



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*



ОБЗОР РАБОТЫ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

за 9 месяцев 2022 г.



1. Погрузка грузов по сети ОАО «РЖД»

Промышленное производство в России за 9 месяцев 2022 г. выросло на 0,4% к аналогичному периоду предыдущего года. При этом добыча полезных ископаемых выросла на 1,9%, а выпуск в обрабатывающих отраслях – снизился на 0,5%¹.

Общая погрузка грузов по сети ОАО «РЖД» за 9 месяцев 2022 г. составила 921,2 млн тонн, что на 3,7 % или на 34,9 млн тонн ниже погрузки за аналогичный период прошлого года (погрузка на экспорт снизилась в большей степени - на 12,8 %).

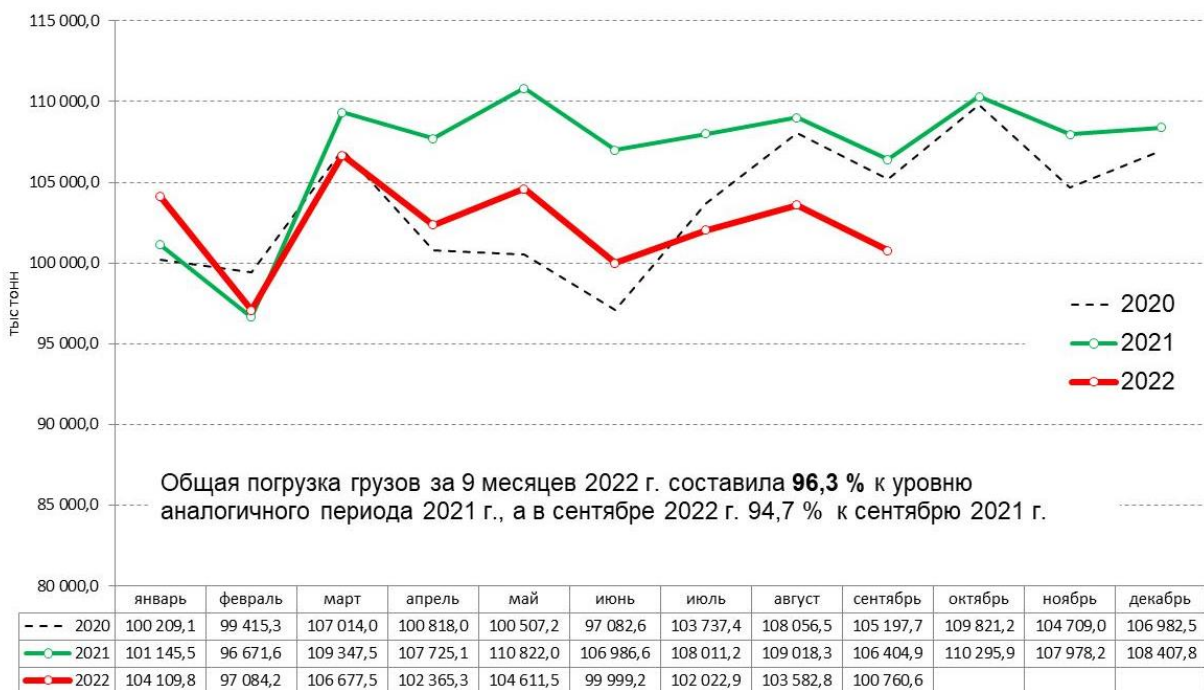


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД², тыс. тонн

За 9 месяцев 2022 г. по большинству важнейших грузов погрузка к аналогичному периоду прошлого года снизилась. В частности, погрузка каменного угля снизилась на 3,7% (или на 34,9 млн. тонн), руды железной и марганцевой - на 3,9% (или на 3,5 млн тонн), лесных грузов - на 23,0 % (или на 7,4 млн тонн), химических и минеральных удобрений - на 6,1% или на 2,9 млн тонн³,

¹ Социально-экономическое положение России. Январь-сентябрь 2022 г. / Росстат, 2022 (с.24-25), аналогичные данные приводятся в справке Росстата «О промышленном производстве в январе-сентябре 2022 года» (https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/178_26-10-2022.html).

² Везде в тексте, если не оговорено иное, показатели приводятся по данным ОАО «РЖД». В статистических данных ОАО «РЖД» показатели ФГУП «Крымская железная дорога» не учитываются.

³ Ранее погрузка удобрений устойчиво росла. Так, за предыдущие 22 года - с 2000 по 2021 г. - рост удобрений наблюдался все годы, кроме 2008 и 2009 г. В результате чего на горизонте с 2000 по 2021 гг. общая погрузка удобрений удвоилась – если в 2000 г. было погружено 35,3 млн. тонн (за 12 мес.), то в 2021 г. (за 12 мес.) 65,0 млн. тонн.



зерна - на 9,9% или на 1,8 млн тонн, лома чёрных металлов – на 18,9% (или на 2,3 млн тонн), цемента – на 3,9% (или на 0,8 млн тонн).

Из крупнейших групп грузов выросла погрузка только строительных грузов – на 4,0 % или на 3,9 млн тонн. Отметим, что сильно выросла позиция «импортные грузы» – на 15,8% или на 1,8 млн тонн.

Погрузка на экспорт, как выше уже было сказано, упала сильнее, чем погрузка в целом. Экспорт угля снизился на 9,9% (или на 16,1 млн тонн), экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 4,2% (или на 2,8 млн тонн), экспорт руды железной и марганцевой снизился на 33,1 % или на 6,7 млн. тонн, экспорт чёрных металлов упал на 14,1% (или на 3,1 млн тонн), экспорт лесных грузов снизился почти вдвое - на 48,5% или на 7,4 млн тонн, экспорт химических и минеральных удобрений снизился на 21,6% (или на 6,2 млн тонн), экспорт зерна - снизился на 17,3% или на 1,8 млн. тонн.

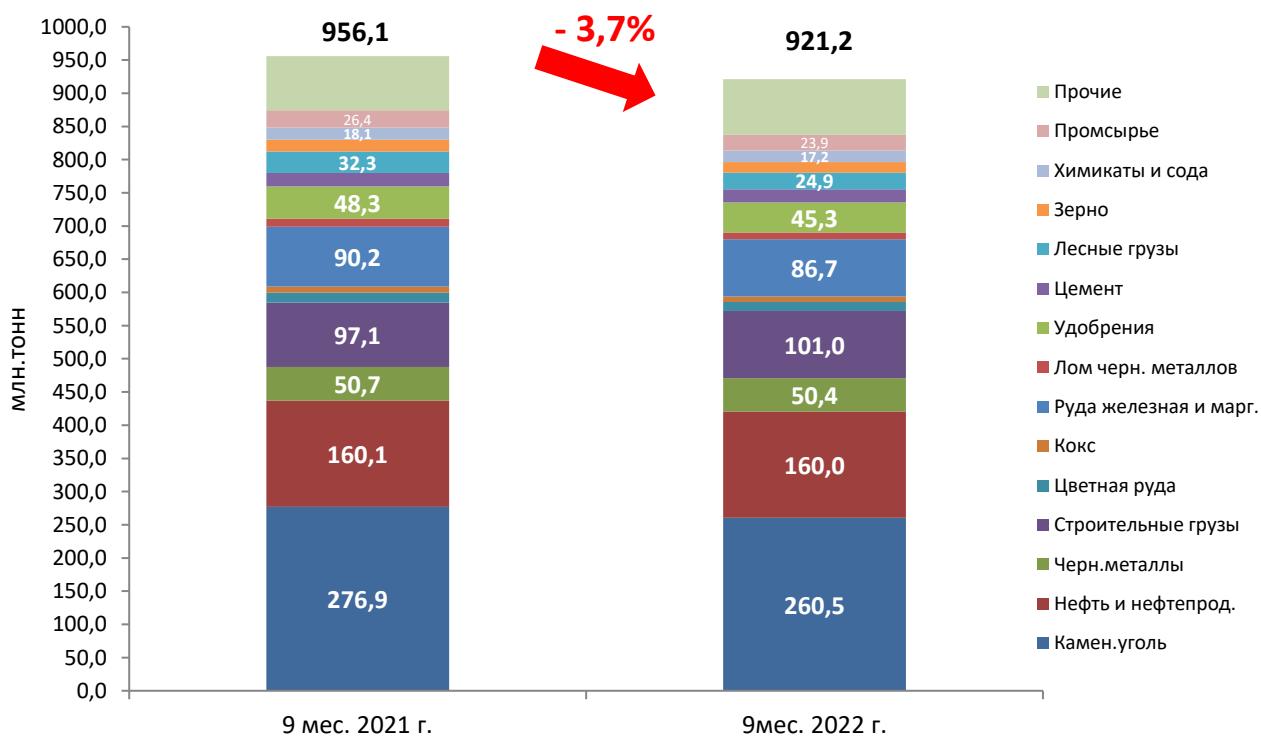


Рис. 2. Погрузка важнейших грузов по сети РЖД за 9 месяцев 2021 и 2022 гг,
млн тонн

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 несколько сократилась: если за 9 мес. 2021 г. она составляла 29,0 %, то по итогам 9 месяцев 2022 г. снизилась до 28,3%. Доля нефти и нефтепродуктов выросла с 16,7 % до 17,4 %.

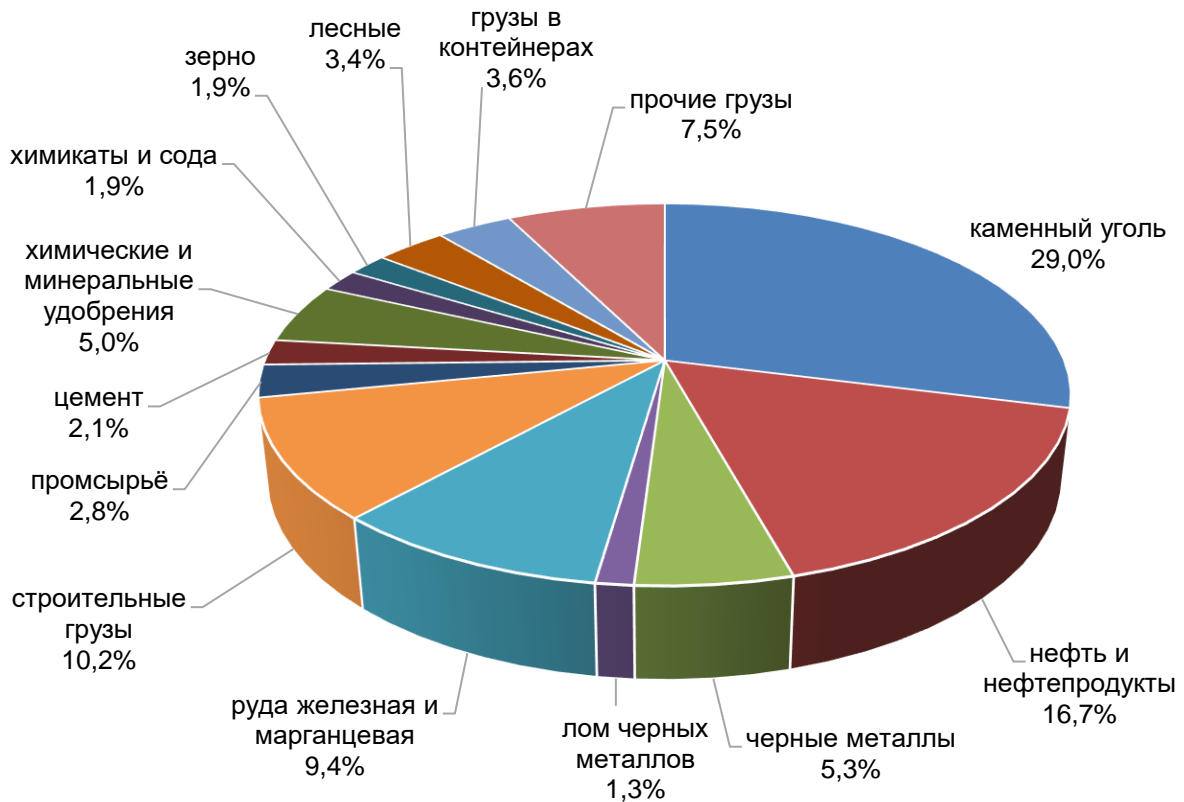


Рис. 3. Структура погрузки грузов по сети РЖД за 9 месяцев 2021 г, %

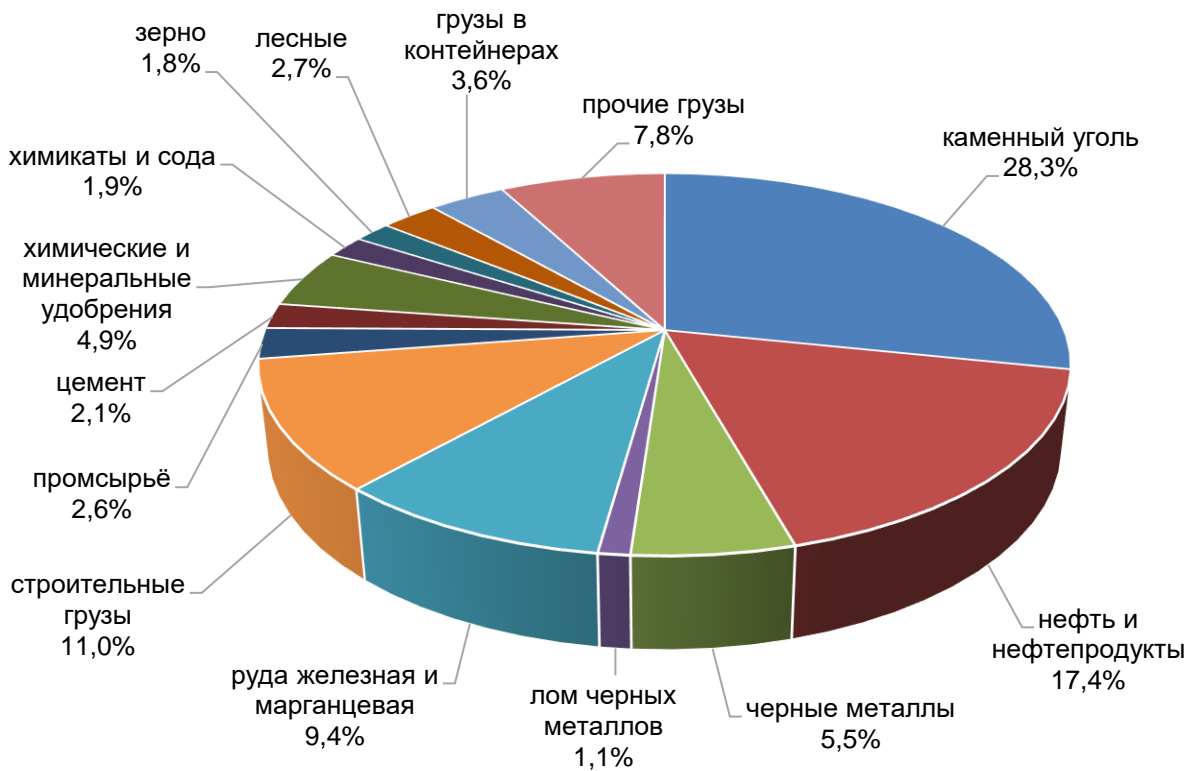


Рис. 4. Структура погрузки грузов по сети РЖД за 9 месяцев 2022 г, %



Таблица 1

Погрузка грузов по сети РЖД за 9 месяцев 2022 г. в сравнении с аналогичным периодом 2021 и 2020 гг.

