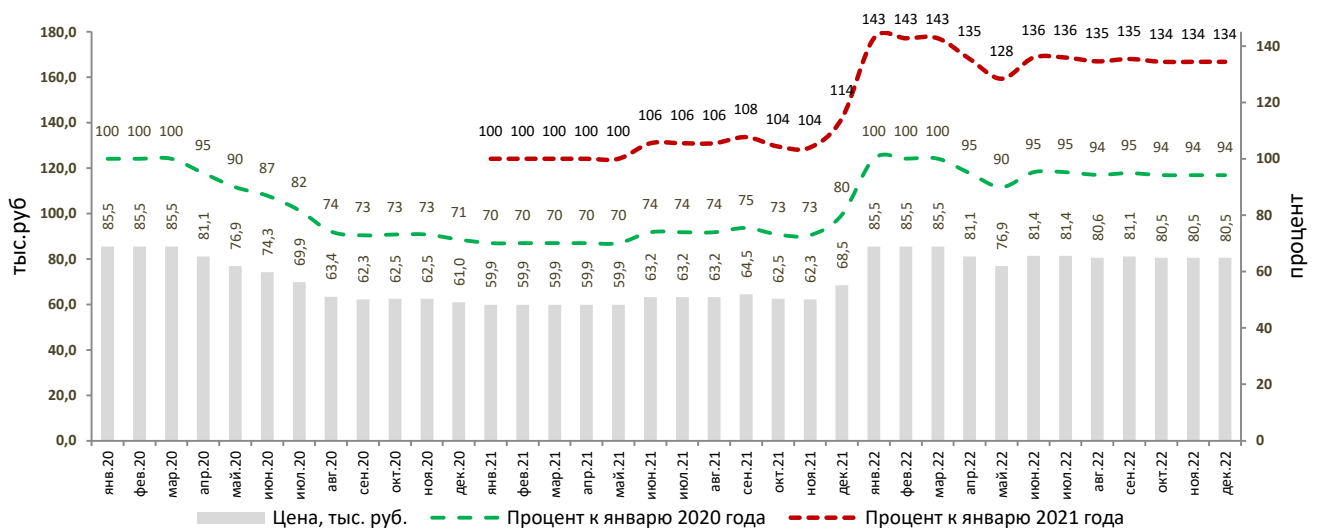


Рис.26. Динамика средней цены предложения на цельнокатаное колесо (без НДС), тыс.руб.

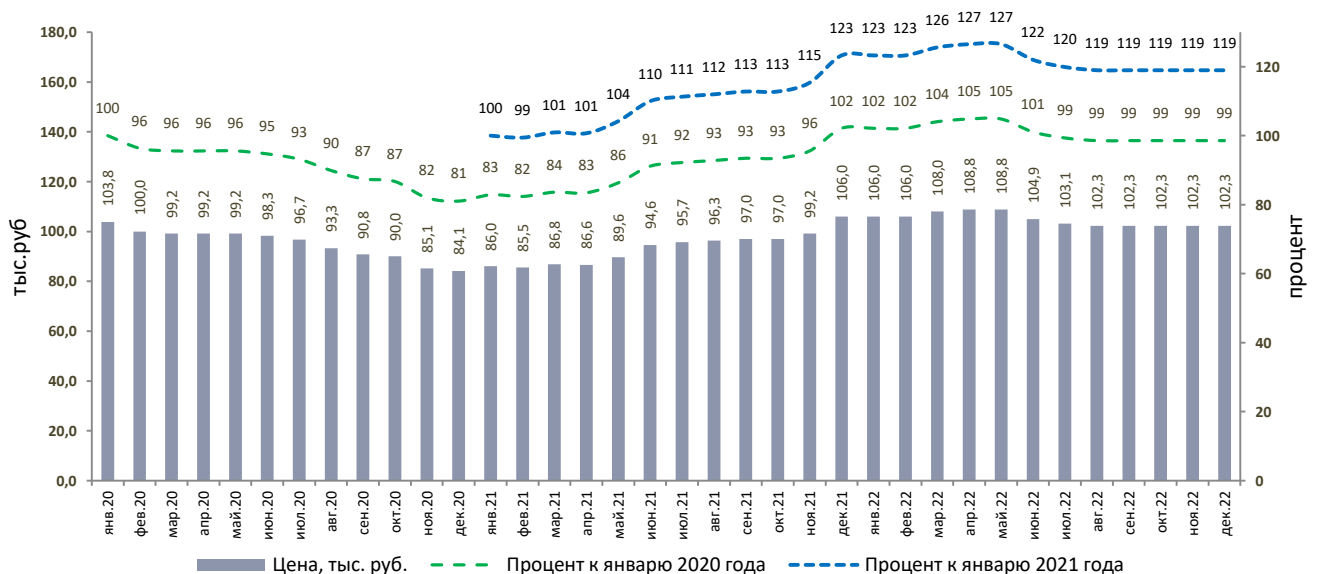


Рис.27. Динамика средней цены предложения на боковую раму (без НДС), тыс.руб.

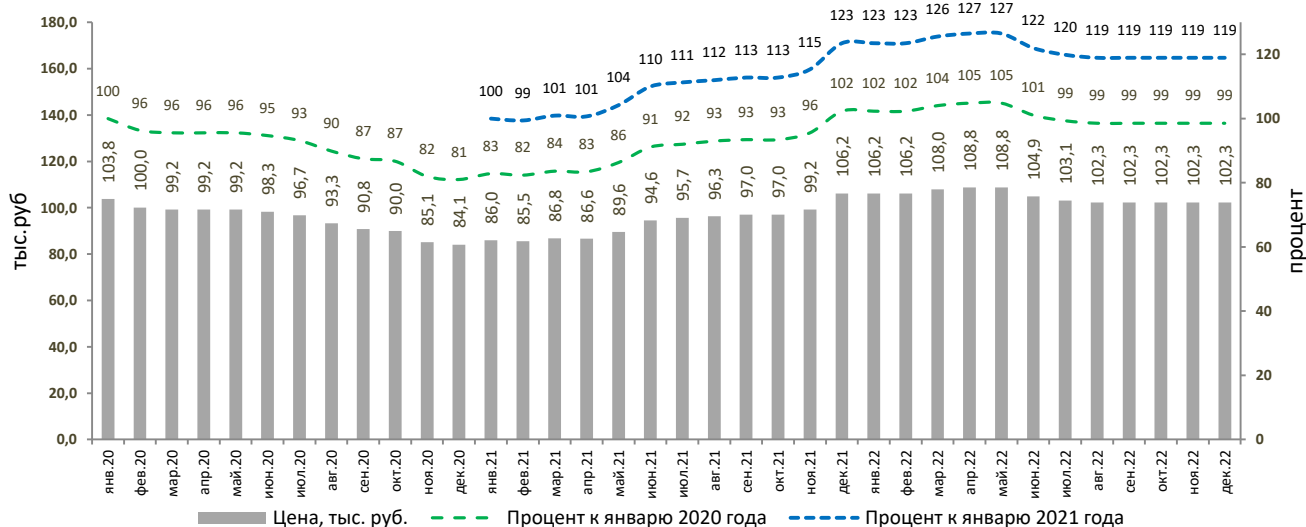


Рис.28. Динамика средней цены предложения на надрессорную балку<sup>1</sup> (без НДС), тыс.руб.

