



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*



ОБЗОР РАБОТЫ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

за 12 месяцев 2021 г.

1. Погрузка грузов по сети ОАО «РЖД»

По данным Росстата промышленное производство в 2021 г. выросло на 5,3 % к предыдущему году¹. При этом производство в сырьевых отраслях выросло на 4,8 %, а в обрабатывающих отраслях – на 5,0 %². Соответственно, увеличивались и погрузка грузов на железнодорожном транспорте.

Общая погрузка грузов за 12 месяцев 2021 г. составила 1282,8 млн. тонн³, что на 3,2 % (или на 39,3 млн. тонн) выше уровня прошлого года (или на 3,4 %, если сравнивать в среднесуточном исчислении). Погрузка на экспорт выросла на 3,4 %.

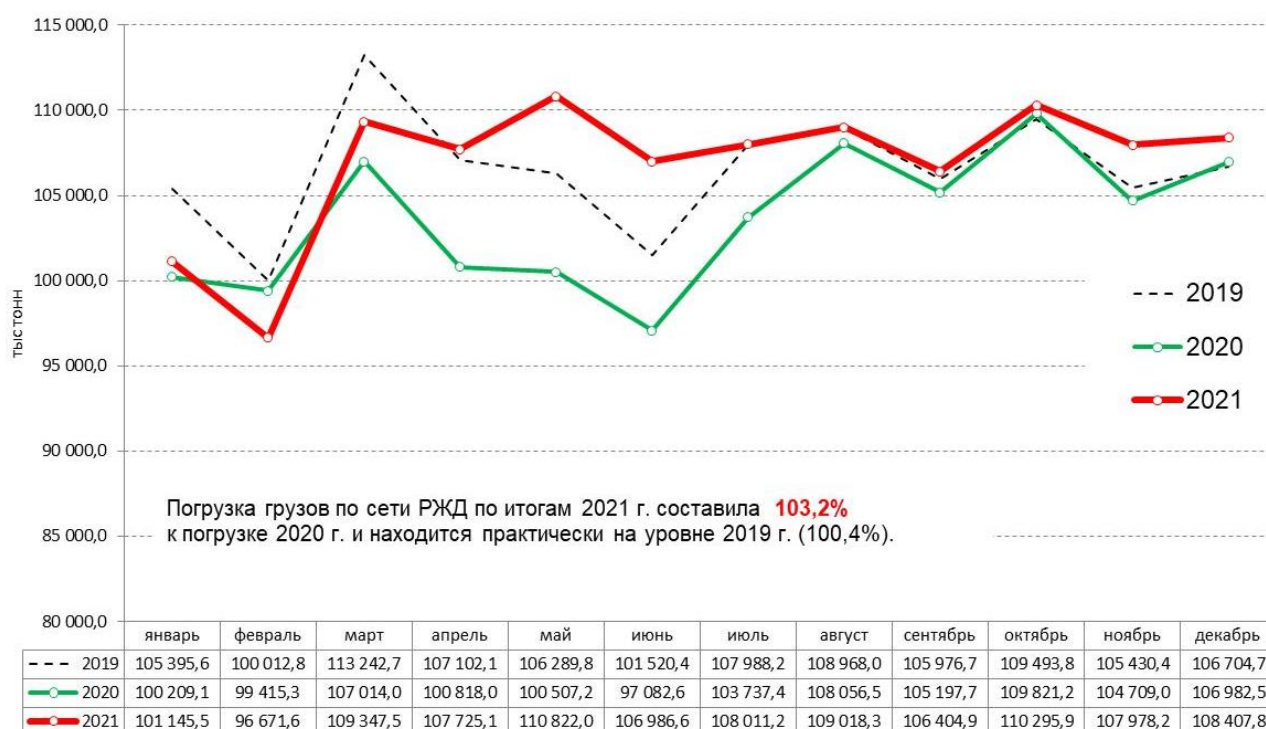


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД, тыс. тонн

За 12 месяцев 2021 г. по большинству важнейших грузов погрузка к аналогичному периоду прошлого года выросла.

¹ По данным справки Росстата «Промышленное производство в 2021 году». (<https://rosstat.gov.ru/folder/313/document/151988>) При этом по итогам 2020 г. (в целом) было зафиксировано снижение на 2,9 % относительно 2019 г. (Данные о долгосрочной динамике ВВП и промышленного производства см. Приложение 1).

² Обычно значение темпа общего роста пром.производства находится между значениями роста в обрабатывающих и добывающих отраслях. Но в этот раз оно, по данным Росстата, выше из-за очень высокого роста по элементу «водоснабжение, водоотведение, утилизация отходов» (на 15,8%). Подробнее см. здесь: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12_02-02-2022.html

³ Есть небольшие расхождения между официальными отчётами ОАО «РЖД» (1282,8), данными из раздела «РЖД в цифрах» на сайте компании (1282,9) и данными Росстата (1284,1). Но на процент прироста к предыдущему году это не влияет.



В частности, погрузка каменного угля выросла на 5,2% (или на 18,4 млн. тонн), нефти и нефтепродуктов – на 4,2 % (или на 8,7 млн тонн), чёрных металлов – на 4,3 % (или на 2,9 млн. тонн), лома чёрных металлов - на 14,4% или на 2,1 млн тонн, грузов в контейнерах - на 10,5% или на 4,4 млн тонн (это рост не количества самих контейнеров, а объёма погрузки грузов в контейнерах, в тоннаже; прирост самих контейнеров в TEU немного другой, см. раздел 4 настоящего обзора), цемента – на 5,5% (или рост на 1,4 млн тонн), удобрений на 3,6% (или на 2,3 млн тонн). Отметим, что сильно выросла позиция «импортные грузы» – на 29,4% или на 3,5 млн тонн.

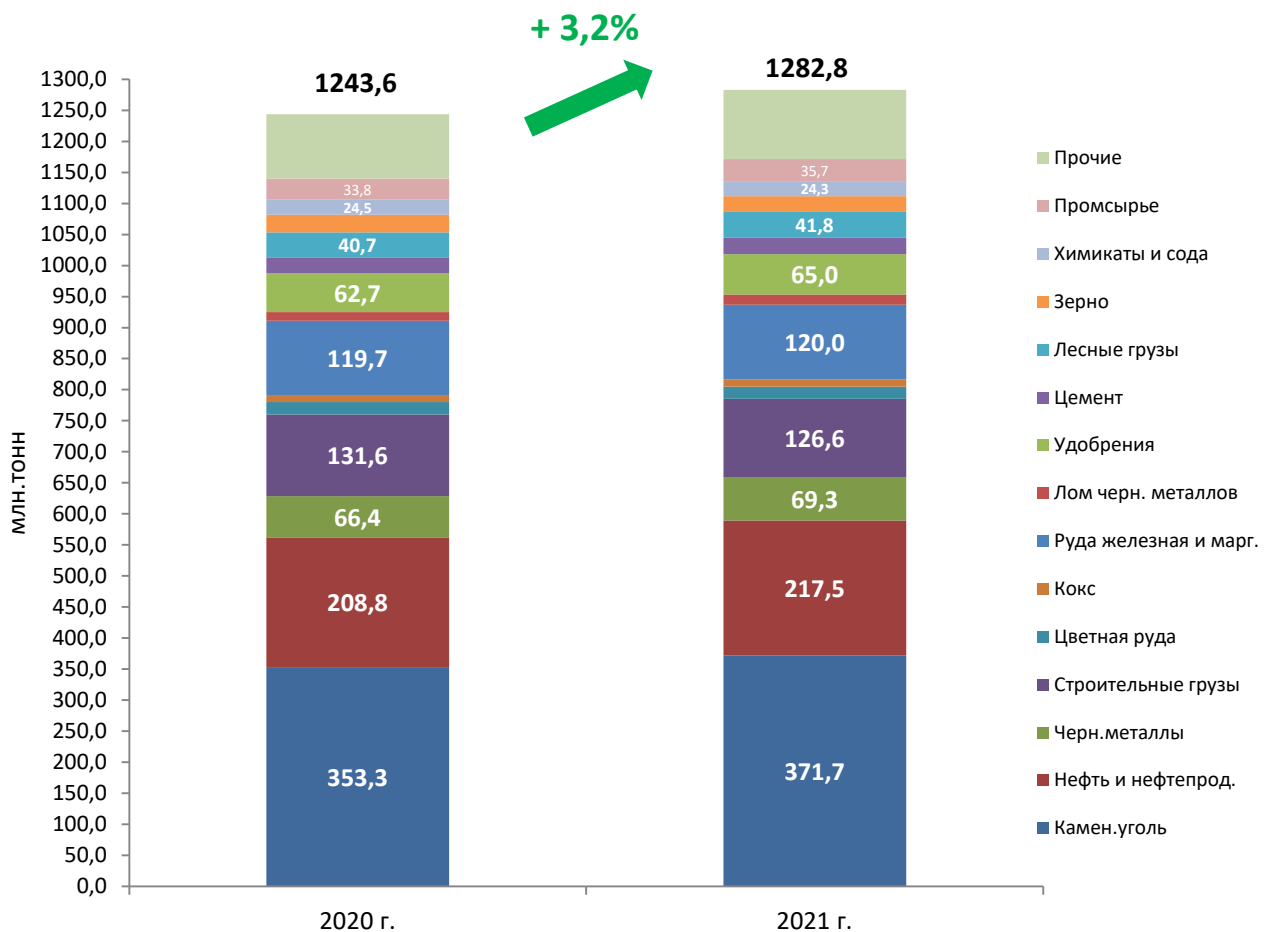


Рис. 2. Погрузка важнейших грузов по сети РЖД в 2020 и 2021 гг, млн тонн

Экспорт угля вырос даже немного сильнее (в процентах), чем общая погрузка угля - рост на 7,7% (или на 15,5 млн тонн), экспорт нефти и нефтепродуктов вырос на 0,5% (чуть более 0,4 млн тонн). Подробнее данные о погрузке различных грузов – см. Приложение 2.

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 продолжает увеличиваться: если в 2020 г. она составляла 28,4 %, то по итогам 2021 достигла уровня 29,0 %.

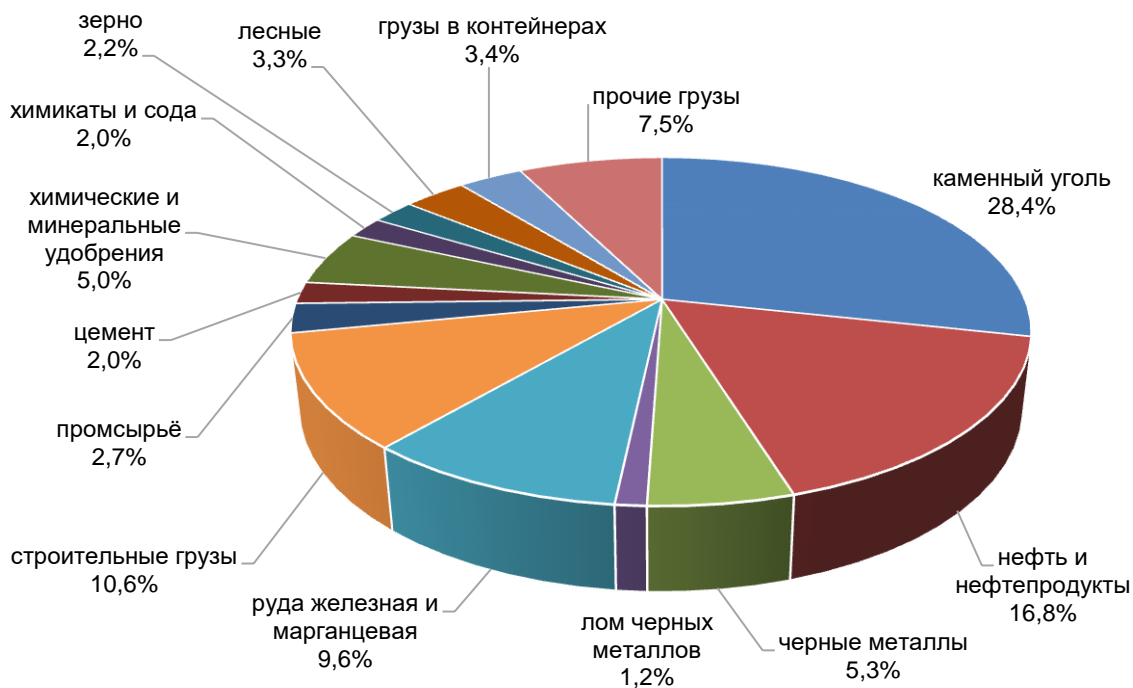


Рис. 3. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2020 г, %

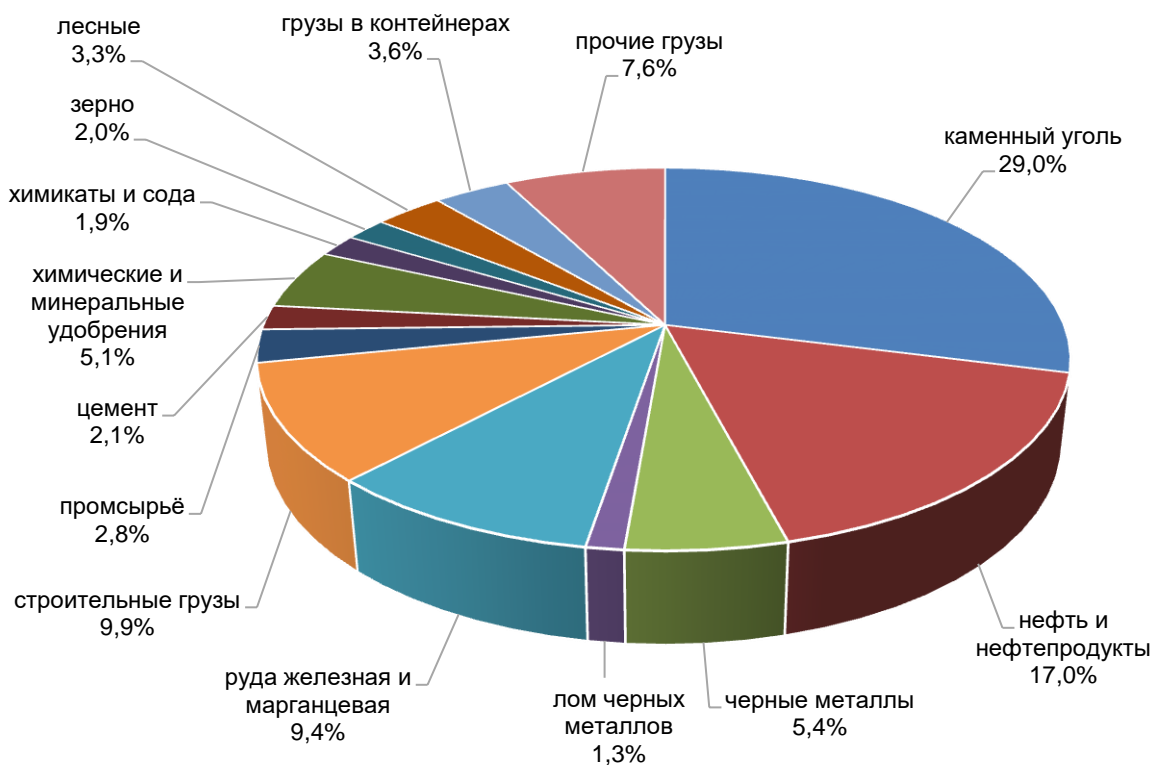


Рис. 4. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2021 г, %



Впрочем, стоит отметить, что подобная динамика характерна не только для рассматриваемого периода. Это долгосрочная тенденция – погрузка угля и его доля в общей погрузке растёт с начала 2000-х годов.