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка за 9 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Всего	922 064,5	956 132,6	921 213,9	96,3%	-34 918,7	99,9%	-850,6
в т.ч.							
по России	574 042,8	590 180,5	602 282,0	102,1%	+12 101,5	104,9%	+28 239,3
на экспорт	348 021,7	365 952,1	318 931,8	87,2%	-47 020,2	91,6%	-29 089,8
Справочно: доля экспорта	37,7 %	38,3 %	34,6 %				

Из табл. 1 видно, что доля экспорта в январе-сентябре 2022 г. уменьшилась по сравнению с соответствующими показателями 2020 и 2021 гг. Связано это с сокращением экспорта в абсолютном измерении (на 47,7 млн. тонн по итогам 9 месяцев 2022 к 9 месяцам 2021 г. или на 12,8%).

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

2. Грузооборот, объём перевозок и средняя дальность

Грузооборот по инфраструктуре РЖД за 9 месяцев 2022 года составил 1967,5 млрд т-км, что выше показателя аналогичного периода предыдущего года на 0,4%¹ (отметим, что в январе-марте грузооборот был выше показателя соответствующего месяца прошлого года, а в в апреле-июле и сентябре - ниже)².

Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил за 9 месяцев 2022 г. 2464 млрд т-км, что ниже показателя прошлого года на 0,1%³.

¹ Существуют незначительные расхождения между данными ОАО «РЖД» и Росстата. По данным Росстата грузооборот железнодорожного транспорта составил 1968,7 млрд. т-км, рост к предыдущему году на 0,4%.

² В апреле это отношение составило 98,8%, в мае – 99,7%, в июне – 97,3%, в июле – 98,3%, в августе – 100% (т.е. ни роста ни снижения), а в сентябре – 98,2% (по данным Росстата).

³ По данным пресс-релиза ОАО «РЖД». Росстат этот показатель не учитывает.

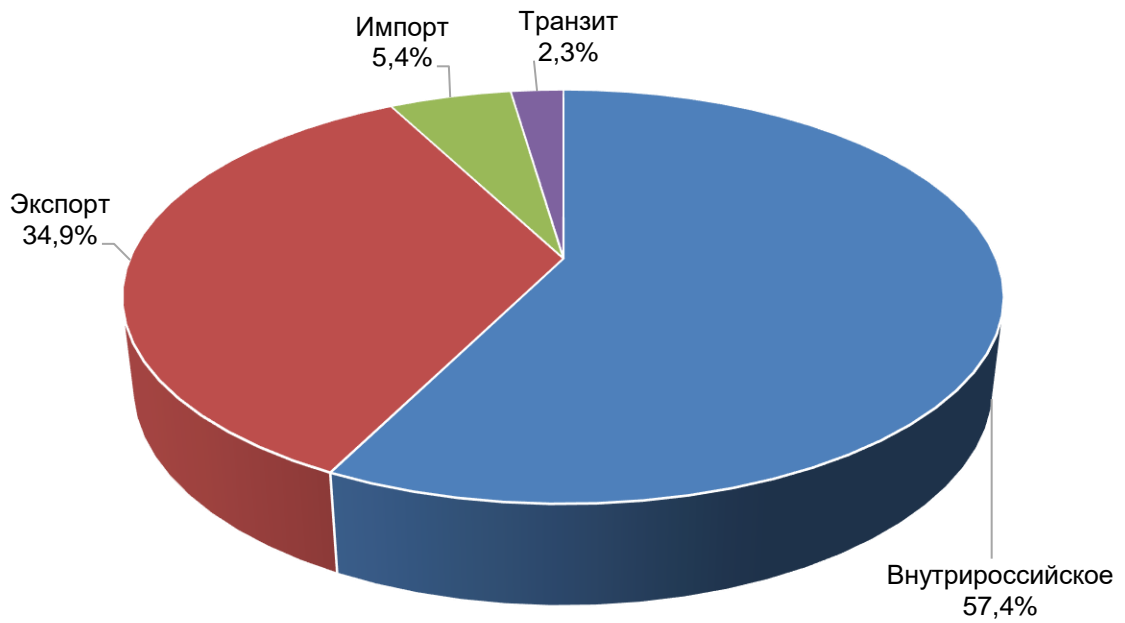


Рис. 5. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения за 9 месяцев 2021 г., %

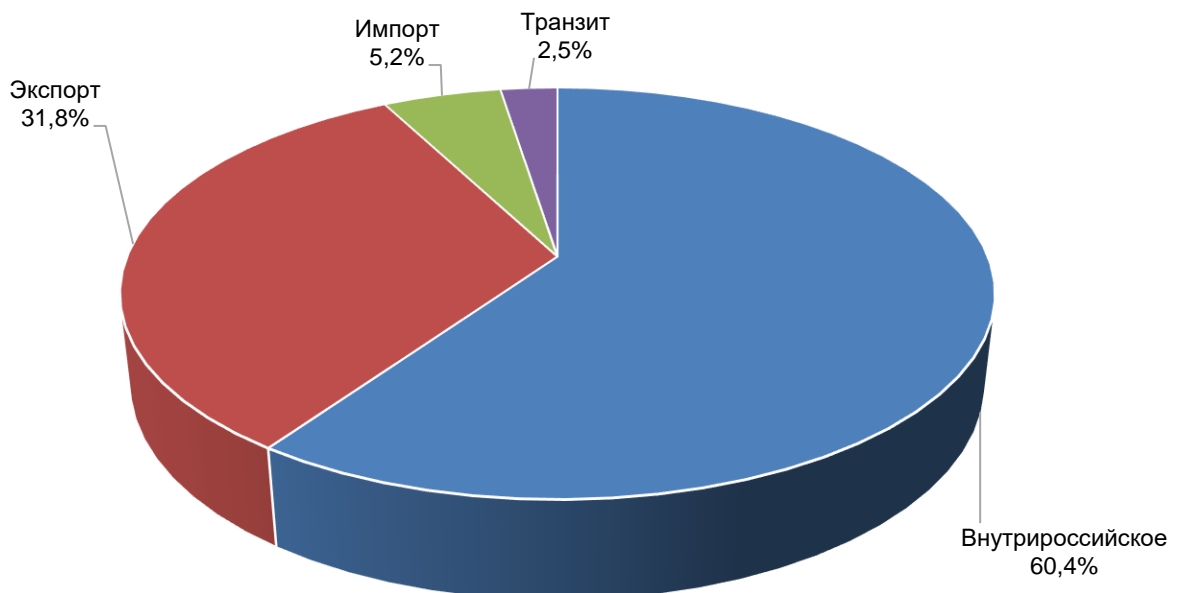


Рис. 6. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения за 9 месяцев 2022 г., %



Показатель объёма перевозок (*перевезено*) по итогам 9 месяцев 2022 г. составил 1012,1 млн тонн, что на 3,2 % ниже аналогичного показателя 2021 г.¹

Отметим, что по итогам 9 месяцев 2022 г. доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок к аналогичному периоду предыдущего года выросли на 15,1 %, при этом доходная ставка в расчёте на т-км выросла на 14,6 %, а доходная ставка в расчёте на тонну увеличилась на 18,9 %. (более низкий темп роста доходной ставки за тонно-км по сравнению с доходной ставкой за тонну связан с увеличением средней дальности перевозки грузов)

Распределение общего объёма перевозок по видам сообщения приведено на рис. 5 и 6. Доля перевозок во внутригосударственном (внутрироссийском) сообщении выросла с 57,4 % за 9 месяцев 2021 г. до 60,4 % за 9 месяцев 2022 г. (рост на 3,0 п.п.), а доля перевозок в экспортном сообщении уменьшилась – соответственно, с 34,9 % до 31,8 % (снижение на 3,1 п.п.)². Доля перевозок в импортном сообщении снизилась с 5,4 % за 9 месяцев 2021 г. до 5,2 % за 9 месяцев 2022 г. (падение абсолютного показателя – на 6%). Доля транзита увеличилась с 2,3 % до 2,6 % (на 0,3 п.п.)³.

Средняя дальность перевозок всех грузов за 9 месяцев 2022 г. составила 1944 км, что на 3,7% (или на 70 км) выше, чем за 9 месяцев 2021 г. Любопытно отметить, что средняя дальность перевозки каменного угля (в целом, во всех видах сообщения) немного снизилась (с 2828 км. до 2781 км. т.е. на 2,0% или на 47 км), но средняя дальность его перевозок по России выросла (с 1051 км. до 1127 км., т.е. на 7,2% или на 76 км).

Дальность перевозок большинства грузов промышленного сектора увеличилась, в т.ч. нефти и нефтепродуктов (+4,5% или +71 км), чёрных металлов (+8,6% или +150 км), лома чёрных металлов (+ 9,9% или +95 км), химикатов (+11,1% или +255 км). Целлюлозно-бумажная промышленность по этому показателю выделяется особо: рост средней дальности перевозок бумаги составил с 2,6 тыс. км до 3,5 тыс.км, т.е. на 860 км. или на 32,5%.

Также, значительный рост средней дальности перевозок зафиксирован по продовольственным товарам – на 11,4 % или на 327 км.

¹ Во избежание путаницы, напомним, что согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учёта показателей работы, показатель *перевезено* не эквивалентен показателю *погрузка*. 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*.

² При этом абсолютное снижение *перевозок* на экспорт составило (-12%).

³ Абсолютный рост показателя *перевезено* в транзитном сообщении составил (+9,5%).



3. Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов за 9 месяцев 2022 г. по сети российских железных дорог.

Каменный уголь

По данным Росстата, по итогам 9 месяцев 2022 г. индекс производства по показателю *добыча угля* составил 97,5%¹. Показатель выпуска угля составил 98,4% к аналогичному периоду прошлого года².

Погрузка каменного угля за 9 месяцев 2022 г. составила 260,5 млн тонн, что ниже показателя аналогичного периода предыдущего года на 5,9 % или на 16,4 млн тонн.

По отношению к соответствующему периоду 2020 г. погрузка составила 99,9% (снижение на 0,9 млн. тонн).

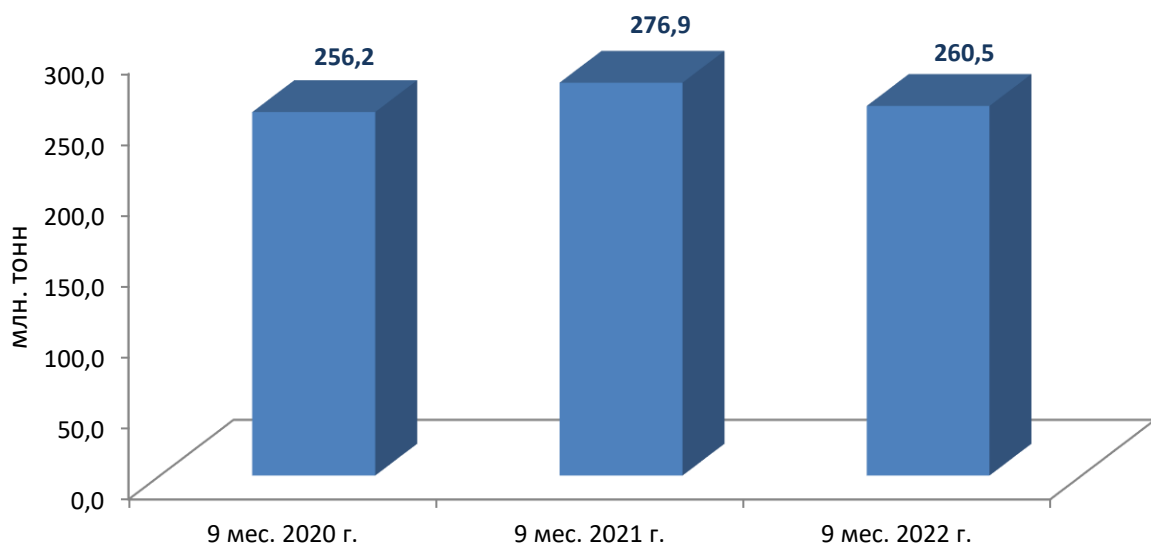


Рис. 7. Погрузка каменного угля по сети РЖД за 9 месяцев 2022 г. в сравнении с аналогичным периодом 2020 и 2021 гг., млн тонн

¹ Социально-экономическое положение России. Январь-сентябрь 2022 г. / Росстат, 2022 (с.22), аналогичные данные приводятся в таблице «Индексы производства по основным видам добывающих и обрабатывающих производств» в справке Росстата «О промышленном производстве в январе-сентябре 2022 года» (https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/178_26-10-2022.html).

