



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*



ОБЗОР РАБОТЫ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

за 9 месяцев 2021 г.

1. Погрузка грузов по сети ОАО «РЖД»

В январе – сентябре 2021 г. экономика России восстанавливалась после кризиса, связанного с пандемией коронавируса Covid-19. По данным Росстата промышленное производство за 9 месяцев 2021 г. выросло на 4,7 % к аналогичному периоду прошлого года¹. При этом производство в добывающих отраслях выросло на 3,0 %, а в перерабатывающих отраслях – на 5,2 %. Соответственно, увеличивались и погрузка грузов на железнодорожном транспорте.

Общая погрузка грузов за 9 месяцев 2021 г. составила 956,1 млн. тонн, что на 3,7 % (или на 34,1 млн. тонн) выше уровня прошлого года (или на 4,1 %, если сравнивать в среднесуточном исчислении). Погрузка на экспорт выросла (в процентах) даже немного сильнее - на 5,2 %.

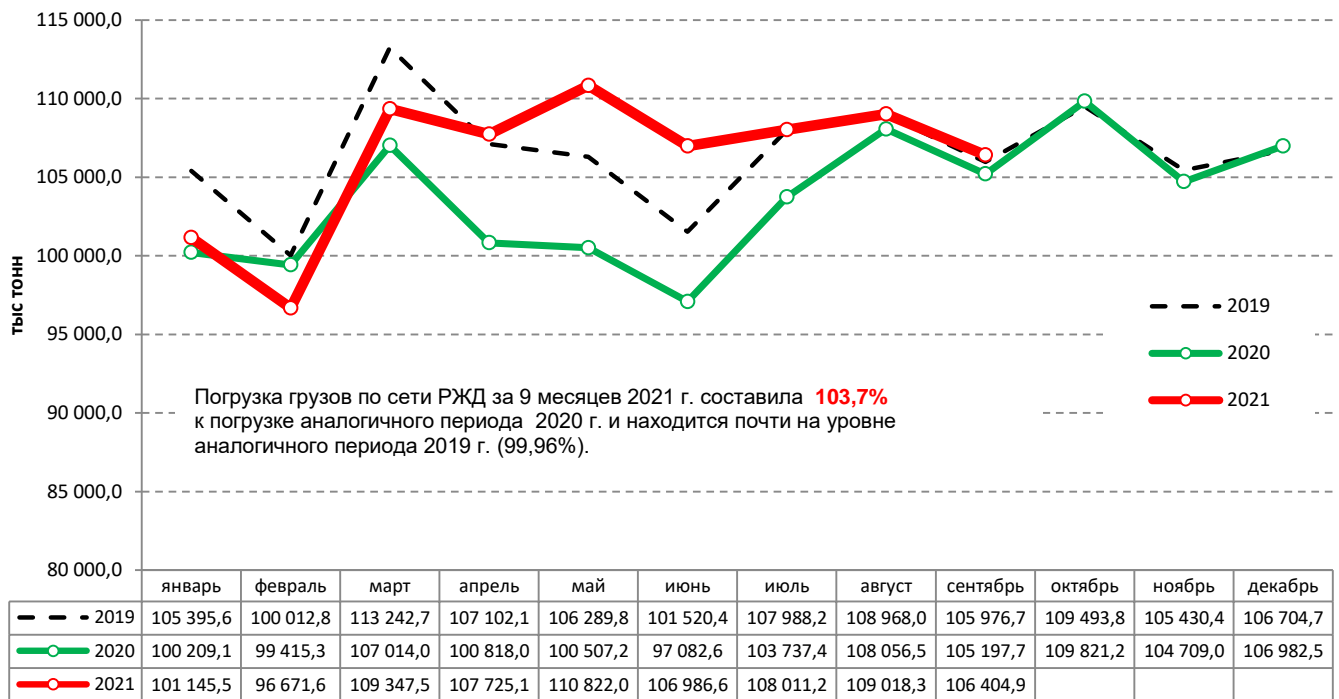


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД, тыс. тонн

За 9 месяцев 2021 г. по большинству важнейших грузов погрузка выросла к аналогичному периоду прошлого года. В частности, погрузка каменного угля выросла на 8,1% (или на 20,7 млн тонн), нефти и нефтепродуктов - на 2,6 % (или на 4,1 млн тонн), чёрных металлов - на 2,3 % (или на 1,2 млн тонн), лома чёрных металлов - на 21,9 % или на 2,2 млн. тонн, грузов в контейнерах - на 11,5 % или на 3,5 млн тонн, цемента - на 6,0 % (или рост на 1,2 млн тонн), удобрений на 3,1

¹ По данным справки Росстата «О промышленном производстве в январе-сентябре 2021 года». (https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/192_27-10-2021.html) При этом по итогам 2020 г. (в целом) было зафиксировано снижение на 2,9 % относительно 2019 г.



% (или на 1,5 млн тонн). Любопытно, что сильно выросла позиция «импортные грузы» - на 30,6 % или на 2,6 млн тонн. При этом снизилась погрузка строительных грузов - на 4,6% или на 4,6 млн тонн.

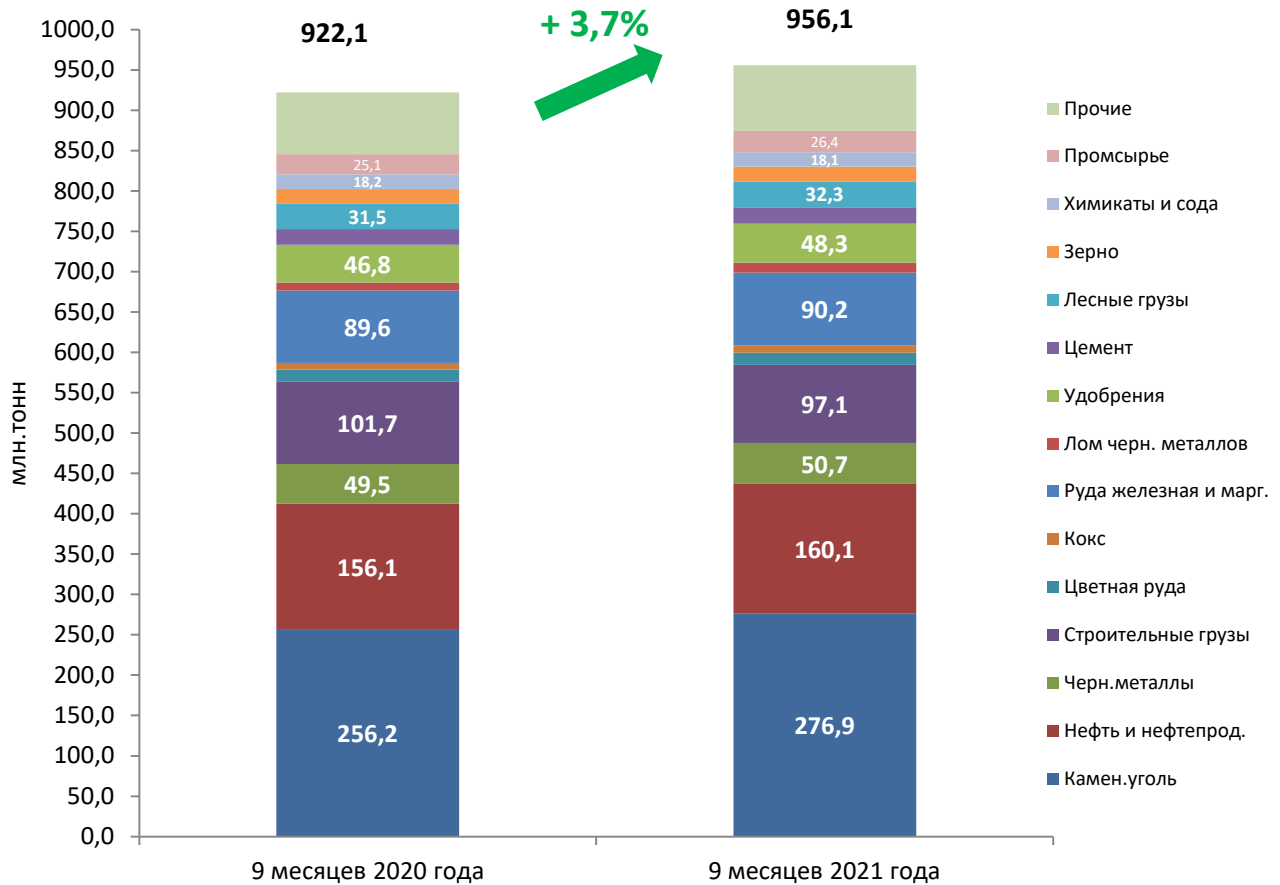


Рис. 2. Погрузка важнейших грузов по сети РЖД за 9 месяцев 2020 г. и 9 месяцев 2021 г, млн тонн

Экспорт угля вырос даже немного сильнее (в процентах), чем общая погрузка угля - рост на 10,7% (или на 15,7 млн тонн), а вот экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 1,5% (на почти 1,0 млн тонн). Подробнее данные о погрузке различных грузов – см. Приложение 1.

В общей погрузке грузов железными дорогами, важнейшими номенклатурами по-прежнему являются *каменный уголь* и *нефть и нефтепродукты* (см. рис.3 и 4). При этом динамика долей этих грузов противоположна. Доля каменного угля постепенно увеличивается: если за 9 месяцев 2020 г. она составляла 27,8 %, то по итогам 9 месяцев 2021 достигла уровня 29,0 %. Доля нефти и нефтепродуктов постепенно уменьшается: за 9 месяцев 2020 г. она составляла 16,9 %, а по итогам 9 месяцев 2021 снизилась до 16,7 %.

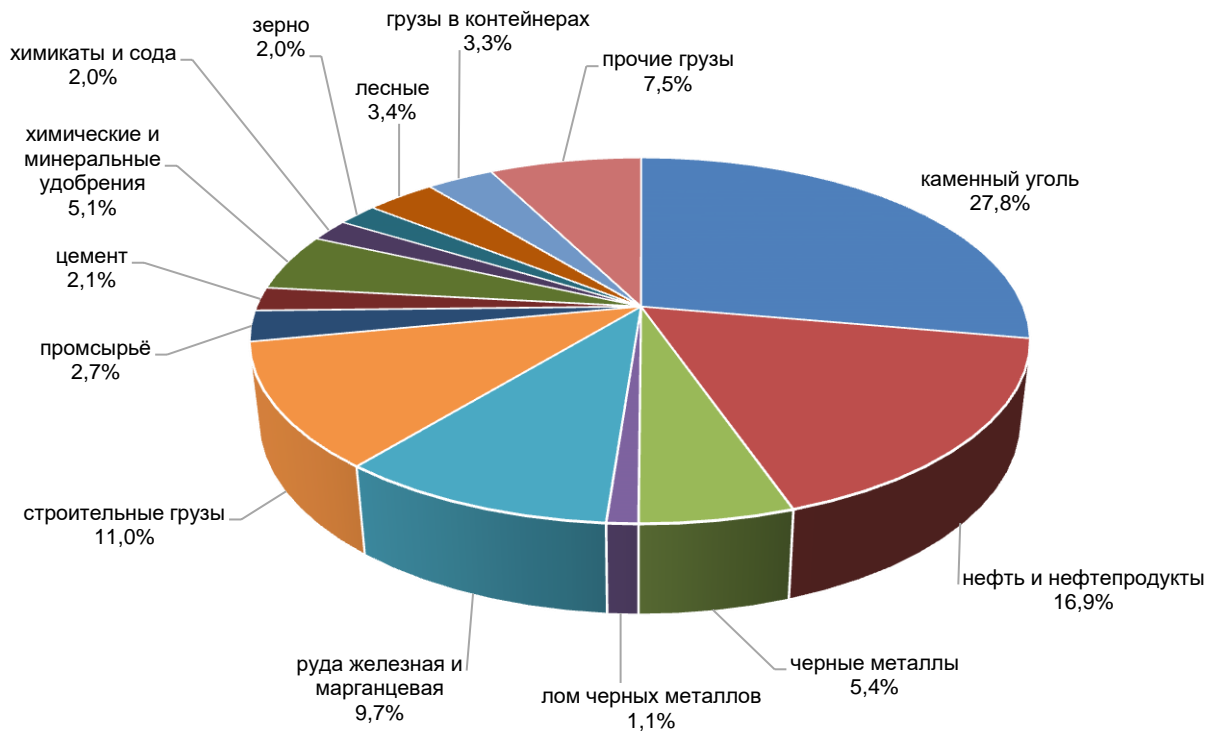


Рис. 3. Структура погрузки грузов по сети РЖД по итогам 9 месяцев 2020 г, %

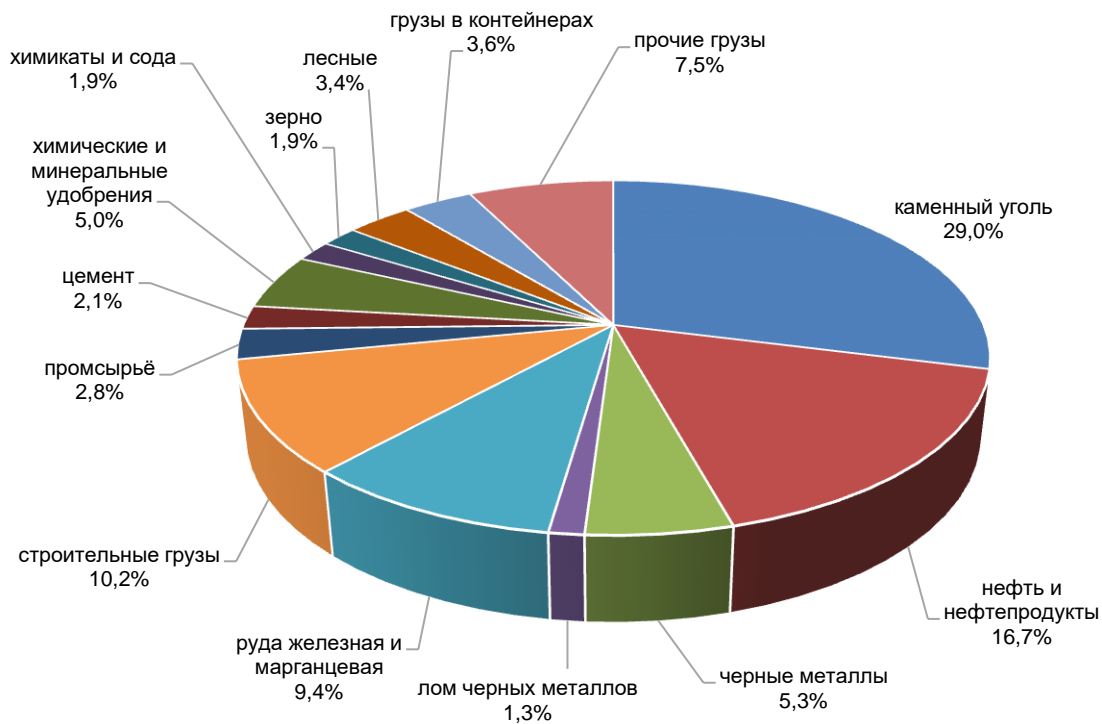


Рис. 4. Структура погрузки грузов по сети РЖД по итогам 9 месяцев 2021 г, %



Также стоит отметить поступательное увеличение доли грузов в контейнерах: если за 9 месяцев 2020 г. их доля составляла 3,3 % от всей погрузки по сети, то по итогам 9 месяцев 2021 г. эта доля достигла 3,6 %. Впрочем, стоит отметить, что подобная динамика характерна не только для рассматриваемого периода. Это долгосрочная тенденция: постепенное снижение погрузки нефти и нефтепродуктов и их доли в общей погрузке наблюдается с 2014 г., а погрузка угля и его доля в общей погрузке растёт с начала 2000-х годов.

