



**СОЖТ**

*Союз операторов  
железнодорожного  
транспорта*



# **ОБЗОР РАБОТЫ ГРУЗОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**за 6 месяцев 2022 г.**

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

Промышленное производство в первом полугодии 2022 г. выросло на 2,0 % к аналогичному периоду предыдущего года. При этом добыча полезных ископаемых выросла на 4,2 %, а выпуск в обрабатывающих отраслях – на 0,7%<sup>1</sup>.

Общая погрузка грузов за первое полугодие 2022 г. составила 614,8 млн тонн<sup>2</sup>, что на 2,8 % или на 17,9 млн тонн ниже погрузки за аналогичный период прошлого года (погрузка на экспорт снизилась в большей степени - на 11,3 %).

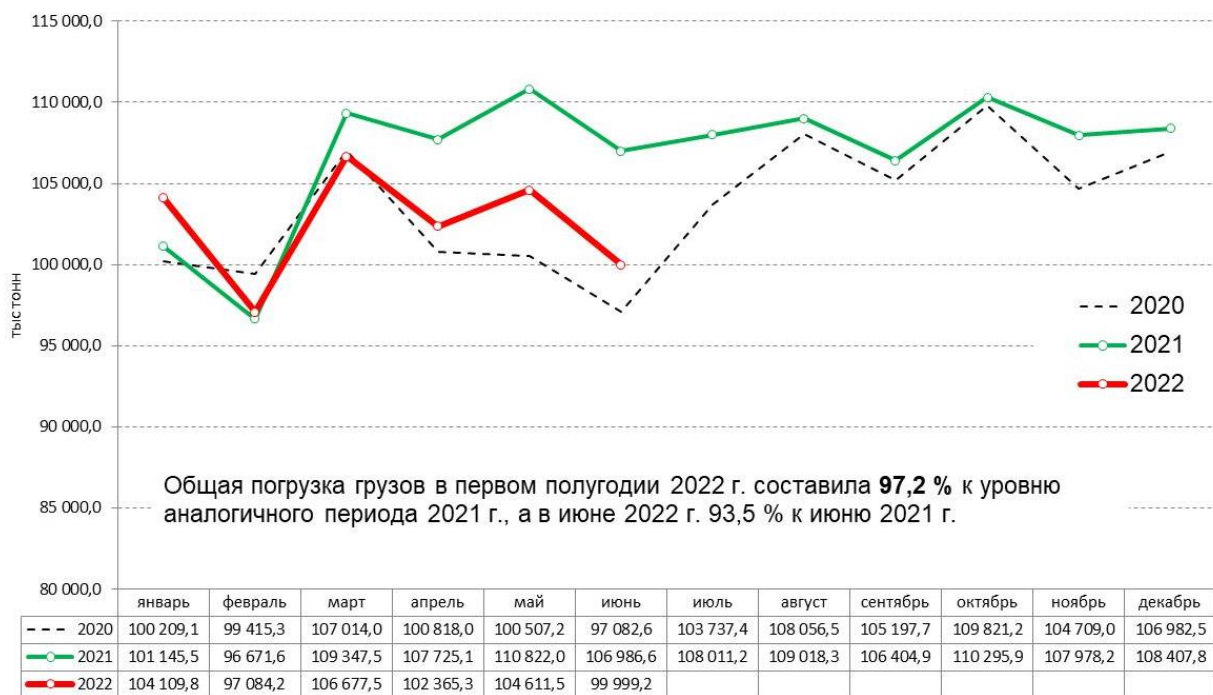


Рис. 1. Помесячная динамика погрузки грузов по сети РЖД<sup>3</sup>, тыс. тонн

За 6 месяцев 2022 г. по большинству важнейших грузов погрузка к аналогичному периоду прошлого года снизилась.

В частности, погрузка каменного угля снизилась на 5,0% (или на 9,3 млн. тонн), руды железной и марганцевой - на 1,9% (или на 1,2 млн тонн), лесных грузов - на 17,8 % (или на 3,8 млн тонн), химических и минеральных удобрений - на 6,1% или почти на 2,0 млн тонн<sup>4</sup>, зерна - на 14,1% или на 1,7 млн тонн, лома черных металлов – на 18,2% (или на 1,5 млн тонн).

<sup>1</sup> По данным справки Росстата «[О промышленном производстве в I полугодии 2022 года](#)») и доклада "[Социально-экономическое положение России. январь-июнь 2022 г.](#)"

<sup>2</sup> Если быть точным 614 847 514 тонн.

<sup>3</sup> Везде в тексте, если не оговорено иное, показатели приводятся по данным ОАО «РЖД». В статистических данных ОАО «РЖД» показатели ФГУП «Крымская железная дорога» не учитываются.

<sup>4</sup> Ранее погрузка удобрений устойчиво росла. Так, за предыдущие 22 года - с 2000 по 2021 г. - рост удобрений наблюдался все годы, кроме 2008 и 2009 г., в результате чего на горизонте общая погрузка удобрений удвоилась – если в 2000 г. было погружено 35,3 млн. тонн (за 12 мес.), то в 2021 г. (за 12 мес.) 65,0 млн. тонн.