² См. табл. «Выпуск важнейших видов продукции» в справке «О промышленном производстве в январе-сентябре 2022 года» (https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/178_26-10-2022.html). Это же процент приводится в табл. 6 «Добыча отдельных видов полезных ископаемых» отчёта Росстата «Социально-экономическое положение России. Январь-сентябрь 2022 г.»

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 за 9 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±"-, тыс. тонн	%	"±"-, тыс. тонн
Погружено	256 218,0	276 897,4	260 473,7	94,1%	-16 423,8	101,7%	+4 255,7
в т.ч.							
по России	110 159,2	115 146,8	114 814,9	99,7%	-331,9	104,2%	+4 655,8
на экспорт	146 058,8	161 750,6	145 658,8	90,1%	-16091,9	99,7%	-400,1
Справочно: доля экспорта	57,0%	58,4 %	55,9%				

Как известно, больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Из табл. 2 видно, что эта доля несколько уменьшилась по итогам 9 месяцев 2022 г. (к соответствующему периоду 2020 и 2021 гг.), но на экспорт по-прежнему отгружается больше половины всей погрузки угля.

Нефть и нефтепродукты

По итогам 9 месяцев 2022 г. индекс производства по показателю «добыча нефти и природного газа» составил 101,7%¹.

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* за 9 месяцев 2022 г. составила 160,0 млн тонн, (практически на уровне показателя аналогичного периода прошлого года).

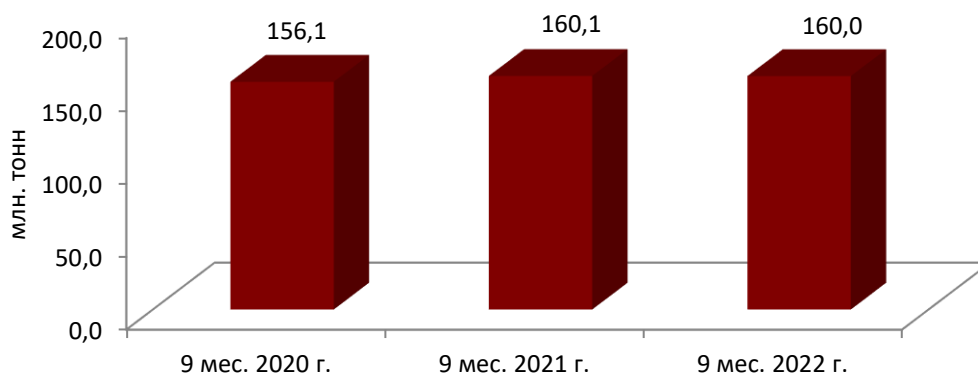


Рис.8. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД за 9 месяцев 2022 г. в сравнении соответствующими периодами 2021 и 2020 гг., млн тонн

¹«О промышленном производстве в январе-сентябре 2022 года» (https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/178_26-10-2022.html).



Как видно из табл. 3, экспортная ориентация нефтяной отрасли несколько уменьшилась: доля экспорта по итогам 9 месяцев 2022 г. находится на уровне 39,9%, что ниже, чем в 2021 г. и в 2020 г. (на 1,7 и 3,4 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 за 9 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	156 063,7	160 114,1	160 034,3	100,0%	-79,9	102,5%	3 970,7
в т.ч.							
по России	88 498,3	92 544,6	96 250,0	102,9%	+2 705,4	108,8%	7 751,7
на экспорт	67 565,3	66 569,5	63 784,3	95,8%	-2 785,2	94,4%	-3 781,0
Справочно: доля экспорта	43,3%	41,6%	39,9%				

Черные металлы и руда железная

Погрузка *черных металлов* за 9 месяцев 2022 г. составила 50,4 млн тонн, что ниже уровня предыдущего года на 0,5 % или на 0,2 млн тонн. Отметим, что рост погрузки по отношению к аналогичному периоду 2021 г. происходил за счёт внутрироссийских перевозок – прирост погрузки по России составил +10,0% (или +2,9 млн тонн), а на экспорт погрузка снизилась на 14,1% (или на 3,1 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 за 9 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	49 546,6	50 707,5	50 459,2	99,5%	-248,4	101,8%	+912,5
в т.ч.							
по России	28 937,6	28 559,2	31 426,0	110,0%	+2 866,8	108,6%	+2 488,4
на экспорт	20 609,1	22 148,3	19 033,2	85,9%	-3 115,2	92,4%	-1 575,9
Справочно: доля экспорта	41,6%	43,7%	37,7%				

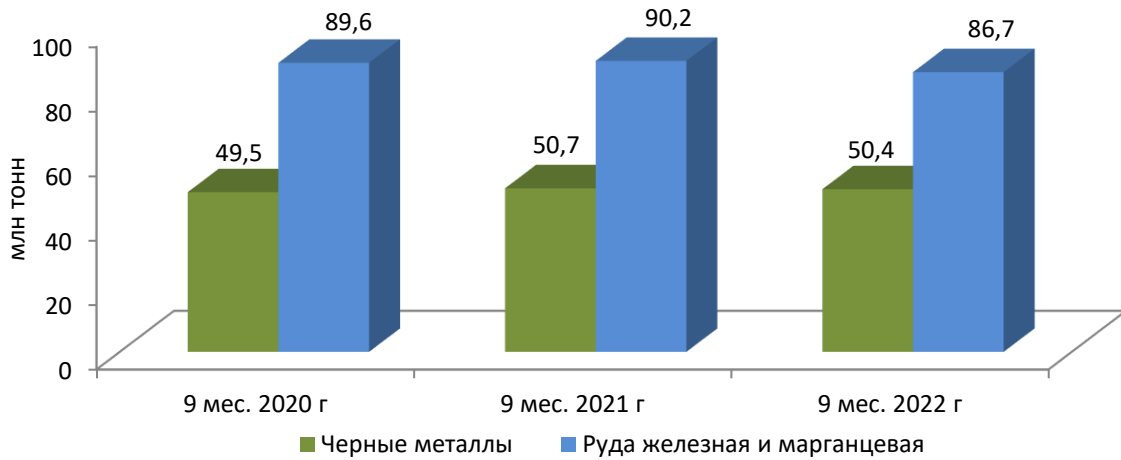


Рис. 9. Погрузка чёрных металлов и руды по сети РЖД за 9 месяцев 2022 г. в сравнении с соответствующими периодами 2021 и 2020 гг., млн тонн

Погрузка *руды железной и марганцевой* за 9 месяцев 2022 г. составила 86,7 млн тонн, что ниже уровня аналогичного периода предыдущего года на 3,9 % или на 3,5 млн тонн.

Внутрироссийские перевозки руды по итогам 9 месяцев 2022 г. выросли к аналогичному периоду прошлого года на 4,6% (или на 3,2 млн тонн), погрузка на экспорт – напротив – снизилась на 33,1% (или на 6,7 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 за 9 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	89 564,1	90 219,2	86 712,5	96,1%	-3 506,7	96,8%	-2 851,6
в т.ч.							
по России	68 545,6	70 019,4	73 206,4	104,6%	+3 186,9	106,8%	+4 660,8
на экспорт	21 018,5	20 199,8	13 506,1	66,9%	-6 693,7	64,3%	-7 512,4
Справочно: доля экспорта	23,5%	22,4%	15,6%				



Грузы строительного комплекса

Важнейшими грузами строительного комплекса являются группы грузов «строительные грузы», «промсырьё и формовочные материалы» и «цемент»¹.

Погрузка строительных грузов за 9 месяцев 2022 г составила почти 101,0 млн тонн, что выше аналогичного показателя предыдущего года на 4,0 % или на 3,9 млн тонн. Однако по сравнению с 9 месяцами 2020 г. погрузка снизилась на 0,7% или на 0,7 млн тонн. Строительные грузы единственная из крупных групп груза, по которой по итогам 9 месяцев 2022 г. зафиксирован прирост погрузки к аналогичному периоду предыдущего года. Связано это, помимо прочего с активным дорожным строительством в рамках выполнения гос.программ (в т.ч. строительство трассы М-12 Москва-Нижний Новгород-Казань).

Погрузка промсырья за 9 месяцев 2022 г составила 23,9 млн тонн, что ниже аналогичного показателя предыдущего года на 9,3 % или на 2,5 млн тонн, и ниже уровня аналогичного периода 2020 на 4,7 % или на 1,2 млн. тонн.

Погрузка цемента за 9 месяцев 2022 г. составила 19,7 млн тонн, что ниже уровня аналогичного периода 2021 г. на 3,9% (на 0,8 млн тонн).

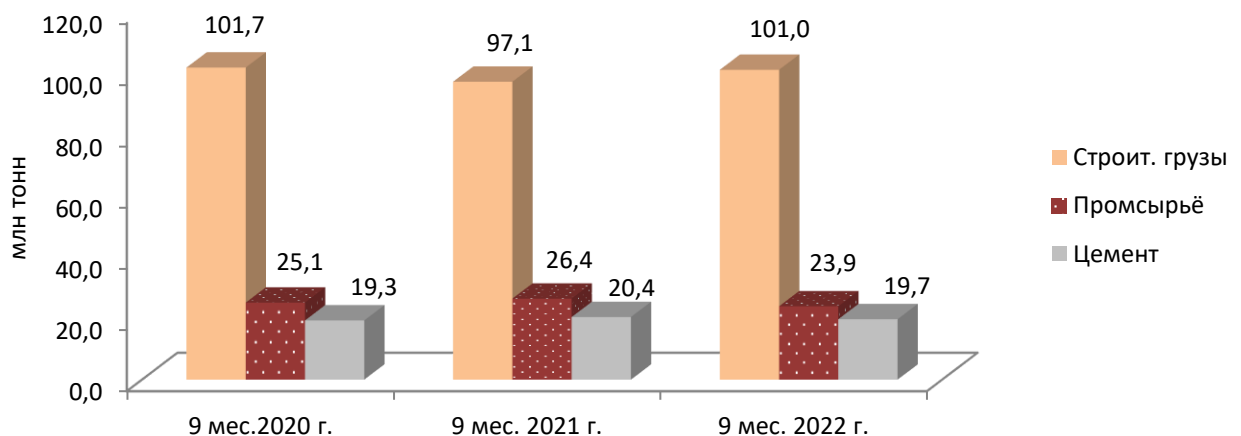


Рис.10. Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД за 9 месяцев 2022 г. в сравнении соответствующими периодами 2021 и 2020 гг.,

млн тонн

Зерно

Погрузка зерна за 9 месяцев 2022 г. составила 16,2 млн тонн, что на 9,9% (на 1,8 млн тонн) меньше, чем за аналогичный период 2021 г. При этом погрузка на экспорт снизилась на 17,3% (на 1,8 млн тонн), а погрузка по России чуть выросла – на 0,3% (см.табл.6).

¹ Именно по таким номенклатурным группам груза учитывается погрузка в отчёте о погрузке ОАО «РЖД» ф. ГО-10 и в т.н. «оперативной номенклатуре грузов», используемой в ОАО «РЖД» (а ранее – в МПС). Вместе с тем необходимо отметить, что в некоторых других видах отчётности, например, в одном из вариантов 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».

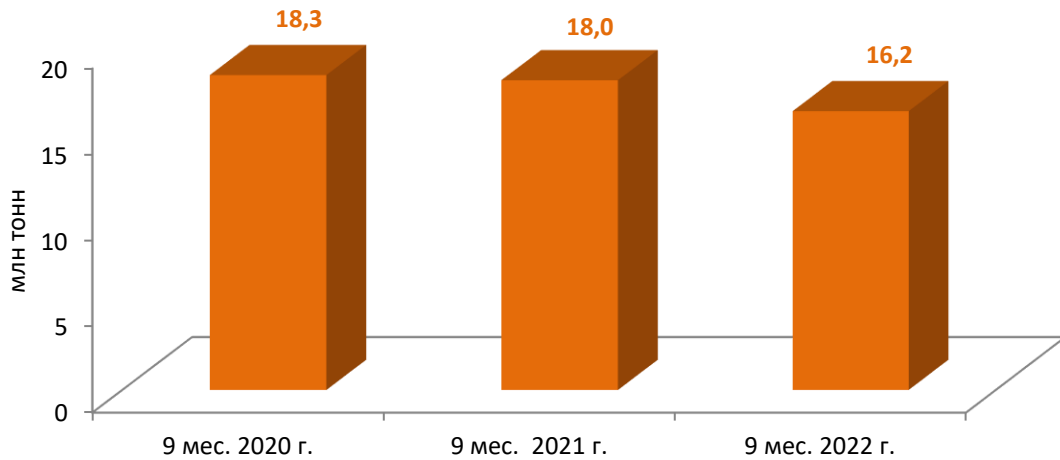


Рис.11. Погрузка зерна по сети РЖД за 9 месяцев 2022 г. в сравнении соответствующими периодами 2021 и 2020 гг., млн тонн

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 за 9 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 9 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	18 292,7	18 010,4	16 222,0	90,1%	-1 788,3	88,7%	-2 070,7
в т.ч.							
по России	7 657,6	7 557,5	7 576,5	100,3%	+19,1	98,9%	-81,0
на экспорт	10 635,2	10 452,9	8 645,5	82,7%	-1 807,4	81,3%	-1 989,7
Справочно: доля экспорта	58,1%	58,0%	53,3%				

Снижение перевозок зерна связано как с меньшим урожаем 2021 года (что повлияло на уровень погрузки в январе-мае 2022 г.)¹, который вывозился в первом полугодии 2022 г., так и с санкционными ограничениями (проблемы со страхованием судов и т.п.).