Таблица 1

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

	Погрузка, тыс.тонн			2021 к 2020		Справочно: 2021 к 2019	
	9 мес. 2019 г	9 мес. 2020 г	9 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.тонн
Погружено всего	956 494,8	922 064,5	956 132,6	103,7%	34 068,2	99,96%	-362,2
в т.ч.							
по РФ	601 107,8	574 042,8	590 180,5	102,8%	16 137,8	98,2%	-10 927,2
на экспорт	355 387,1	348 021,7	365 952,1	105,2%	17 930,4	103,0%	10 565,0
Справочно: доля экспорта	37,2%	37,7%	38,3%				

Из табл. 1 видно, что экспортная ориентация грузопотоков российских железных дорог не только не уменьшается, но даже несколько усиливается – доля экспорта в общей погрузке поступательно увеличивается с 37,2% по итогам 9 месяцев 2019 г. до 38,3% по итогам 9 месяцев 2021 г.

2. Грузооборот, объём перевозок и средняя дальность

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

Грузооборот по инфраструктуре РЖД за 9 месяцев 2021 года составил 1958,8 млрд т-км¹, что выше показателя прошлого года на 4,4%². Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил 2465,6 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 3,7 %³.

¹ Изначально в пресс-релизе ОАО «РЖД» от 01.10.2021 г. было указано, что по оперативным данным этот показатель составил 1959,1 млрд. т-км, затем цифра была уточнена. На процент прироста к прошлому году это уточнение не влияет.

² По данным Росстата грузооборот железнодорожного транспорта составил 1959,7 млрд т-км, рост к предыдущему году на 4,4% (Справка «Основные показатели перевозочной деятельности транспорта»: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Perevozka.xls>).

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

Показатель объёма перевозок (*перевезено*) составил по итогам 9 месяцев 2021 г. 1045,5 млн тонн, что на 3,1 % выше аналогичного показателя 2020 г.¹

Любопытно отметить, что по итогам 9 месяцев 2021 г. доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок выросли на 9,5 %, при этом доходная ставка в расчёте на тонно-км выросла на 4,9 %, а доходная ставка в расчёте на тонну увеличилась на 6,2 %

Распределение общего объёма перевозок по видам сообщения приведено на рис. 5. Доля перевозок во внутригосударственном (внутрироссийском) сообщении снизилась с 58,6 % в январе-сентябре 2020 г. до 57,4 % в январе-сентябре 2021 г. (снижение на 1,2 п.п.), а доля перевозок в экспортном сообщении немного подросла – соответственно с 34,6 % до 34,9 % (на 0,3 п.п.). Доля перевозок в импортном сообщении выросла с 5,2 % до 5,4 %, а в транзитном увеличилась в наибольшей степени с 1,6 % до 2,3 % (на 0,7 п.п.). Но в целом распределение перевозок по видам сообщения остаётся стабильным.

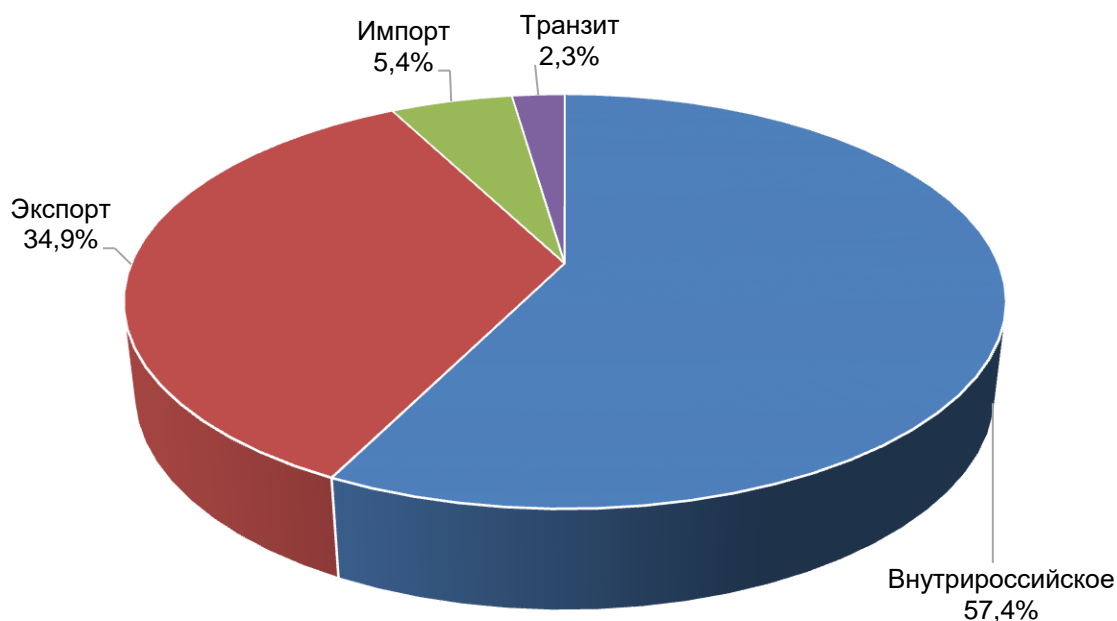


Рис. 5. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения за 9 месяцев 2021 г., %

¹ Во избежание путаницы, подчеркнём, что согласно существующей на железнодорожном транспорте системе учёта показателей работы, показатель *перевезено* не эквивалентен показателю *погрузки*. Погрузка включает объёмы, погруженные во внутригосударственном сообщении (по РФ) и погруженные назначением на экспорт, а показатель *перевезено* включает в дополнение к этому ещё импорт и транзит (если пренебречь небольшими отличиями, вызванными особенностями учёта импортных грузов, прибывающих в порты в графе «импортные грузы» отчёта ф. ГО-10 и графе «импорт» отчёта ф. ЦО-12, которые приводят к тому, что показатель *погрузка* немного не совпадает с суммой *перевезено* по РФ на экспорт и отличиями, связанными с моментом учёта; для периода январь-сентябрь 2021 г. эта погрешность составляет чуть менее 1%). Вместе с тем, иногда эти термины могут использоваться как синонимы, например, в СМИ (обычно в этих случаях подразумевается именно погрузка). Кроме того, в справочниках Росстата «Транспорт в России» в таблице, в которой приводится объём перевозок, по всем остальным видам транспорта приводится показатель «перевезено», но для железнодорожного транспорта вместо показателя «перевезено» приводятся данные о погрузке, о чём под таблицей Росстат делает соответствующую сноску. В свою очередь показатель «перевезено» используется для расчёта средней дальности перевозки, которая определяется как частное от деления *грузооборота* на *перевезено*.



Средняя дальность перевозок всех грузов за 9 месяцев 2021 г. составила 1874 км, что на 1,2 % выше, чем за аналогичный период 2020 г. Любопытно отметить, что средняя дальность перевозки (в целом, во всех видах сообщения) таких массовых сырьевых грузов, как уголь или нефтеналивные грузы немного снизилась (угля на 1,6 % или на 45 км, нефти и нефтепродуктов – на 3 % или на 45 км). Тогда как дальность перевозок грузов промышленного сектора увеличилась, в т.ч. метизов (+13%), автомобилей (+15%), машин, станков, двигателей (+7%), лома чёрных металлов (+ 2,3%), промышленных товаров народного потребления (+7,8%), продовольственных товаров (+9%).

3. Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов за 9 месяцев 2021 г. на фоне соответствующего периода двух предыдущих лет.

Каменный уголь

Погрузка каменного угля за январь-сентябрь 2021 года составила 276,9 млн тонн, что выше показателя аналогичного периода предыдущего года на 8,1 % или на 20,7 млн тонн. По отношению к 2019 г. погрузка также выросла, но не существенно (темп прироста около 0,2% или около 0,5 млн тонн)

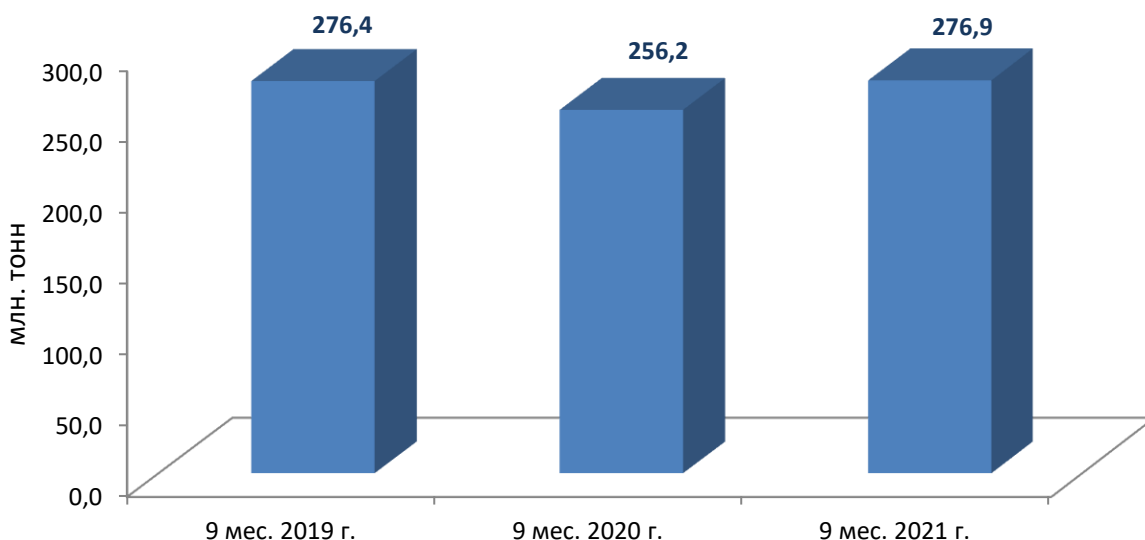


Рис. 6. Погрузка каменного угля по сети РЖД в январе-сентябре 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн

Погрузка угля традиционно сильно коррелирует с его добычей: по итогам 9 месяцев 2021 г. добыча угля, по данным Росстата, выросла на 7,2% к прошлому году (а показатель выпуска угля вырос даже на 8,7% и составил 315 млн. тонн)¹,

¹ https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/192_27-10-2021.html



добыча угля по данным ЦДУ ТЭК выросла на 8,9% к аналогичному периоду прошлого года (319,8 млн. тонн против 293,5 млн тонн)¹.

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

В частности, уже в первом полугодии 2021 г., ответом на благоприятную экспортную конъюнктуру стали рекорды по добыче угля в Кузбассе. Холодная зима (январь-февраль 2020 г.) привела к снижению запасов газа в европейских хранилищах. Так, по данным Bloomberg, объемы топлива снизились на 25 % по сравнению со средним уровнем за последние 5 лет, что и вынудило ряд стран ЕС вернуться к угольной генерации. В результате, вместо продолжения тренда на отказ от угольной генерации в Европе, потребление угля в первом полугодии 2021 г. выросло в Германии, Испании и Чехии. Кроме того, как отмечают отраслевые эксперты, высокие цены на уголь в Азиатско-Тихоокеанском регионе поддерживаются возросшим спросом со стороны Китая (из-за его отказа от австралийского угля и ряда мер технологического характера на шахтах Китая, которые привели к временному дефициту угля).

В итоге, начиная с марта произошло существенное увеличение темпов прироста погрузки каменного угля к уровню прошлого года. Так, в марте погрузка на 10,2% превысила уровень марта прошлого года, в апреле – соответственно на 12,7%, а в мае – на 18,1% к соответствующим месяцам предыдущего года (см. табл. 2).

Таблица 2

Помесячная динамика погрузки каменного угля по сети РЖД за 9 месяцев 2021 г. по сравнению с соответствующим месяцем 2020 г., млн тонн

	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.
Погрузка 2020 г.	29,3	28,5	29,3	27,7	26,9	26,3	28,0	30,1	30,1
Погрузка 2021 г.	30,8	28,9	32,3	31,2	31,7	30,5	30,0	30,7	30,8
Процент к соответствующему месяцу прошлого года (2021 к 2020)	105%	101%	110%	113%	118%	116%	107%	102%	102%

В третьем квартале эти тенденции продолжились. Временные проблемы с «зелёными» энергоносителями в Европе привели к повышенному спросу на каменный уголь².

Результатом стал рост цен на уголь в Европейских портах: если в конце декабря 2019 г. цена одной тонны энергетического угля составляла 53 доллара за тонну³, а в конце декабря 2020 г. – 68 долл. за тонну, то к концу сентября 2021 г. цена превысила 170 долл. за тонну. Рост цен в свою очередь подстегнул и отгрузку угля на экспорт и ажиотажный спрос на полувагоны.

¹ ТЭК России. 2021. № 10. С.94.

² См., например: <https://www.rbc.ru/business/30/09/2021/615575e19a79476457671024>

³ FOB ARA (Амстердам, Роттердам, Антверпен)



В результате, при росте погрузки угля по итогам 9 месяцев 2021 г. по России на 4,5 % (или на 5,0 млн тонн), погрузка угля на экспорт выросла на 10,7 % (или на 15,7 млн тонн).

Таблица 3

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		Справочно:	
	9 мес. 2019 г	9 мес. 2020 г	9 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.тонн
Погружено всего	276 417,4	256 218,0	276 897,4	108,1%	20 679,4	100,17%	480,1
в т.ч.							
по РФ	118 875,9	110 159,2	115 146,8	104,5%	4 987,7	96,9%	-3 729,1
на экспорт	157 541,5	146 058,8	161 750,6	110,7%	15 691,8	102,7%	4 209,2
Справочно: доля экспорта	57,0%	57,0%	58,4%				

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

Из табл. 2 видно, что если по итогам 9 месяцев 2019 г., она составляла 57,0%, то по итогам 9 месяцев 2021 на экспорт было погружено уже 58,4 % угля.

При этом погрузка на экспорт за 9 месяцев выросла по направлениям в разной степени, но примерно аналогичными темпами, что и по итогам первого полугодия. Так, за 9 месяцев на Восток прирост составил (+1,1 %), на Северо-Запад (+6,8 %), а на Юг прирост оказался рекордным: (+52 %).

Подобный рост через порты Юга связан с тем, что в 2021 г. порт Тамань начал активно переваливать уголь на экспорт (в т.ч. в связи с запуском вагоноопрокидывателей). Если за 9 мес 2019 г. перевалка угля через Тамань составляла 1,2 млн. тонн, за 9 месяцев 2020 г. – 5,5 млн. тонн, то за 9 месяцев 2021 г. объём перевалки составил 14,1 млн тонн. (Вторым по величине перевалки угля на Юге является Туапсе - 2,2 млн тонн за 9 месяцев 2021 г).