Доля нефти и нефтепродуктов в 2020 г. составляла 16,8 %, а по итогам 2021 она подросла до 17,0 %. Впрочем, в долгосрочной перспективе эта доля снижается: в 2001-2015 она превышала 20%, но начиная с 2016 г. эта доля уже не выше 20%.

Также стоит отметить поступательное увеличение доли грузов в контейнерах: если в 2020 г. их доля составляла 3,4 % от всей погрузки по сети, то по итогам 2021 г. эта доля достигла 3,6 %.

Таблица 1

Погрузка грузов по сети РЖД, в том числе во внутригосударственном сообщении (по РФ) и на экспорт в 2021 г. в сравнении с 2020 и 2019 гг.

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020 в %	"+/- 2021 к 2020, тыс. тонн	Справочно:	
	12 мес. 2019 г.	12 мес. 2020 г.	12 мес. 2021 г.			2021 к 2019 в %	" +/- 2021 к 2019, тыс. тонн
Погружено всего	1 278 125,2	1 243 550,4	1 282 814,5	103,2%	+39 264,1	100,4%	+4 689,3
в т.ч.							
по РФ	799 825,3	769 673,1	792 759,0	103,0%	+23 085,9	99,1%	-7 066,3
на экспорт	478 299,9	473 877,3	490 055,5	103,4%	+16 178,2	102,5%	+11 755,6
Справочно: доля экспорта	37,4%	38,1%	38,2%				

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 37,4% по итогам 2019 г. до 38,2% по итогам 2021 г.

2. Грузооборот, объём перевозок и средняя дальность

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

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в 2021 года составил 2637,7 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 3,65%¹. Грузооборот с учетом оплаченного пробега вагонов в порожнем состоянии составил 3319,6 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 3,7 %².

¹ По данным Росстата грузооборот железнодорожного транспорта составил 2639,4 млрд. т-км, рост к предыдущему году на 3,4% (Справка «Основные показатели перевозочной деятельности транспорта»: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Perevozka2022.xls>).

² По данным ОАО «РЖД». Росстат этот показатель не учитывает.

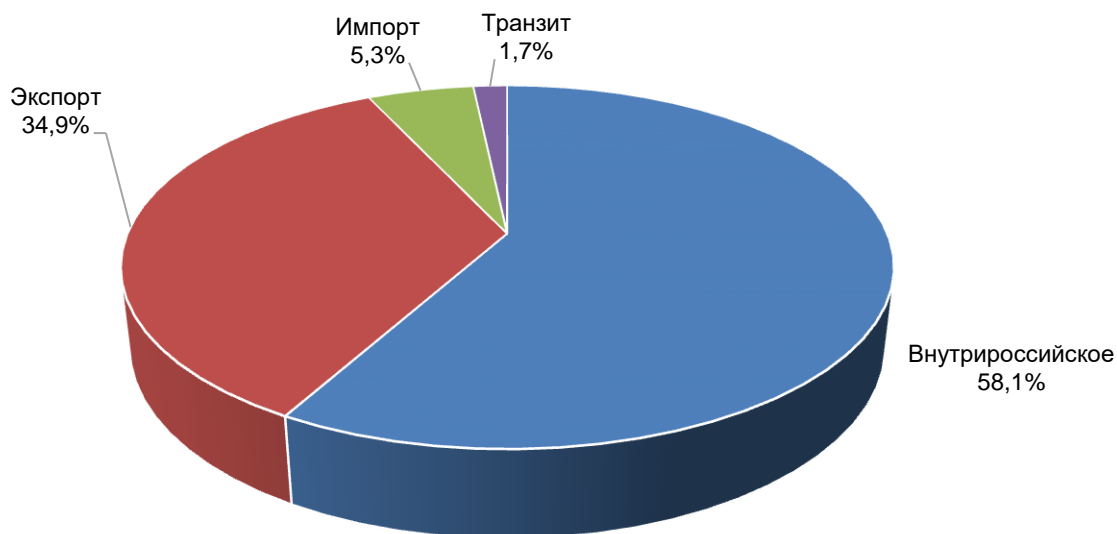


Рис. 5. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в 2020 г., %

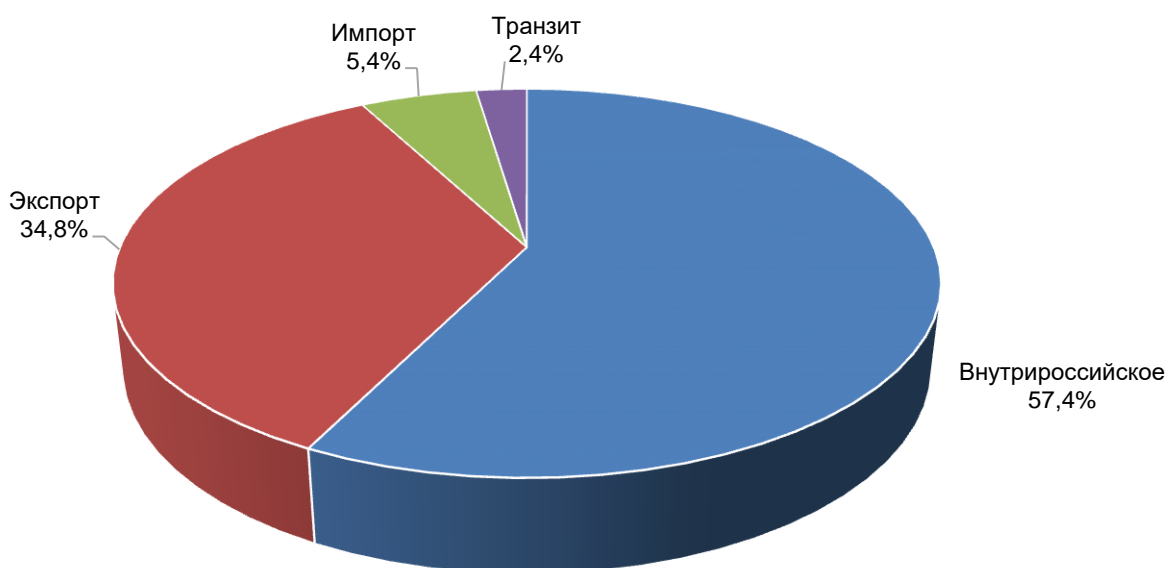


Рис. 6. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в 2021 г., %

Показатель объёма перевозок (*перевезено*) составил 1403,1 млн тонн по итогам 2021 г., что на 2,7 % выше аналогичного показателя 2020 г.¹

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



Отметим, что по итогам 2021 г. доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок выросли на 9,0 %, при этом доходная ставка в расчёте на т-км выросла на 5,1 %, а доходная ставка в расчёте на тонну увеличилась на 6,1 %

Распределение общего объёма перевозок по видам сообщения приведено на рис. 5 и 6. Доля перевозок во внутригосударственном (внутрироссийском) сообщении снизилась с 58,1 % в 2020 г. до 57,4 % в 2021 г. (снижение на 0,7 п.п.), а доля перевозок в экспортном сообщении чуть уменьшилась – соответственно с 34,9 % до 34,8 % (на 0,1 п.п.). Доля перевозок в импортном сообщении выросла с 5,3 % до 5,4 %, а в транзитном увеличилась в наибольшей степени с 1,7 % до 2,4 % (на 0,7 п.п.). Но в целом распределение перевозок по видам сообщения остаётся стабильным.

Средняя дальность перевозок всех грузов в 2021 г. составила 1880 км, что на 0,9 % выше, чем в 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 0,6 %, нефти и нефтепродуктов – на 3,6 %). Тогда как дальность перевозок грузов промышленного сектора увеличилась, в т.ч. чёрных металлов (+9,5%), метизов (+13,5%), автомобилей (+18%), машин, станков, двигателей (+6%), лома чёрных металлов (+ 4,9%), промышленных товаров народного потребления (+8,3%), продовольственных товаров (+9%).

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*.

3. Погрузка важнейших грузов

Рассмотрим погрузку важнейших грузов в 2021 г. на фоне двух предыдущих лет.

Каменный уголь

Погрузка каменного угля в 2021 г. составила 371,7 млн тонн, что выше показателя аналогичного периода предыдущего года на 5,2 % или на 18,4 млн тонн. По отношению к 2019 г. погрузка составила 99,9% (снижение 0,3 млн. тонн).

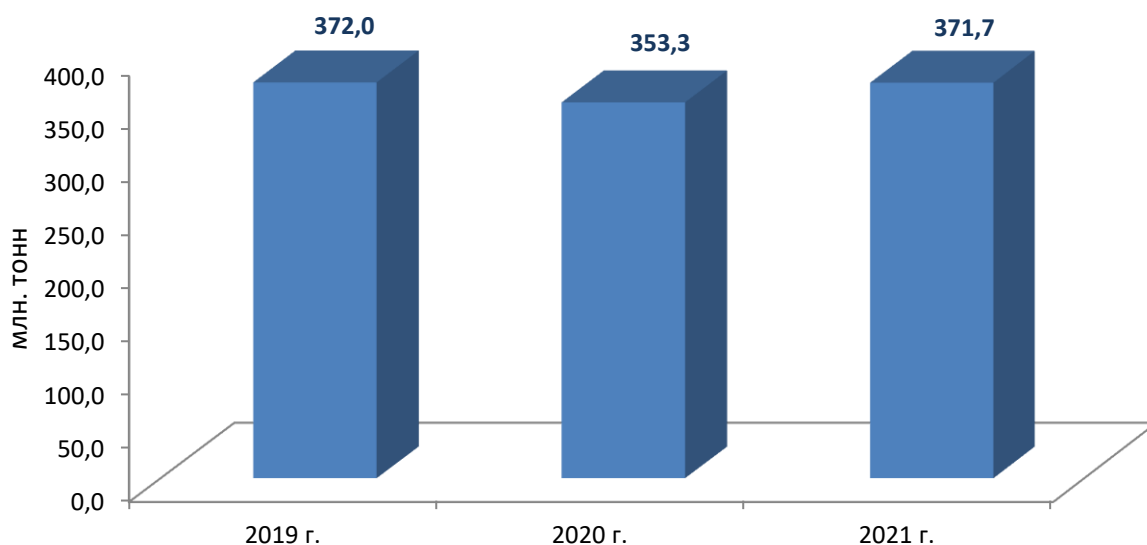


Рис. 7. Погрузка каменного угля по сети РЖД в 2021 г. в сравнении с 2019 и 2020 гг., млн тонн

Погрузка угля традиционно сильно коррелирует с его добычей: по итогам 2021 г. добыча угля, по данным Росстата, выросла на 7,6% к прошлому году (а показатель выпуска угля вырос даже на 8,5% и составил 432 млн. тонн)¹.

По данным ЦДУ ТЭК добыча угля в России в 2021 г. составила 438,4 млн. тонн, что на 9,1% выше показателя 2020 года (402,0 млн тонн)².

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

¹ https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12_02-02-2022.html

² ТЭК России. 2022. № 1. С.94.

отказ от угольной генерации в Европе, потребление угля в первом полугодии 2021 г. выросло в Германии, Испании и Чехии.

В третьем квартале эти тенденции продолжились. Временные проблемы с «зелёными» энергоносителями в Европе привели к повышенному спросу на каменный уголь¹.

Результатом стал рост цен на уголь в Европейских портах². Если в конце декабря 2019 г. цена одной тонны энергетического угля составляла 53 доллара за тонну, а в конце декабря 2020 г. – 68 долл. за тонну, то к концу сентября 2021 г. цена превысила 170 долл. за тонну. И даже несмотря на некоторое снижение в ноябре-декабре (до 135-140 долл. за тонну), средняя цена по итогам 2021 г. составила 120 долларов (против 51 доллара в среднем за 2020 г.)³.

В итоге, в марте-сентябре 2021 г. произошло существенное увеличение темпов погрузки каменного угля к уровню 2020 г. В 4 квартале 2021 г. погрузка угля снизилась (вслед за снижением цен), но по итогам года, всё-таки показатель погрузки превысил уровень предыдущего года. При росте погрузки угля по итогам 2021 г. назначением по России на 7,7 % (или на 15,5 млн тонн), погрузка угля на экспорт выросла на 1,9 % (или на 2,9 млн тонн).

Таблица 2

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		Справочно: 2021 к 2019	
	12 мес. 2019 г	12 мес. 2020 г	12 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.тонн
Погружено всего	371 999,5	353 254,4	371 660,4	105,2%	+18 406,0	99,9%	-339,1
в т.ч.							
по РФ	208 271,7	199 619,6	215 089,9	107,7%	+15 470,3	103,3%	+6 818,2
на экспорт	163 727,8	153 634,8	156 570,5	101,9%	+2 935,7	95,6%	-7 157,3
Справочно: доля экспорта	56,0%	56,5%	57,9%				

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 2019 г. она составляла 56,0%, то по итогам 2021 на экспорт было погружено уже 57,9 % угля.

При этом погрузка на экспорт выросла по направлениям в разной степени. Так, прирост погрузки угля по итогам 2021 г. в направлении Юга оказался рекордным: (+44,7 % к предыдущему году), прирост. на Северо-Запад скромнее (+2,0 %), а в направлении Дальнего Востока погрузка даже немного снизилась (-0,3 %).

¹ См., например: <https://www.rbc.ru/business/30/09/2021/615575e19a79476457671024>

² FOB ARA (Амстердам, Роттердам, Антверпен)

³ FOB ARA, по данным издания «Промышленные грузы»

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 в 2019 г. перевалка угля через Тамань составляла 2,2 млн. тонн, в 2020 г. – 8,5 млн. тонн, то по итогам 2021 г. объём перевалки составил 20,4 млн тонн. (Вторым по величине перевалки угля на Юге является Туапсе – перевалка там составила по итогам 2021 г. 2,9 млн тонн).

Нефть и нефтепродукты

По данным Росстата, в целом добыча нефти и природного газа в 2021 г. выросла к 2020 г. на 2,7 %¹.

По данным ЦДУ ТЭК добыча нефти (с учётом газового конденсата) в 2021 г. составила 524,5 млн. тонн, что на 2,2 % выше показателя добычи предыдущего года, а переработка нефти – выросла на 3,9 %².

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* в 2021 г. составила 217,5 млн тонн, что выше показателя предыдущего года на 4,2 % или на 8,7 млн тонн (см. рис.8). По отношению к показателю 2019 года погрузка составила 93,8 % (снижение составило 14,5 млн тонн).