¹ Особенностью аграрной отрасли является то, что урожай, собранный, например в 2021 г. в значительной степени определяет объем 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.



4. Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта¹

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)².

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам 9 месяцев 2022 г. составил 18,0 суток (432,5 часа), что на 9,4% (или на 37 часов) больше, чем показатель аналогичного периода прошлого года (16,5 сут. или 395,5 ч.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис.13) позволяет заметить, что из общего ухудшения³ величины оборота вагона, наибольшее (27,0 часов из 37,0 или 73% всей величины ухудшения) приходится на показатель нахождения на технических станциях. В процентах его рост также максимален (по сравнению с ростом других элементов) – на 22,1% (с 122,4 ч. для периода 9 месяцев 2021 г. до 149,4 для периода 9 месяцев 2022 г.). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 30,9% до 34,5% (см. рис.14).

Выросли (ухудшились) за 9 месяцев 2022 г. (к аналогичному периоду предыдущего года) и остальные элементы оборота вагона. Так, время нахождения в движении выросло с 69,6 ч. до 75,5 ч. т.е. на 8,4 % или 5,9 часа (хотя доля его обороте вагона чуть снизилась – с 17,6% до 17,4%). Время нахождения на промежуточных станциях выросло с 10,3 ч. до 11,9 ч. т.е. на 15,5 % или 1,6 часа (его доля обороте вагона выросла с 2,6% до 2,8%). Время нахождения под грузовыми операциями выросло с 193,2 ч. до 195,7 ч. т.е. на 1,3 % или 2,5 часа (хотя доля его в обороте вагона снизилась – с 48,8 % до 45,2%).

Таким образом, основной вклад в увеличение (т.е. ухудшение) оборота вагона внесла работа железнодорожных станций⁴ (27 часов или 73% от всей величины ухудшения показателя) и снижение скоростей, приведшее к увеличению времени в движении (5,9 часа или 16% от всей величины ухудшения показателя).

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

² 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),

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

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

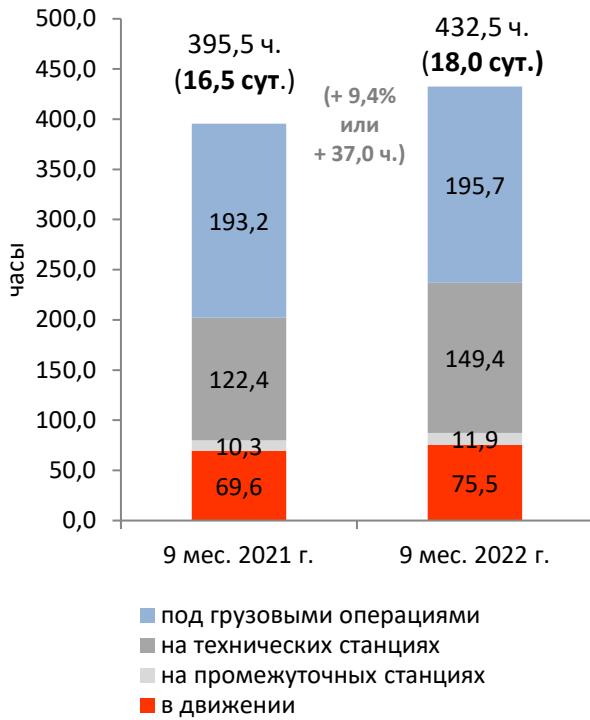


Рис.13. Оборот вагона с разложением по элементам за 9 месяцев 2021 и 2022 гг., часов

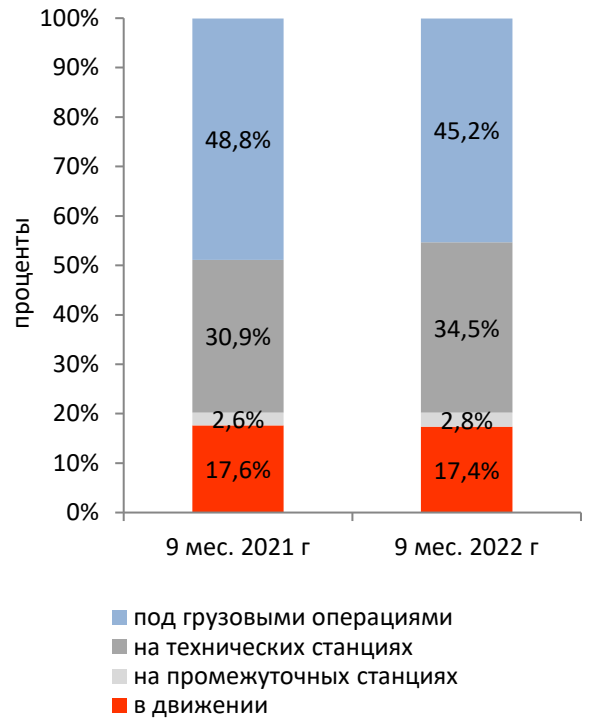


Рис.14. Структура оборота вагона с разложением по элементам за 9 месяцев 2021 и 2022 гг., %

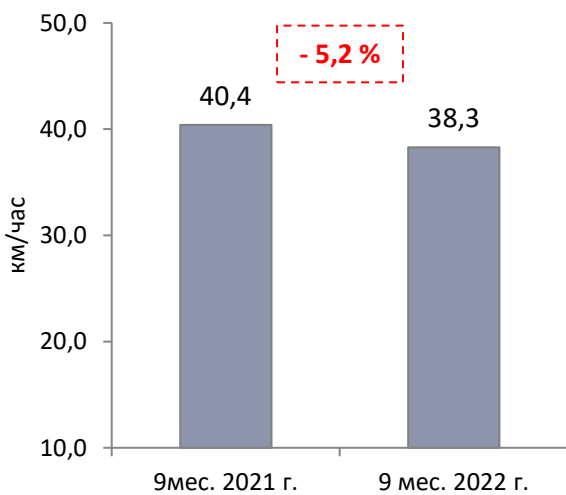


Рис.15. Участковая скорость за 9 месяцев 2021 и 2022 гг., км/час

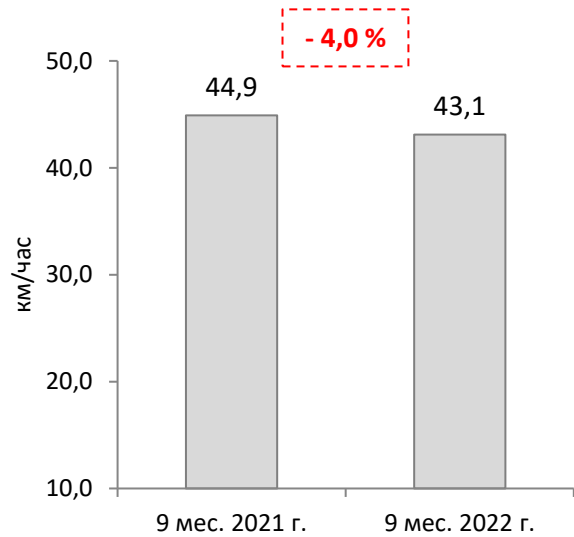


Рис.16. Техническая за 9 месяцев 2021 и 2022 гг., км/час



По итогам 9 месяцев 2022 г. средняя участковая скорость¹ грузового поезда на инфраструктуре РЖД (рис.15) составила 38,3 км/час, что на 5,2% ниже аналогичного показателя за 9 месяцев 2021 года (40,4 км/час). Техническая скорость (рис.16) грузового поезда составила по итогам 9 месяцев 2022 г. составила 43,1 км/час, что на 4,0% ниже аналогичного показателя за 9 месяцев 2021 года (44,9 км/час).

На рис.17 приведены данные о показателе процент порожнего пробега (к общему) по некоторым родам подвижного состава.

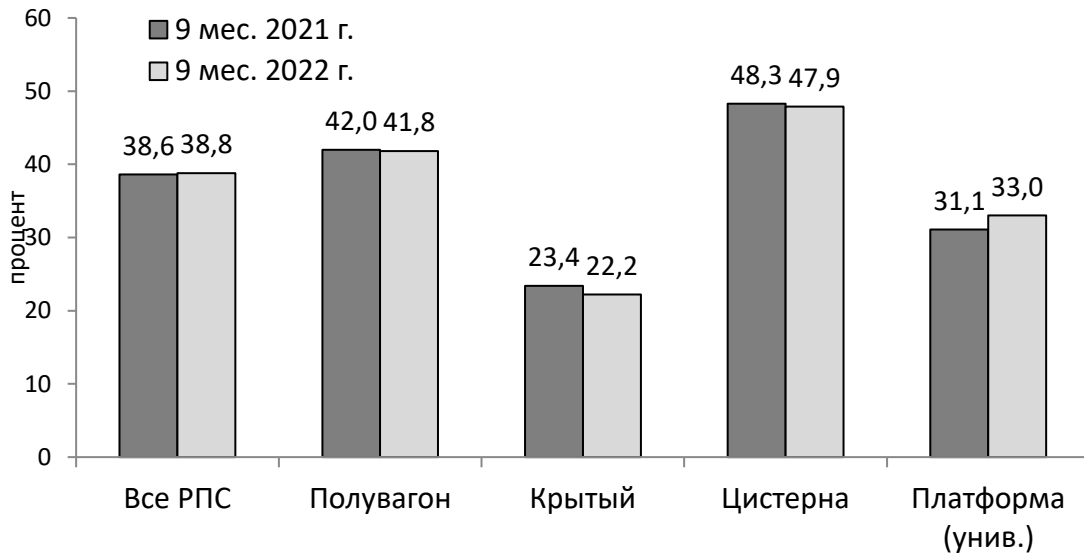


Рис.17. Процент порожнего пробега по основным родам подвижного состава за 9 месяцев 2021 и 2022 гг., %

Как видно из диаграммы, процент порожнего пробега несколько уменьшился (относительно прошлого года) по полувагонам, крытым и цистернам, однако вырос по универсальным (включая лесные) платформам.

¹ 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>



5. Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»¹

По состоянию на сентябрь 2022 г. общий парк грузовых вагонов, принадлежности РФ на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1263,4 тыс. единиц² и увеличился к аналогичному показателю декабря предыдущего года (1240,8) на 1,8% или на 22,6 тыс. вагонов.

Рабочий парк грузовых вагонов в сентябре 2022 г. (среднесуточный показатель за месяц) составил 1082,6 тыс. ед., что на 4,7% или на 48,9 тыс. ед. выше аналогичного показателя декабря 2021 г. (1033,7 ед).

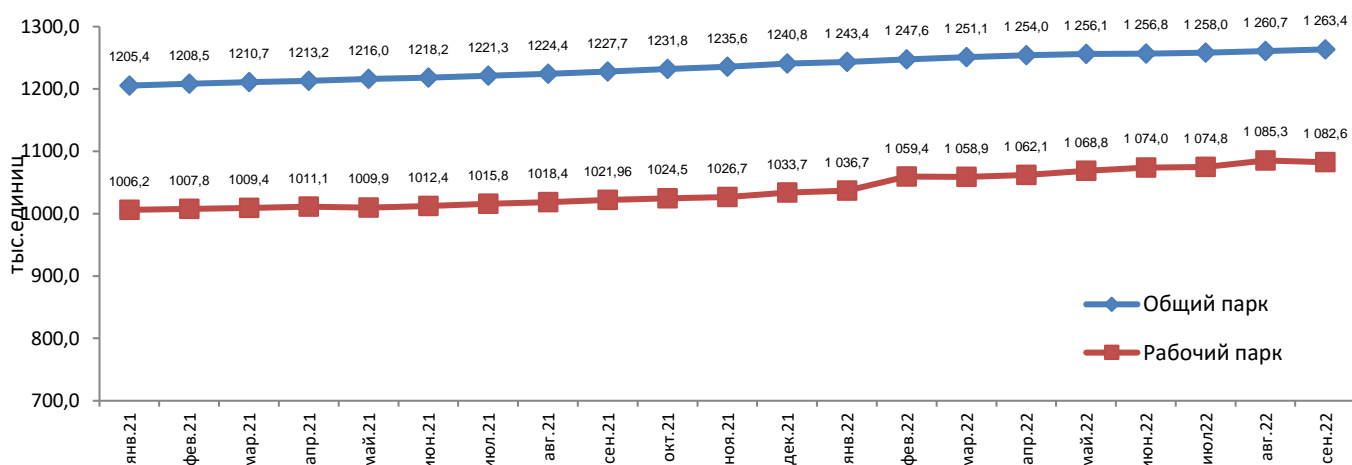


Рис.18. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на сентябрь 2022 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 602,5 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 г. на 2,3% или на 13,3 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в сентябре 2022 г. 545,6 тыс. ед., он вырос на 7,1 % (на 36,2 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 г. (Однако, снизился по отношению к августу 2022 г. на 1,3 тыс. единиц).

По состоянию на сентябрь 2022 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 57,4 тыс. ед., что ниже показателя декабря 2021 г. на 2,4% или на 1,4 тыс. ед.