Нефть и нефтепродукты

По данным Росстата, в целом добыча нефти и природного газа за 9 мес. 2021 выросла к 9 месяцам 2020 на 0,9 %¹. По данным ЦДУ ТЭК добыча собственно нефти (с учётом газового конденсата) за 9 месяцев 2021 г. составила 387,4 млн. тонн, что на 0,1 % выше добычи за аналогичный период предыдущего года, а переработка нефти – выросла на 2,2 %².

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* в январе-сентябре 2021 года составила 160,1 млн тонн, что выше показателя

¹ https://gks.ru/bgd/free/B04_03/lssWWW.exe/Stg/d02/112.htm

² ТЭК России. 2021. № 10. С.54.



аналогичного периода предыдущего года на 2,6 % или на 4,05 млн тонн. По отношению к показателю 9 месяцев 2019 года погрузка составляет 92,7 % (то есть снижение составляет 12,6 млн тонн).

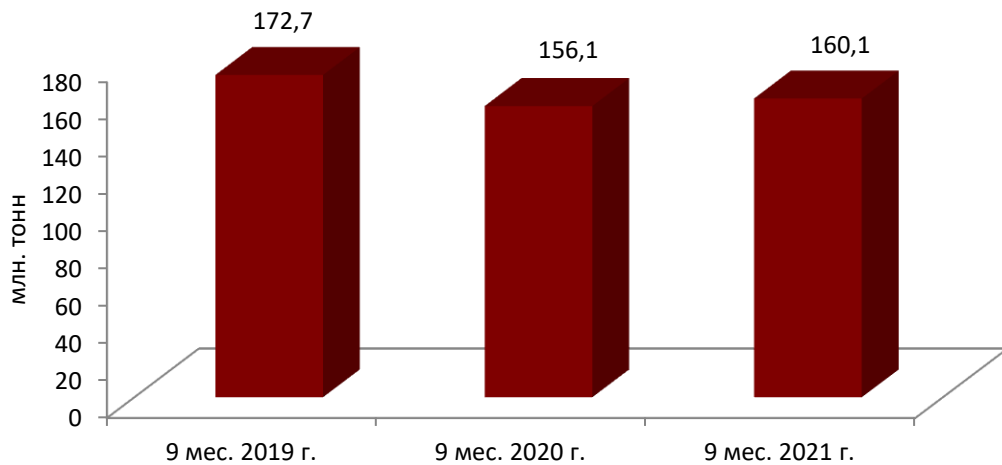


Рис.7. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД за 9 месяцев 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн

Как видно из табл. 4, экспортная ориентация нефтяной отрасли остаётся стабильной: доля экспорта находится на уровне 41-43 % с некоторыми колебаниями.

Таблица 4

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		2021 к 2019	
	9 мес. 2019 г	9 мес. 2020 г	9 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тонн
Погружено всего	172 696,6	156 063,7	160 114,1	102,6%	4 050,4	92,71%	-12 582,5
в т.ч.							
по РФ	100 913,3	88 498,3	93 544,6	105,7%	5 046,3	92,7%	-7 368,7
на экспорт	71 783,2	67 565,3	66 569,5	98,5%	-995,8	92,7%	-5 213,8
Справочно: доля экспорта	41,6%	43,3%	41,6%				

Фактором сдерживающим рост погрузки нефтеналивных грузов на железную дорогу, (особенно в мае-сентябре) стало увеличение отгрузки нефтепроводами. По данным Росстата, за январь-сентябрь 2021 г. объём прокачки по трубопроводам вырос на 7,2 % (хотя по итогам 1 квартала этот показатель демонстрировал снижение относительно 1 квартала предыдущего года, в мае-сентябре объём прокачки был в среднем на 14 % выше, чем в



соответствующие периоды прошлого года¹). Часть этих объёмов (теоретически) могла быть привлечённой на железнодорожный транспорт.

Чёрные металлы и руда железная

Погрузка *чёрных металлов* за 9 месяцев 2021 г. составила 50,7 млн тонн, что выше уровня предыдущего года на 2,3 % или на 1,2 млн тонн, однако по сравнению с уровнем 2019 г. восстановления не произошло - погрузка снизилась (9 месяцев к 9 месяцам) на 8,8 % или на 4,9 млн тонн.

Отметим, что рост погрузки январе-сентябре 2021 г. по отношению к аналогичному периоду 2020 г. происходил за счёт роста спроса на продукцию отечественной металлургии со стороны зарубежных потребителей.

Внутрироссийские перевозки чёрных металлов по итогам 9 месяцев 2021 г. немного снизились к аналогичному периоду прошлого года (на 1,3 % или на почти 0,4 млн тонн), при этом погрузка на экспорт выросла на 7,5 % (или на 1,5 млн тонн).

По данным ассоциации «Русская сталь» важным фактором снижения отгрузки металлов во внутригосударственном сообщении (по России), особенно с августа 2021 года стали проблемы качества эксплуатационной работы ОАО «РЖД». В частности, отмечалось, что многие металлургические компании столкнулись со значительными трудностями в процессе осуществления железнодорожных перевозок по причине задержек поставок стратегического сырья для собственных производственных нужд. Как сообщает в этой связи РБК, «с января по август этого года число брошенных поездов на железнодорожной сети выросло на 41,8%»².

Таблица 5

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		2021 к 2019	
	9 мес. 2019 г	9 мес. 2020 г	9 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тонн
Погружено всего	55 632,6	49 546,6	50 707,5	102,3%	1 160,9	91,15%	-4 925,1
в т.ч.							
по РФ	34 369,0	28 937,6	28 559,2	98,7%	-378,4	83,10%	-5 809,8
на экспорт	21 263,6	20 609,1	22 148,3	107,5%	1 539,3	104,16%	884,7
Справочно: доля экспорта	38,2%	41,6%	43,7%				

¹ По данным Росстата, темпы прироста прокладки по трубопроводам составили (в процентах к аналогичному месяцу предыдущего года): в мае (+15,8%), в июне (+18,4%), в июле (+16,1%), в августе (+11,1%), в сентябре (+8,5%).

² <https://www.rbc.ru/business/28/10/2021/6179cb899a79473e276b8fb4>

Погрузка *руды железной и марганцевой* за 9 месяцев 2021 г. составила 90,2 млн тонн, что выше уровня предыдущего года на 0,7 % или на 0,65 млн тонн. По отношению к 9 месяцам 2019 г. погрузка тоже прироста не сильно – на 1,1% или на 0,9 млн тонн. Внутривососсийские перевозки руды по итогам 9 месяцев 2021 г. выросли к аналогичному периоду прошлого года на 2,2 % (или на 1,5 млн тонн), погрузка на экспорт снизилась на 3,9 % (или на 0,8 млн тонн).

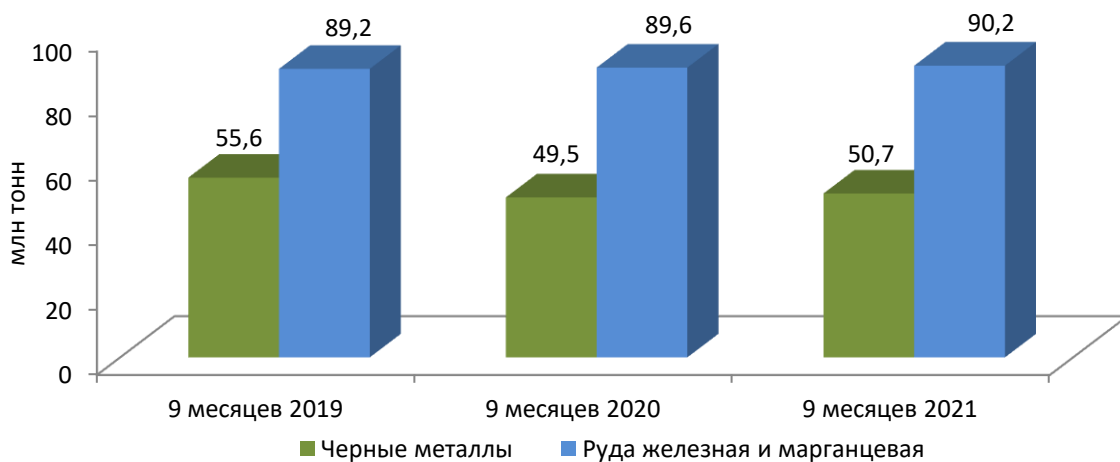


Рис. 8. Погрузка чёрных металлов и руды по сети РЖД за 9 месяцев 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн

Грузы строительного комплекса

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

Погрузка строительных грузов за 9 месяцев 2021 г составила 97,1 млн тонн, что ниже аналогичного показателя предыдущего года на 4,6 % или на 4,6 млн тонн. Однако на фоне соответствующего периода 2019 г. погрузка выглядит неплохо – она превышает этот уровень на 1,8 % или на почти 1,8 млн. тонн.

Погрузка промсырья за 9 месяцев 2021 г составила почти 26,4 млн тонн, что выше аналогичного показателя предыдущего года на 5,1 % или на 1,3 млн тонн.

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».

Впрочем, пока она остаётся ниже аналогичного периода 2019 г., но не намного – на 1,1 % или на 0,3 млн. тонн.

Погрузка цемента за 9 месяцев 2021 г. составила 20,4 млн тонн, что выше уровня аналогичного периода 2020 года на 6,0% (на 1,15 млн тонн), однако меньше соответствующего показателя 9 месяцев 2019 г. (на 1,6 % или на 0,34 млн тонн).

Общий объём строительных работ в России, по данным Росстата, вырос (в рублях) за 9 месяцев 2021 г. к аналогичному периоду предыдущего года на 6 %, а количество введённого жилья (в квадратных метрах) увеличилось на 29,7 %¹. Но необходимо иметь в виду, что значительный объём перевозок строительных грузов осуществляется не железнодорожным, а автомобильным (и немного речным) транспортом, поэтому жёсткой зависимости между темпами роста строительной отрасли и темпами роста строительных грузов железнодорожным транспортом нет.

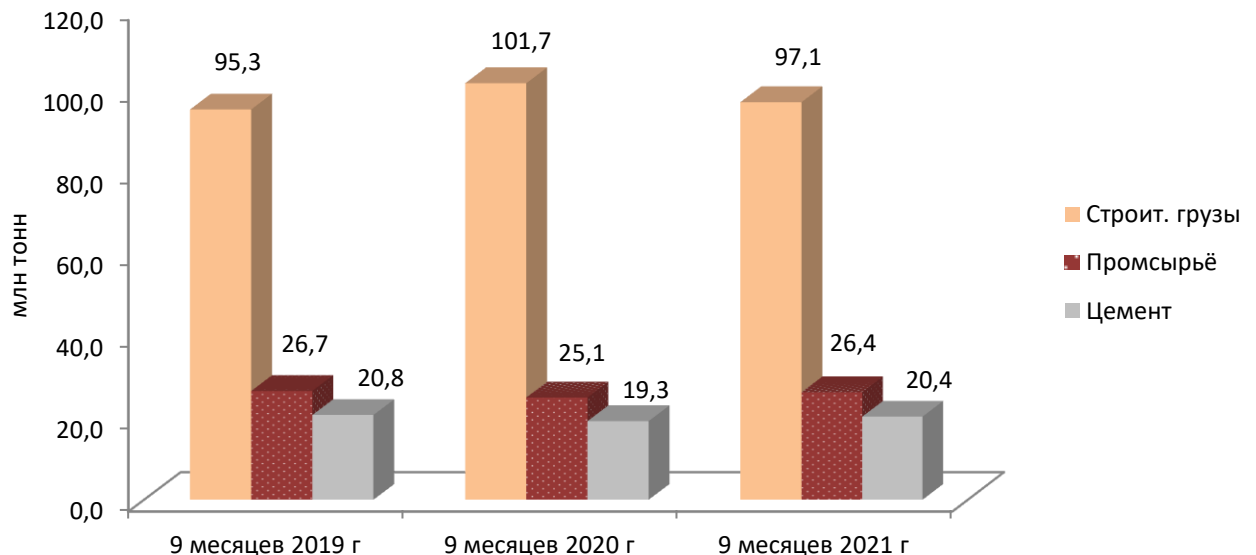


Рис.9. Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД за 9 месяцев 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн

Зерно

Погрузка зерна за 9 месяцев 2021 г. составила 18,0 млн тонн, что на 1,5% меньше, чем за аналогичный период 2020 г. Вместе с тем, погрузка зерна в январе-сентябре 2021 г. превышает на 22,1% (на 3,26 млн тонн) уровень соответствующего периода 2019 г.

Рост погрузки зерна, который наблюдался в январе-июне 2021 г. сменился снижением. Уже в июле 2021 г. погрузка была на 22 % ниже, чем в соответствующем месяце предыдущего года, в августе это снижение составило

¹ Социально-экономическое положение России январь-сентябрь 2021 г. Обзор Росстата. <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-09-2021.pdf>



около 30 %, в сентябре около 22%. Таким образом, за третий квартал весь ранее накопленный прирост был «съеден».

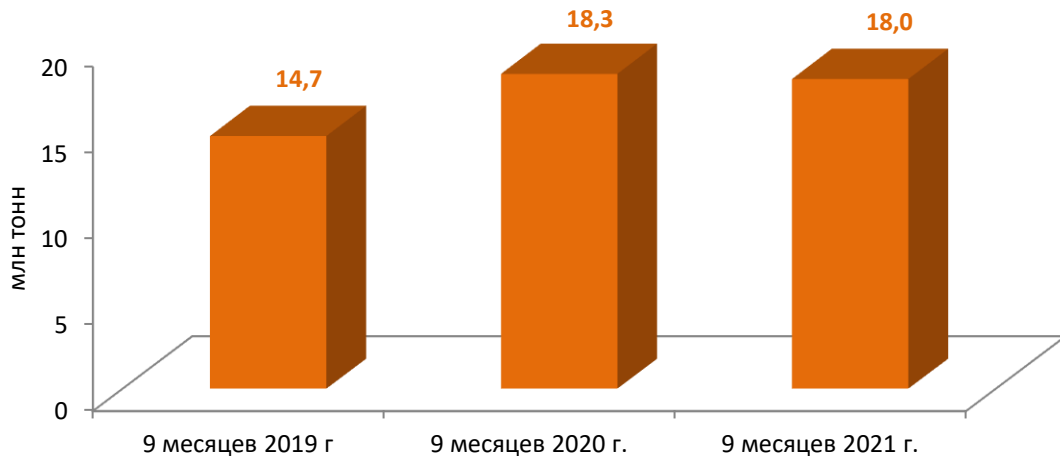


Рис.10. Погрузка зерна по сети РЖД за 9 месяцев 2021 г. в сравнении с аналогичными периодами 2020 и 2019 гг., млн тонн

Что же касается погрузки текущего года по отношению к 2019 г., то, несмотря на то, что в июле и августе погрузка была ниже соответствующего месяца 2019 г., в целом за 9 месяцев погрузка превысила уровень соответствующего периода 2019 г. на 22% (см. табл.6).