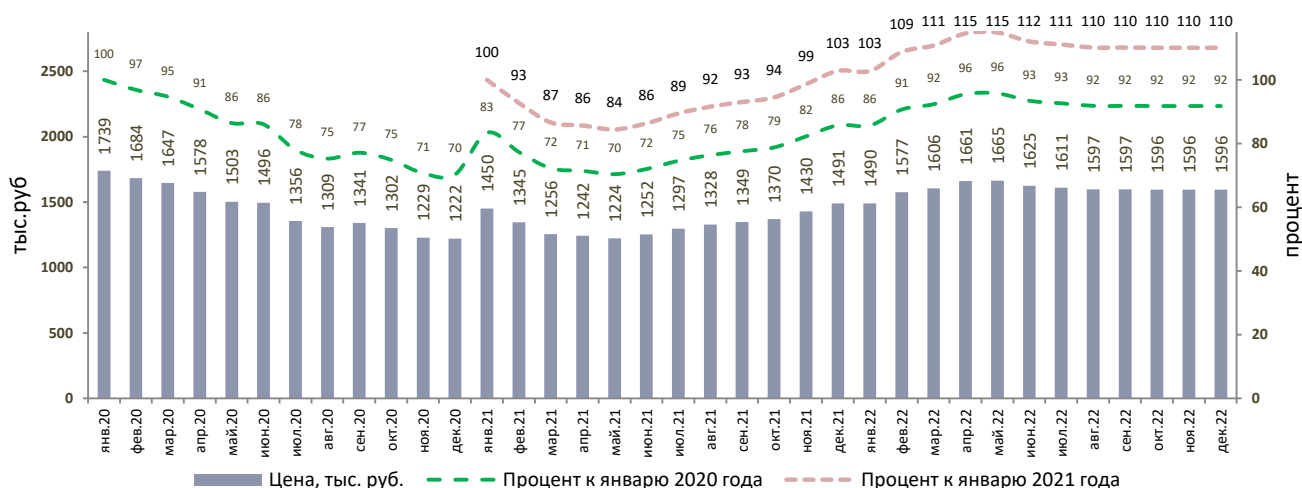


Рис.29. Динамика средней цены на новый вагон-комплект<sup>2</sup> (без НДС), тыс.руб.

В целом средние цены на цельнокатаное колесо (Рис.26) с августа по декабрь практически не изменялись (а к январю 2022 г. даже снизились). При этом они на 34% выше, чем в январе 2021 г. Цены на боковые рамы и надрессорную балку практически не менялись в течении второго полугодия 2022 г.. При этом они в течении второго полугодия снизились по отношению к

<sup>1</sup>Цены на надрессорную балку и на боковую раму, как правило, устанавливались заводом изготовителем одинаковыми, хотя себестоимость производства надрессорной балки несколько выше (из-за большего расхода металла). Но в декабре 2021 г. Рубцовский филиал «Алтайвагонзавода» начал дифференцировать цены на надрессорную балку (99,5 тыс.руб.) и на боковую раму (98,5 тыс.руб.). Вследствие этого показатели декабря 2021 г. на рис. 28 и 29 – различаются. Однако в 2022 г. эти цены вновь стали одинаковыми. (В настоящем разделе обзора графики приводятся по данным об отпускных ценах только российских производителей).

<sup>2</sup>Сумма средних цен предложения на 4 боковые рамы, 4 колёсные пары и 2 надрессорные балки.





январю 2022 г., однако остаются на 19% выше, чем в январе 2021 г. (Рис.27, 28). Цены на колёсную пару увеличивались в январе-апреле 2022 г., но затем стабилизировались и в течении второго полугодия 2022 г. почти не менялись (рис.30,31). При этом декабре 2022 г. они были выше и показателя января 2022 г. и января 2021 г.

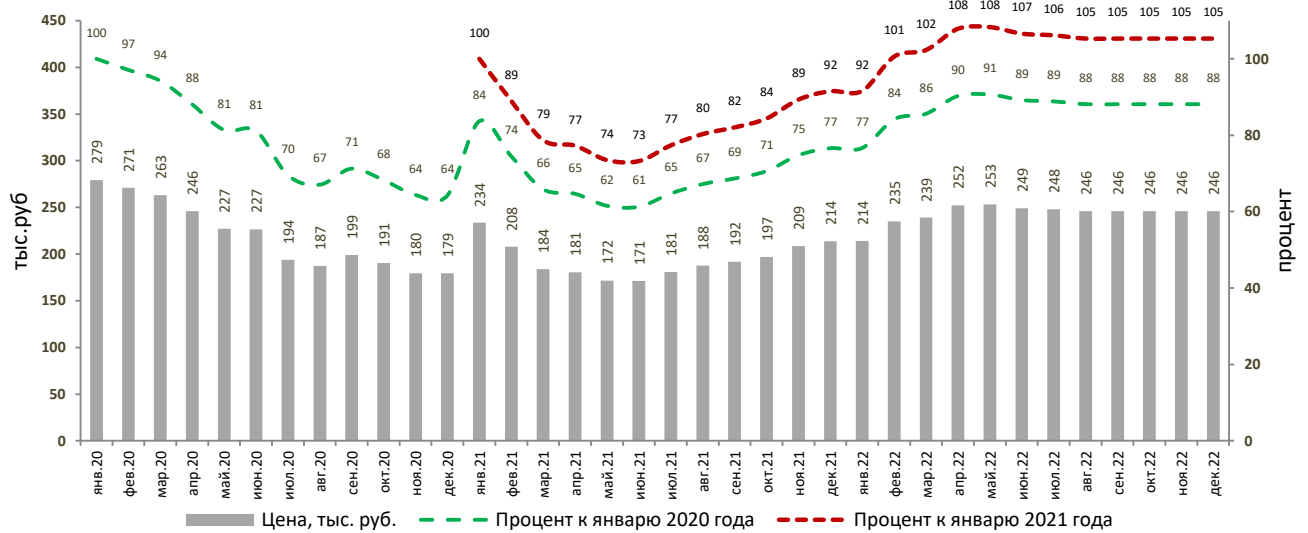


Рис. 30. Динамика средней цены предложения на колёсную пару<sup>1</sup> (без НДС), тыс. руб.