Рабочий парк крытых вагонов составил в сентябре 2022 г. 46,3 тыс. ед., он вырос на 2,3 % (на 1,0 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 г. (Однако, как видно из рис.20, в сентябре по отношению к августу парк крытых вагонов снижается – общий на 0,2 тыс. ед., рабочий на 1,2 тыс. ед.)

¹Все 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>).

²Среднесуточный показатель за сентябрь 2022 г.

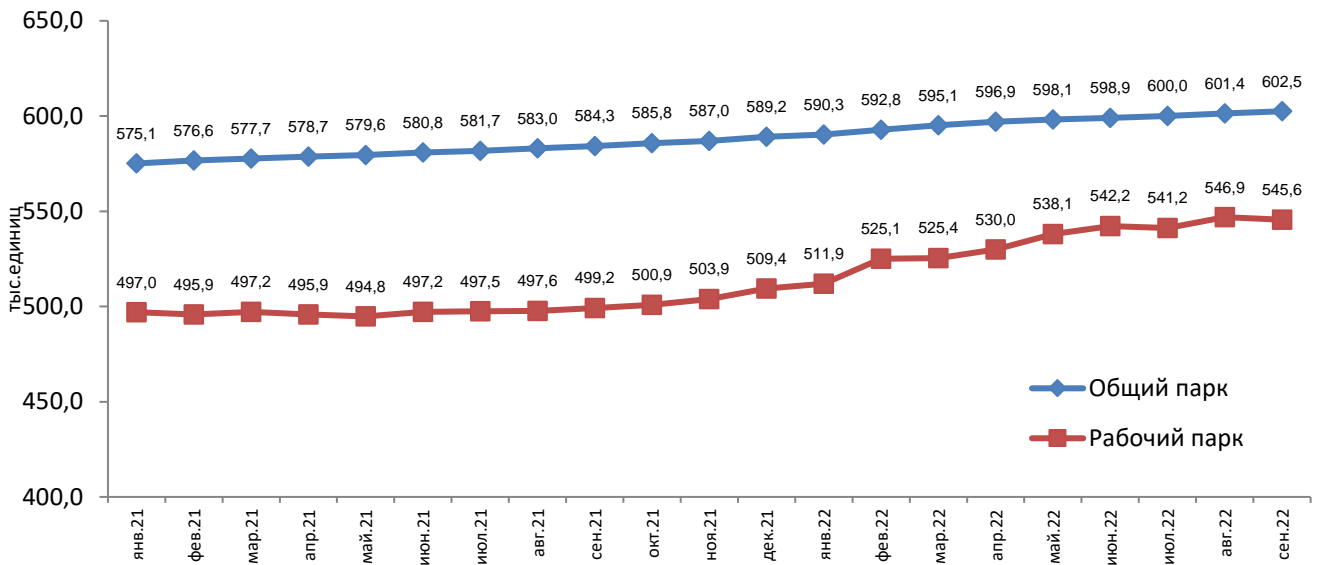


Рис.19. Динамика общего и рабочего парка полувагонов в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

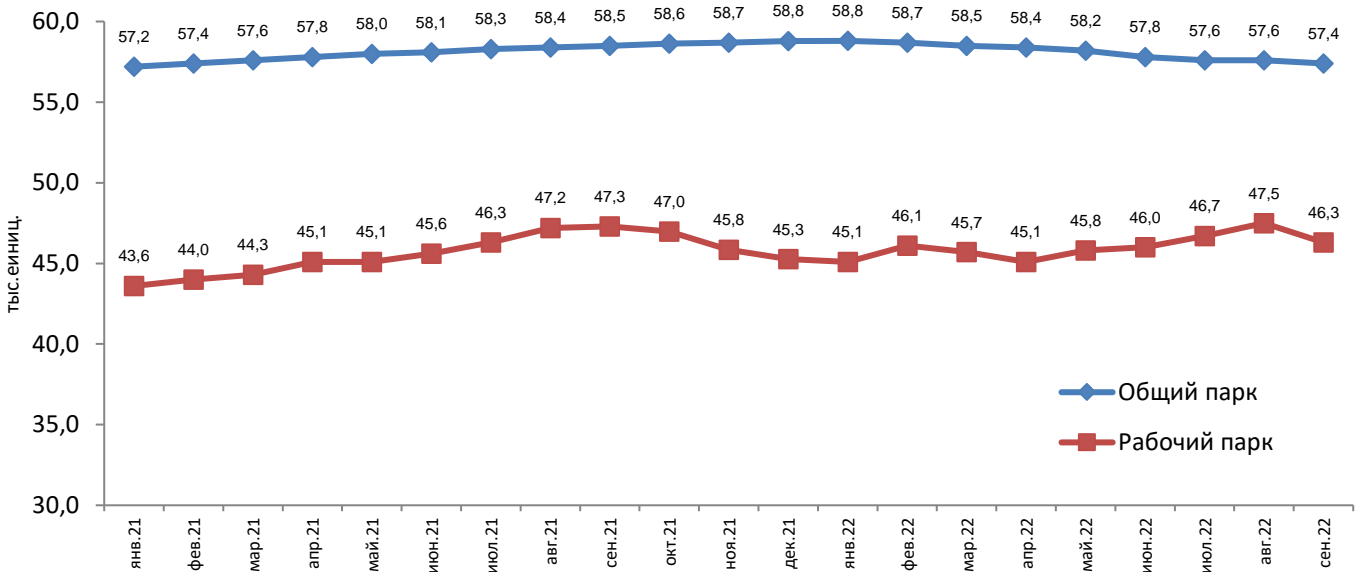


Рис.20. Динамика общего и рабочего парка крытых вагонов в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на сентябрь 2022 г. общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил 65,9 тыс. ед., что на 1 % выше показателя декабря 2021 г.

Рабочий парк платформ составил в сентябре 2022 г. 32,8 тыс. ед., он вырос на 0,2 % (на 0,1 тыс.ед.) по сравнению с декабрем 2021 г.

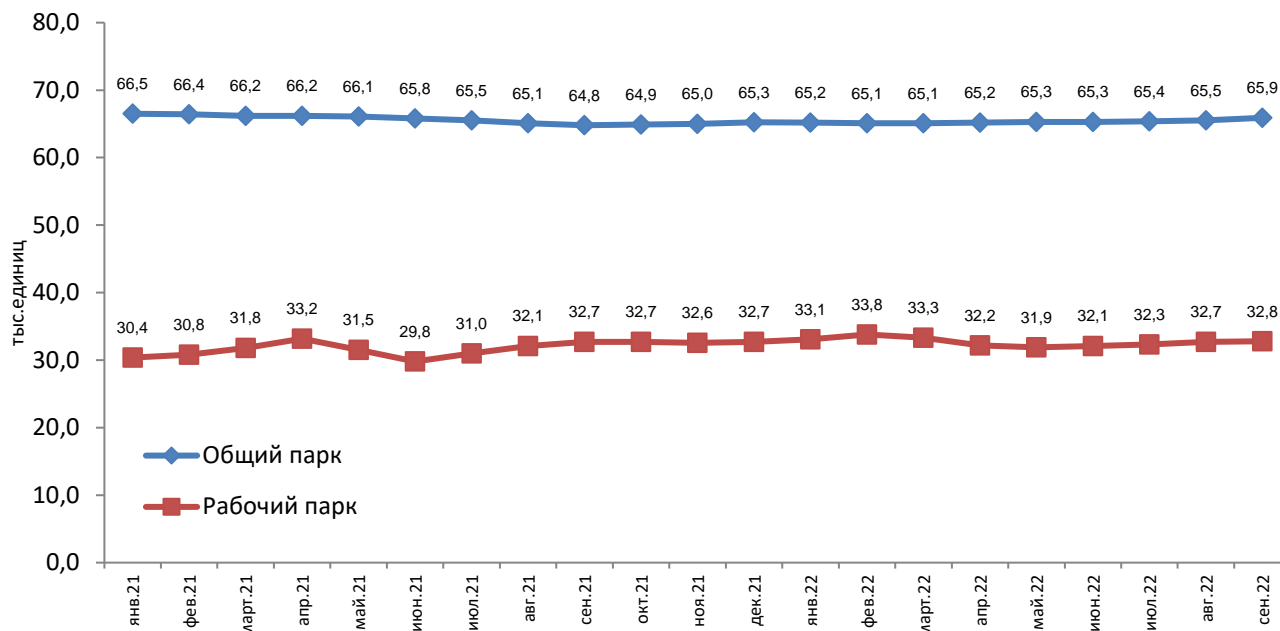


Рис.21. Динамика общего и рабочего парка платформ (универсальных) в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

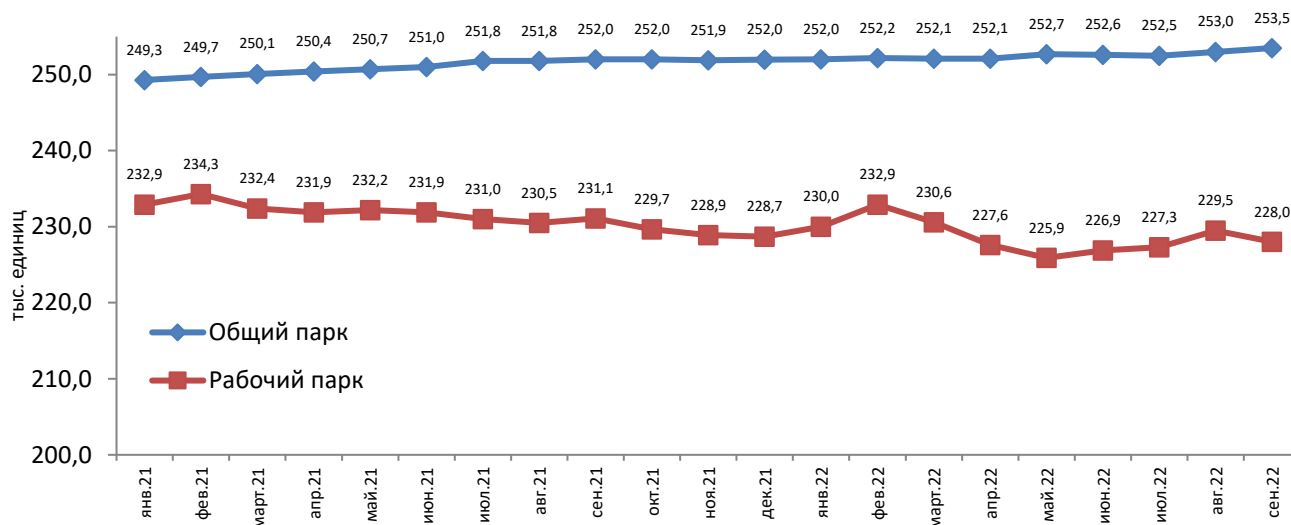


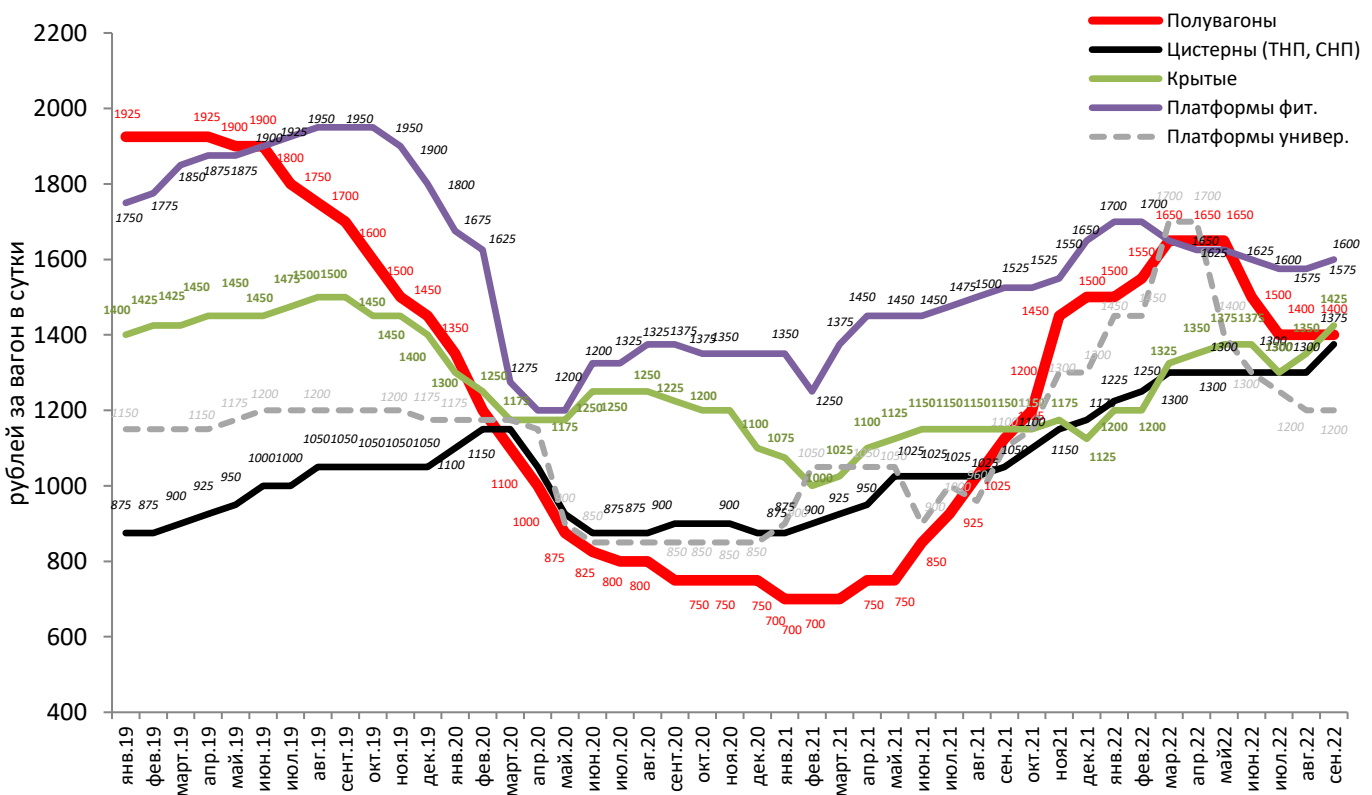
Рис.22. Динамика общего и рабочего парка цистерн в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на сентябрь 2022 г. общий парк цистерн на сети РЖД составил 253,5 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 г. на 0,6% или на 1,5 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в сентябре 2022 г. 228,0 тыс. ед., он уменьшился на 0,3 % (на 0,7 тыс.ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.