Таблица 6

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		2021 к 2019	
	9 мес. 2019 г.	9 мес. 2020 г.	9 мес. 2021 г.	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тонн
Погрузка всего	14 749,1	18 292,7	18 010,4	98,5%	-282,4	122,11%	3 261,3
в т.ч.							
по РФ	6 896,0	7 657,6	7 557,5	98,7%	-100,1	109,59%	661,5
на экспорт	7 853,1	10 635,2	10 452,9	98,3%	-182,3	133,11%	2 599,8
Справочно: доля экспорта	53,2%	58,1%	58,0%				

4. Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

В январе-сентябре 2020 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщений было перевезено 4,8 млн TEU¹ (гружёных и порожних), что на 13,2 % больше, чем за аналогичный период прошлого года².

Из них во внутрироссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 1,8 млн TEU (+6,2% к аналогичному периоду прошлого года), в экспортном – 1,2 млн TEU (+8,9%), в импортном – 1,0 млн TEU (+14,7 %), в транзитном сообщении – около 0,8 млн TEU (рост в 1,4 раза).

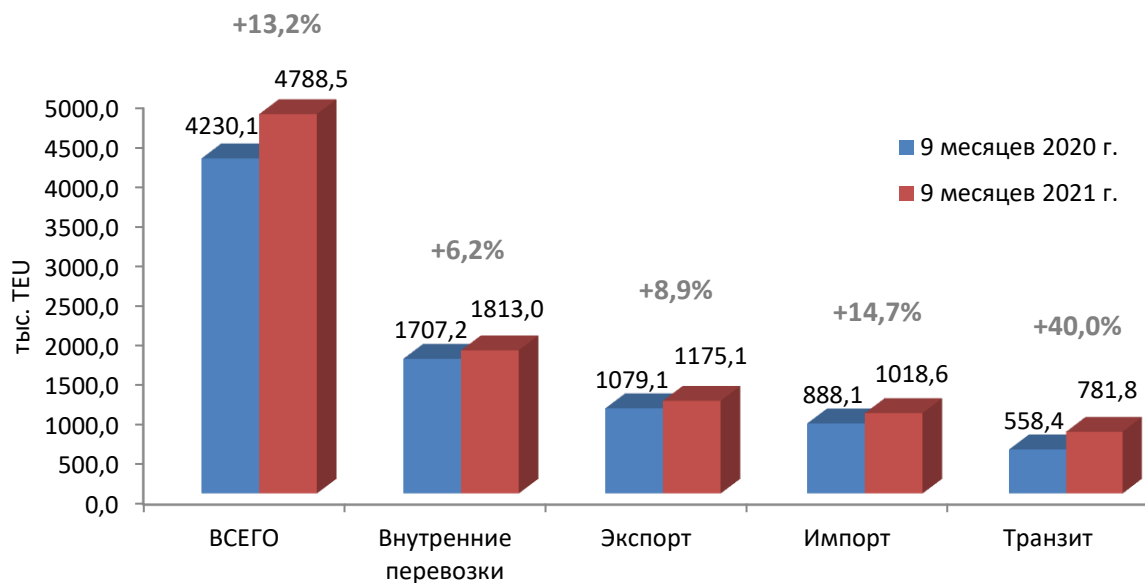


Рис.11. Перевозка контейнеров (гружёных и порожних) по сети РЖД за 9 месяцев 2021 г. в сравнении с аналогичным периодом 2020 г., тыс. TEU

Всего за 9 месяцев 2021 г., по данным РЖД³, в контейнерах перевезено более 47,6 млн тонн грузов⁴ (+16 % к аналогичному показателю 9 месяцев прошлого года).

Перевозки груженых контейнеров за январь-сентябрь 2021 г. выросли на 18,4% к аналогичному периоду прошлого года и составили, по данным ОАО «РЖД»⁵, более 3,4 млн TEU, в том числе: химикатов и соды – 560,6 тыс. TEU

¹ 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.

² См. пресс-релиз ОАО «РЖД» от 04.10.2021 г. «Перевозки контейнеров по сети РЖД выросли на 13,2 % в январе-сентябре»: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=267196>

³ См. указанный пресс-релиз ОАО «РЖД».

⁴ Во избежание путаницы подчеркнём, что *перевезено* в контейнерах 47,6 млн. тонн грузов, но *погружено* (см. Приложение 1) в контейнеры 34,1 млн. тонн грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.

⁵ См. указанный пресс-релиз ОАО «РЖД».



(+9,1 % к аналогичному периоду прошлого года), лесных грузов – 453,5 тыс. TEU (+10,%), промтоваров – 362,6 тыс. TEU (+28,7%); метизов – 312,2 тыс. TEU +30,3%), машин, станков, двигателей – 276,6 тыс. TEU (+31,6%), автомобилей и комплектующих – 208,7 тыс. TEU (+ 25,3%), черных металлов – 182,6 тыс. TEU (+23,1%), цветных металлов – 114,7 тыс. TEU (+7,5%); строительных грузов – 111,8 тыс. TEU (+17,3%); химических и минеральных удобрений – 38,9 тыс. TEU (+24,6%); зерна – 19,8 тыс. TEU (рост в 3,2 раза).

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

Данные о погрузке некоторых грузов в контейнеры за 9 мес. 2021 г. на фоне данных за 9 месяцев 2020 г. приведены на рис. 12.

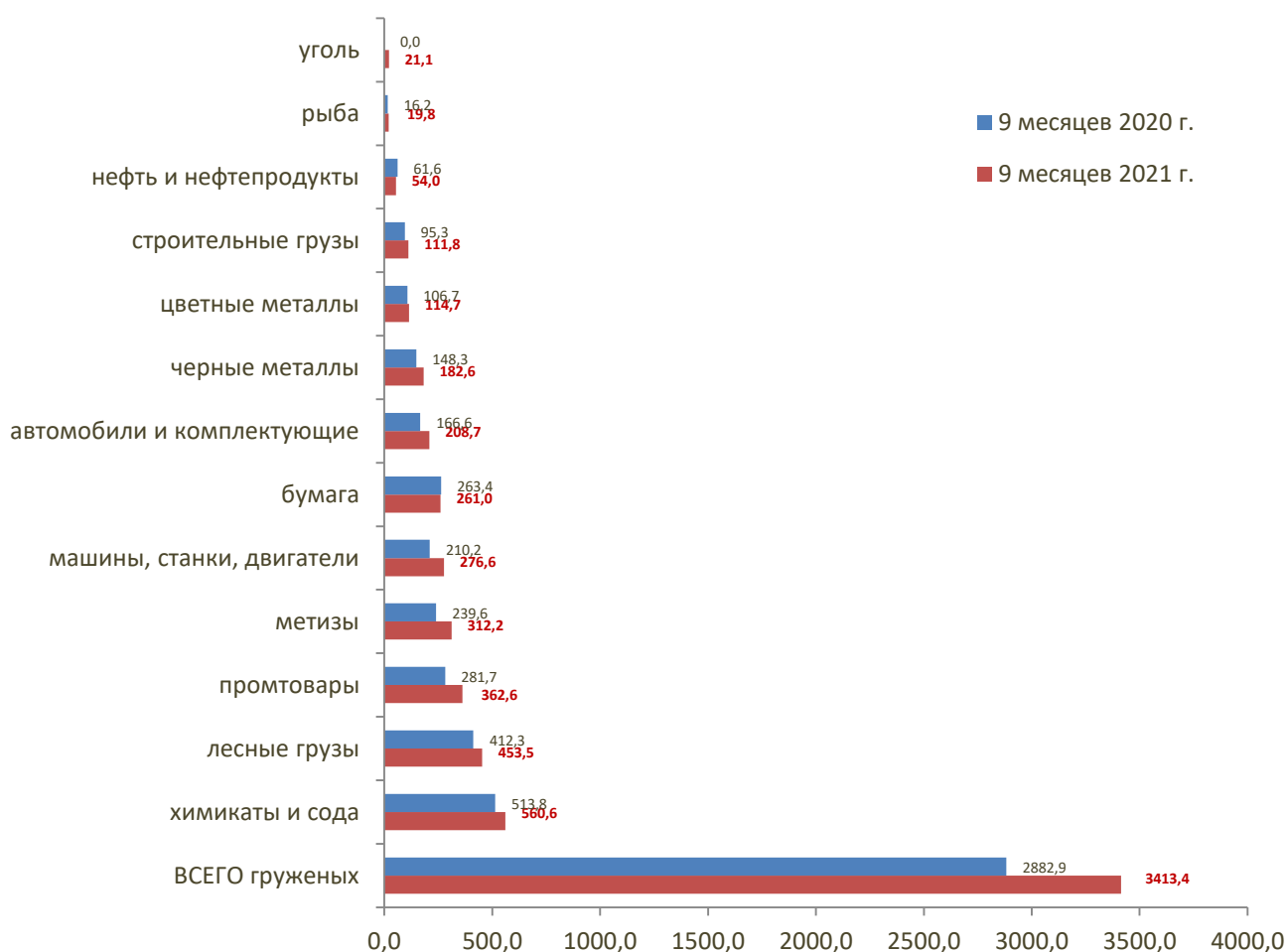


Рис.12. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) в 1 полугодии 2020 и 2021 гг., тыс. TEU

Кроме того за 9 месяцев 2021 г. перевезено 21,1 тыс. TEU с каменным углём¹ – одна из новаций РЖД этого года. Четыре экспериментальные перевозки были организованы в мае-сентябре 2020 г. с Забайкальской железной дороги, а с октября по декабрь 2020 г. уже было перевезено 1,9 тыс. TEU, в т.ч. с Восточно-

¹ <https://gudok.ru/content/freighttrans/1571222/>



Сибирской ж.д). С начала 2021 г. перевозки угля в контейнерах типа open top осуществляются в подвижном составе АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК), ПАО «Трансконтейнер», а с июня 2021 г. и ПАО «Первая Грузовая Компания» (ПГК)¹.

Ещё один груз, который начал активно перевозиться в контейнерах – это зерно. Пока объём этот невелик – 19,8 тыс. TEU по итогам 9 месяцев 2021 г. Но, тем не менее – это быстрорастущий сегмент, погрузка за 9 месяцев этого года в 3,2 раза выше, чем за аналогичный период прошлого года.

5. Некоторые показатели эксплуатационной работы железнодорожного транспорта²

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)³.

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам 9 месяцев 2021 г. составил 16,5 суток (395,5 часов), что на 5% (или на 19,5 часов) ниже, чем показатель аналогичного периода прошлого года (17,3 сут. или 415 ч.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 13) позволяет заметить, что из общего снижения величины оборота вагона на 19,5 часа, наибольшее снижение приходится на элементы «время нахождения под грузовыми операциями» (на 3,9 % или 7,9 часа) и «время нахождения на технических станциях» (-8,0 % или 10,6 часа).

При этом время нахождения под грузовыми операциями, несмотря на снижение в абсолютном измерении (в часах), одновременно выросло в качестве доли от общей величины оборота вагона (рис. 14) с 48,5 % до 48,8 %. Это связано с тем, что два других элемента – «время нахождения на технических станциях» и «время нахождения на промежуточных станциях» сократились по сравнению с прошлым годом в процентах сильнее и соответственно снизилась их доля в обороте вагона.

¹ С августа перевозки "ФГК" угля в контейнерах open top временно приостановлены из-за отсутствия контейнеров, предоставляемых грузоотправителем. Своих контейнеров open top у ФГК нет.

² Все показатели в настоящем параграфе приводятся по данным отчёта ф. 9д-5, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации».

³ 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),

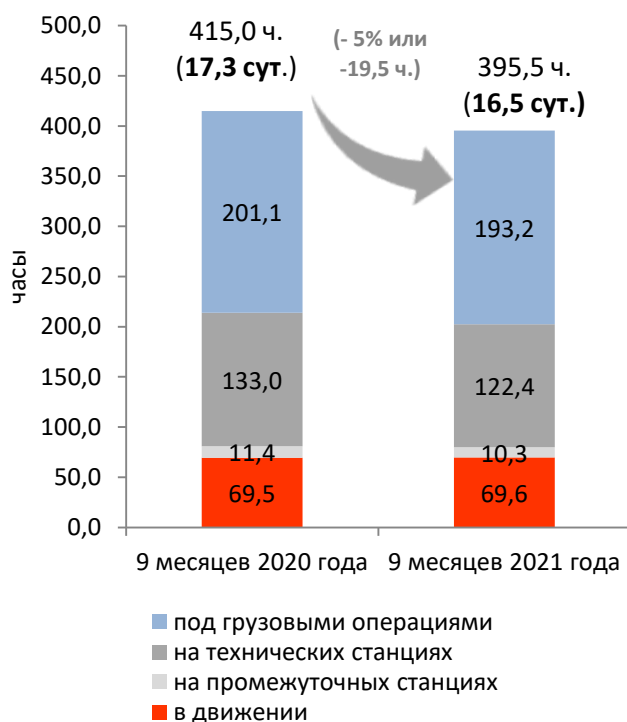


Рис.13. Оборот вагона с разложением по элементам за 9 месяцев 2020 и 2021 гг., часов

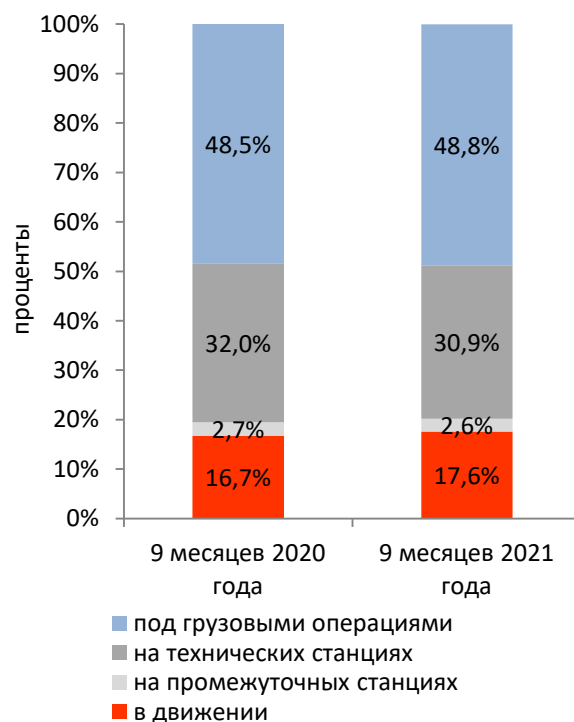


Рис.14. Структура оборота вагона с разложением по элементам за 9 месяцев 2020 и 2021 гг., %

По итогам 9 месяцев 2021 г. средняя участковая скорость¹ грузового поезда на инфраструктуре РЖД снизилась на 3,3% относительно аналогичного показателя соответствующего периода 2020 года и составила 40,4 км/час. Техническая скорость по итогам 9 месяцев 2021 г. снизилась на 1,3 % ниже уровня аналогичного периода прошлого года и составила 45,9 км/час (см. рис. 15 и рис. 16).

Самым важным для грузоотправителей и других потребителей услуг железнодорожного транспорта является показатель средней скорости доставки груза (грузовой отправки), поскольку это кумулятивный показатель, с помощью которого оцениваются все элементы перевозочного процесса с момента приёма груза к перевозке на станции отправления до прибытия на станцию назначения. Как видно из рис. 17 этот показатель в мае-сентябре 2021 г. ухудшился, по отношению к соответствующим месяцам прошлого года.