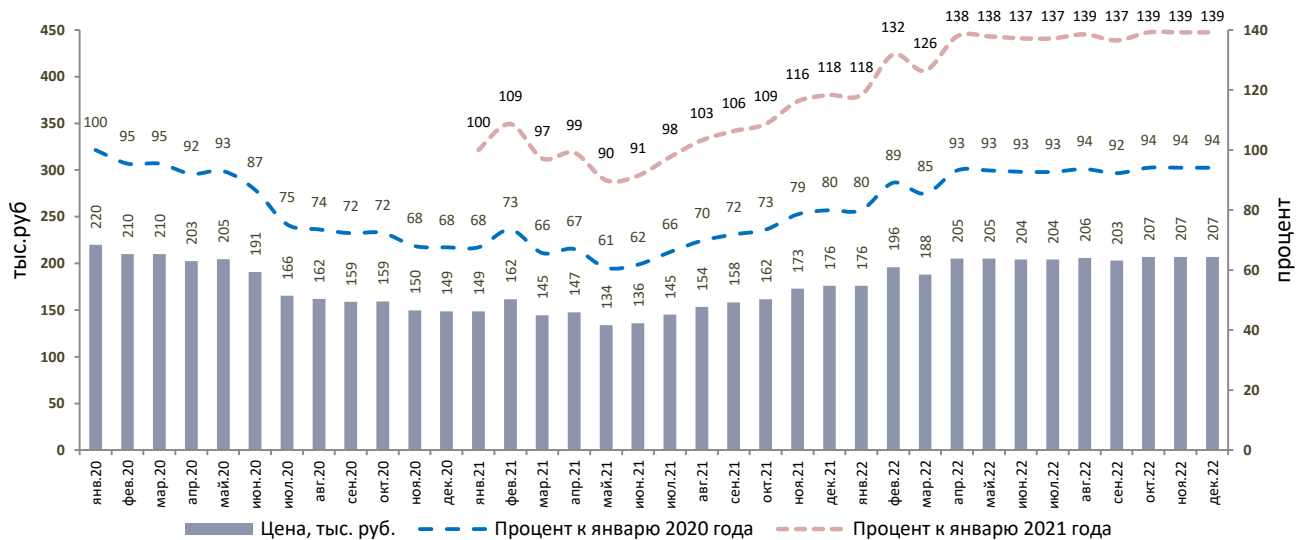
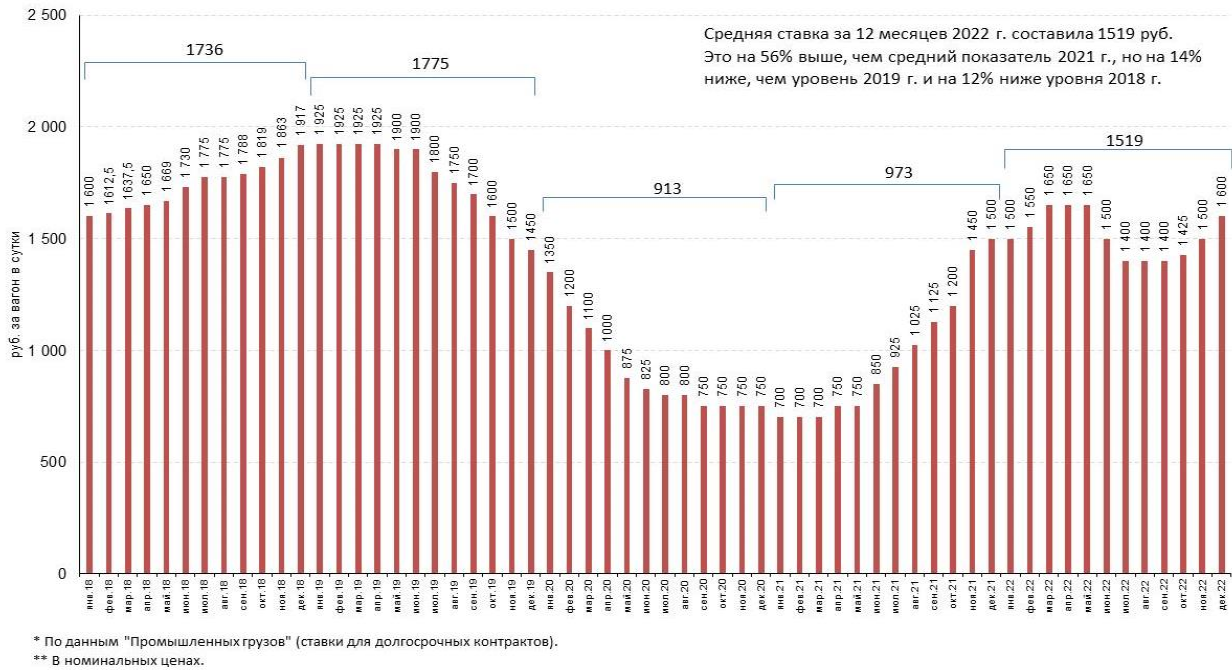


Рис. 31. Динамика средней цены предложения на колёсную пару СОНК (без НДС), тыс. руб.

<sup>1</sup>На Рис.30 приведены данные в целом по всем видам предложений колёсных пар – как «новая ось, новые колёса» (НОНК), так и «старая ось, новые колёса» (СОНК).

Приложение 1

Динамика ставок аренды полувагонов в РФ



Источник: «Промышленные грузы»

Рис.П.1.1. Помесячная динамика ставок аренды полувагона в 2018-2022 гг., руб. за вагон в сутки<sup>1</sup>

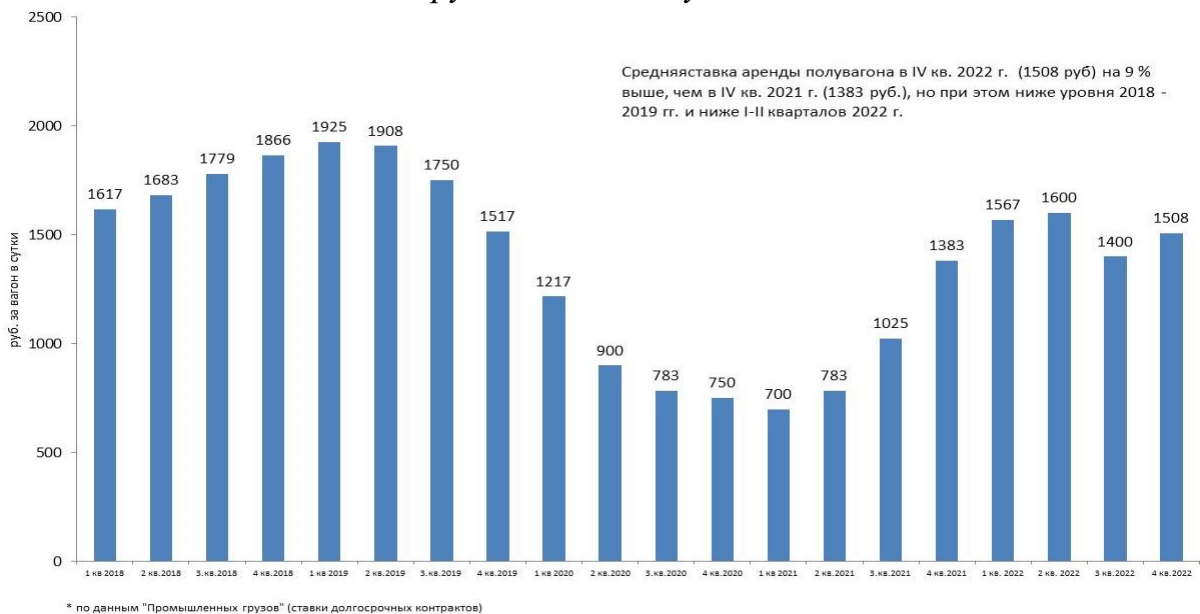


Рис.П.1.2. Поквартальная динамика ставок аренды полувагона в 2018-2022 гг., руб. за вагон в сутки