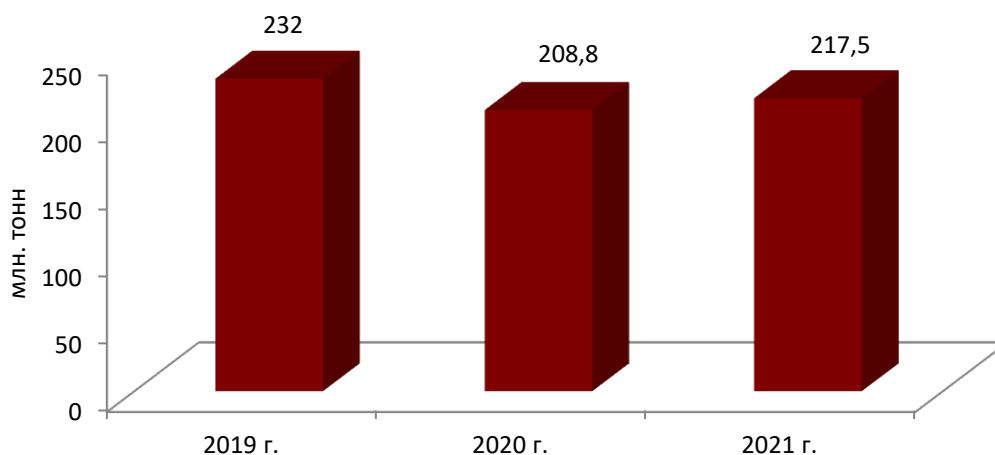


Рис.8. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в 2021 г. в сравнении с 2019 и 2020 гг., млн тонн

Как видно из табл. 3, экспортная ориентация нефтяной отрасли остаётся стабильной: доля экспорта находится на уровне 42 %, что чуть ниже, чем в 2020 г. (на 1,6 п.п.).

¹ https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/12_02-02-2022.html

² ТЭК России. 2021. № 10. С.54-60, 69.

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		Справочно: 2021 к 2019	
	12 мес. 2019 г	12 мес. 2020 г	12 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.тонн
Погружено всего	232 007,7	208 823,2	217 508,6	104,2%	+8 685,4	93,8%	-14 499,1
в т.ч.							
по РФ	98 079,4	91 015,8	91 432,0	100,5%	+416,3	93,2%	-6 647,3
на экспорт	133 928,3	117 807,4	126 076,6	107,0%	+8 269,2	94,1%	-7 851,7
Справочно: доля экспорта	42,3%	43,6%	42,0%				

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 7,4 %¹ (хотя по итогам 1 квартала этот показатель демонстрировал снижение относительно 1 квартала предыдущего года). Часть этих объёмов могла быть привлечена на железнодорожный транспорт, однако тарифная политика в отношении нефтеналивных грузов привела к постепенному снижению доли нефти и нефтепродуктов в общей погрузке железных дорог.

Черные металлы и руда железная

Погрузка *черных металлов* в 2021 г. составила 69,3 млн тонн, что выше уровня предыдущего года на 4,3 % или на 2,9 млн тонн, однако по сравнению с уровнем 2019 г. восстановления не произошло - погрузка снизилась на 6,1 % или на 4,5 млн тонн.

Отметим, что рост погрузки по отношению к аналогичному периоду 2020 г. происходил как за счёт внутрироссийских, так и за счёт экспортных перевозок (см. табл. 4). Доля экспорта в 2021 г. аналогична этому показателю за 2020 г. и составляет 42,8%.

В первом квартале и в августе 2021 г. погрузка чёрных металлов снижалась относительно соответствующих месяцев предыдущего года. По данным ассоциации «Русская сталь» важным фактором снижения отгрузки металлов во внутригосударственном сообщении (по России), особенно в августе 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

¹ <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-12-2021.pdf>



по август этого года число брошенных поездов на железнодорожной сети выросло на 41,8%»¹, аналогичные проблемы, по данным СМИ возникали и в ноябре-декабре 2021 г.

Таблица 4

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		Справочно: 2021 к 2019	
	12 мес. 2019 г	12 мес. 2020 г	12 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.тонн
Погружено всего	73 763,4	66 415,6	69 283,0	104,3%	+2 867,4	93,9%	-4 480,4
в т.ч.							
по РФ	44 824,8	38 001,5	39 636,4	104,3%	+1 634,9	88,4%	-5 188,4
на экспорт	28 938,6	28 414,1	29 646,6	104,3%	+1 232,4	102,4%	+708,0
Справочно: доля экспорта	39,2%	42,8%	42,8%				

Однако, с сентября по декабрь погрузка не просто активно росла, но и существенно превышала уровень соответствующих месяцев предыдущего года (например, в октябре +9,2%, в ноябре +12,9%, в декабре +8,5%). Таким образом, в целом год оказался для металлургов благоприятным.

Погрузка *руды железной и марганцевой* в 2021 г. составила почти 120,0 млн тонн, что выше уровня предыдущего года на 0,25 % или на 0,3 млн тонн. По отношению к 2019 г. погрузка чуть снизилась – на 0,2% или на 0,25 млн тонн. Внутрироссийские перевозки руды по итогам 2021 г. выросли к уровню предыдущего года на 1,9 % (или на 1,7 млн тонн), погрузка на экспорт – напротив – снизилась на 5,2 % (или на 1,4 млн тонн).

Таблица 5

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

	Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020		Справочно: 2021 к 2019	
	12 мес. 2019 г	12 мес. 2020 г	12 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.тонн
Погружено всего	120 232,3	119 693,2	119 983,0	100,2%	+289,9	99,8%	- 249,2
в т.ч.							
по РФ	97 961,3	91977,8	93713,2	101,9%	+ 1 735,4	95,7%	- 4 248,1
на экспорт	22 271,0	27715,3	26269,8	94,8%	- 1445,5	118,0%	+ 3 998,8
Справочно: доля экспорта	18,5%	23,2%	21,9%				

¹ <https://www.rbc.ru/business/28/10/2021/6179cb899a79473e276b8fb4>

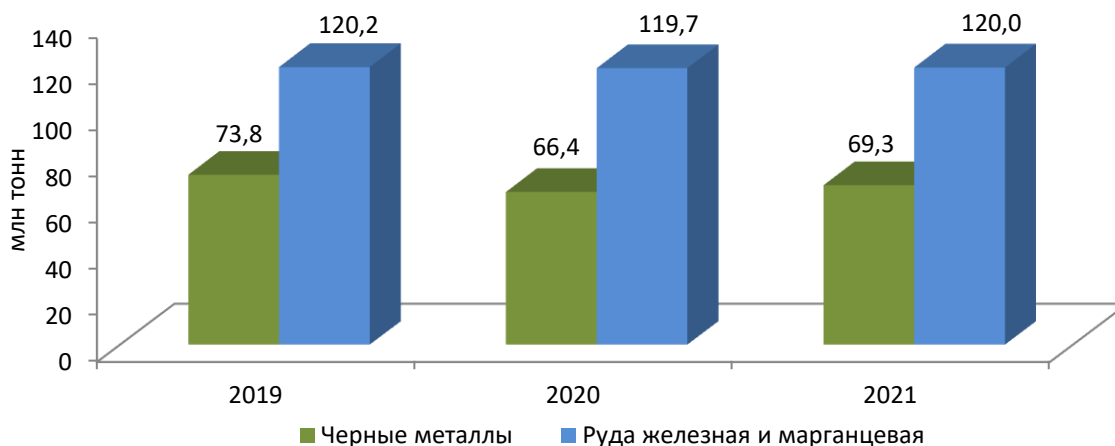


Рис. 9. Погрузка чёрных металлов и руды по сети РЖД в 2021 г. в сравнении с 2019 и 2020 гг., млн тонн

Грузы строительного комплекса

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

Погрузка строительных грузов в 2021 г составила 126,6 млн тонн, что ниже аналогичного показателя предыдущего года на 3,8 % или на 5,0 млн тонн. Однако на фоне 2019 г. погрузка выглядит неплохо – она превышает этот уровень на 2,1 % или на 2,6 млн. тонн.

Погрузка промсырья в 2021 г составила 35,7 млн тонн, что выше аналогичного показателя предыдущего года на 5,7 % или на 1,9 млн тонн и выше уровня 2019 на 1,9 % или на 0,7 млн. тонн.

Погрузка цемента в 2021 г. составила 26,5 млн тонн, что выше уровня 2020 года на 5,5% (на 1,4 млн тонн), и выше уровня 2019 на 0,8 % или на 0,2 млн. тонн.

Общий объём строительных работ в России, по данным Росстата, вырос (в рублях) в 2021 г. к уровню предыдущего года на 6,0 %², а количество введённого

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».

² https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/operativ_2.xls

жилья (в квадратных метрах) увеличилось на 12,7 %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.

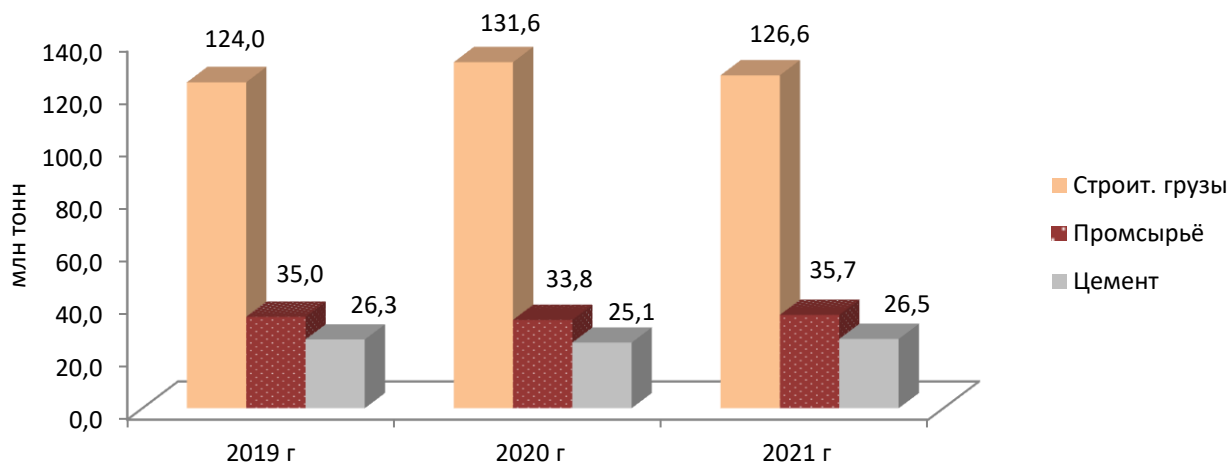


Рис.10. Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД в 2021 г. в сравнении с 2019 и 2020 гг., млн тонн

Зерно

Погрузка зерна в 2021 г. составила 25,1 млн тонн, что на 10,1% меньше, чем в 2020 г. Вместе с тем погрузка зерна в 2021 г. превышает на 15,7% (на 3,4 млн тонн) уровень соответствующего периода 2019 г.

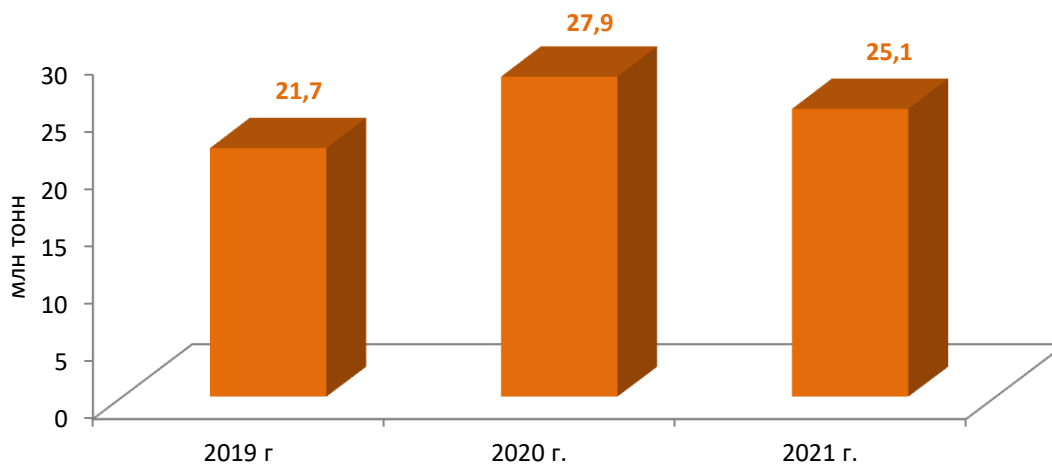


Рис.11. Погрузка зерна по сети РЖД в 2021 г. в сравнении с 2019 и 2020 гг., млн тонн

¹ Социально-экономическое положение России 2021 год. Обзор Росстата: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-12-2021.pdf>



Рост погрузки зерна, который наблюдался в январе-июне 2021 г., сменился снижением. Начиная с июля 2021 г. и до конца года погрузка была ниже, чем в соответствующем месяце предыдущего года. Таким образом, за третий квартал весь ранее накопленный прирост был «съеден».

Связано это было с уменьшением сбора зерновых, причиной чего были засуха, дефицит сельскохозяйственных рабочих (из-за пандемии работники стран СНГ не смогли приехать в Россию в необходимом для сельского хозяйства количестве). В результате этого, валовой сбор зерна в 2021 г. составил 121,3 млн тонн, что на 9,1% ниже показателя 2020 г¹.

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 2021 г. погрузка превысила уровень 2019 г. на 15,7% (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		Справочно: 2021 к 2019	
	12 мес. 2019 г	12 мес. 2020 г	12 мес. 2021 г	% 2021 к 2020	2021 к 2020 +/-, тыс.тонн	% 2021 к 2019	2021 к 2019 +/-, тыс.тонн
Погрузка всего	21 681,0	27 911,2	25 085,1	89,9%	-2 826,1	115,7%	+ 3 404,1
в т.ч.							
по РФ	9 649,3	11 138,8	10 854,6	97,4%	-284,3	112,5%	+ 1 205,2
на экспорт	12 031,6	16 772,4	14 230,5	84,8%	-2 541,8	118,3%	+ 2 198,9
Справочно: доля экспорта	55,5%	60,1%	56,7%				

¹ Зерно и продукты его переработки в российской федерации / Росстат, январь 2022 г.
https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/zerno_2022-01.zip



4. Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

В 2021 г. по инфраструктуре ОАО «РЖД» во всех видах сообщений было перевезено 6,5 млн TEU¹ (грузёных и порожних), что на 12,1 % больше, чем в 2020 г.².

Из них во внутрисоссийском сообщении (внутренние перевозки) было отправлено 2,5 млн TEU (+6,4% к предыдущему году), в экспортном – 1,6 млн TEU (+7,8%), в импортном – 1,4 млн TEU (+13,6 %), в транзитном сообщении – чуть более 1,0 млн TEU (+34,4%).