¹ Различия между разными видами скоростей (участковая, техническая, ходовая, маршрутная, скорость доставки и т.д.) описаны, например, здесь: Хусайнов Ф.И. Показатели скорости как аналитические инструменты для оценки работы железных дорог // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 4. С.19-22. <https://publications.hse.ru/mirror/pubs/share/direct/248447893.pdf>

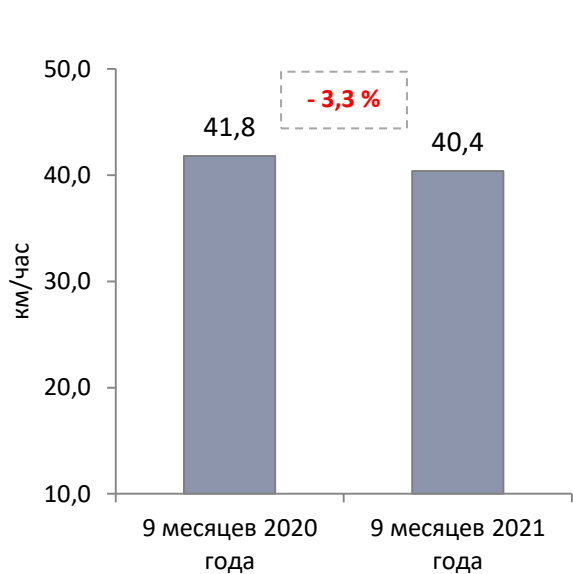


Рис.15. Участковая скорость, км/час

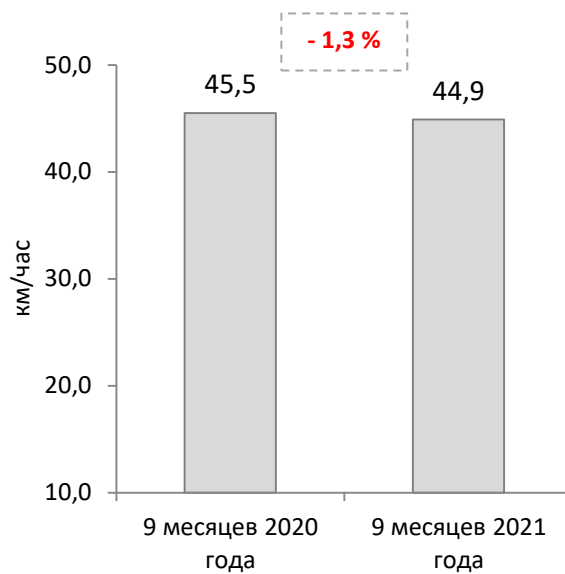


Рис.16. Техническая скорость, км/час

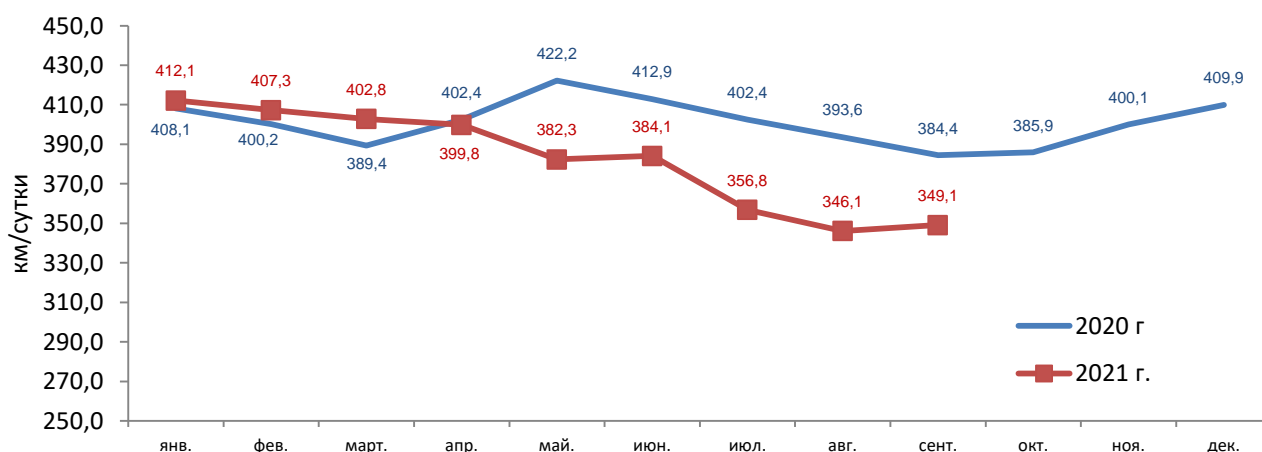


Рис.17. Помесячная динамика средней скорости доставки грузовой отправки, км/сут.

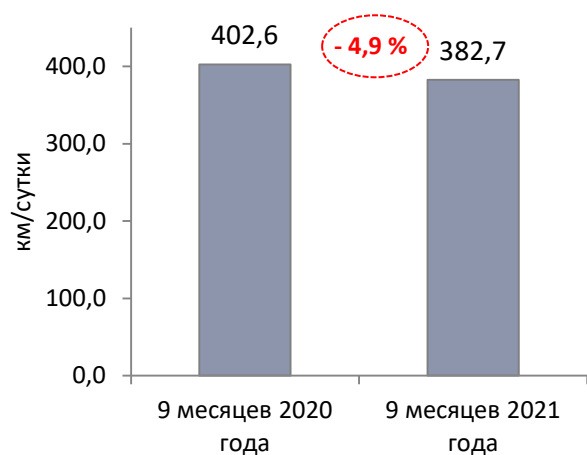


Рис.18. Средняя скорость доставки грузов (грузовой отправки) за 9 месяцев 2020 и 2021 гг., км/сутки

В целом по итогам 9 месяцев 2021 г. средняя скорость доставки груза составила, согласно данным ОАО «РЖД», 382,7 км/сутки, что на 4,9 % ниже уровня аналогичного периода прошлого года (см. рис. 18). При этом в июле этот показатель ниже АППГ на 11%, в августе – на 12%, в сентябре на 9,2%.

6. Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»¹

По состоянию на сентябрь 2021 г. парк грузовых вагонов на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1227,6 тыс. единиц² и увеличился к сентябрю прошлого года на 36,8 тыс. ед. или на 3,1%. Рабочий парк грузовых вагонов составил почти 1022 тыс. ед., что на 1,8% выше показателя сентября прошлого года.

К декабрю 2020 общий парк вагонов вырос на 20,1% или на 24,8 тыс. единиц, а рабочий парк увеличился на 2,5% или на 25,1 тыс. ед.³

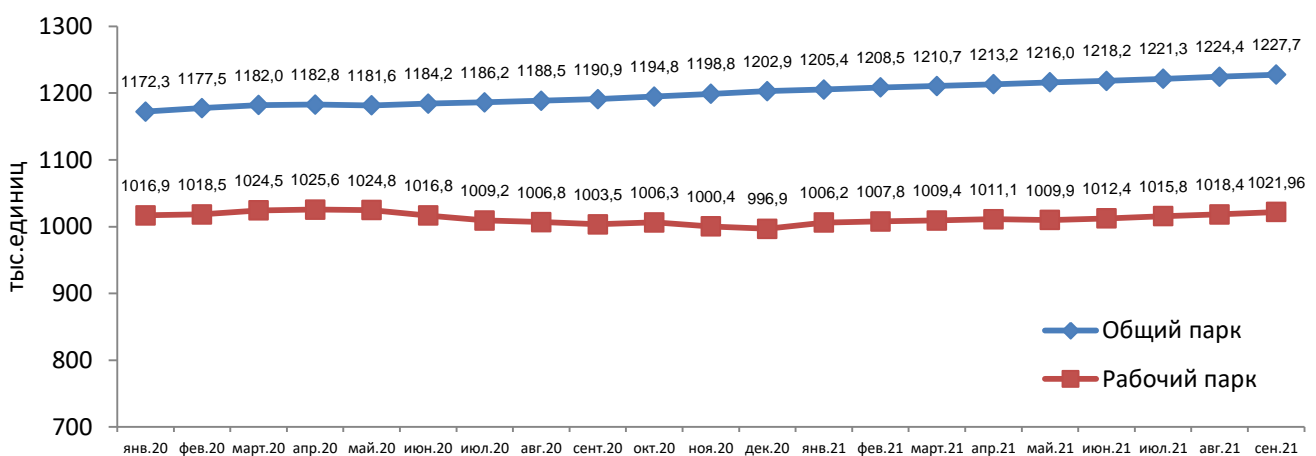


Рис.19. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

По состоянию на сентябрь 2021 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 584,3 тыс. ед., что выше показателя сентября прошлого года на 2,8 % или на 16,0 тыс. ед. Рабочий парк полувагонов составил в сентябре 499,2 тыс. ед., он вырос на 1,3 % (на 6,4 тыс. ед.) по сравнению с сентябрём 2020 г. Относительно декабря 2020 г. общий парк полувагонов вырос на 1,8 % или на 10,4 тыс. единиц, а рабочий парк увеличился на 2,2% или на 10,8 тыс. единиц.

По состоянию на сентябрь 2021 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 58,5 тыс. ед., что выше показателя сентября прошлого года на

¹ Все показатели в настоящем параграфе приводятся по данным отчёта ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации» (<https://company.rzd.ru/ru/9388>).

² Среднесуточный показатель за сентябрь 2021 г. Отметим, что в ежемесячном отчёте ф. 9д-3 приводится среднесуточный за соответствующий месяц парк вагонов, а в ежегодном отчёте ф.9д-4 парк приводится на конкретную дату (на 31 декабря соответствующего года), поэтому данные о парке за декабрь из этих отчётов будут немного различаться.

³ Отметим, что сама по себе величина рабочего парка вагонов не всегда эквивалентна понятию погрузочный ресурс, поскольку часть вагонов, для которых заканчивается назначенный срок службы и планируется их исключение из эксплуатации, могут фактически выбыть из работы раньше, чем они будут списаны. Но величина списания по итогам 2021 г. рекордно низкая за период с 2006 по 2020 гг. – всего будет списано 9,5 тыс. ед. из них 2,2 тыс. полувагонов.



3,9% или на 2,2 тыс. ед. Рабочий парк крытых вагонов составил в сентябре 47,3 тыс. ед., он вырос на 5,3 % (на 2,4 тыс. ед.) по сравнению с сентябрём 2020 г. По отношению к декабрю 2020 г. общий парк крытых вагонов вырос на 2,6 % или на 1,5 тыс. ед., а рабочий парк увеличился на 9,7 % или на 4,2 тыс. ед.

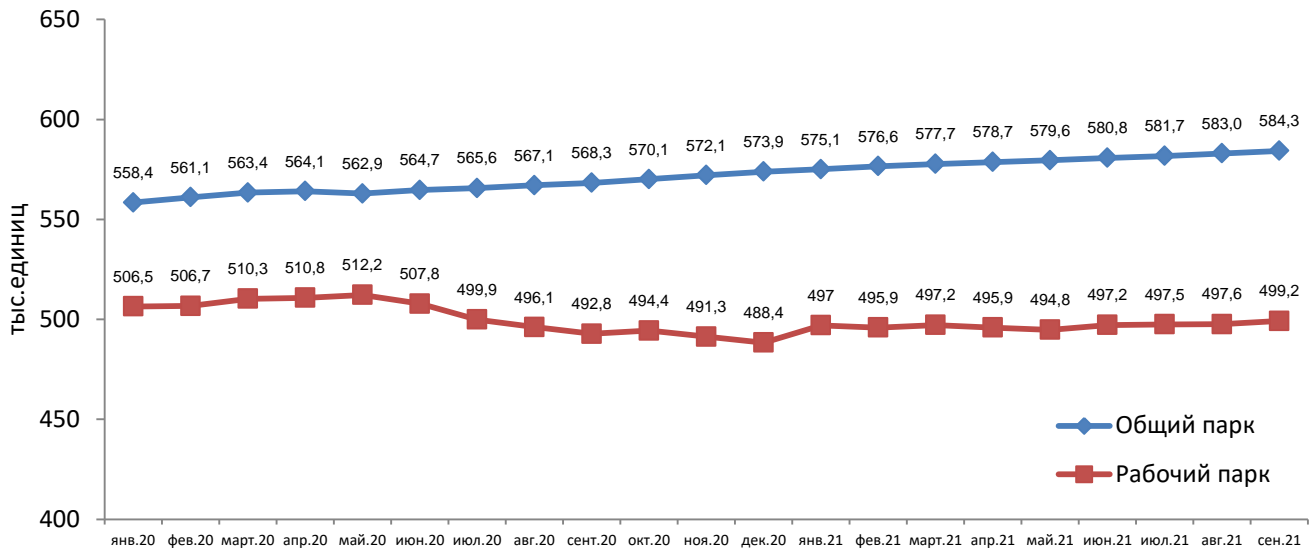


Рис.20. Динамика общего и рабочего парка полувагонов в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

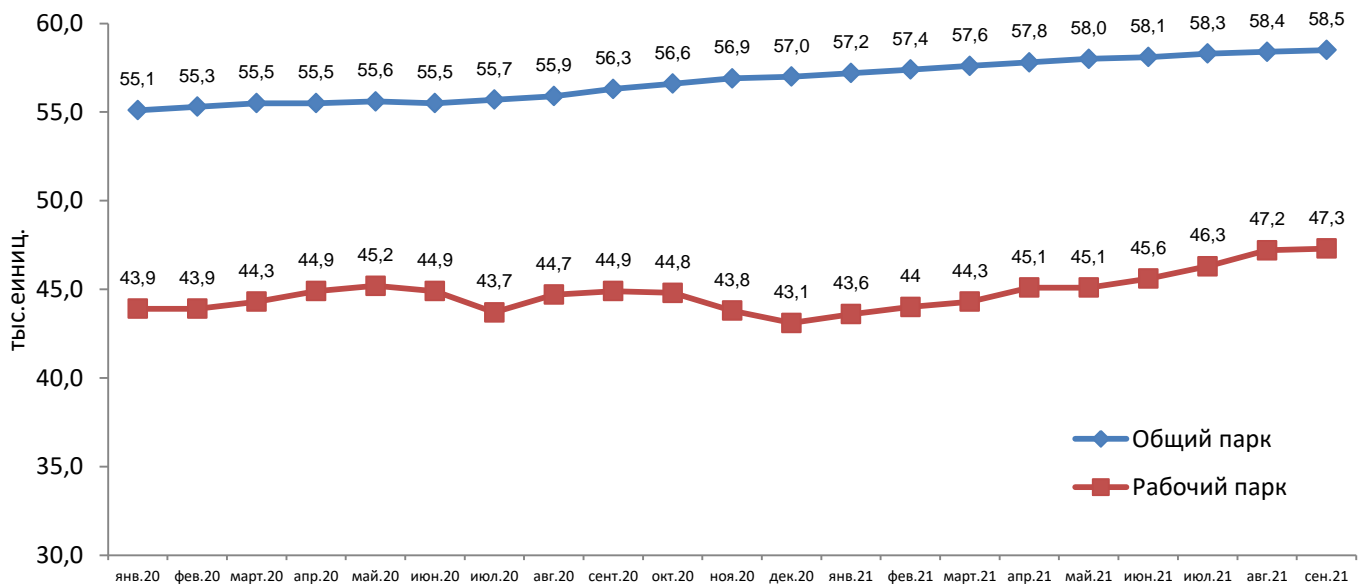


Рис.21. Динамика общего и рабочего парка крытых вагонов в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

По состоянию на сентябрь 2021 г. общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил 64,8 тыс. ед., что ниже показателя сентября прошлого года на 2,5 % или на 1,6 тыс. ед. Рабочий парк платформ составил в сентябре 2021 г. 32,7 тыс. ед., он вырос на 4,8 % (на 1,5 тыс. ед.) по сравнению с сентябрём 2020



г. По отношению к декабрю 2020 общий парк платформ (универсальных) уменьшился на 3,0 % или на 2,0 тыс. единиц, а рабочий парк вырос на 4,4% или на 1,4 тыс. единиц.