<sup>1</sup> 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 приведены на графике, добавлены данные о спотовых контрактах («на срок до трёх месяцев» с июля 2021 г. и «заключаемые в текущем месяце» с октября 2021 г.). По спотовым контрактам средняя ставка аренды вагона колеблется в широком диапазоне. Рост спотовых ставок, который наблюдался в январе-марте текущего года, сменился на тенденцию к снижению. Так, если в марте и апреле спотовые ставки достигли максимумов и находились в диапазоне 2200-4000 руб. (т.е. в среднем 3100 руб.), то в сентябре они находились уже в диапазоне 1500-2350 руб. (т.е. в среднем 1925 руб.), а в декабре в диапазоне 1900-2500 руб. (т.е. в среднем 2200 руб). Таким образом, в декабре 2022 средние спотовые ставки снизились на 30% относительно показателей марта-апреля 2022 г.

Приложение 2

Темпы прироста (снижения) погрузки грузов

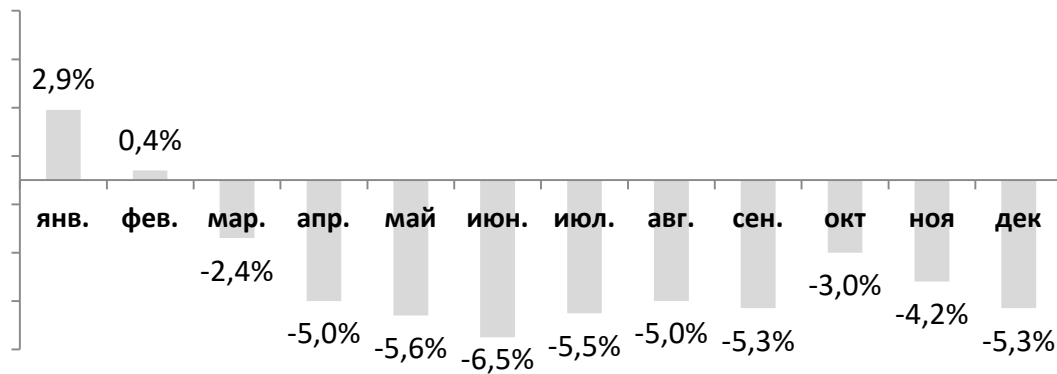


Рис. П2.1. Динамика темпов прироста/снижения погрузки грузов по сети РЖД в январе-декабре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

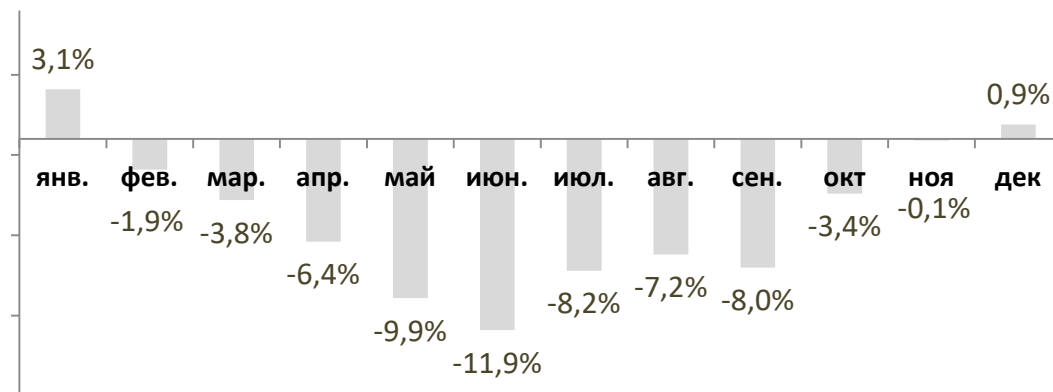


Рис. П2.2. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **каменного угля** по сети РЖД в январе-декабре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

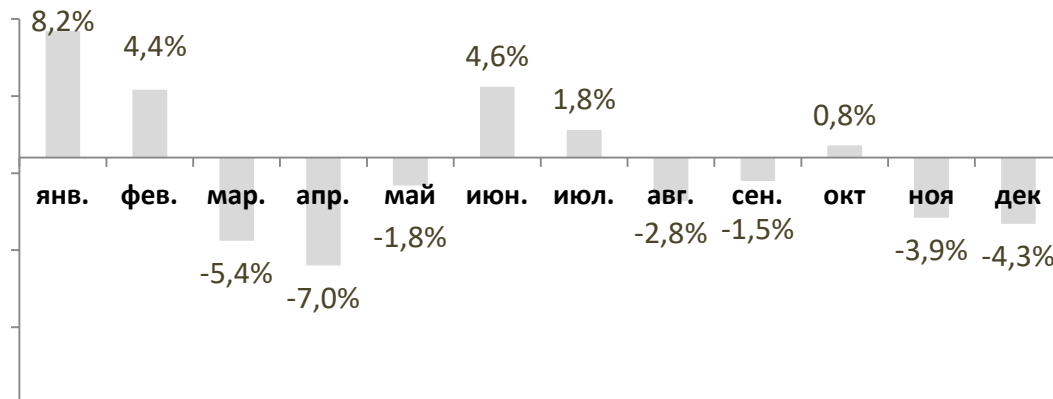


Рис. П2.3. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **нефти и нефтепродуктов** по сети РЖД в январе-декабре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