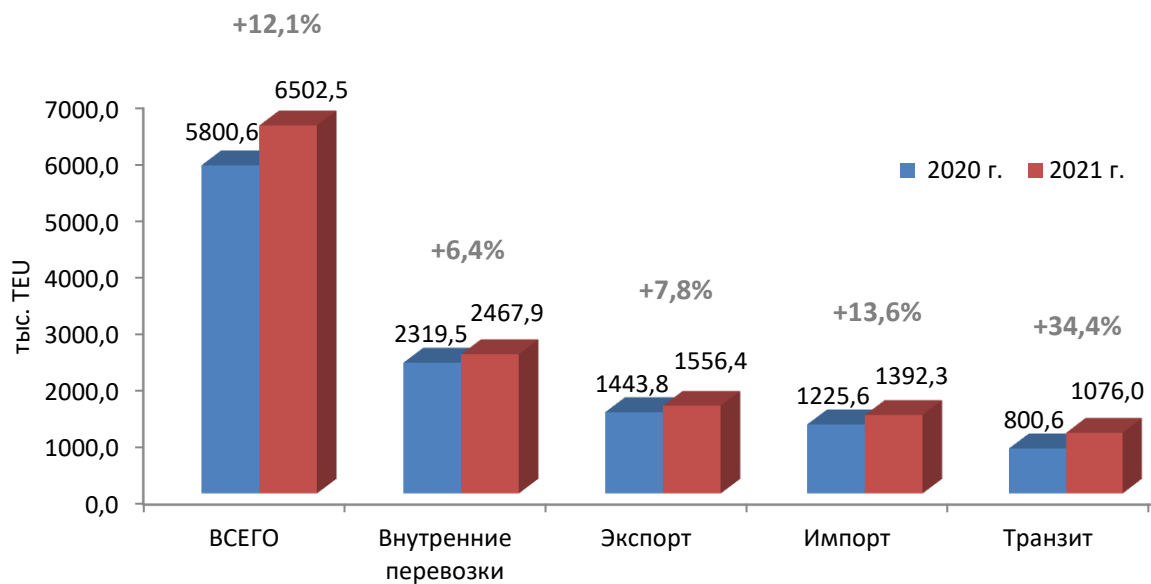


Рис.12. Перевозка контейнеров (грузёных и порожних) по сети РЖД в 2021 г. в сравнении с 2020 г., тыс. TEU

Всего в 2021 г., по данным РЖД³, в контейнерах перевезено более 64,6 млн тонн грузов⁴ (+14,9 % к аналогичному показателю предыдущего года).

Перевозки грузёных контейнеров в 2021 г. выросли на 16,6% к предыдущему году и составили, по данным ОАО «РЖД»⁵, более 4,6 млн TEU, в том числе: химикатов и соды – 751,6 тыс. TEU (+7,3 % к показателю предыдущего года), лесных грузов – 599, тыс. TEU (+10,9%), промтоваров – 504,7 тыс. TEU (+26,8%); метизов – 330,9 тыс. TEU +28%), машин, станков,

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 11.01.2022 г. «Перевозки контейнеров по сети РЖД превысили 6,5 млн ДФЭ в 2021 году»: <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=269852>

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

⁴ Во избежание путаницы подчеркнём, что *перевезено* в контейнерах 64,6 млн. тонн грузов, но *погружено* (см. Приложение 2) в контейнеры 46,1 млн. тонн грузов. Как уже отмечалось выше, эти два показателя не являются эквивалентными.

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



двигателей – 377,6 тыс. TEU (+27,1%), автомобилей и комплектующих – 273,2 тыс. TEU (+ 10,7%), черных металлов – 248,4 тыс. TEU (+20,7%), цветных металлов – 152,9 тыс. TEU (+3,8%); строительных грузов – 150,0 тыс. TEU (+18%); химических и минеральных удобрений – 53,3 тыс. TEU (+27,7%); зерна – 27,1 тыс. TEU (рост в 2,2 раза).

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

Данные о погрузке некоторых грузов в контейнеры в 2021 г. на фоне данных за 2020 г. приведены на рис. 13.

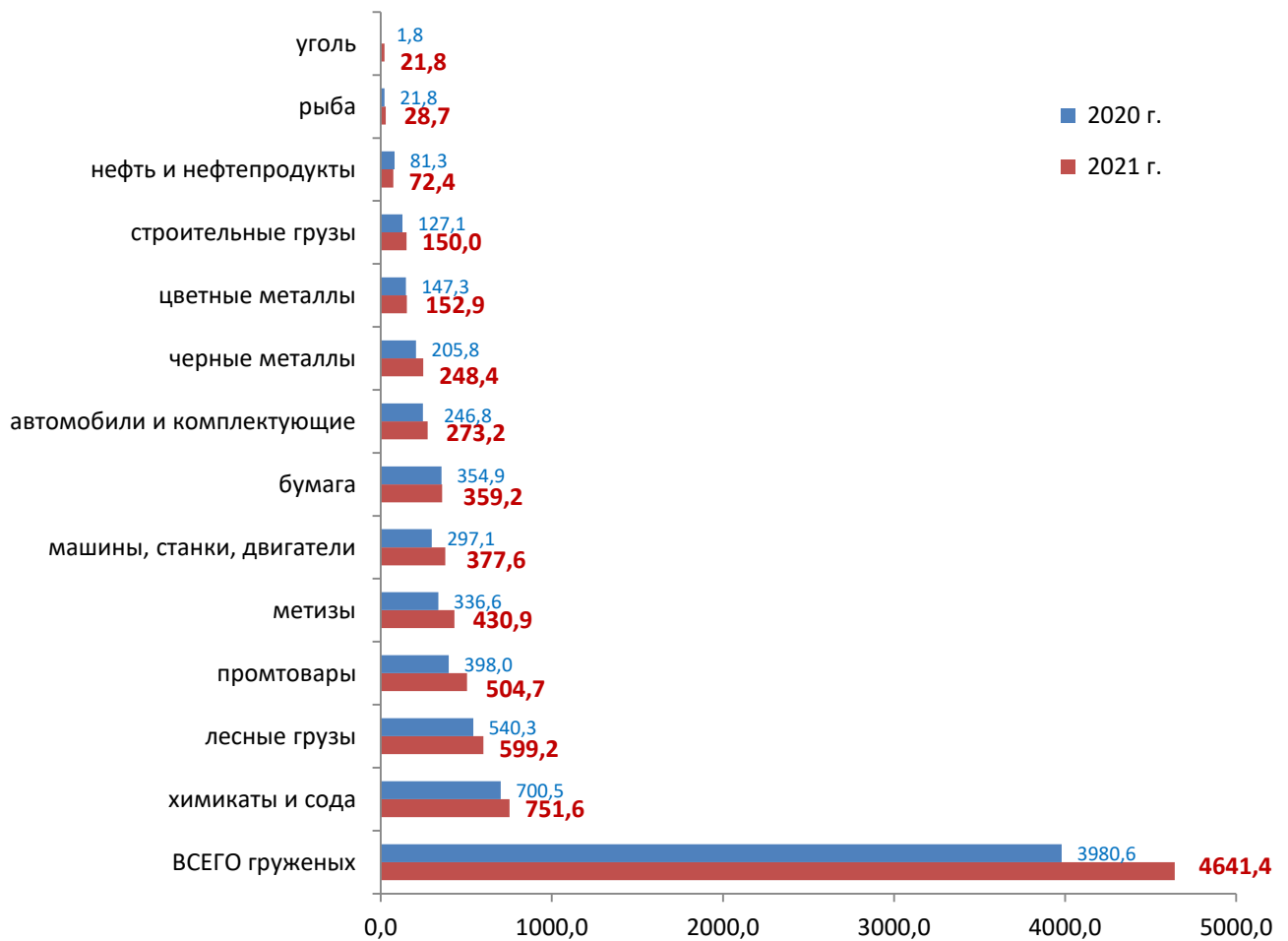


Рис.13. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) в 2020 и 2021 гг., тыс. TE

Кроме того в 2021 г. перевезено 21,8 тыс. TEU с каменным углём – одна из новаций РЖД этого года. Четыре экспериментальные перевозки были организованы в мае-сентябре 2020 г. с Забайкальской железной дороги, а за весь 2020 г. было перевезено 1,8 тыс. TEU (в т.ч. с Восточно-Сибирской ж.д.). С начала 2021 г. перевозки угля в контейнерах типа open top осуществлялись 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 – 27,1 тыс. TEU по итогам 2021 г. Но, тем не менее – это быстрорастущий сегмент, погрузка за 9 месяцев этого года в 2,2 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 2021 г. составил 16,5 суток (394,8 часов), что на 3,5% (или на 14,4 часа) ниже, чем показатель аналогичного периода прошлого года (17,1 сут. или 409,2 ч.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 14) позволяет заметить, что из общего снижения величины оборота вагона на 14,4 часа, наибольшее снижение приходится на элементы «время нахождения под грузовыми операциями» (на 5,3 % или 10,7 часа) и «время нахождения на технических станциях» (-3,2 % или 4,2 часа).

При этом время нахождения под грузовыми операциями одновременно снизилось в качестве доли от общей величины оборота вагона с 48,9 % до 48,0 % (рис. 15).

Таким образом, основной вклад в снижение (улучшение) оборота вагона внесло ускорение погрузочно-разгрузочных работ на путях общего пользования и снижение времени нахождения вагона у грузоотправителей и грузополучателей.

¹ С августа 2021 г. перевозки "ФГК" угля в контейнерах open top временно приостановлены из-за отсутствия контейнеров. Своих контейнеров open top у ФГК нет. «Трансконтейнер» также приостановил подобные перевозки.

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),

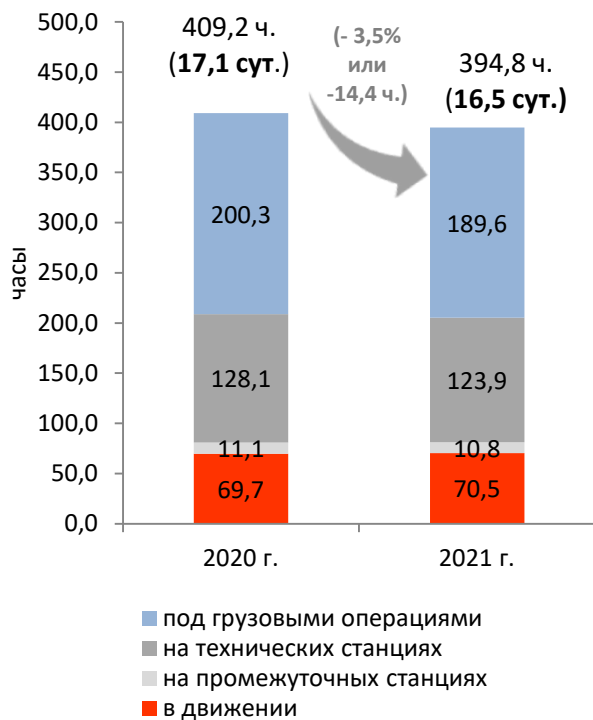


Рис.14. Оборот вагона с разложением по элементам в 2020 и 2021 гг., часов

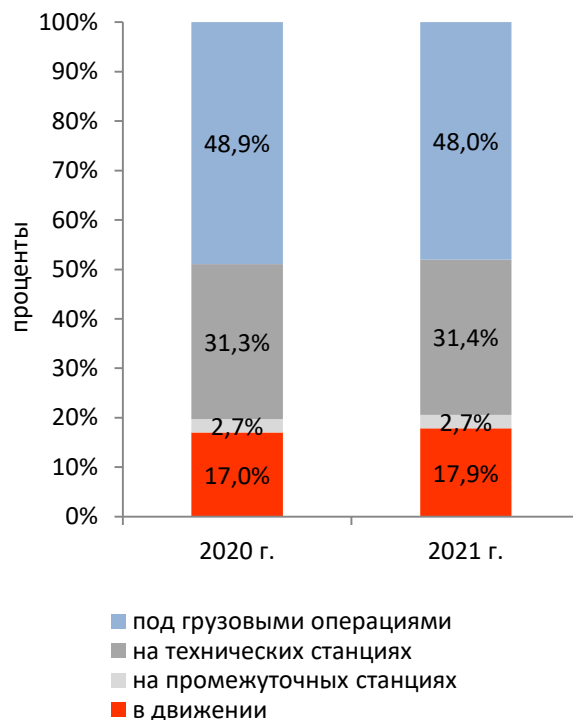


Рис.15. Структура оборота вагона с разложением по элементам в 2020 и 2021 гг., %

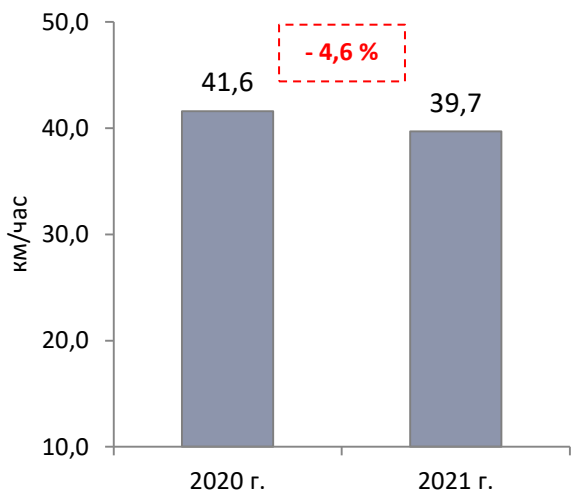


Рис.16. Участковая скорость, км/час

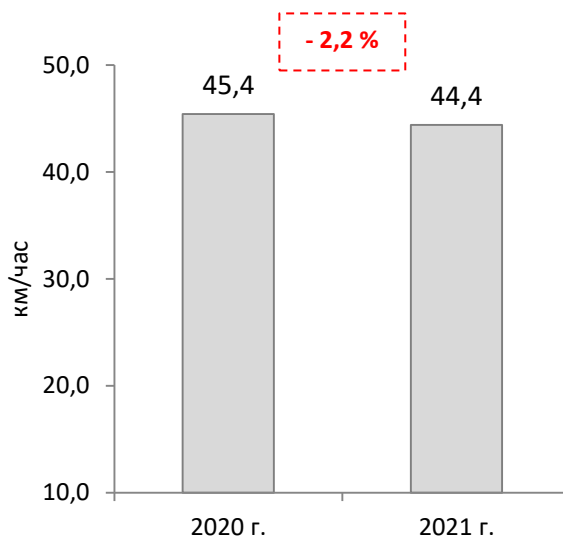


Рис.17. Техническая скорость, км/час



По итогам 2021 г. средняя участковая скорость¹ грузового поезда на инфраструктуре РЖД снизилась на 4,6% относительно показателя 2020 года и составила 39,7 км/час. Техническая скорость по итогам 2021 г. снизилась на 2,2% относительно уровня 2020 г. и составила 44,4 км/час (см. рис. 16 и рис. 17).

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. 18 этот показатель, начиная с мая 2021 г. находится на уровне ниже показателей прошлого года.