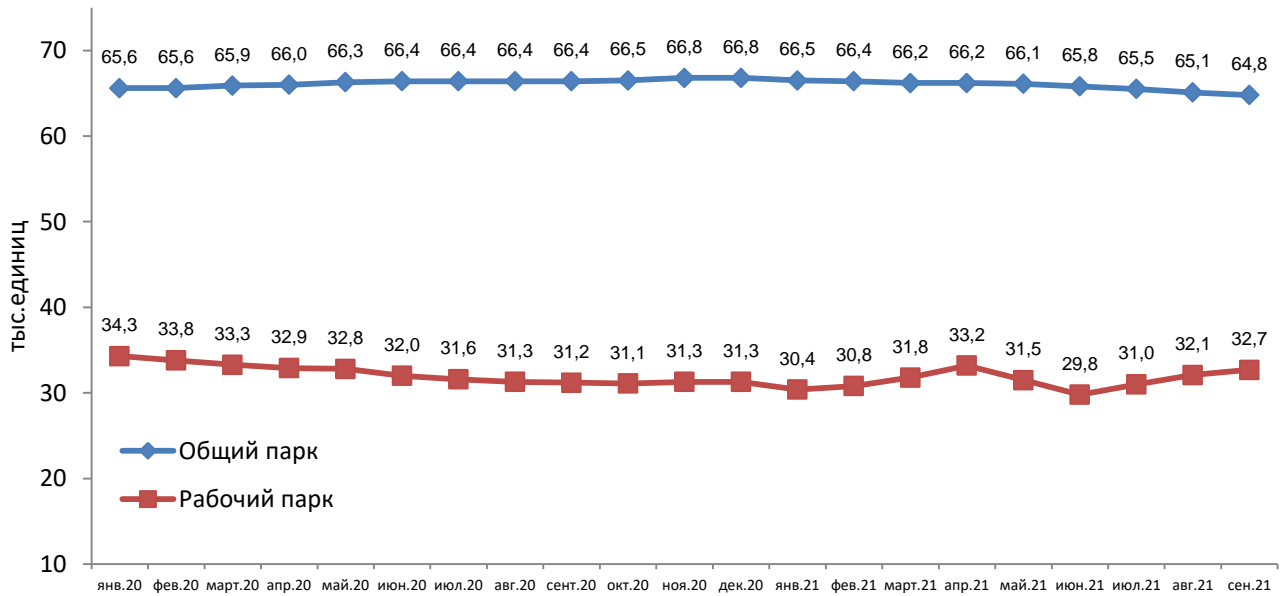


Рис.22. Динамика общего и рабочего парка платформ (универсальных) в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

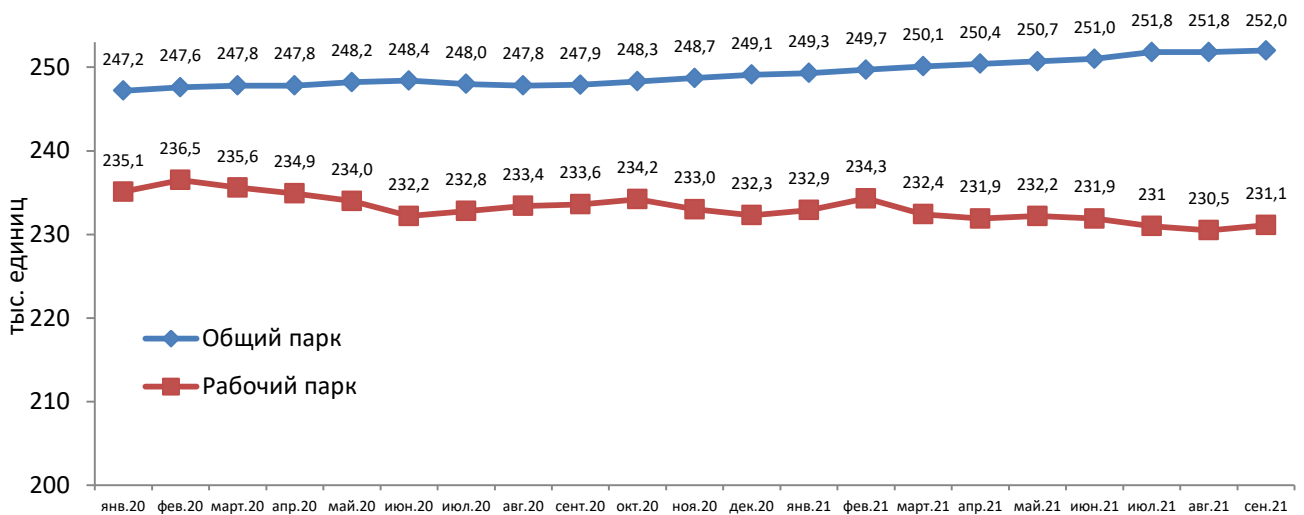
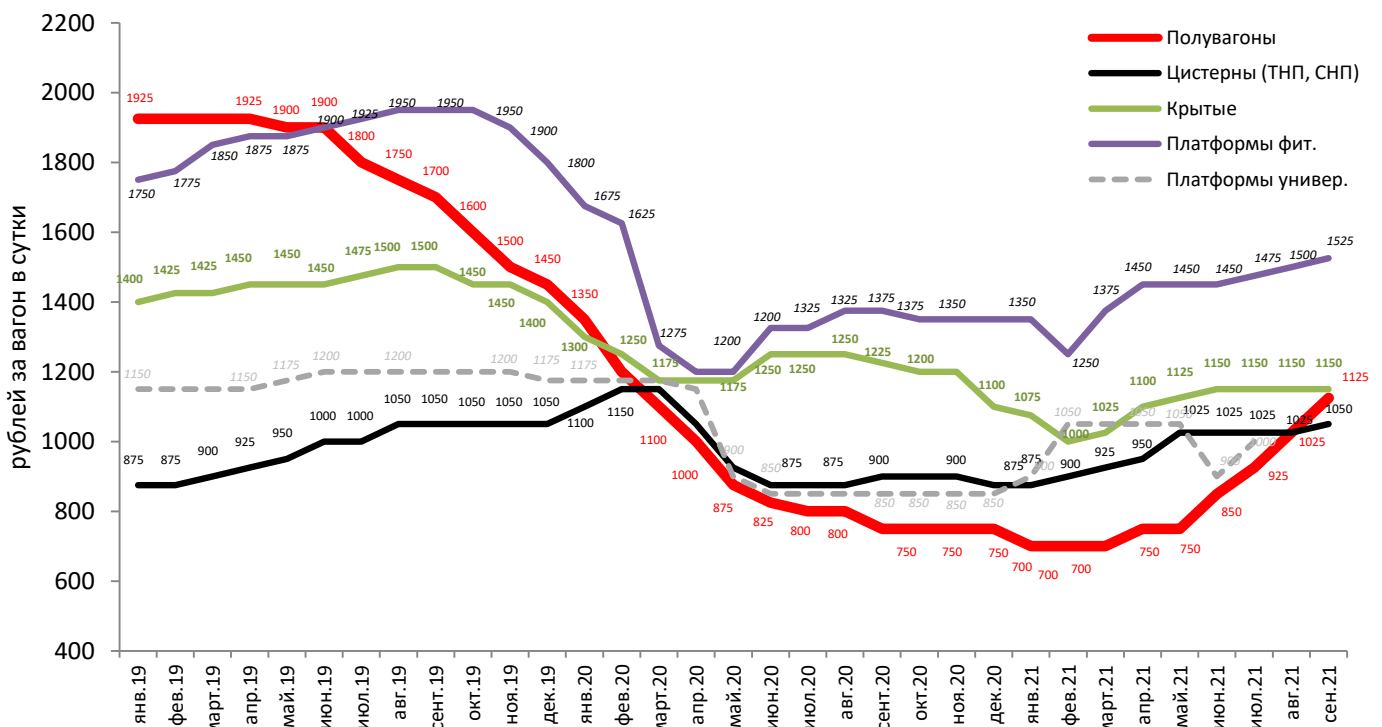


Рис.23. Динамика общего и рабочего парка цистерн в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

По состоянию на сентябрь 2021 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 252,0 тыс. ед., что выше показателя сентября прошлого года на 1,7 % или на 4,1 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в сентябре 231,1 тыс. ед., он уменьшился на 1,1 % (на 2,5 тыс. ед.) по сравнению с сентябрём 2020 г. По отношению к декабрю 2020 общий парк цистерн вырос на 1,1 % или на 2,9 тыс. ед., а рабочий парк уменьшился на 0,5 % или на 1,2 тыс. единиц.

7. Арендные ставки

В третьем квартале продолжалось восстановление ставок аренды вагонов. Средняя арендная ставка (по шести родам подвижного состава), по данным журнала «Промышленные грузы», в Российской Федерации в течении третьего квартала продолжала увеличиваться и составила в сентябре 1225 руб.¹ (рост к декабрю 2020 г. зафиксирован по всем родам подвижного состава, кроме зерновозов).



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

Рис.24 Динамика ставок аренды вагонов, в 2019 -2021 гг². (без НДС). рублей за вагон в сутки

Средняя суточная ставка аренды³ полувагона в сентябре 2021 году составила 1125 руб., что на 32% выше, чем в июне 2021 и на 50% выше, чем в декабре 2020 г. Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов в

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 хопперы-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 по июль 2021 г. в графике ставок аренды универсальных платформ приводятся данные опроса журнала «РЖД-Партнёр» (т.н. «базовая ставка» т.е. ставка для большинства сделок).

³ Здесь необходимо сделать важную оговорку. Динамика ставок аренды в долгосрочной перспективе (на горизонте полугодие или год) более-менее точно отражает динамику среднесуточной ставки доходности вагона и с учётом небольшого зазора между показателями, отражает динамику (не абсолютное значение, но динамику - рост или снижение) среднесуточной ставки предоставления вагона грузоотправителю (иногда её называют ставкой оперирования). Однако в краткосрочном периоде, особенно в периоды роста ставок, динамика ставки аренды меняется медленнее, чем фактическая ставка предоставления вагона, поскольку договоры аренды обычно заключаются как минимум с ежеквартальной корректировкой ставок, или с пересмотром раз в полугодие, тогда как ставка предоставления, особенно на спотовом рынке, может меняться более быстро. Поэтому в такие периоды, когда ставки растут, динамика показателя ставки аренды будет некоторое время отставать от фактического роста ставок (в частности, по сравнению со спотовым рынком), но постепенно, через три-шесть месяцев (когда будут пересмотрены условия действующих договоров у большого числа участников рынка) "нагонит" фактическую ставку. При снижении ставки тот же процесс протекает в обратном направлении – ставки на рынке снижаются быстрее, чем публикуемые ставки аренды.



сентябре 2021 г. составила 1050 руб. (+20 % к декабрю 2020 г., крытого вагона – 1150 руб. (+4,5% к декабрю 2020 г.).

Как видно из рис. 24, ставки аренды полувагона на протяжении второй половины 2019 г. и всего 2020 г. снижались, достигнув «дна» на рубеже 2020 и 2021 г. (в январе 2021 была зафиксирована нижняя точка динамики этого показателя – 700 рублей за вагон в сутки и на этом уровне ставки находились весь первый квартал). Но затем, во втором квартале – особенно в мае и июне – начали отыгрывать это снижение. К сентябрю ставки выросли на 60% к уровню нижней точки спада. Однако они остаются на 37% ниже, чем в среднем в 2019 г. и на 35% ниже, чем в среднем в 2018 г. Динамика ставок аренды полувагона (среднегодовые показатели) с 2012 г. приведены в Приложении 2.

Здесь необходимо отметить, что 2020 г. был кризисным для операторов подвижного состава. Например, согласно данным издания «Промышленные грузы», ставки аренды полувагона в среднем в 2020 году были примерно на 50% ниже, чем в 2019 г. (в среднем за 12 мес. 2019 г.), а во втором полугодии 2020 г. и в первом квартале 2021 г. – примерно на 60% ниже, чем 2019 г.. Что неудивительно, учитывая снижение спроса. (Рынок операторов – это рыночный сегмент и цены не могут не реагировать на динамику спроса на перевозки). Однако, в 2021 г. началось восстановление спроса вследствие восстановления промышленности и роста погрузки. Начиная со второго квартала 2021 г. и весь третий квартал наблюдается значительный рост потребности в полувагонах, обусловленный, в первую очередь, увеличением погрузки угля (см. раздел 1 настоящего Обзора). Подобный рост погрузки угля стал следствием, в том числе увеличения цен на уголь в Европе в 2021 г. Подобный рост цен на уголь (см. Приложение 3) привёл к ажиотажному спросу на полувагоны. Кроме того, ещё одним детонатором роста ставок стало строительство автодороги «М-12» Москва – Нижний Новгород – Казань, которое привело к росту спроса на полувагоны со стороны грузоотправителей щебня. В целом по сети погрузка строительных грузов снизилась, но это снижение было распределено по множеству регионов и грузоотправителей, а увеличение спроса на щебень для строительства автотрассы сконцентрировано в нескольких регионах, что тоже, по оценкам участников рынка, «разогрело» цены. Ситуация для строительных грузов была усугублена тем, что грузоотправители, «привыкнув» к тренду на снижение ставки в предыдущие годы, не заключали долгосрочных контрактов и, поскольку в условиях повышенного спроса на полувагоны, операторы в первую очередь обеспечивали заявки по долгосрочным контрактам, дисбаланс цены и предложения на спотовом рынке оказался более ярко выражен.

Таким образом, резкое увеличение спроса определило и текущий рост цены услуг на предоставление полувагонов для перевозок и ажиотажный спрос на полувагоны и ощущение дефицита полувагонов.

Впрочем, отчасти ответом на это стало постепенное вовлечение в процесс перевозок полувагонов, ранее стоящих в отстое либо в ожидании отложенных ремонтов. Так, если во 2-3 квартале 2020 г. количество только полувагонов, простаивавших без грузовых операций более 30 суток составляло от 30 до 70 тыс. единиц, то к 3 кварталу 2021 г. эта величина снизилась до 15-18 тыс.

единиц, что можно считать историческим минимумом. (О причинах выведения вагонов из оборота на время снижения спроса в т.ч. отставления¹ их в отстой - см. выпуск Обзора по итогам 6 месяцев 2021 г.)

Здесь необходимо отметить, что общий индекс цен производителей промышленных товаров в последние годы показывает существенный рост. Накопленный прирост за 3 года и 9 месяцев, т.е. в сентябре 2021 г. по отношению к декабрю 2017 г., составил, по данным Росстата, +37,7 %, (в том числе рост в сентябре 2021 к декабрю 2020 г. +23,6%), а ставки операторских компаний, несмотря на отдельные колебания, в целом за тот же период снизились на 29,7% (см. табл. 7).