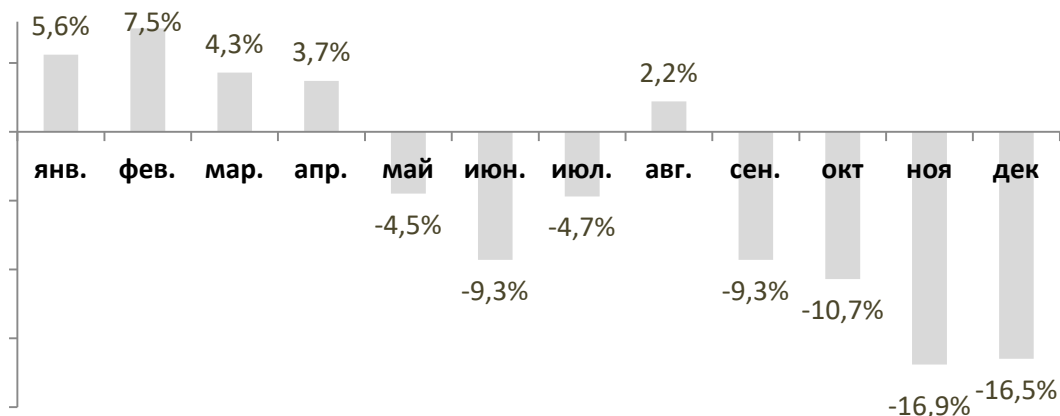


Рис. П2.4. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **чёрных металлов** по сети РЖД в январе-декабре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

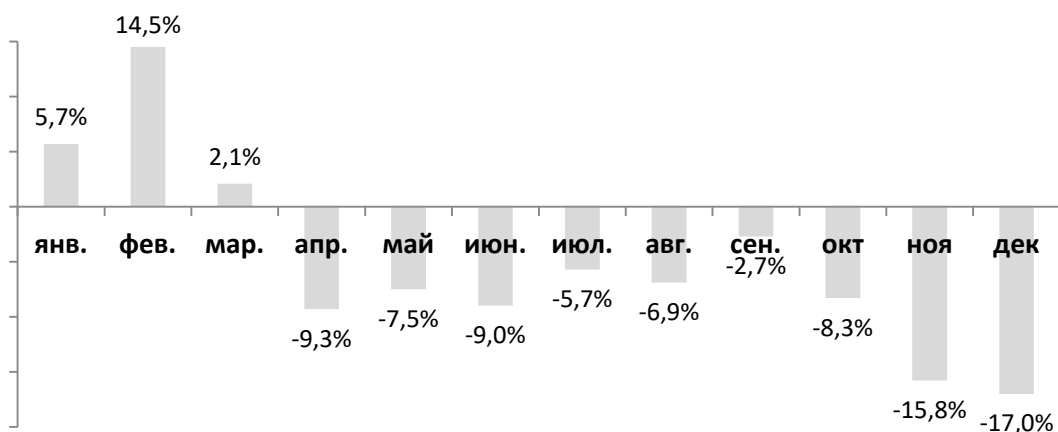


Рис. П2.5. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **цемента** по сети РЖД в январе-декабре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

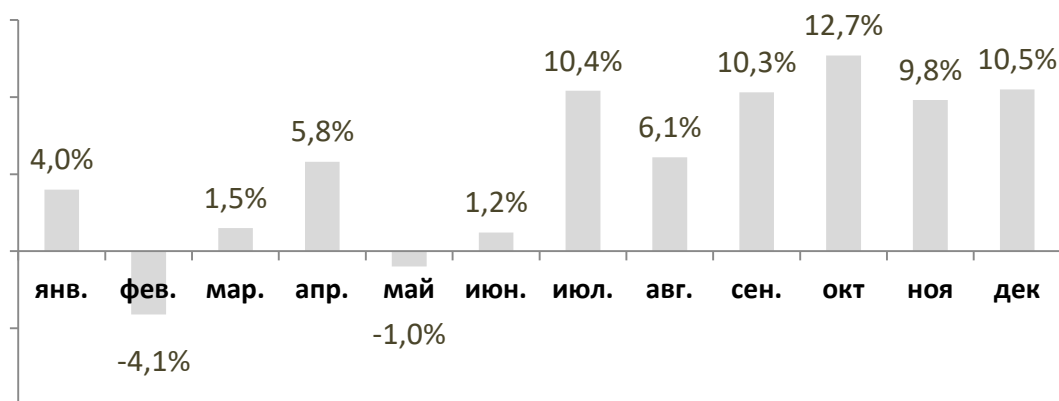


Рис. П2.6. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **строительных грузов** по сети РЖД в январе-декабре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

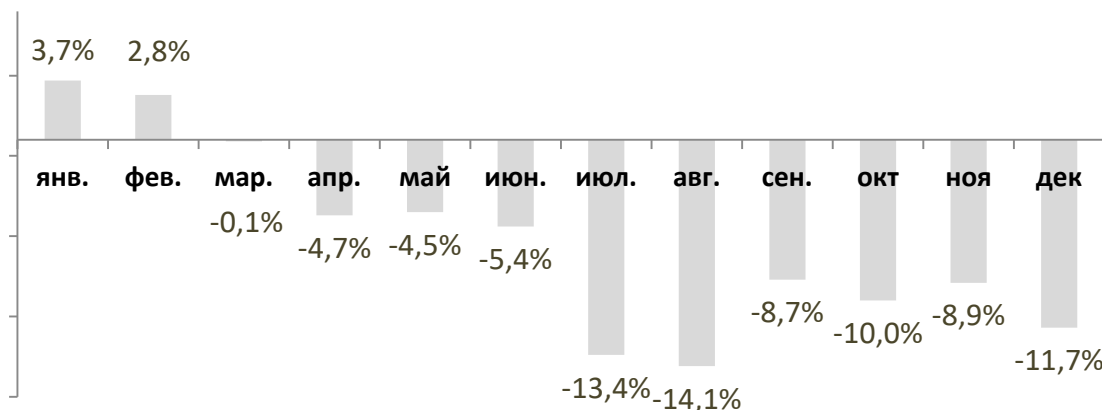


Рис. П2.7. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **химикатов и соды** по сети РЖД в январе-декабре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

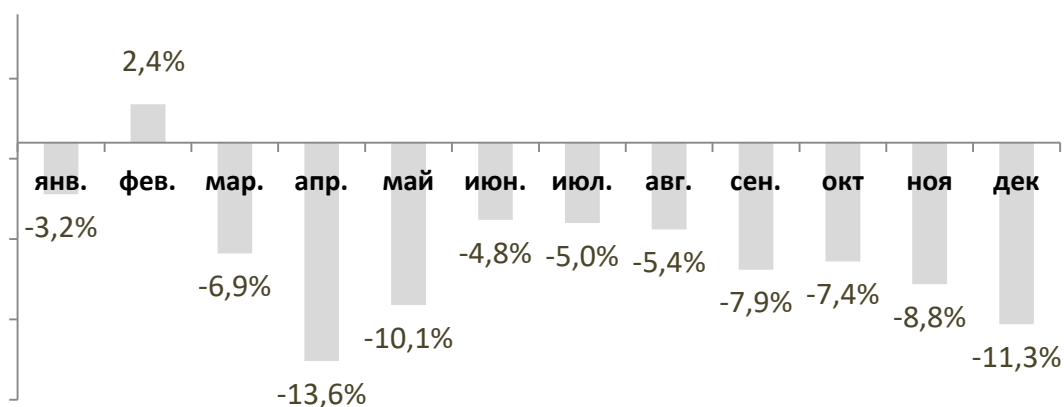


Рис. П2.8. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **химических и минеральных удобрений** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