6. Арендные ставки

В январе-сентябре 2022 г. мы стали свидетелями стабилизации ставок на рынке оперирования. Если в первом квартале 2022 г. ставки продолжали свой рост, то уже в апреле-мае они стабилизировались, а начиная с июня по отдельным родам, например, полувагонам, ставки ещё немного снизились и стабилизировались на одном уровне в июле-сентябре. По некоторым родам вагонов (цистерны и фитинговые платформы) в сентябре произошёл небольшой рост (см. рис.23). Такой кумулятивный измеритель, как средняя арендная ставка по шести родам подвижного состава, достигший пикового значения в мае 2022 г. (1408 руб. за вагон в сутки), к сентябрю 2022 г. снизился до 1383 руб.¹.



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

Рис.23 Динамика ставок аренды вагонов с января 2019 по сентябрь 2022 г.². (без НДС), рублей за вагон в сутки

Средняя суточная ставка аренды полувагона в сентябре 2022 г. составила 1400 руб., что на 15% ниже пикового показателя марта-мая 2022 г. (1650 руб.). Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов с марта по август не менялась, находясь на уровне 1300 руб. за вагон в сутки и лишь в сентябре

¹ 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 хоперы-цементовозы (до декабря 2021 – хоперы-зерновозы). Издание традиционно приводит ставки без НДС.

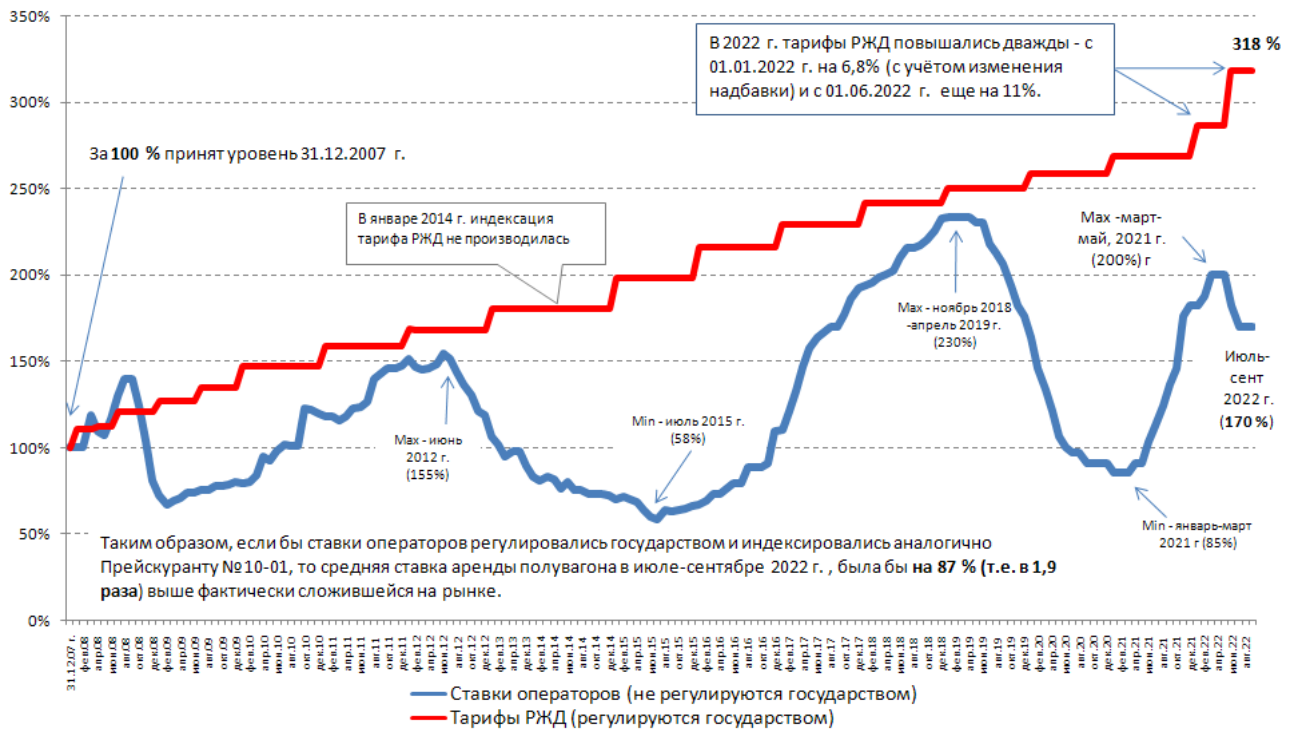
² «Промышленные грузы» с июля 2020 г. перестали публиковать информацию о ставках аренды универсальных платформ, поэтому данные с июля 2020 г. по январь 2021 г. приводятся по оценке экспертов СОЖТ. С февраля 2021 г. по сентябрь 2022 г. в графике ставок аренды универсальных платформ приводятся данные опроса журнала «РЖД-Партнёр» (т.н. «базовая ставка» т.е. ставка для большинства сделок).



подросла до 1375 руб. (рост на 5,7%). Ставка аренды фитинговой платформы в сентябре 2022 г. составила 1600 руб., что на 6 % ниже пиковых показателей января-февраля.

Таким образом, по всем родам подвижного состава к третьему кварталу произошла относительная стабилизация.

На Рис.24 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2022 гг.



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

Рис.24. Динамика индексации тарифов РЖД и динамика суточной ставки аренды полувагона¹ с января 2008 г. по сентябрь 2022 г., в %

Кроме того, этот график демонстрирует нам так же то, что в целом демонополизация рынка предоставления вагонов привела к снижению тарифной нагрузки на грузоотправителей. Если бы вместо рынка со множеством независимых операторов (собственников) грузовых вагонов, это был единый парк, предоставляемый по регулируемым ценам, то, экстраполируя на этот сегмент динамику индексации тарифов РЖД, получим, что, в сентябре 2022 г. ставка аренды была бы на 87 % (т.е. в 1,9 раза) выше, чем фактическая сложившаяся на рынке. Таким образом, Рис.24 наглядно демонстрирует величину выигрыша грузоотправителей, полученную ими вследствие того, что вместо единого парка МПС, работающего по регулируемым ценам, на рынке работают вагоны различных операторов подвижного состава по рыночным ценам.

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

¹ 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.



7. Цены на крупное вагонное литьё

В третьем квартале 2022г. цены российских производителей на крупное вагонное литьё оставались относительно стабильными (см. рис. 25-30). В сентябре 2022 г. цены на все виды крупного вагонного литья, были выше, чем в январе 2021 года, однако, ниже, чем в январе 2022 г. Т.е. к сентябрю 2022 г. уровень цен несколько снизился относительно показателей первого полугодия.

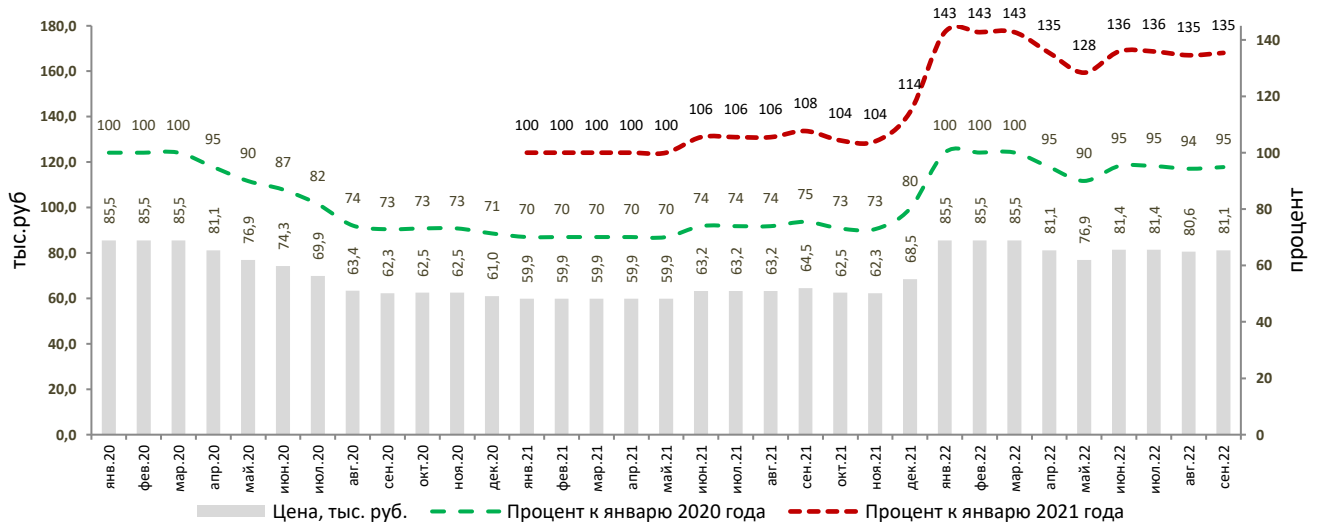


Рис.25. Динамика средней цены предложения на цельнокатаное колесо (без НДС), тыс.руб.

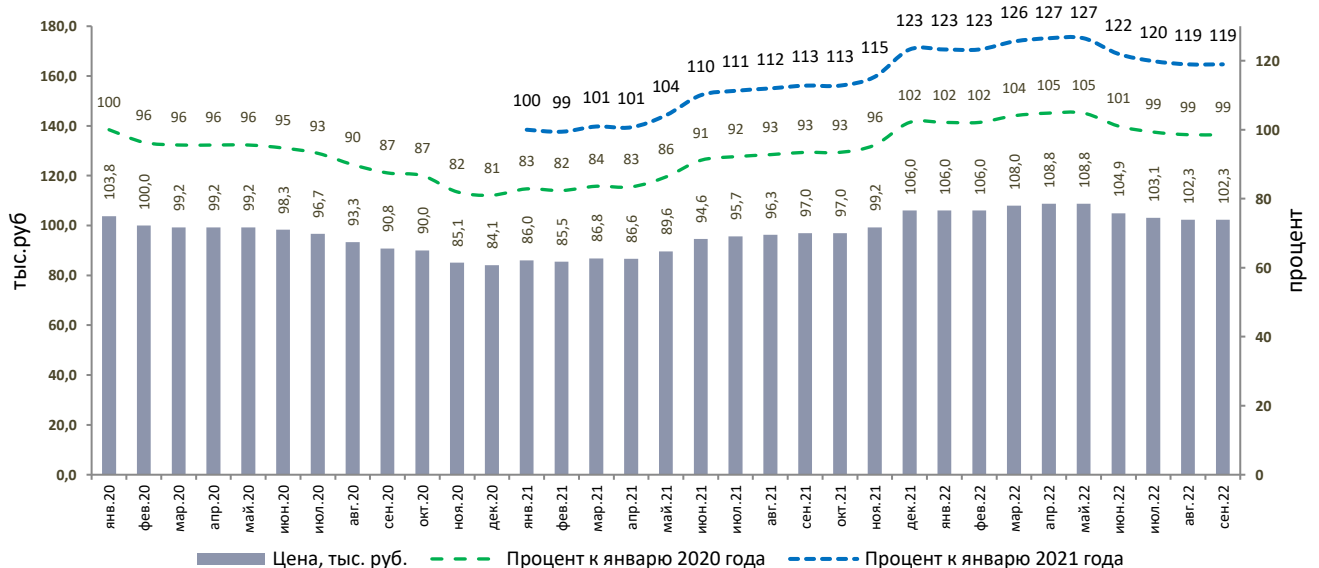


Рис.26. Динамика средней цены предложения на боковую раму (без НДС), тыс.руб.

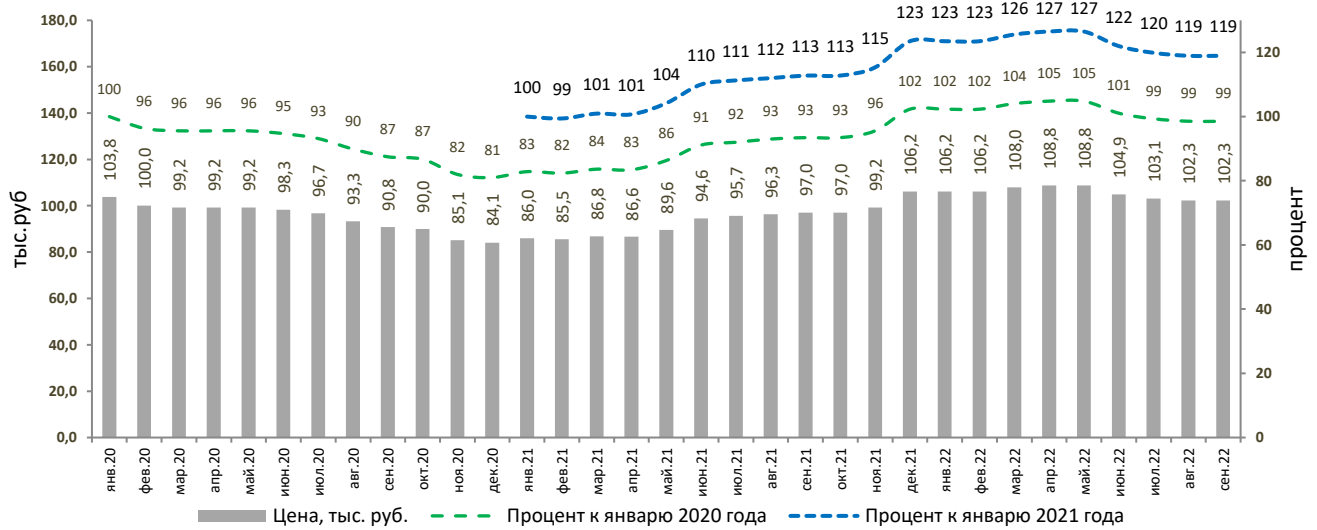


Рис.27. Динамика средней цены предложения на надрессорную балку¹ (без НДС), тыс.руб.