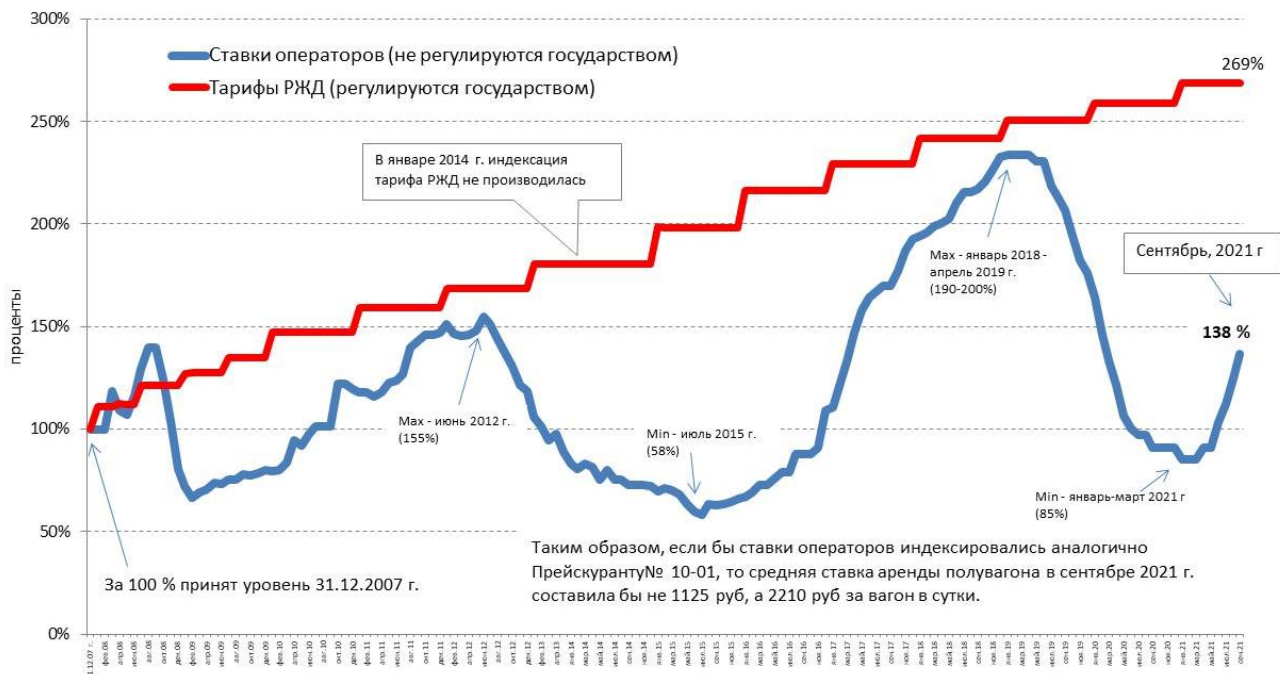
Таблица 7

Изменение цен производителей промышленных товаров и ставки аренды полувагона.

Показатель	Период	Изменение показателя
Индекс цен производителей промышленных товаров	Сентябрь 2021 г. к декабрю 2017 г.	+37,7%
Ставка аренды полувагона	Сентябрь 2021 г. к декабрю 2017 г.	-29,7%

Источник: Росстат, «Промышленные грузы»

На рис. 25 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2021 гг.



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

Рис.25. Динамика индексации тарифов РЖД и ставок операторов (аренда полувагона) с января 2008 г. по сентябрь 2021 г., в %

¹ Термин *отставление* используется в распоряжении ОАО «РЖД» от 4 сентября 2012 г. № 1764р «Об утверждении формы внутренней статистической отчетности до-5вц "отчет о наличии задержанных в продвижении составов грузовых поездов и вагонов в них»

8. Цены на крупное вагонное литьё

В третьем квартале 2021 г. на российском рынке цены предложения на крупное вагонное литьё были выше, чем в первом полугодии.

Некоторый рост цен на цельнокатаное колесо (рис. 26) связан с тем, что основные заводы-производители снизили выпуск в связи с проведением плановых ремонтов. Остальные цены так же восстанавливаются после кризисного 2020 г.

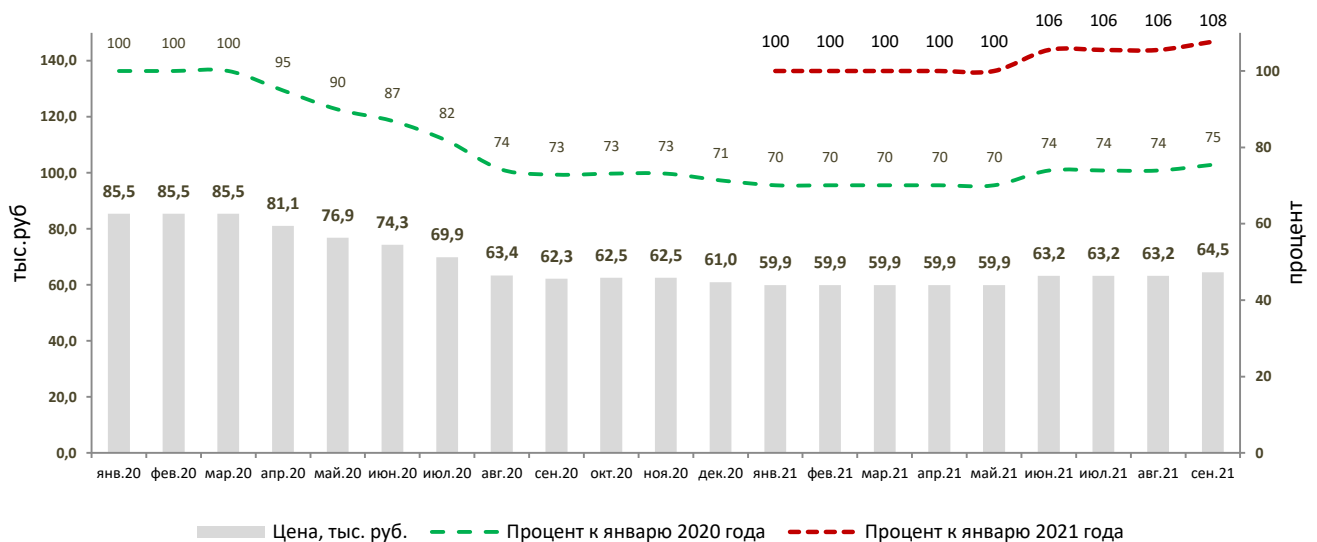


Рис.26. Динамика средней цены предложения на цельнокатаное колесо (без НДС), тыс. руб.

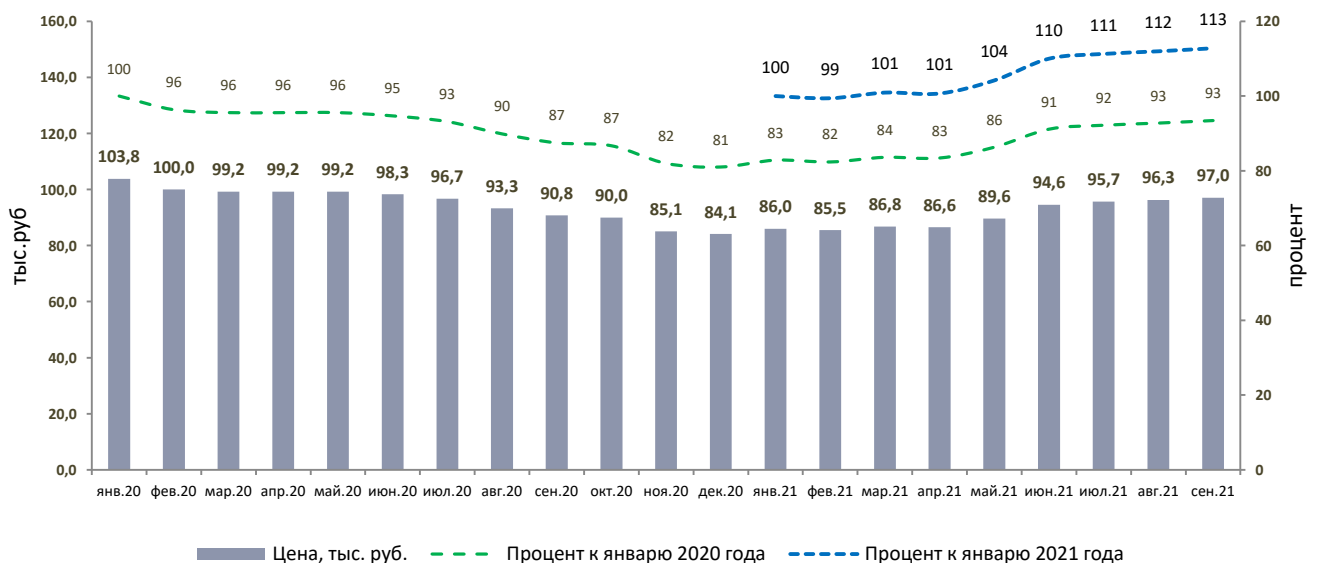


Рис.27. Динамика средней цены предложения на боковую раму (без НДС), тыс. руб.

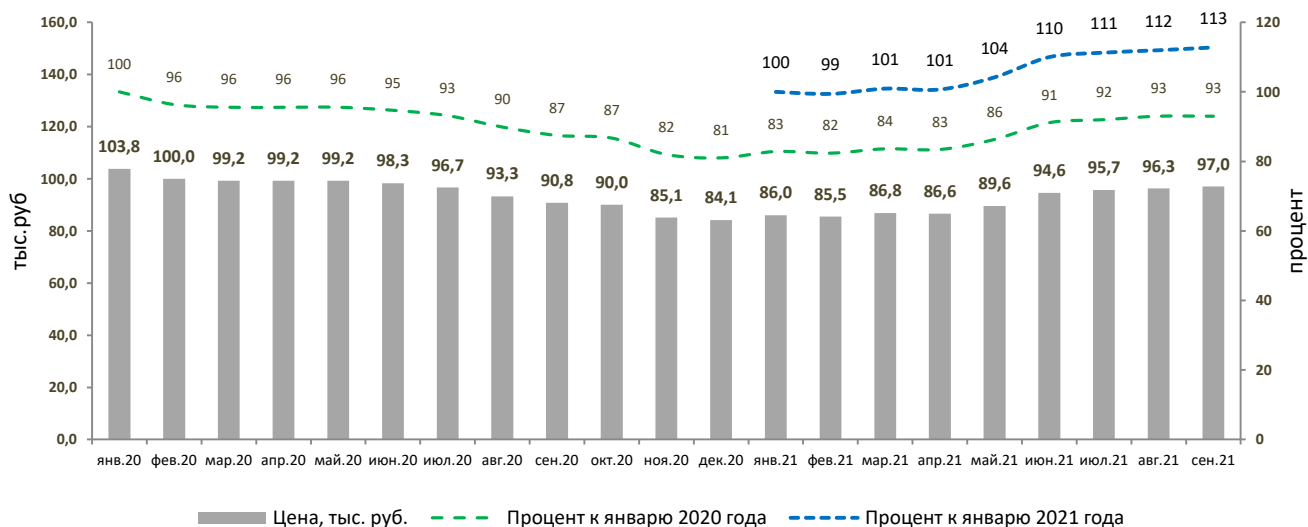


Рис.28. Динамика средней цены предложения на надрессорную балку¹ (без НДС), тыс. руб.

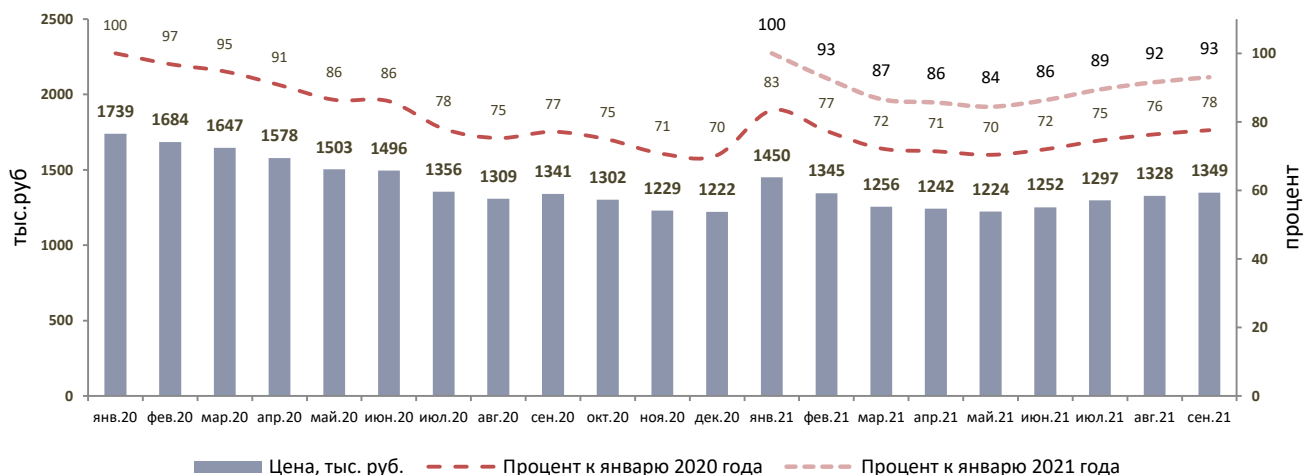


Рис.29. Динамика средней цены на новый вагон-комплект² (без НДС), тыс. руб.

Средние цены на колёсные пары (рис. 28, 29), несмотря на некоторое снижение в марте-июне, в течении 3 квартала устойчиво росли: в сентябре 2021 г. цены на колёсные пары в целом увеличились на 12 %, а на колёсную пару СОНК – на 16 %. Указанные увеличения связаны с дефицитом колёс из-за закрытия российского рынка для производителей из Украины а также с общим повышением цен на металлы.

¹ В настоящее время цена на надрессорную балку и на боковую раму, как правило, устанавливается заводом изготовителем одинаковая, хотя себестоимость производства надрессорной балки несколько выше (из-за большего расхода металла).