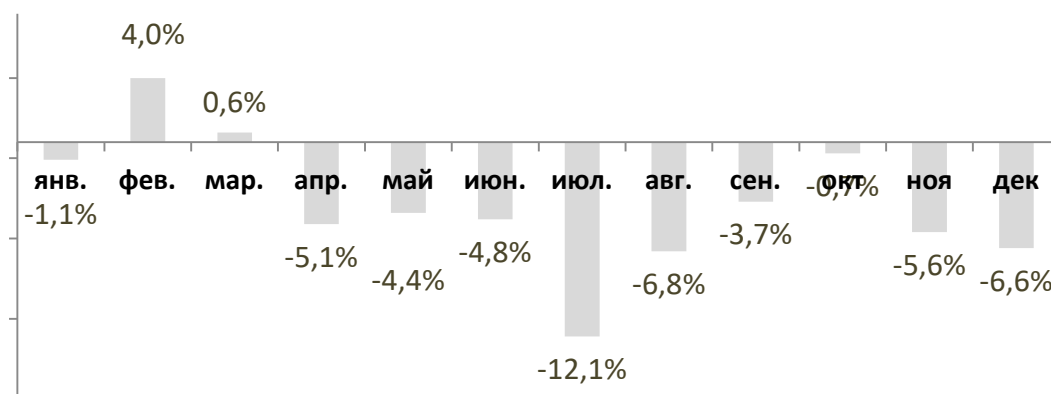


Рис. П2.9. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **руды железной и марганцевой** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %



## Приложение 3

## Погрузка грузов по сети РЖД в 2021 и 2022 гг., тыс. тонн

		Погрузка в 2021 г., тыс. тонн	Погрузка в 2022 г., тыс. тонн	2022 к 2021, %	"+"-" 2022 к 2021, тыс. тонн
	<b>ВСЕГО ПОГРУЖЕНО И НАЛИТО</b>	1 282 814,5	1 234 289,2	96,2%	-48 525,3
	<b>в т.ч.</b>				
1	КАМЕННЫЙ УГОЛЬ	371 660,4	354 400,6	95,4%	-17 259,8
2	КОКС	12 034,5	10 144,1	84,3%	-1 890,4
3	НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ	217 508,6	215 978,4	99,3%	-1 530,2
4	РУДА ЖЕЛЕЗНАЯ И МАРГАНЦЕВАЯ	119 983,0	115 209,4	96,0%	-4 773,6
5	РУДА ЦВ. И СЕРНОЕ СЫРЬЕ	19 668,4	17 960,7	91,3%	-1 707,7
6	ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	69 283,0	66 285,6	95,7%	-2 997,4
7	ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ	41 776,2	31 415,3	75,2%	-10 360,9
8	СТРОИТЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ	126 641,5	133 852,6	105,7%	7 211,1
9	ЦЕМЕНТ	26 451,0	24 874,2	94,0%	-1 576,8
10	ПРОМ.СЫРЬЕ И ФОРМ. МАТ-ЛЫ	35 714,6	31 035,3	86,9%	-4 679,3
11	ОГНЕУПОРЫ	4 616,1	4 762,0	103,2%	146,0
12	ГРАНУЛИРОВАННЫЕ ШЛАКИ	2 829,7	2 779,6	98,2%	-50,1
13	ХИМИЧЕСКИЕ И МИН. УДОБРЕНИЯ	64 987,2	60 504,5	93,1%	-4 482,6
14	ЗЕРНО	25 085,1	23 890,3	95,2%	-1 194,8
15	ПРОДУКТЫ ПЕРЕМОЛА	2 570,4	2 935,3	114,2%	364,9
16	АВТОМОБИЛИ	729,1	402,6	55,2%	-326,5
17	БУМАГА	3 451,9	3 416,3	99,0%	-35,6
18	ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	46 054,6	44 986,3	97,7%	-1 068,3
19	ЖИВНОСТЬ	0,0	0,0		0,0
20	ЖМЫХИ	5 120,2	5 313,0	103,8%	192,8
21	ИМПОРТНЫЕ ГРУЗЫ	15 267,7	18 066,4	118,3%	2 798,7
22	КАРТОФЕЛЬ, ОВОЩИ И ФРУКТЫ	74,2	65,8	88,7%	-8,4
23	КОМБИКОРМА	1 033,3	925,0	89,5%	-108,3
24	ЛОМ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ	16 393,8	12 869,4	78,5%	-3 524,3
25	МАШИНЫ, СТАНКИ, ДВИГАТЕЛИ	471,1	455,1	96,6%	-15,9
26	МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ КОНСТРУКЦИИ	259,0	279,5	107,9%	20,4
27	МЕТИЗЫ	4 082,8	4 227,3	103,5%	144,5
28	МЯСО И МАСЛО ЖИВОТНОЕ	91,2	70,8	77,7%	-20,4
29	ОСТАЛЬНЫЕ И СБОРНЫЕ ГРУЗЫ	4 231,2	5 266,9	124,5%	1 035,7
30	ОСТАЛЬНЫЕ ПРОД. ТОВАРЫ	5 105,1	4 905,8	96,1%	-199,3
31	ПЕРЕВАЛКА ГРУЗ. С ВОД. ТР-ТА	46,2	64,0	138,5%	17,8
32	ПРОМ.ТОВАРЫ НАР.ПОТРЕБЛЕНИЯ	885,9	796,8	89,9%	-89,1
33	РЫБА	278,7	218,7	78,4%	-60,1
34	САХАР	1 929,5	1 830,4	94,9%	-99,2
35	САХАРНАЯ СВЕКЛА И СЕМЕНА	0,1	0,0	0,0%	-0,1
36	СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ МАШИНЫ	106,1	80,7	76,0%	-25,5
37	СЛАНЦЫ	4,1	6,9	166,1%	2,7
38	СОЛЬ	329,3	321,6	97,7%	-7,7
39	ТОРФ И ТОРФЯНАЯ ПРОДУКЦИЯ	82,9	89,0	107,4%	6,1
40	ФЛЮСЫ	8 935,5	7 930,7	88,8%	-1 004,8
41	ХИМИКАТЫ И СОДА	24 333,6	22 813,2	93,8%	-1 520,4
42	ХЛОПОК	0,2	0,0	0,0%	-0,2
43	ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	2 707,7	2 859,1	105,6%	151,5