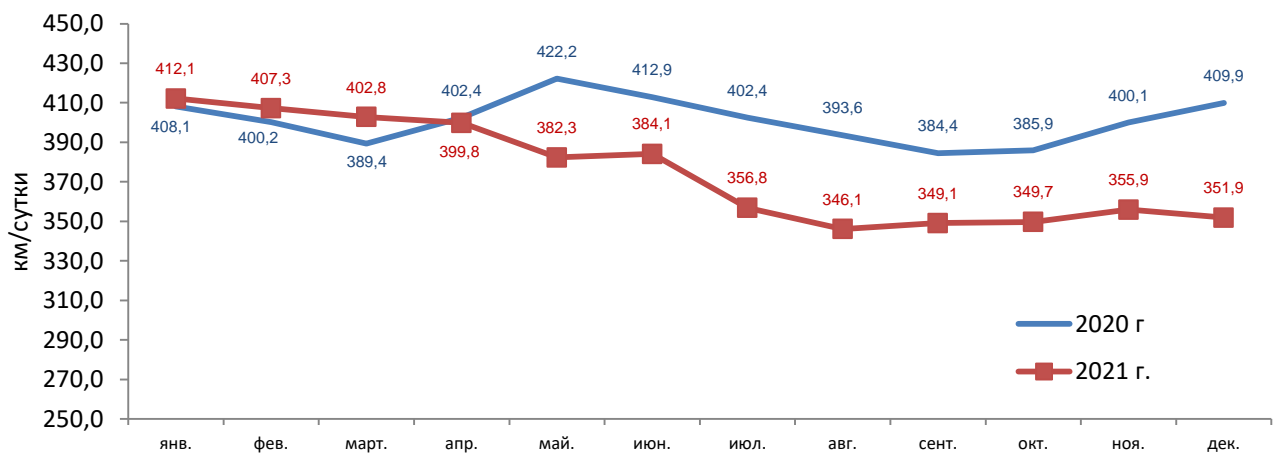
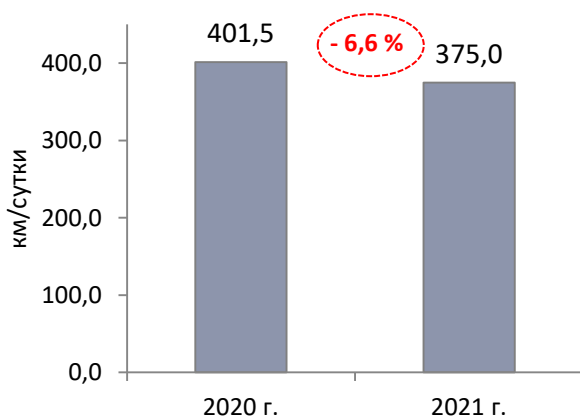


Рис. 18. Помесячная динамика средней скорости доставки грузовой отправки, км/сут.



В целом по итогам 2021 г. согласно данным ОАО «РЖД», средняя скорость доставки груза составила, 375,0 км/сутки, что на 6,6% ниже уровня аналогичного периода прошлого года (см. рис. 19).

Рис.19. Средняя скорость доставки грузов (грузовой отправки) в 2020 и 2021 гг., км/сутки

¹ Различия между разными видами скоростей (участковая, техническая, ходовая, маршрутная, скорость доставки и т.д.) описаны, например, здесь: Хусаинов 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>



6. Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»¹

По состоянию на декабрь 2021 г. парк грузовых вагонов на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1240,8 тыс. единиц² и увеличился к декабрю 2020 года на 37,9 тыс. ед. или на 3,2%. Рабочий парк грузовых вагонов составил 1033,7 тыс. ед., что на 36,8 тыс. ед. или на 3,7% выше показателя декабря 2020 г.

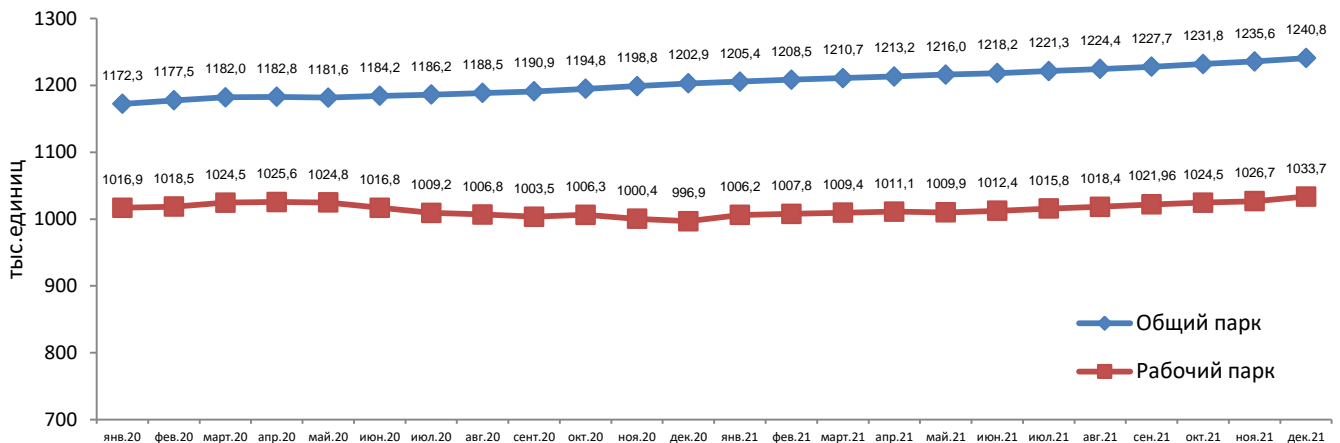


Рис.20. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 589,2 тыс. ед., что выше показателя декабря 2020 г. на 2,7 % или на 15,3 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в декабре 2021 г. 509,4 тыс. ед., он вырос на 4,3 % (на 21,0 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 58,8 тыс. ед., что выше показателя декабря 2020 г. на 3,1% или на 1,8 тыс. ед.

Рабочий парк крытых вагонов составил в декабре 2021 г. 45,3 тыс. ед., он вырос на 5,0 % (на 2,2 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.

¹ Все показатели в настоящем параграфе, если не оговорено иное, являются среднесуточным показателем за соответствующий месяц и приводятся по данным отчёта ф. 9д-3, публикуемого на сайте ОАО «РЖД» в разделе «Раскрытие информации» (<https://company.rzd.ru/ru/9388>).

² Среднесуточный показатель за декабрь 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.

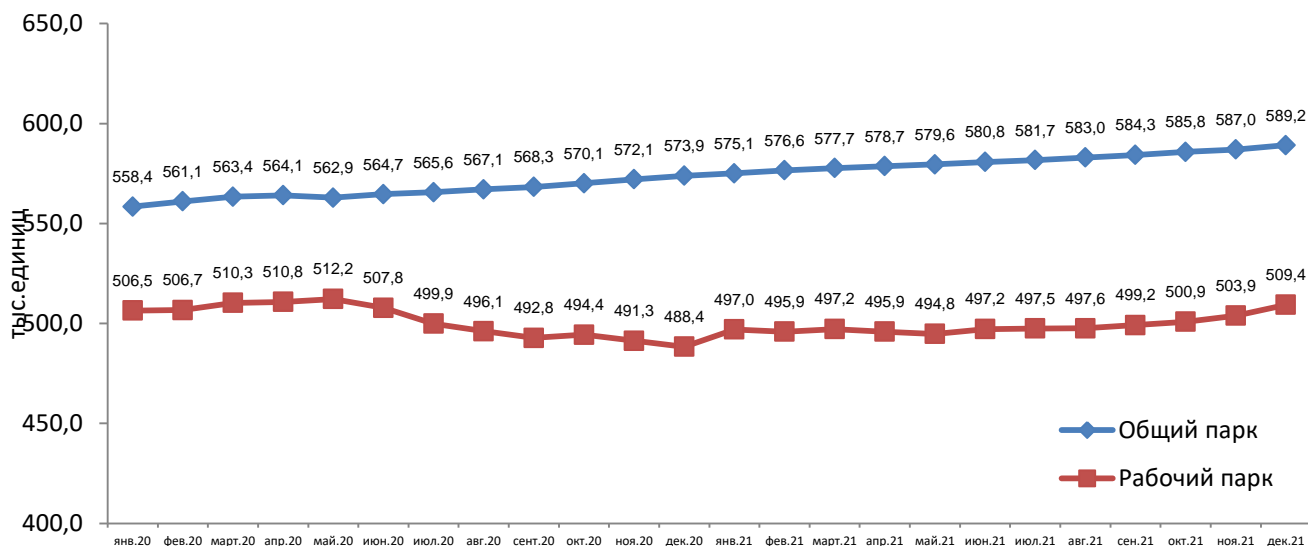


Рис.21. Динамика общего и рабочего парка полувагонов в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

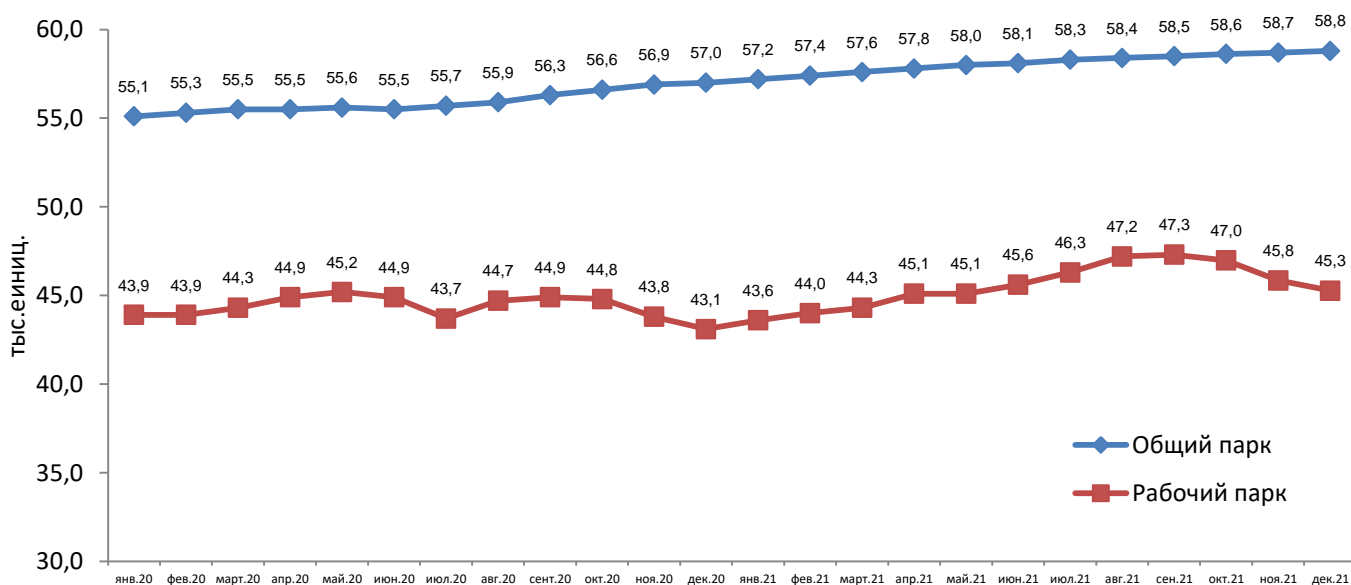


Рис.22. Динамика общего и рабочего парка крытых вагонов в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил 65,3 тыс. ед., что ниже показателя декабря 2020 г. на 2,3 % или на 1,5 тыс. ед.

Рабочий парк платформ составил в декабре 2021 г. 32,7 тыс. ед., он вырос на 4,5 % (на 1,4 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.

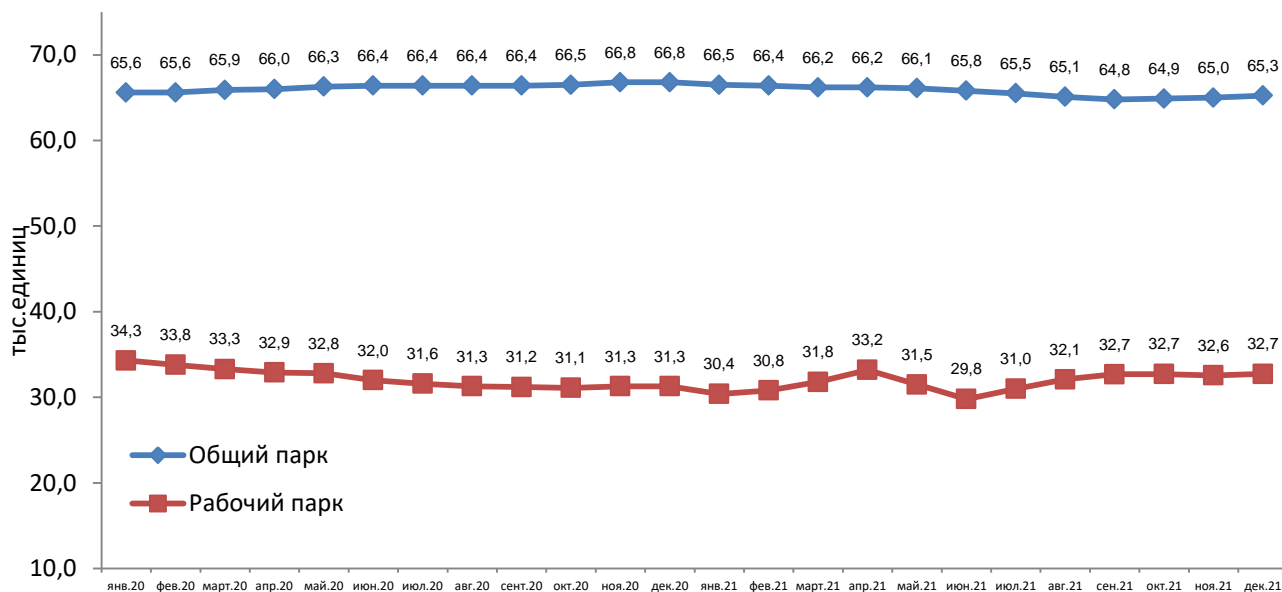


Рис.23. Динамика общего и рабочего парка платформ (универсальных) в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