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

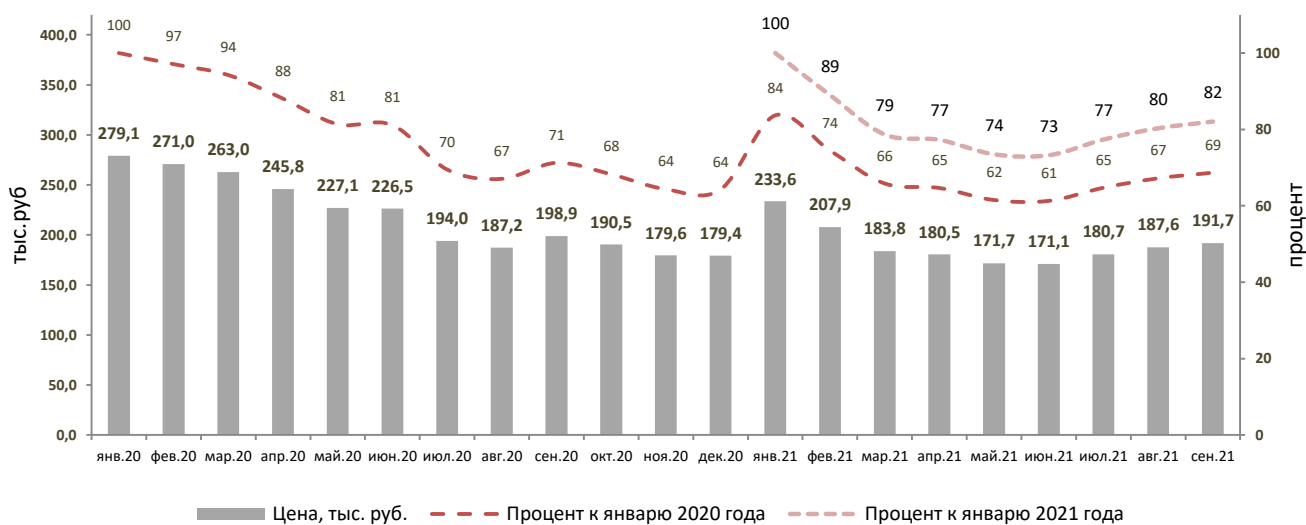


Рис. 30. Динамика средней цены предложения на колёсную пару¹ (без НДС), тыс. руб.

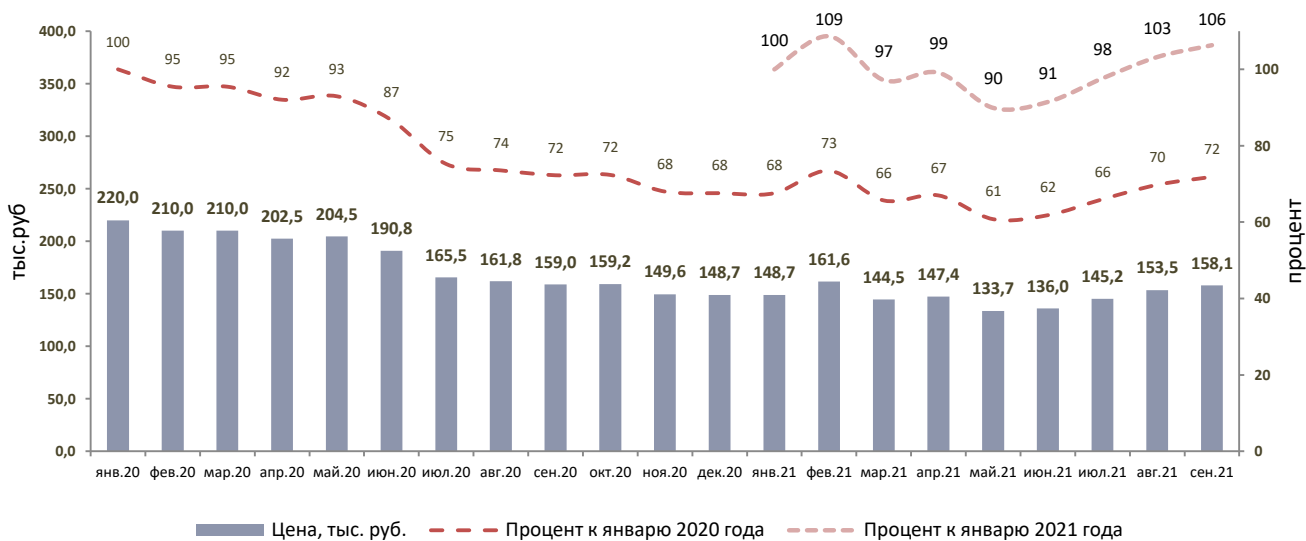


Рис. 31. Динамика средней цены предложения на колёсную пару СОНК (без НДС), тыс. руб.

¹ Данные в целом по всем видам предложений колёсных пар – «новая ось, новые колёса» (НОНК) и «старая ось, новые колёса» (СОНК).



Приложение 1

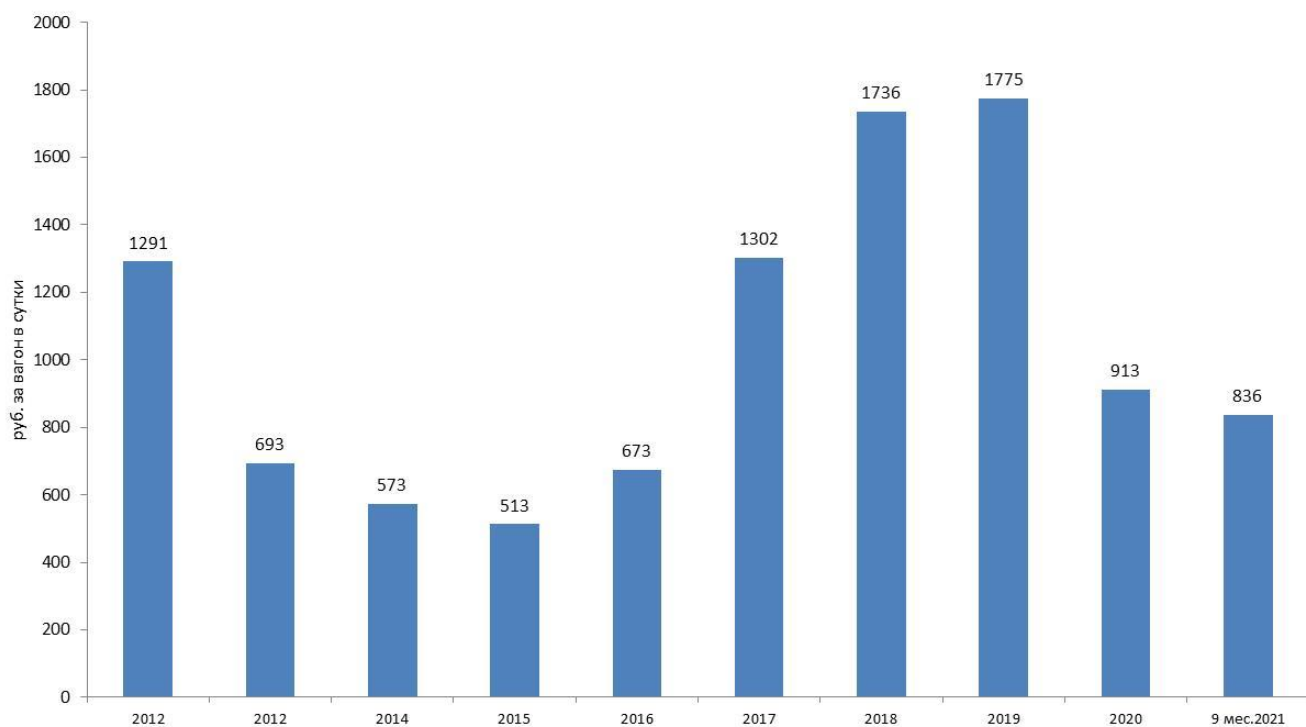
Погрузка грузов по сети железных дорог за 9 месяцев 2021 г. по сравнению с аналогичным периодом 2020 и 2019 гг.

Группа груза	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		Справочно: 2021 к 2019	
	9 мес. 2019 г	9 мес. 2020 г	9 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.т.	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.т.
Всего погружено и налито	956 494,8	922 064,5	956 132,6	103,7%	34 068,2	99,96%	-362,2
в том числе:							
Каменный уголь	276 417,4	256 218,0	276 897,4	108,1%	20 679,4	100,17%	480,1
Кокс	8 081,0	8 241,6	8 753,9	106,2%	512,3	108,33%	672,9
Нефть и нефтепродукты	172 696,6	156 063,7	160 114,1	102,6%	4 050,4	92,71%	-12 582,5
Руда железная и марганцевая	89 232,2	89 564,1	90 219,2	100,7%	655,1	101,11%	987,0
Руда цв. и серное сырье	14 736,4	15 172,7	15 029,4	99,1%	-143,3	101,99%	293,0
Чёрные металлы	55 632,6	49 546,6	50 707,5	102,3%	1 160,9	91,15%	-4 925,1
Лесные грузы	32 394,9	31 459,1	32 268,6	102,6%	809,5	99,61%	-126,3
Строительные грузы	95 303,9	101 690,8	97 058,5	95,4%	-4 632,3	101,84%	1 754,6
Цемент	20 781,0	19 292,1	20 445,7	106,0%	1 153,7	98,39%	-335,3
Пром.сырье и форм. мат-лы	26 694,4	25 118,7	26 391,7	105,1%	1 273,0	98,87%	-302,6
Огнеупоры	3 943,9	3 342,5	3 462,8	103,6%	120,3	87,80%	-481,1
Гранулированные шлаки	2 439,4	2 185,2	2 160,7	98,9%	-24,6	88,57%	-278,8
Химические и мин. удобрения	45 543,0	46 790,1	48 254,7	103,1%	1 464,6	105,95%	2 711,7
Зерно	14 749,1	18 292,7	18 010,4	98,5%	-282,4	122,11%	3 261,3
Продукты перемола	1 743,6	1 671,8	1 731,3	103,6%	59,5	99,29%	-12,3
Автомобили	694,8	495,1	540,6	109,2%	45,5	77,81%	-154,2
Бумага	2 500,1	2 418,3	2 571,7	106,3%	153,3	102,86%	71,6
Грузы в контейнерах	26 269,0	30 608,8	34 119,2	111,5%	3 510,5	129,88%	7 850,3
Живность	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0	0,00%	0,0
Жмыхи	3 386,4	3 710,4	3 368,3	90,8%	-342,1	99,46%	-18,2
Импортные грузы*	8 690,5	8 530,8	11 139,5	130,6%	2 608,7	128,18%	2 449,0
Картофель, овощи и фрукты	89,9	96,8	46,9	48,5%	-49,8	52,22%	-43,0
Комбикорма	700,6	659,6	759,8	115,2%	100,2	108,45%	59,2
Лом черных металлов	11 431,0	10 075,8	12 282,1	121,9%	2 206,3	107,45%	851,0
Машины, станки, двигатели	311,9	288,8	339,3	117,5%	50,5	108,79%	27,4
Металлические конструкции	185,9	183,9	209,5	113,9%	25,6	112,70%	23,6
Метизы	2 887,5	3 115,7	3 027,4	97,2%	-88,3	104,84%	139,8
Мясо и масло животное	98,8	85,7	70,1	81,8%	-15,6	71,00%	-28,6
Остальные и сборные грузы	3 422,0	3 181,7	3 189,3	100,2%	7,6	93,20%	-232,7
Остальные прод. товары	3 568,7	3 948,9	3 699,9	93,7%	-249,1	103,68%	131,2
Перевалка груз. с вод.тр-та	28,7	37,7	30,1	79,7%	-7,7	104,78%	1,4
Пром.товары нар.потребления	730,7	737,0	673,3	91,4%	-63,7	92,15%	-57,3
Рыба	145,6	133,7	178,3	133,4%	44,7	122,47%	32,7
Сахар	1 278,3	1 962,3	1 287,5	65,6%	-674,8	100,72%	9,2
Сахарная свекла и семена	9,2	3,1	0,1	2,0%	-3,1	0,67%	-9,1
Сельскохозяйственные машины	62,5	61,6	81,9	132,9%	20,3	130,93%	19,3
Сланцы	0,4	2,6	2,5	95,7%	-0,1	613,33%	2,1
Соль	257,5	256,3	241,0	94,1%	-15,2	93,60%	-16,5
Торф и торфяная продукция	51,8	53,0	53,4	100,7%	0,4	103,18%	1,6
Флюсы	7 556,8	6 633,3	6 686,4	100,8%	53,0	88,48%	-870,4
Химикаты и сода	19 477,2	18 156,3	18 082,0	99,6%	-74,3	92,84%	-1 395,2
Хлопок	0,2	0,5	0,2	36,2%	-0,3	90,67%	0,0
Цветные металлы	2 269,5	1 976,8	1 946,4	98,5%	-30,4	85,76%	-323,1

* Справочно: данная строка не эквивалентна строкам *Импорт* и *Транзит* в отчёте о перевозках (см. сноску на стр. 6)

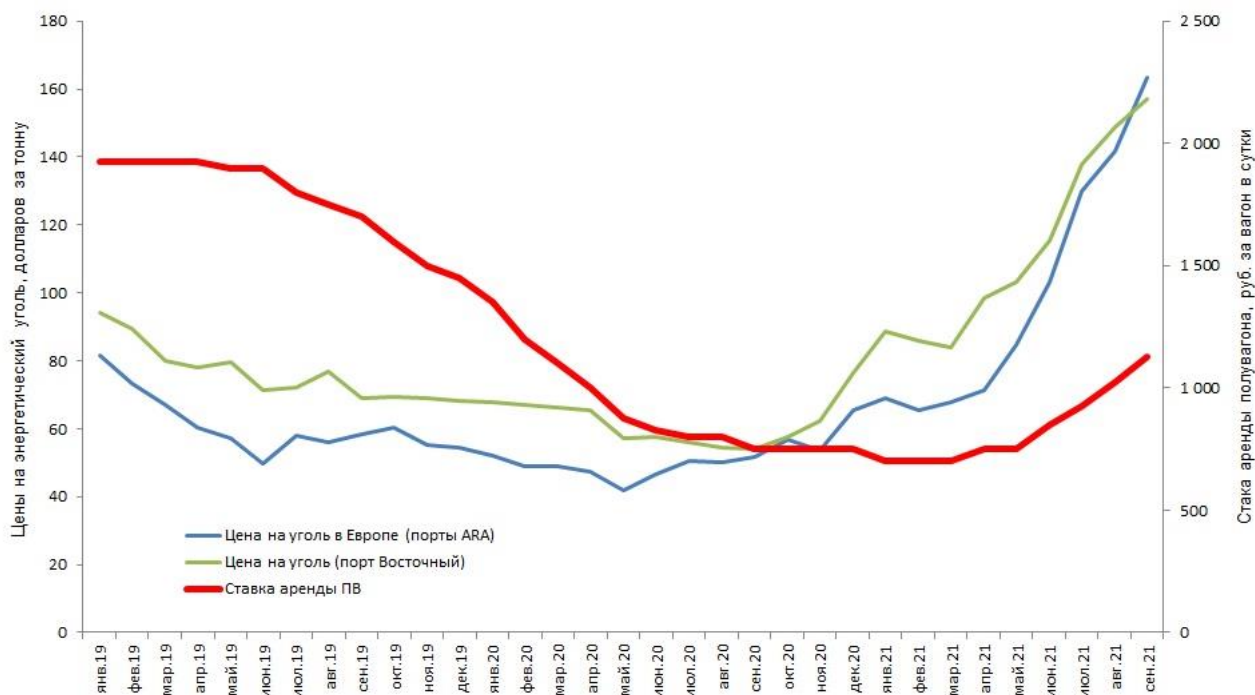


Приложение 2



Средние ставки аренды полувагона в 2012-2021 гг., руб. за вагон в сутки

Приложение 3



Динамика ставки аренды полувагона и цен на коксующийся уголь с января 2019 г. по сентябрь 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.

По данным на 30.09.2021 г. в составе Союза 29 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава, которые в совокупности управляют 64 % парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированных в Российской Федерации (данные).

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

e-mail: pr@railsovet.ru