Структура оборота грузового вагона в долгосрочной перспективе

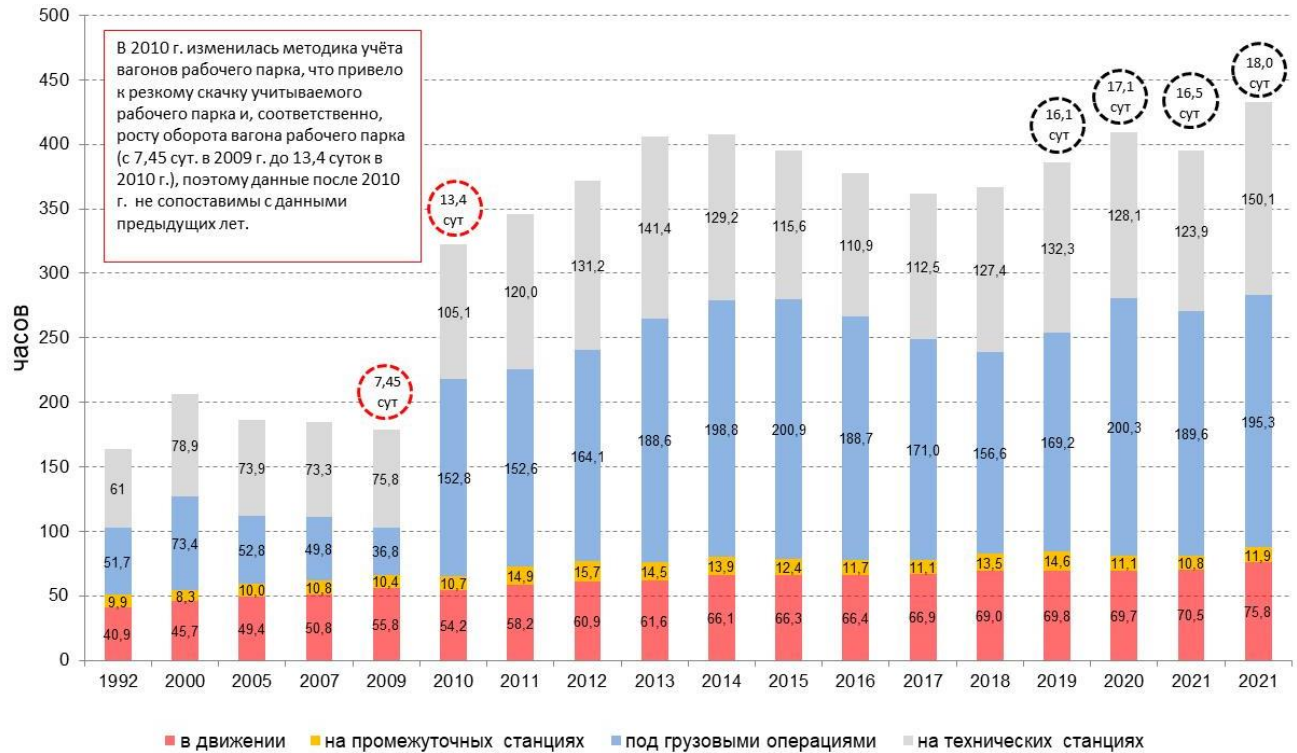


Рис.П4.1.Оборот грузового вагона рабочего парка с разложением по элементам в 1992-2022 гг., в часах

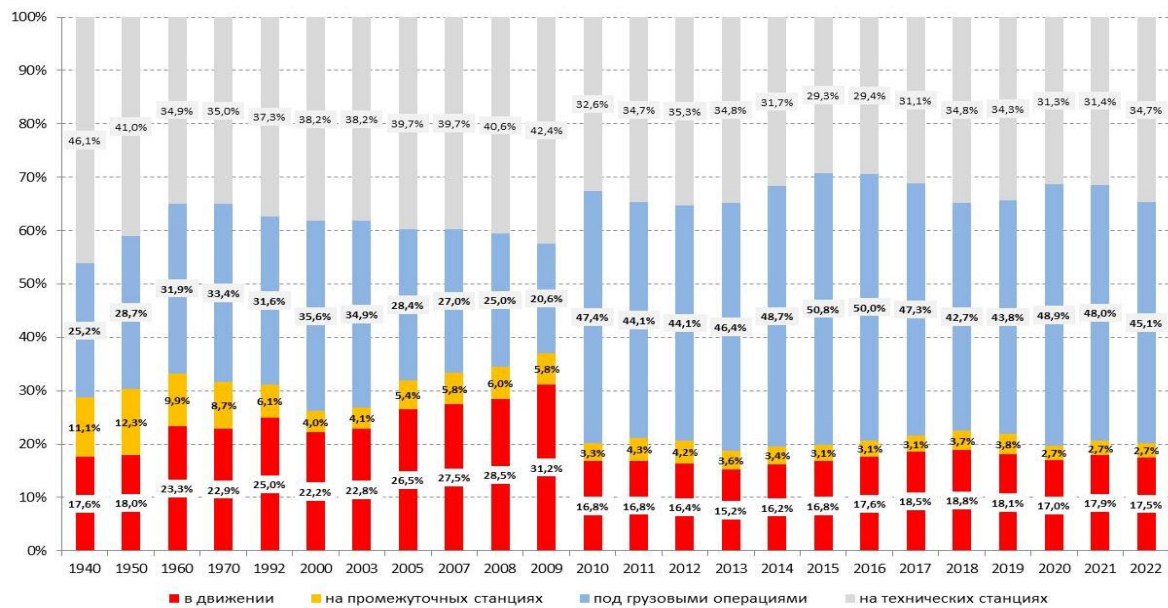


Рис.П4.2.Структура оборота грузового вагона рабочего парка по элементам в 1940-2022 гг., в %