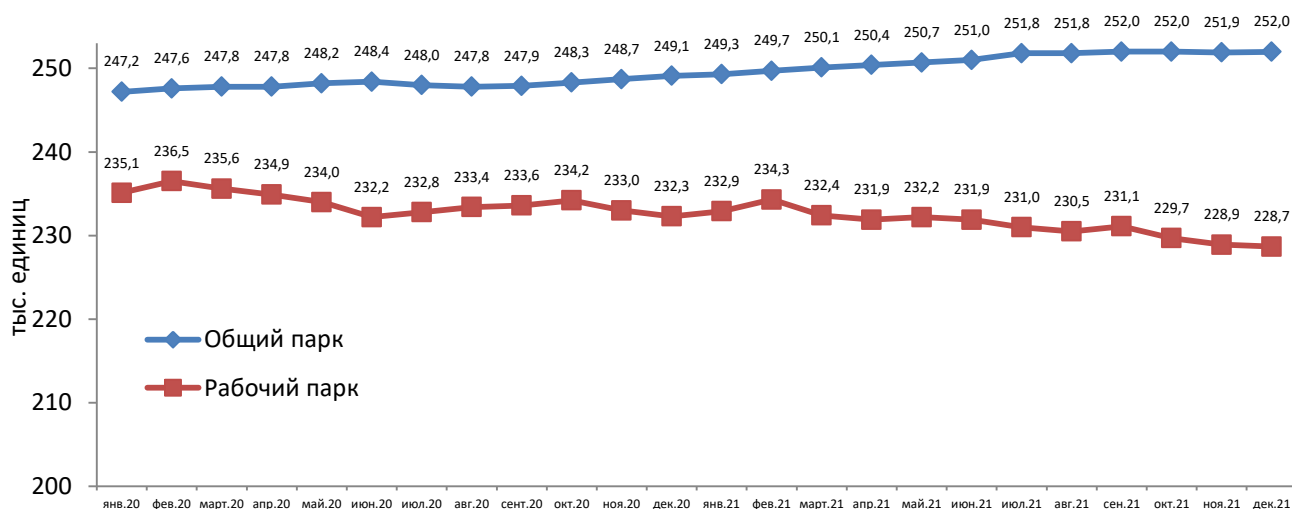


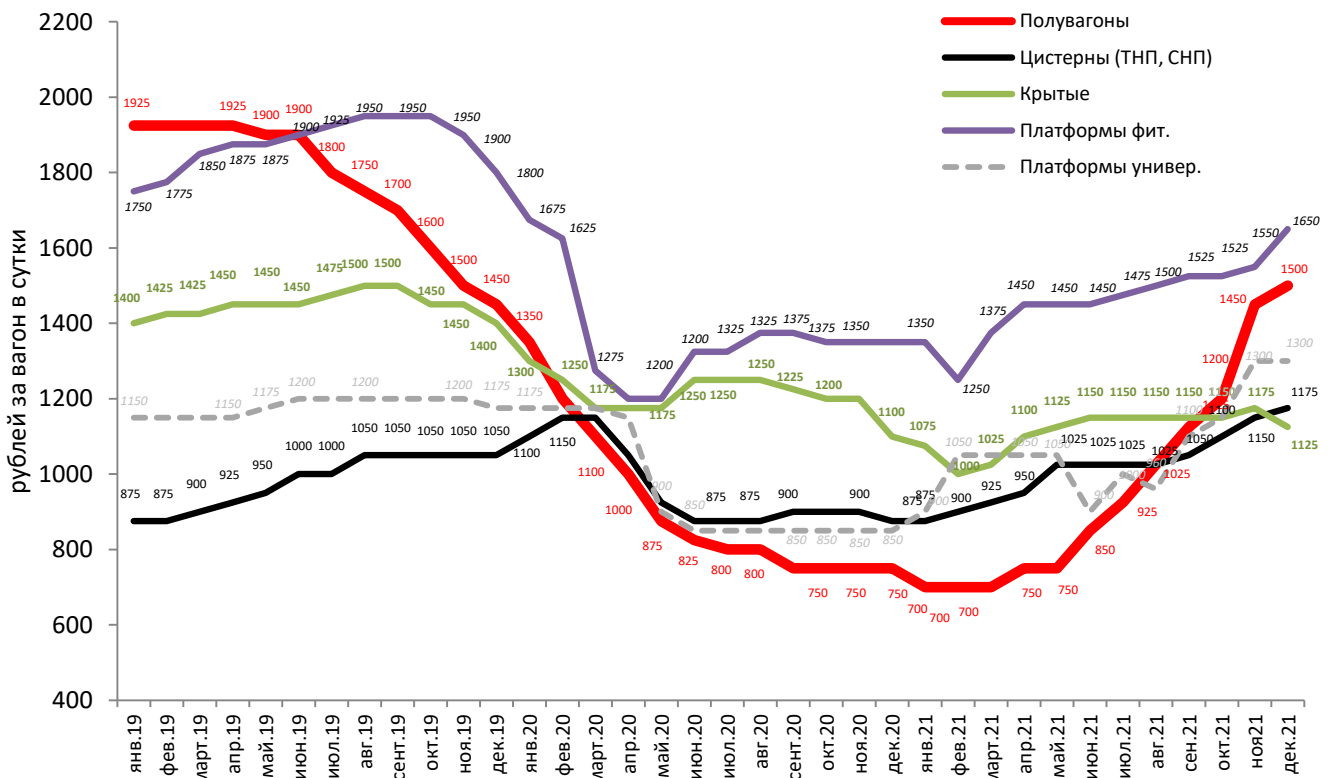
Рис.24. Динамика общего и рабочего парка цистерн в 2020 -2021 гг., тыс. единиц

По состоянию на декабрь 2021 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 252,0 тыс. ед., что выше показателя декабря 2020 г. на 1,2 % или на 2,9 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в декабре 2021 г. 228,7 тыс. ед., он уменьшился на 1,6 % (на 3,6 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2020 г.



7. Арендные ставки

В четвёртом квартале 2021 г. продолжалось восстановление ставок аренды вагонов. Такой кумулятивный измеритель, как средняя арендная ставка по шести родам подвижного состава, в течение четвёртого квартала продолжал увеличиваться и составил в декабре 1317 руб.¹ за вагон в сутки против 1225 руб. за вагон в сутки в сентябре (рост на 7,5% за последний квартал). Рост к концу предыдущего квартала (к сентябрю) зафиксирован по полувагонам, нефтебензиновым цистернам (СНП и ТНП) и фитиновым платформам; снижение – по крытым вагонам и платформам для леса. По хопперам-зерновозам ставка не изменилась.



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

Рис.25 Динамика ставок аренды вагонов, в 2019 -2021 гг.². (без НДС). рублей за вагон в сутки

Средняя суточная ставка аренды полувагона в декабре 2021 году составила 1500 руб., что в два раза выше, чем в декабре 2020 г. Суточная ставка аренды

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



цистерны для нефтепродуктов в декабре 2021 г. составила 1175 руб. (+34 % к декабрю 2020 г.), крытого вагона – 1125 руб. (+2,3% к декабрю 2020 г.).

Как видно из рис. 25, 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.

Средняя суточная ставка аренды за 12 месяцев 2021 г. (973 руб.) на 7 % выше аналогичного показателя 12 мес. 2020 г. (913 руб.), но на 45 % ниже показателя 2019 г. (1775 руб.) и на 44 % ниже показателя 2018 г.(1736 руб.); см. Приложение 3. (О причинах подобной динамики ставок - см. выпуск Обзора по итогам 9 месяцев 2021 г.)

Здесь необходимо отметить, что общий индекс цен производителей промышленных товаров в последние годы показывает существенный рост. Индекс цен производителей промышленных товаров в декабре 2021 г. по отношению к декабрю 2017 г. (т.е. за четыре года), составил, по данным Росстата, +42,3 %¹, а ставки операторских компаний, несмотря на отдельные колебания, в целом за тот же период снизились на 6% (см. табл. 7).

Таблица 7

Изменение цен производителей промышленных товаров и ставки аренды полувагона

Показатель	Период	Изменение показателя
Индекс цен производителей промышленных товаров	Декабрь 2021 г. к декабрю 2017 г.	+42,3%
Ставка аренды полувагона	Декабрь 2021 г. к декабрю 2017 г.	-6,0%

Источник: Росстат, «Промышленные грузы»

На рис. 26 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2021 гг.

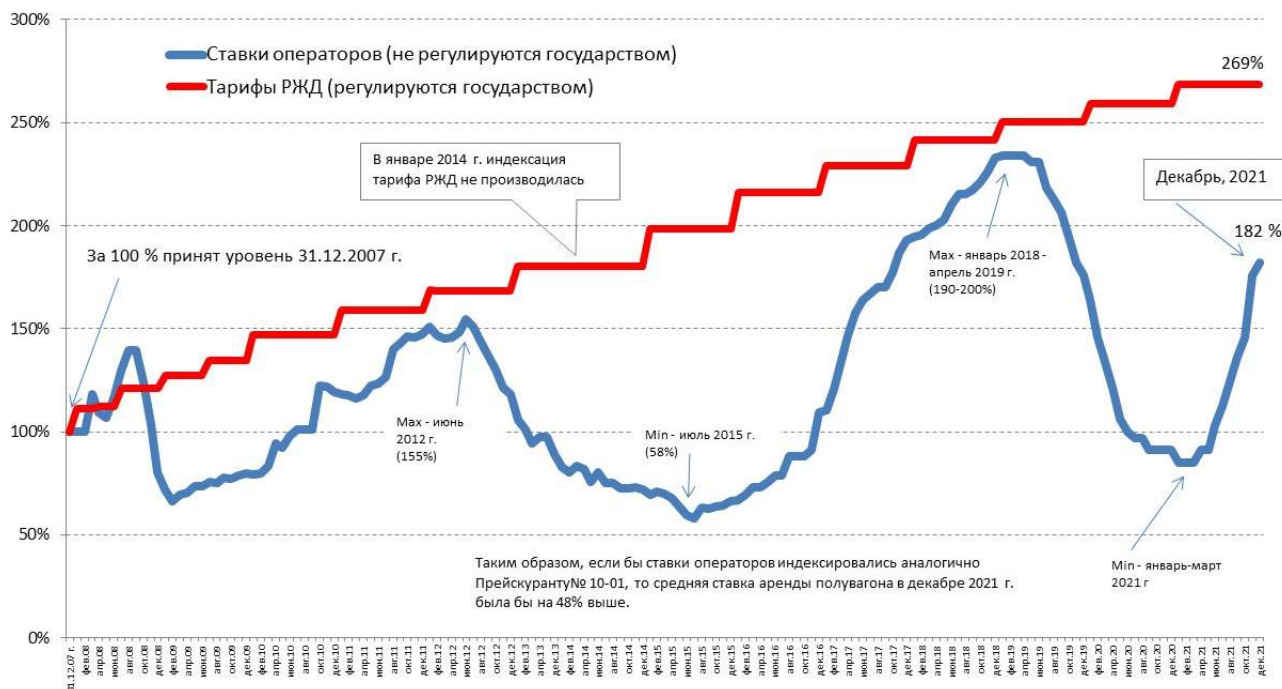
Как видно из графика, тот рост, который наблюдался во 2-4 кварталах 2021 г. является восстановлением после кризисного снижения ставок во второй половине 2019 г. и в 2020 г.

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, например, в декабре 2021 г. ставка аренды была бы на 48% выше. Таким образом, рис.26 наглядно демонстрирует величину выигрыша грузоотправителей, полученную ими вследствие того, что вместо единого парка МПС, работающего по регулируемым

¹ Соответствующие показатели декабрь к декабрю за 4 года: 111,7%, 95,7%, 103,6% и 128,5%.



ценам, на рынке работают вагоны различных операторов подвижного состава по рыночным ценам.



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

Рис.26. Динамика индексации тарифов РЖД и ставок операторов (аренда полувагона) с января 2008 г. по декабрь 2021 г., в %

Подробнее материалы о динамике ставок аренды полувагонов в долгосрочной перспективе приведены в Приложении 3.

8. Цены на крупное вагонное литьё

В четвёртом квартале 2021 г. цены российских производителей на крупное вагонное литьё росли более высокими темпами, чем на протяжении предыдущих месяцев 2021 г.

В итоге в декабре 2021 г. цены на все виды крупного вагонного литья были выше, чем в начале года (см. рис. 27-30), за исключением ситуации с колёсными парами (рис.31) по которым в январе 2021 г. произошёл скачок, о причинах которого см. наш предыдущий обзор¹.

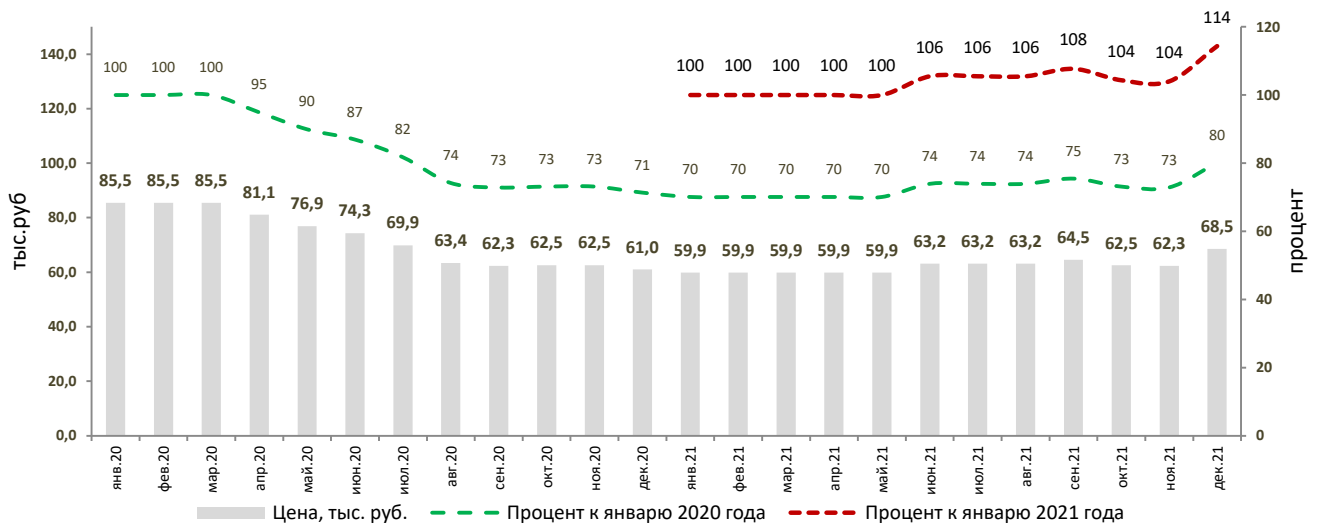


Рис.27. Динамика средней цены предложения на цельнокатаное колесо (без НДС), тыс. руб.

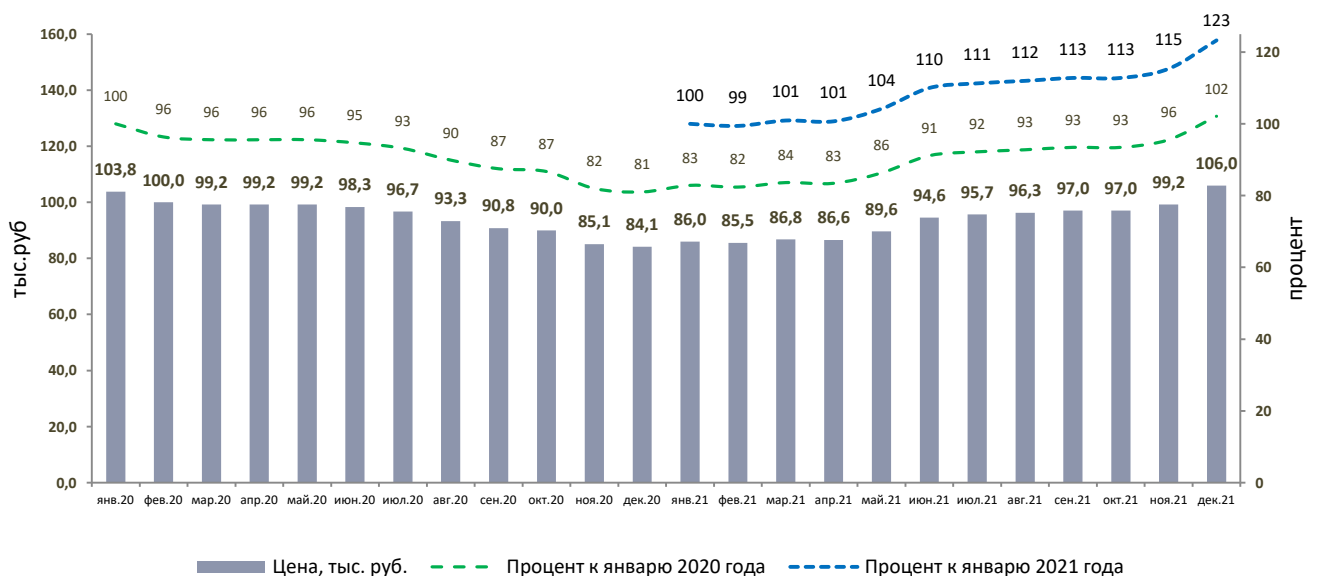


Рис.28. Динамика средней цены предложения на боковую раму (без НДС), тыс. руб.