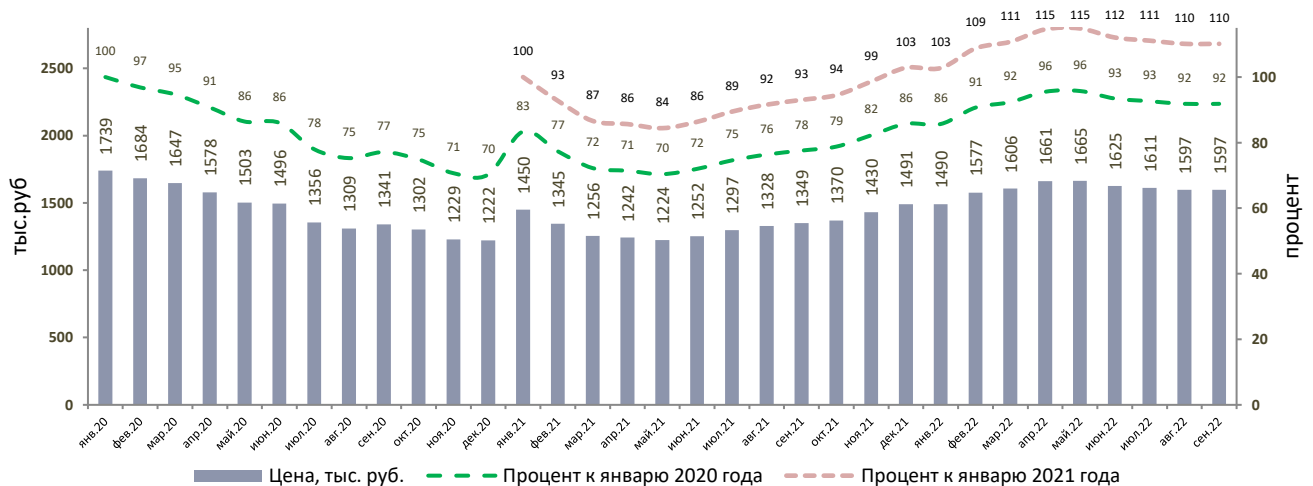


Рис.28. Динамика средней цены на новый вагон-комплект² (без НДС), тыс.руб.

В целом средние цены на цельнокатаное колесо (Рис.25) за третий квартал не изменились (а к январю 2022 г. даже снизились). При этом они на 35% выше, чем в январе 2021 г. Цены на боковые рамы и надрессорную балку так же росли в январе-мае 2022 г., но затем снизились. При этом они остаются на 19% выше, чем

¹Цены 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).

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



в январе 2021 г. (Рис.26, 27). А вот цены на колёсную пару в сентябре 2022 г. были выше и показателя января 2022 г (на 15%) и января 2021 г. (на 5 %.)

В целом в течение января-апреля 2022 г. средние цены на колёсные пары устойчиво росли, но с мая по сентябрь они стабилизировались или даже незначительно снижались).

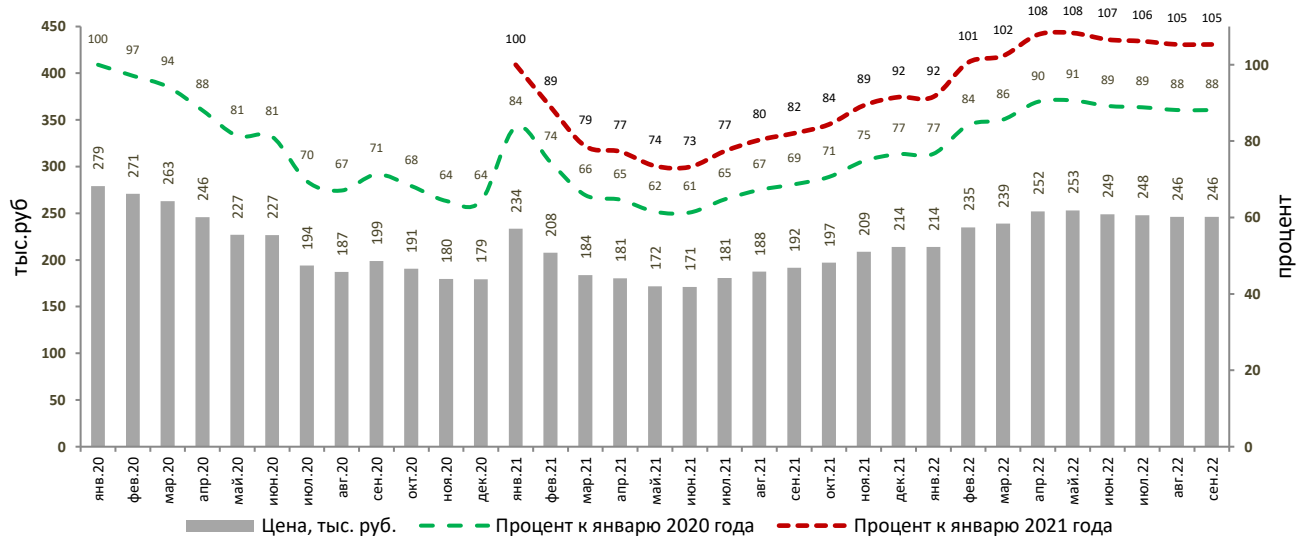


Рис. 29. Динамика средней цены предложения на колёсную пару¹ (без НДС), тыс. руб.

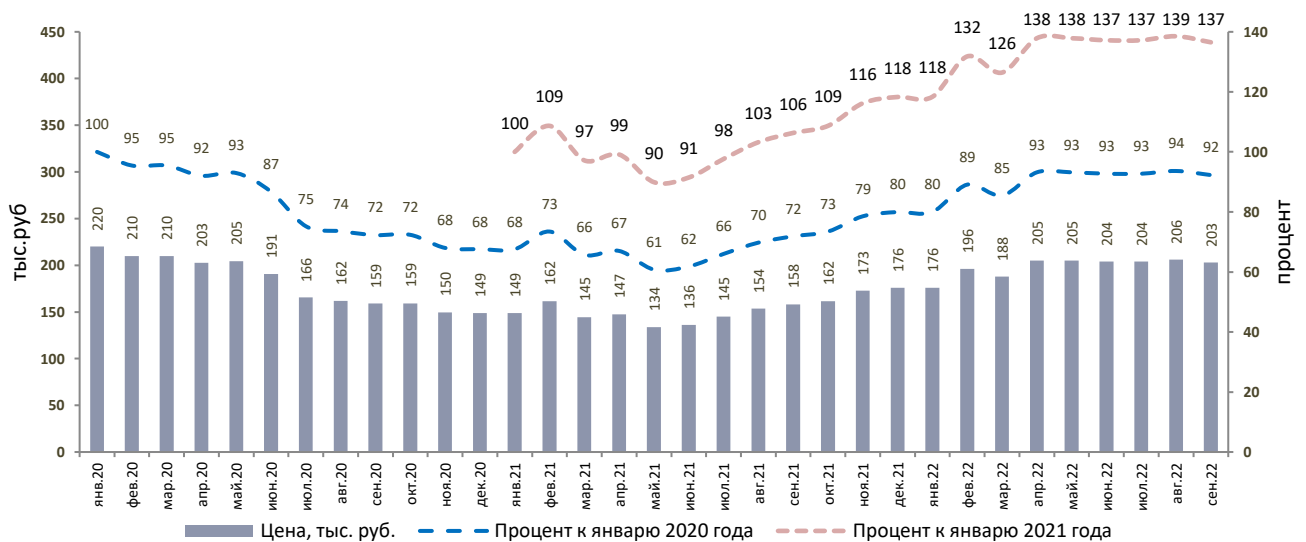
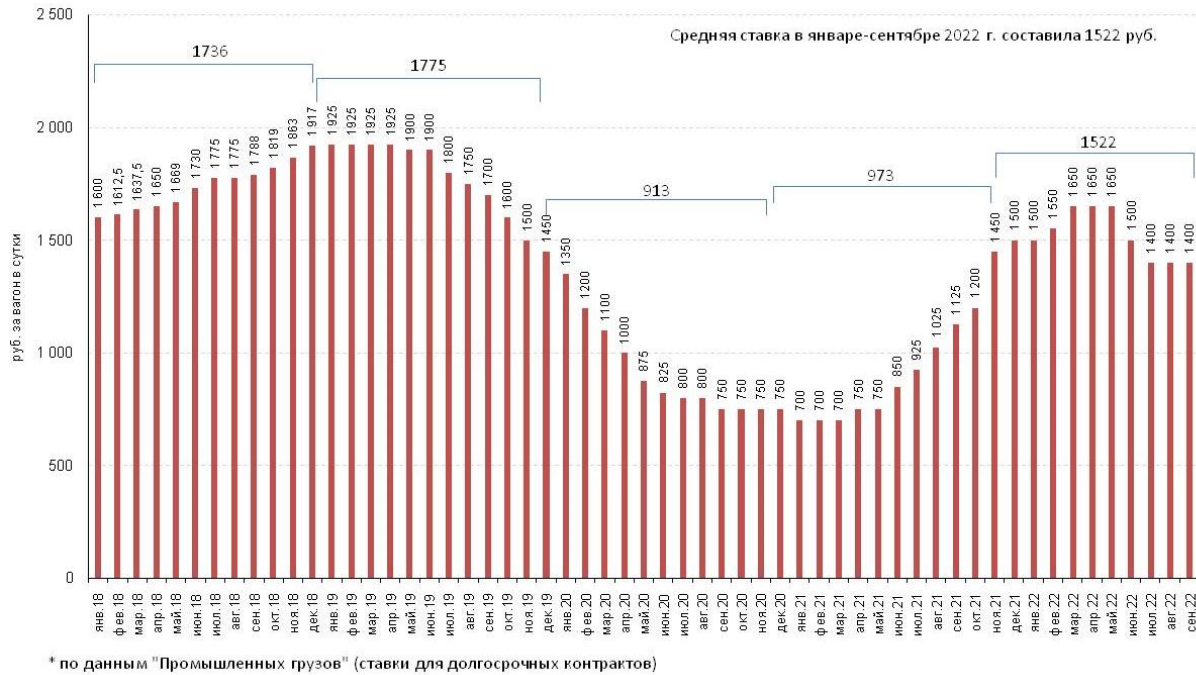


Рис. 30. Динамика средней цены предложения на колёсную пару СОНК (без НДС), тыс.руб.

¹На Рис.29 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 сутки¹

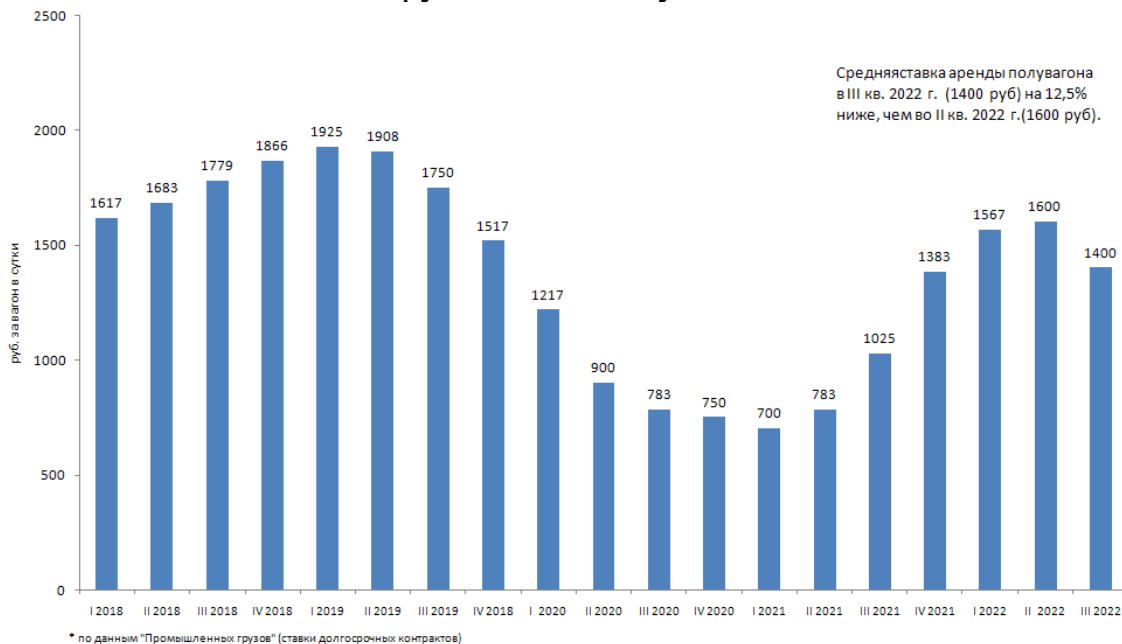


Рис.П.1.2. Поквартальная динамика ставок аренды полувагона в 2018-2022 гг., руб. за вагон в сутки

¹Динамика 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 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.), Таким образом, в сентябре 2022 средние спотовые ставки снизились на 38% относительно показателя марта-апреля 2022 г.