## Приложение 5

### Средний возраст грузового вагона, принадлежности РФ

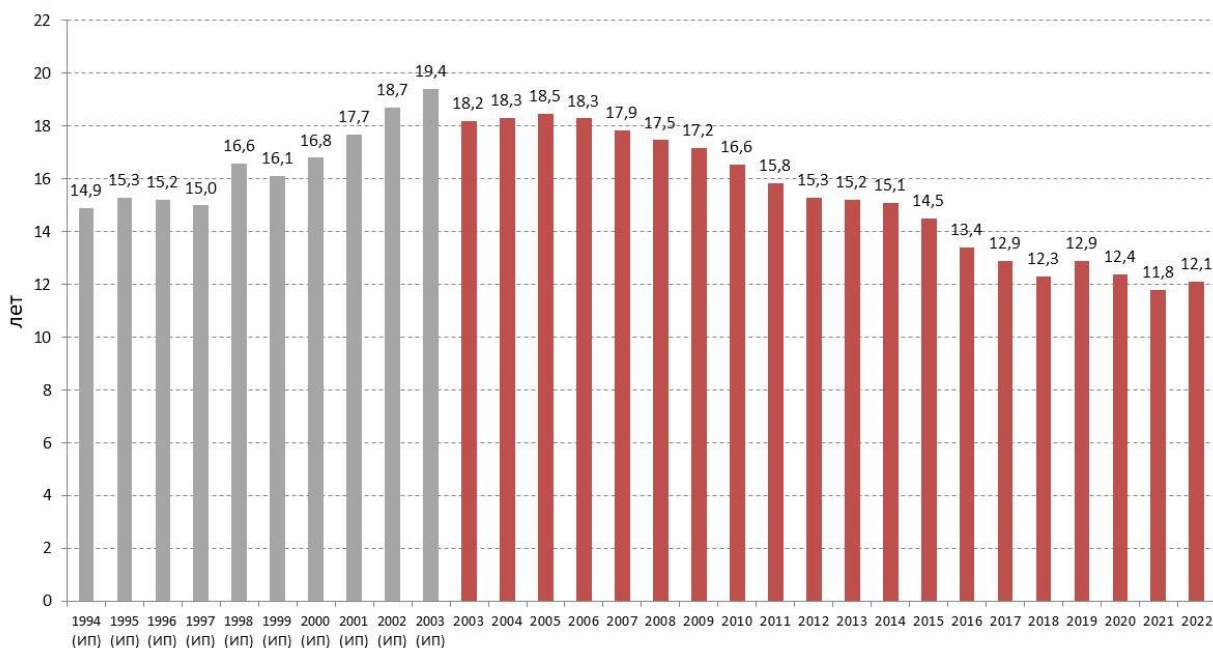


Рис.П5.1. Средний возраст грузового вагона в 1994-2022 гг\*., лет

\* 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

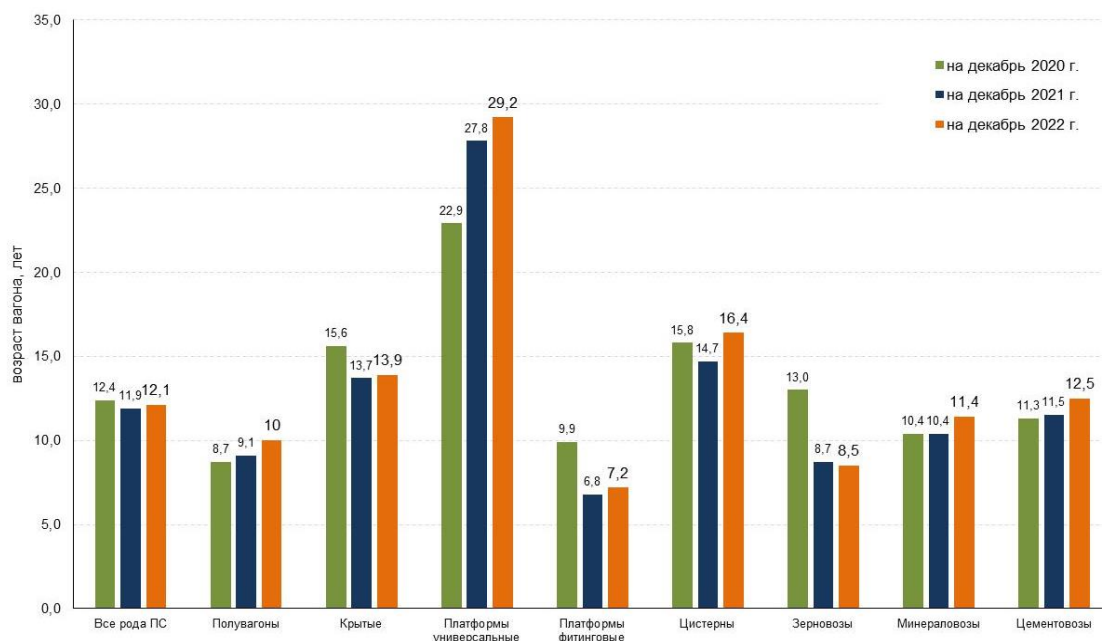


Рис.П5.2. Средний возраст основных родов подвижного состава<sup>1</sup>, лет

<sup>1</sup> Скачок возраста по универсальным платформам в 2021 г. объясняется тем, что часть лесных платформ по истечении срока службы была переоборудована (сняты стойки) и они были "переквалифицированы" в универсальные. Поэтому количество старых универсальных выросло и это сдвинуло средний их возраст вверх. (Для них, как известно, в порядке исключения сохранена возможность продления срока службы).



## Приложение 6

## Перевозки контейнеров по сети РЖД в 2021 и 2022 гг.

Вид сообщения		2021	2022	2022 к 2021
		тыс. TEU	тыс. TEU	в %
Внутр. перевозки	порожние	1 245,3	1 325,0	106,4%
	гружёные	1 222,6	1 220,5	99,8%
	<b>ВСЕГО</b>	<b>2 467,9</b>	<b>2 545,5</b>	<b>103,1%</b>
Импорт	порожние	468,4	405,3	86,5%
	гружёные	923,9	1 219,9	132,0%
	<b>ВСЕГО</b>	<b>1 392,3</b>	<b>1 625,2</b>	<b>116,7%</b>
Транзит	порожние	61,4	53,0	86,4%
	гружёные	1 014,6	792,6	78,1%
	<b>ВСЕГО</b>	<b>1 076,0</b>	<b>845,6</b>	<b>78,6%</b>
Экспорт	порожние	85,7	77,9	90,9%
	гружёные	1 480,7	1 426,9	96,4%
	<b>ВСЕГО</b>	<b>1 566,4</b>	<b>1 504,8</b>	<b>96,1%</b>
Во всех видах сообщения	порожние	1 860,8	1 861,2	100,0%
	гружёные	4 641,8	4 659,9	100,4%
	<b>ВСЕГО</b>	<b>6 502,5</b>	<b>6 521,1</b>	<b>100,3%</b>



# СОЖТ

Союз операторов  
железнодорожного  
транспорта

[www.railsovet.ru](http://www.railsovet.ru)

Обзор подготовлен Информационно-аналитическим центром СОЖТ.

*Саморегулируемая организация Союз участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (СОЖТ) - некоммерческая организация, объединяющая операторов железнодорожного подвижного состава.*

*Основным направлением деятельности Союза является решение проблем совершенствования нормативно-правовой и тарифной базы грузовых перевозок, формирование новой технологии управления перевозочным процессом в условиях реформирования железнодорожной отрасли с учетом интересов всех участников рынка железнодорожных перевозок. Союз сегодня является одной из наиболее авторитетных площадок для ведения конструктивного диалога операторов подвижного состава с ОАО «РЖД» и регулируемыми государственными органами.*

*По состоянию на 31.12.2022 г. в состав Союза входят 30 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава, которые в совокупности управляют около 60 % парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированных в Российской Федерации.*

---

Контакты Пресс-службы СОЖТ:  
Позолотчикова Яна Валерьевна  
Тел.: +7 (495) 290 36 27  
Моб.: +7 (906) 240 45 97

e-mail: [pr@railsovet.ru](mailto:pr@railsovet.ru)