¹ См. «[Обзор работы грузового железнодорожного транспорта за 9 месяцев 2021 года](#)» на сайте СОЖТ в разделе Аналитика -> Обзоры.

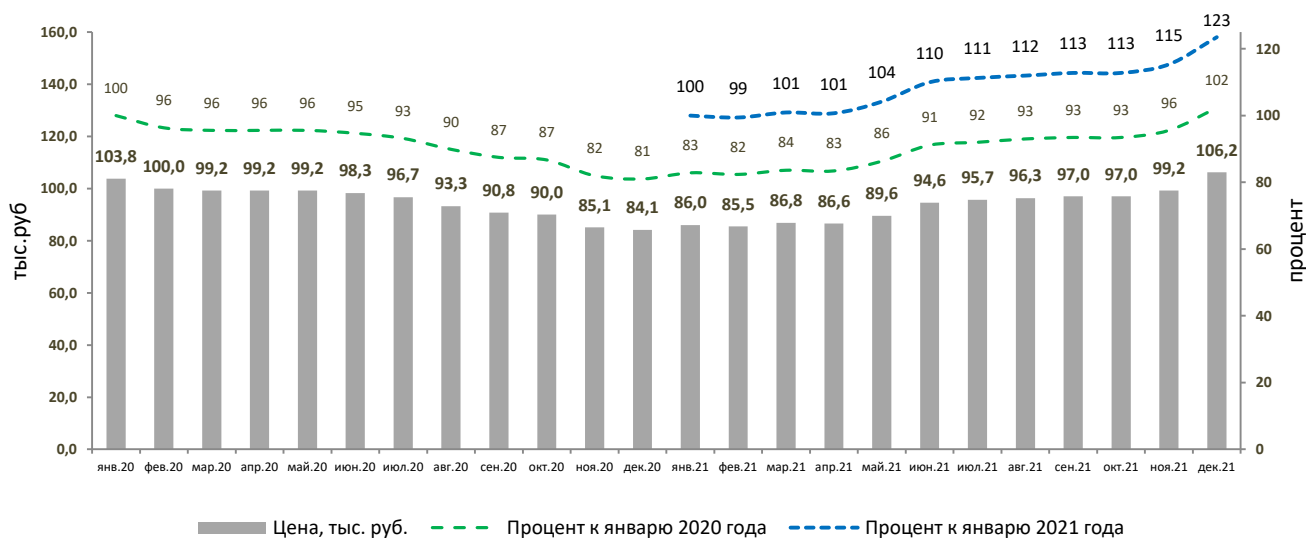


Рис.29. Динамика средней цены предложения на надрессорную балку¹ (без НДС), тыс. руб.

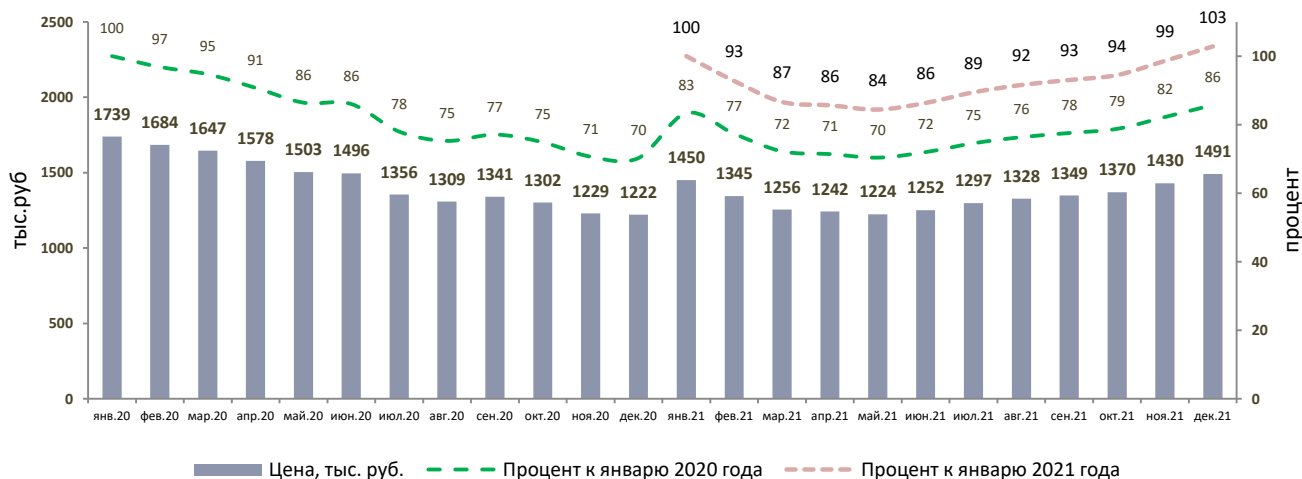


Рис.30. Динамика средней цены на новый вагон-комплект² (без НДС), тыс. руб.

В целом средние цены на цельнокатаное колесо выросли за год (декабрь к январю) на 14%, цены на боковые рамы и надрессорную балку на 23%. С другой стороны, цены на колёсную пару в среднем (СОНК+НОНК) несколько

¹ Цены на надрессорную балку и на боковую раму, как правило, устанавливались заводом изготовителем одинаковыми, хотя себестоимость производства надрессорной балки несколько выше (из-за большего расхода металла). Но в декабре 2021 г. Рубцовский филиал «Алтайвагонзавода» начал дифференцировать цены на надрессорную балку (99,5 тыс.руб.) и на боковую раму (98,5 тыс.руб.). Вследствие этого показатели декабря 2021 г. на рис. 27 и 28 – различаются. (Справочно отметим, что с сентября Украинские предприятия «Азовэлектросталь» и Кременчукский сталитейный завод также начали дифференцировать цены на крупное литьё, установив, впрочем – наоборот – на боковую раму более высокую цену. В настоящем разделе обзора графики приводятся по данным об отпускных ценах только российских производителей).

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



снизились (на 8%), однако для колёсной пары СОНК они выросли на 18%. В целом в течение всей второй половины 2021 г. средние цены на колёсные пары устойчиво росли. Указанные увеличения связаны с дефицитом колёс из-за закрытия российского рынка для производителей из Украины, а также с общим повышением цен на металлы.

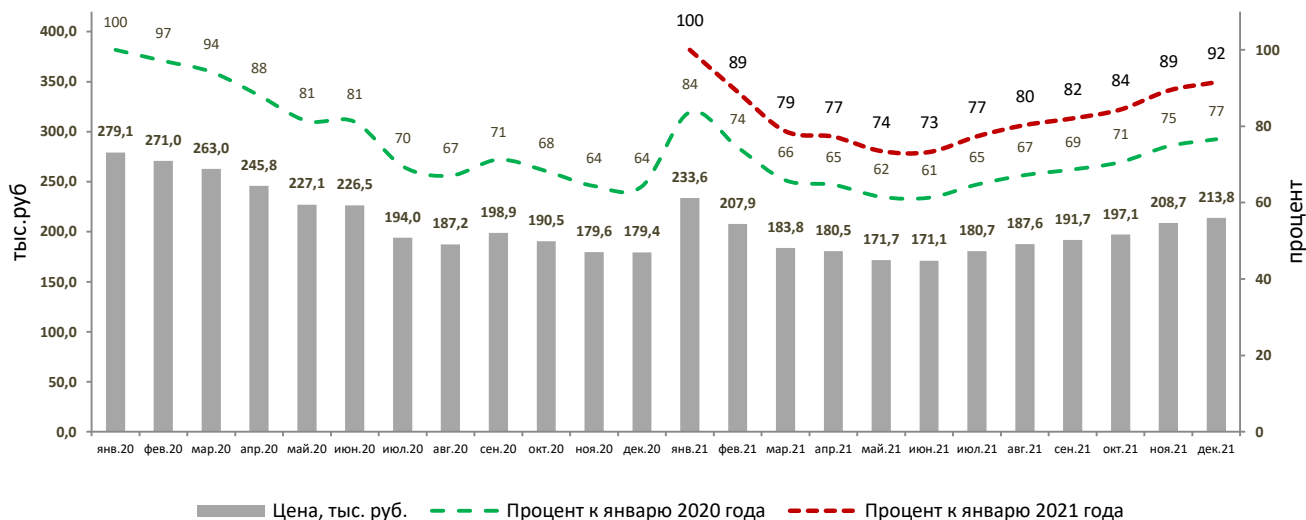


Рис. 31. Динамика средней цены предложения на колёсную пару¹ (без НДС), тыс. руб.

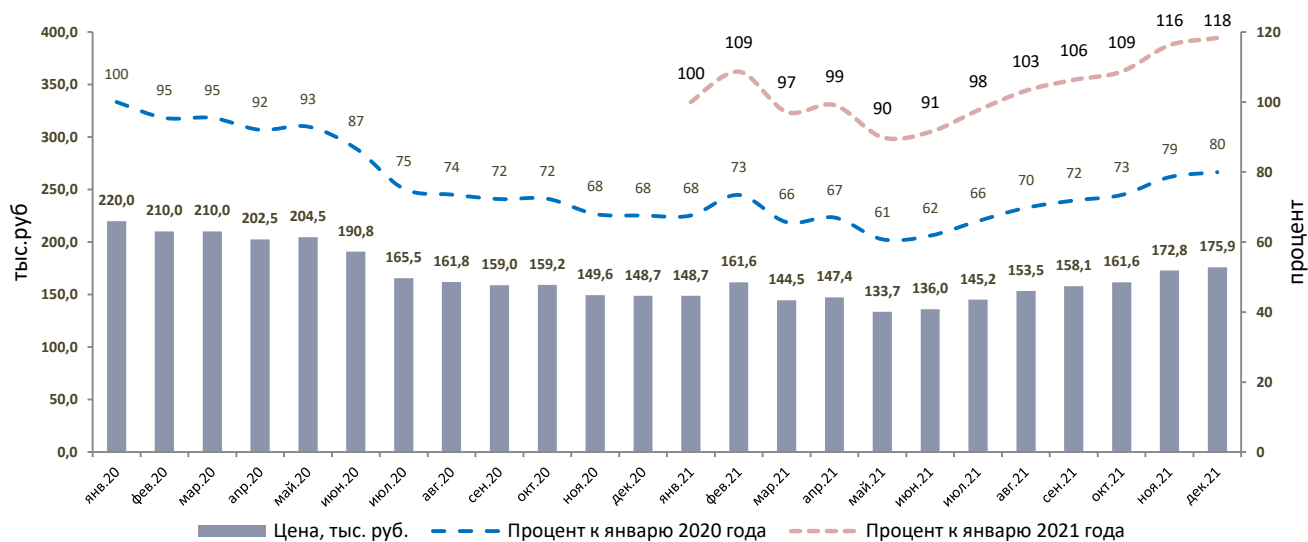


Рис. 32. Динамика средней цены предложения на колёсную пару СОНК (без НДС), тыс. руб.

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

Приложение 1

Макроэкономические показатели российской экономики

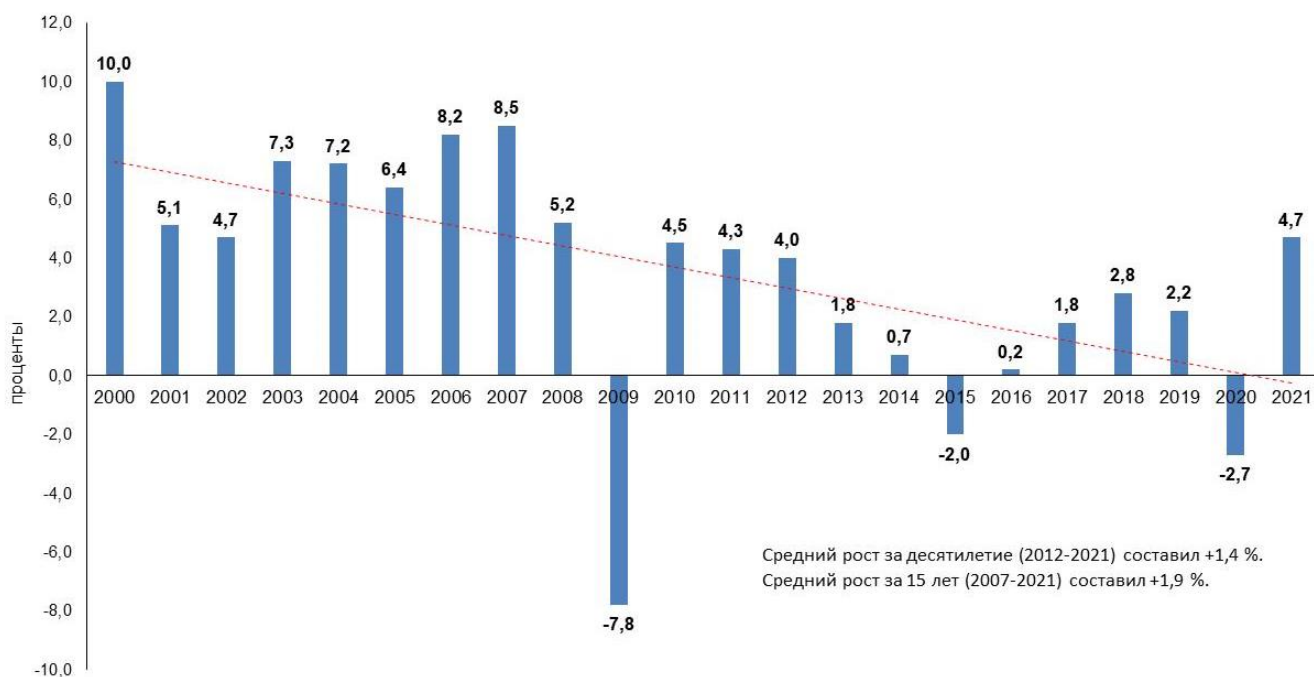


Рис.П.1.1.Динамика ВВП в 2000-2021 гг.,
темп прироста к предыдущему году в %

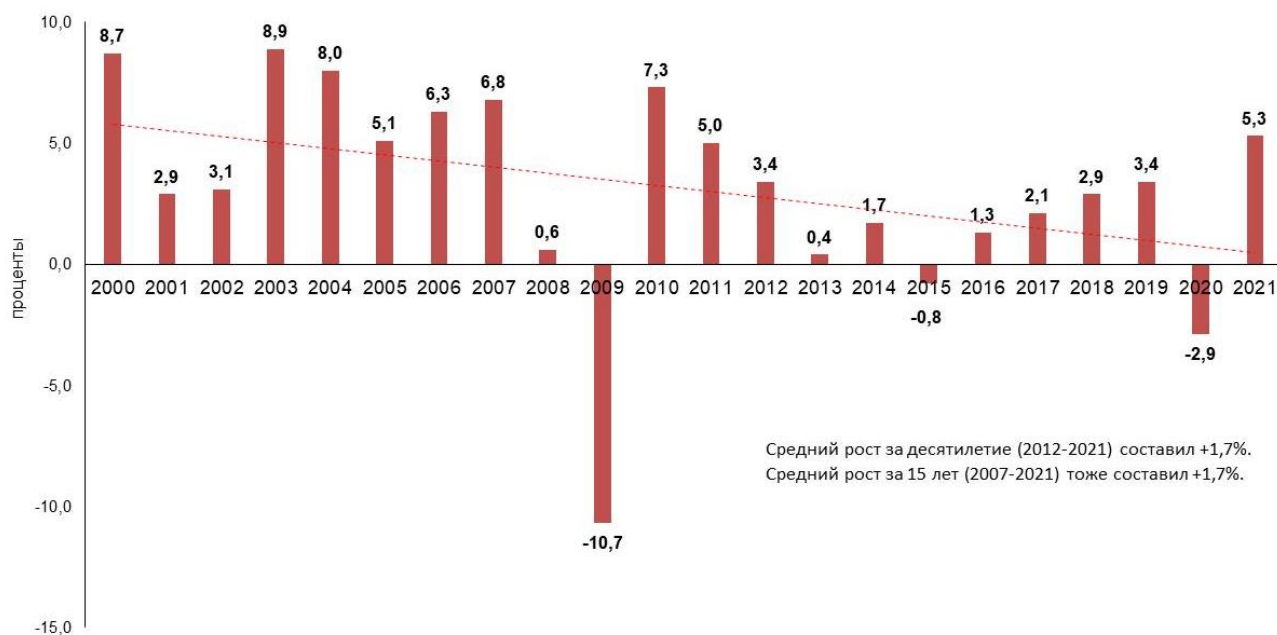


Рис.П.1.2.Динамика промышленного производства в 2000-2021 гг.,
темп прироста к предыдущему году в %