Приложение 2

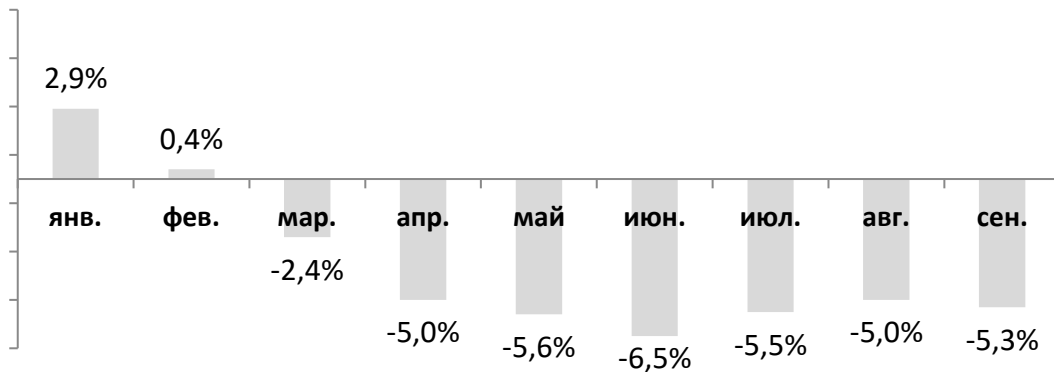


Рис. П2.1. Динамика темпов прироста/снижения погрузки грузов по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

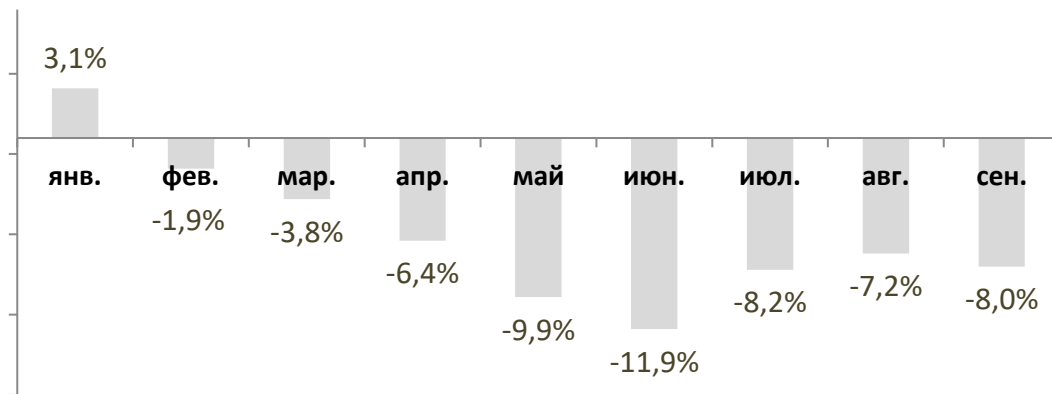


Рис. П2.2. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **каменного угля** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

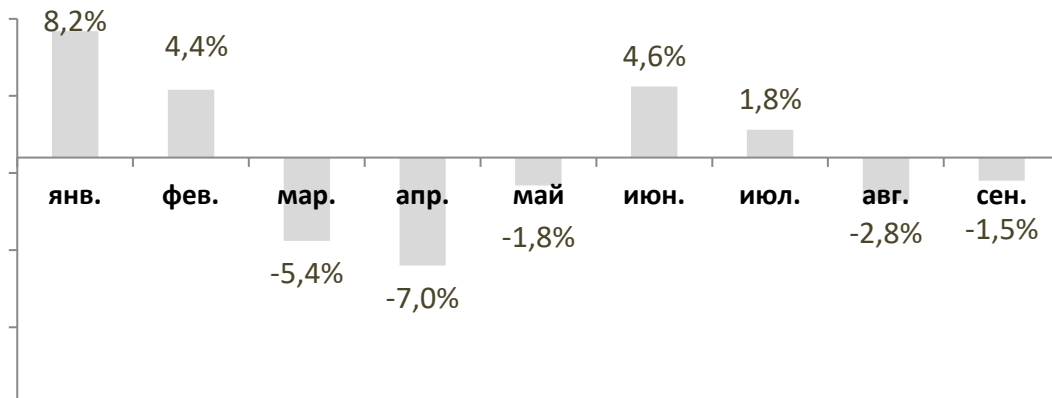


Рис. П2.3. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **нефти и нефтепродуктов** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

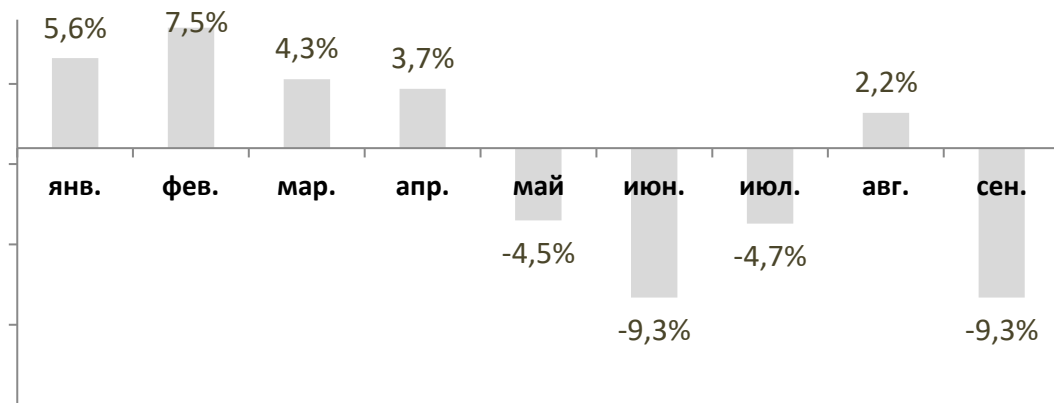


Рис. П2.4. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **чёрных металлов** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

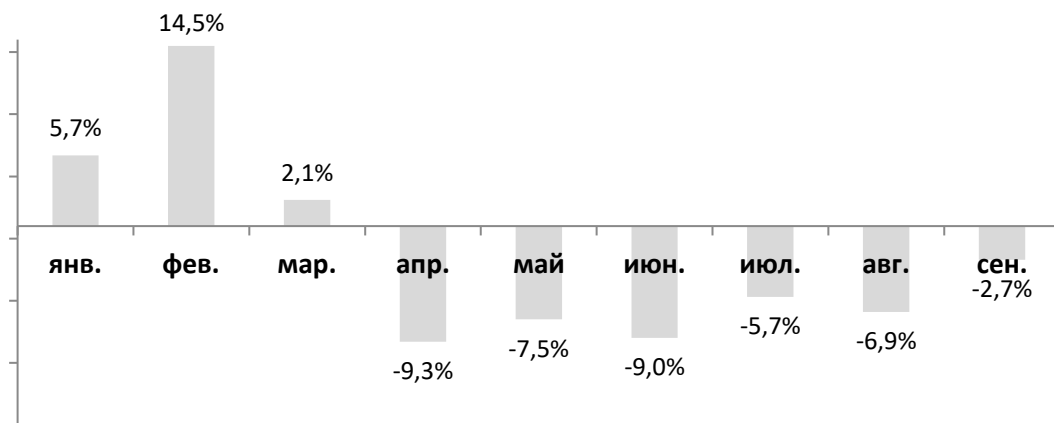


Рис. П2.5. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **цемента** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

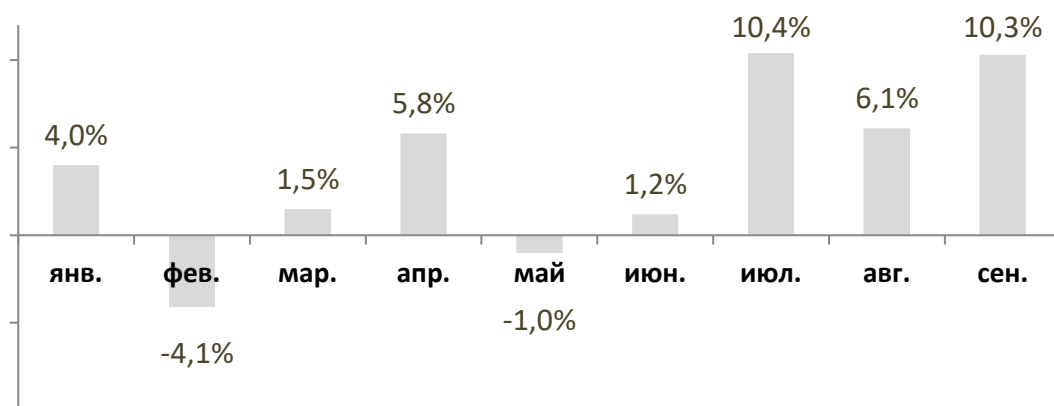


Рис. П2.6. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **строительных грузов** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

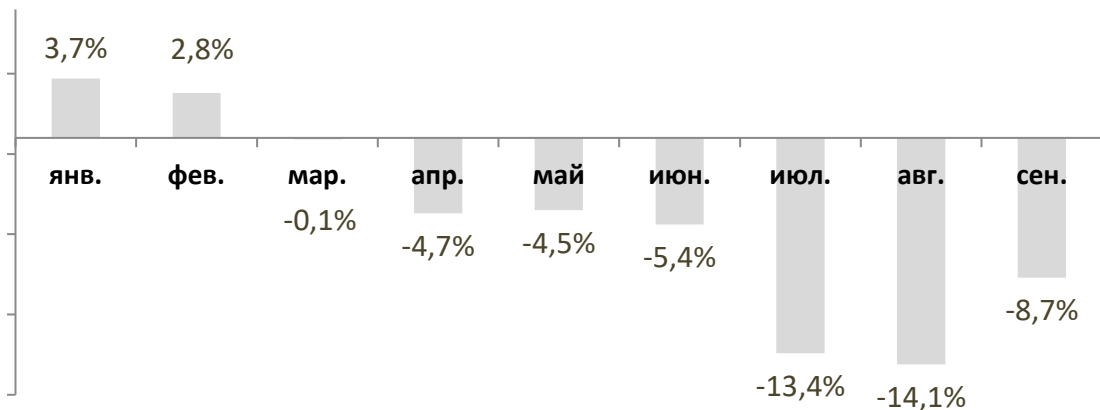


Рис. П2.7. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **химикатов и соды** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г, %

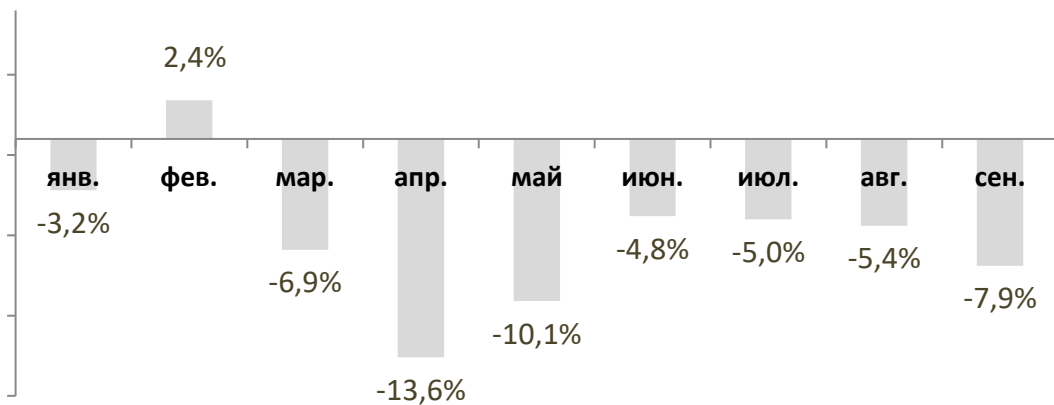


Рис. П2.8. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **химических и минеральных удобрений** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г, %

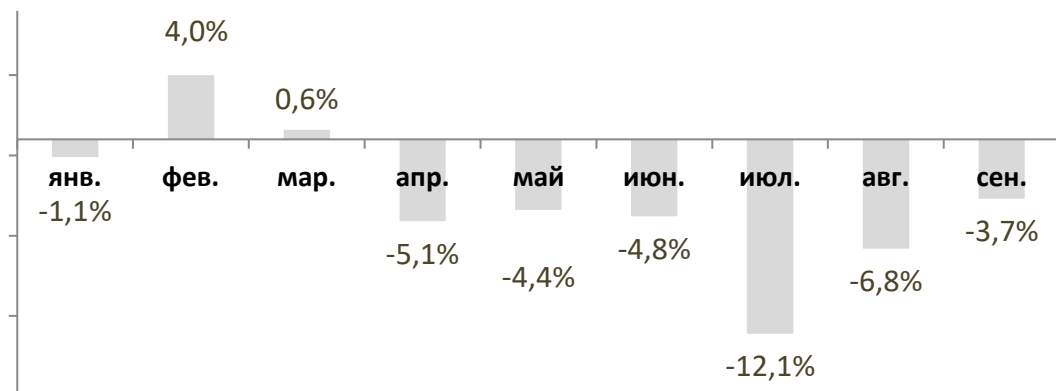


Рис. П2.9. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **руды железной и марганцевой** по сети РЖД в январе-сентябре 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г, %



СОЖТ

Союз операторов
железнодорожного
транспорта

www.railsovet.ru

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 регулирующими государственными органами.

В состав Союза входит 30 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава. Компании-члены СОЖТ в совокупности управляют около 60 % парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированных в Российской Федерации (данные на 30.09.2022 года).

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

e-mail: pr@railsovet.ru