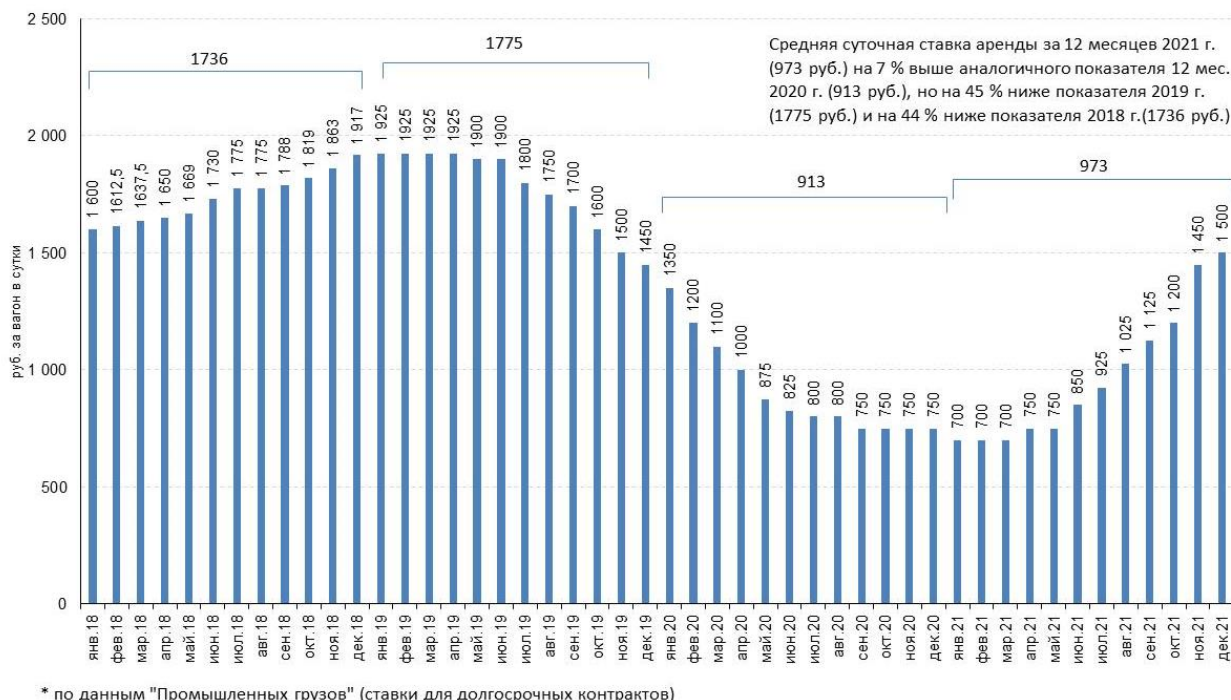


Приложение 2

Погрузка грузов по сети российских железных дорог в 2021 г. по сравнению с 2020 и 2019 гг., тыс. тонн

		Погрузка, тыс. тонн			2021 к 2020 в %	"+/- 2021 к 2020, тыс. тонн	Справочно:	
		12 мес.2019	12 мес.2020	12 мес.2021			2021 к 2019 в %	"+/- 2021 к 2019, тыс. тонн
	ВСЕГО ПОГРУЖЕНО И НАЛИТО	1 278 125,2	1 243 550,4	1 282 814,5	103,2%	39 264,1	100,4%	4 689,3
1	КАМЕННЫЙ УГОЛЬ	371 999,5	353 254,4	371 660,4	105,2%	18 406,0	99,9%	-339,1
2	КОКС	10 762,8	11 192,9	12 034,5	107,5%	841,6	111,8%	1 271,6
3	НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ	232 007,7	208 823,2	217 508,6	104,2%	8 685,4	93,8%	-14 499,1
4	РУДА ЖЕЛЕЗНАЯ И МАРГАНЦЕВАЯ	120 232,3	119 693,2	119 983,0	100,2%	289,9	99,8%	-249,2
5	РУДА ЦВ. И СЕРНОЕ СЫРЬЕ	19 567,4	19 948,7	19 668,4	98,6%	-280,2	100,5%	101,0
6	ЧЕРНЫЕ МЕТАЛЛЫ	73 763,4	66 415,6	69 283,0	104,3%	2 867,4	93,9%	-4 480,4
7	ЛЕСНЫЕ ГРУЗЫ	41 974,9	40 689,5	41 776,2	102,7%	1 086,7	99,5%	-198,7
8	СТРОИТЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ	124 035,6	131 621,9	126 641,5	96,2%	-4 980,5	102,1%	2 605,8
9	ЦЕМЕНТ	26 250,4	25 070,1	26 451,0	105,5%	1 380,9	100,8%	200,6
10	ПРОМ.СЫРЬЕ И ФОРМ. МАТ-ЛЫ	35 042,6	33 790,9	35 714,6	105,7%	1 923,7	101,9%	672,0
11	ОГНЕУПОРЫ	5 227,4	4 379,4	4 616,1	105,4%	236,7	88,3%	-611,3
12	ГРАНУЛИРОВАННЫЕ ШЛАКИ	3 018,1	2 785,8	2 829,7	101,6%	43,9	93,8%	-188,4
13	ХИМИЧЕСКИЕ И МИН. УДОБРЕНИЯ	60 486,5	62 733,3	64 987,2	103,6%	2 253,8	107,4%	4 500,7
14	ЗЕРНО	21 681,0	27 911,2	25 085,1	89,9%	-2 826,1	115,7%	3 404,1
15	ПРОДУКТЫ ПЕРЕМОЛА	2 436,9	2 340,6	2 570,4	109,8%	229,8	105,5%	133,5
16	АВТОМОБИЛИ	917,9	701,2	729,1	104,0%	27,9	79,4%	-188,9
17	БУМАГА	3 302,1	3 249,9	3 451,9	106,2%	202,0	104,5%	149,7
18	ГРУЗЫ В КОНТЕЙНЕРАХ	35 769,1	41 677,3	46 054,6	110,5%	4 377,3	128,8%	10 285,5
19	ЖИВНОСТЬ	0,04	0,01	0,0	0,0%	-0,0	0,0%	-0,0
20	ЖМЫХИ	5 222,4	5 414,8	5 120,2	94,6%	-294,6	98,0%	-102,2
21	ИМПОРТНЫЕ ГРУЗЫ*	11 613,3	11 797,1	15 267,7	129,4%	3 470,7	131,5%	3 654,5
22	КАРТОФЕЛЬ, ОВОЩИ И ФРУКТЫ	153,3	141,4	74,2	52,5%	-67,2	48,4%	-79,1
23	КОМБИКОРМА	931,6	908,2	1 033,3	113,8%	125,1	110,9%	101,8
24	ЛОМ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ	14 724,5	14 333,5	16 393,8	114,4%	2 060,3	111,3%	1 669,3
25	МАШИНЫ, СТАНКИ, ДВИГАТЕЛИ	419,2	401,5	471,1	117,3%	69,6	112,4%	51,8
26	МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ КОНСТРУКЦИИ	244,4	250,7	259,0	103,3%	8,4	106,0%	14,7
27	МЕТИЗЫ	3 943,1	4 175,7	4 082,8	97,8%	-92,9	103,5%	139,7
28	МЯСО И МАСЛО ЖИВОТНОЕ	137,8	111,7	91,2	81,6%	-20,5	66,2%	-46,6
29	ОСТАЛЬНЫЕ И СБОРНЫЕ ГРУЗЫ	4 493,4	4 192,3	4 231,2	100,9%	38,9	94,2%	-262,2
30	ОСТАЛЬНЫЕ ПРОД. ТОВАРЫ	4 908,1	5 317,9	5 105,1	96,0%	-212,9	104,0%	196,9
31	ПЕРЕВАЛКА ГРУЗ. С ВОД.ТР-ТА	38,4	46,3	46,2	99,9%	-0,1	120,5%	7,9
32	ПРОМ.ТОВАРЫ НАР.ПОТРЕБЛЕНИЯ	974,7	972,5	885,9	91,1%	-86,6	90,9%	-88,8
33	РЫБА	204,2	188,9	278,7	147,5%	89,8	136,5%	74,5
34	САХАР	2 161,4	2 520,0	1 929,5	76,6%	-590,5	89,3%	-231,9
35	САХАРНАЯ СВЕКЛА И СЕМЕНА	57,7	14,6	0,1	0,4%	-14,5	0,1%	-57,6
36	СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ МАШИНЫ	79,4	81,1	106,1	130,9%	25,1	133,7%	26,8
37	СЛАНЦЫ	0,4	2,6	4,1	159,0%	1,5	1019,3%	3,7
38	СОЛЬ	346,2	343,2	329,3	95,9%	-14,0	95,1%	-16,9
39	ТОРФ И ТОРФЯНАЯ ПРОДУКЦИЯ	67,1	102,1	82,9	81,2%	-19,2	123,6%	15,8
40	ФЛЮСЫ	9 806,4	8 843,0	8 935,5	101,0%	92,5	91,1%	-870,9
41	ХИМИКАТЫ И СОДА	26 082,4	24 481,4	24 333,6	99,4%	-147,8	93,3%	-1 748,8
42	ХЛОПОК	0,2	0,5	0,2	32,2%	-0,4	90,7%	-0,0
43	ЦВЕТНЫЕ МЕТАЛЛЫ	3 040,3	2 630,5	2 707,7	102,9%	77,2	89,1%	-332,6

* Справочно: данная строка не эквивалентна строкам *Импорт* и *Транзит* в отчёте о перевозках (см. сноску на стр. 7)

Приложение 3
Динамика ставок аренды полувагонов в РФ


* по данным "Промышленных грузов" (ставки для долгосрочных контрактов)

Рис.П.3.1. Помесячная динамика ставок аренды полувагона в 2018-2021 гг., руб. за вагон в сутки¹

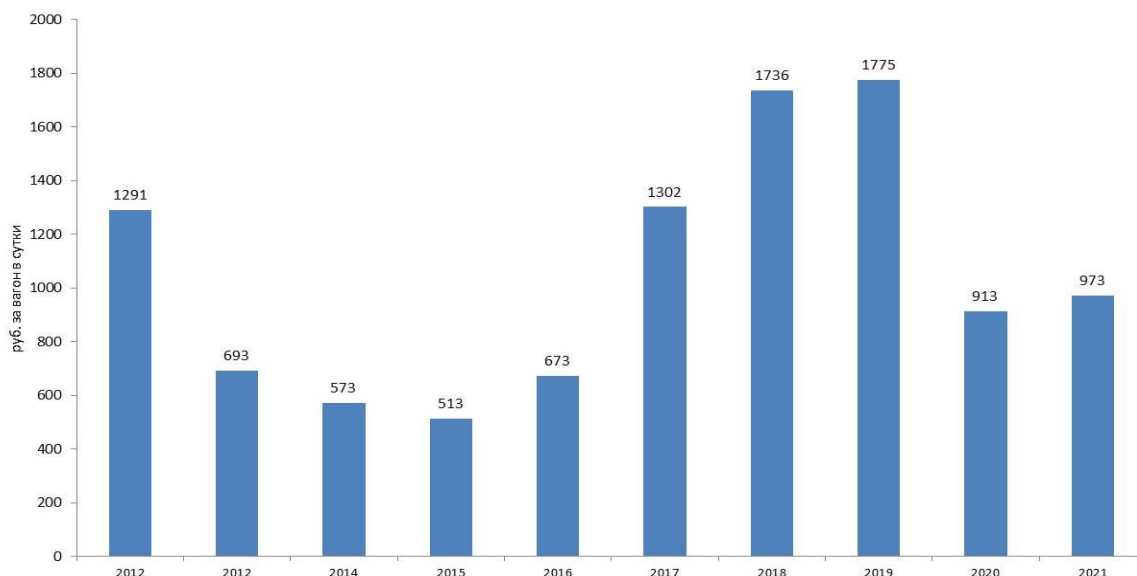


Рис. П.3.1. Среднегодовые ставки аренды полувагона в 2012-2021 гг., руб. за вагон в сутки

¹ Динамика ставок аренды публикуется на сайте «Промышленных грузов» много лет, но начиная с июля и октября 2021 г., наряду с данными о долгосрочных контрактах («заключённые на один год с правом пересмотра ставки»), которые приведены на графике, добавлены данные о спотовых контрактах («на срок до трёх месяцев» с июля и «заключаемые в текущем месяце» с октября). Ставки на спотовом рынке превышают ставки долгосрочных контрактов. Так, при средней ставке долгосрочного контракта в декабре 2021 г. на уровне 1500 руб., по спотовым они составляют в среднем 2250 руб. (диапазон от 1900 до 2600, а 2250- среднее арифметическое между минимумом и максимумом) по контрактам на 3 месяца и 2800 в среднем (диапазон от 2600-3000 руб.) по разовым контрактам и контрактам, заключаемым в текущем месяце.



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 70 % парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированных в Российской Федерации (данные на 31.12.2021 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