При этом немного выросла погрузка строительных грузов - на 1,3% или на почти 0,8 млн тонн, погрузка нефти и нефтепродуктов - на 0,4% (или на 0,4 млн тонн), погрузка чёрных металлов – на 1,2% (или на 0,4 млн тонн). Отметим, что сильно выросла позиция «импортные грузы» – на 18,2% или на 1,3 млн тонн.

Погрузка на экспорт, как выше уже было сказано, упала сильнее, чем погрузка в целом. Экспорт угля снизился на 9,1% (или на 9,9 млн тонн), экспорт нефти и нефтепродуктов снизился на 3,6% (или на 1,6 млн тонн), экспорт руды железной и марганцевой снизился на 25,9 % или на 3,4 млн. тонн, экспорт чёрных металлов упал на 8,6% (или на 1,3 млн тонн), экспорт лесных грузов снизился на 43,5% или на 4,3 млн тонн, экспорт химических и минеральных удобрений снизился на 21,8% (или на 4,2 млн тонн), экспорт зерна - снизился на 26,1% или на 1,7 млн. тонн.

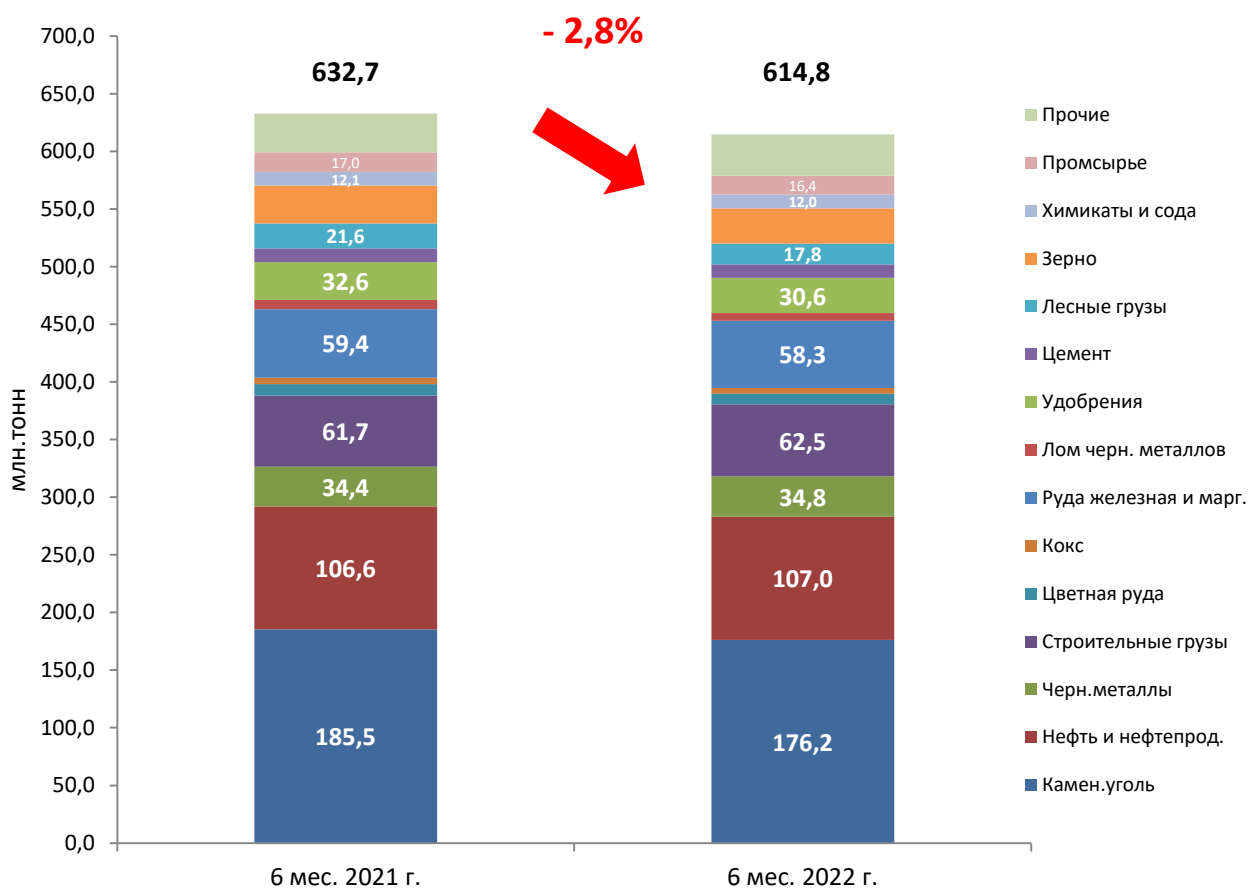


Рис. 2. Погрузка важнейших грузов по сети РЖД в первом полугодии 2021 и 2022 гг, млн тонн

В общей погрузке грузов железными дорогами важнейшими номенклатурами по-прежнему являются *каменный уголь* и *нефть и нефтепродукты* (см. рис. 3 и 4). Доля каменного угля несколько сократилась: если за 6 мес. 2021 г. она составляла 29,3 %, то по итогам первого полугодия 2022 снизилась до 28,7 %. Доля нефти и нефтепродуктов выросла с 16,9 % до 17,4 %.

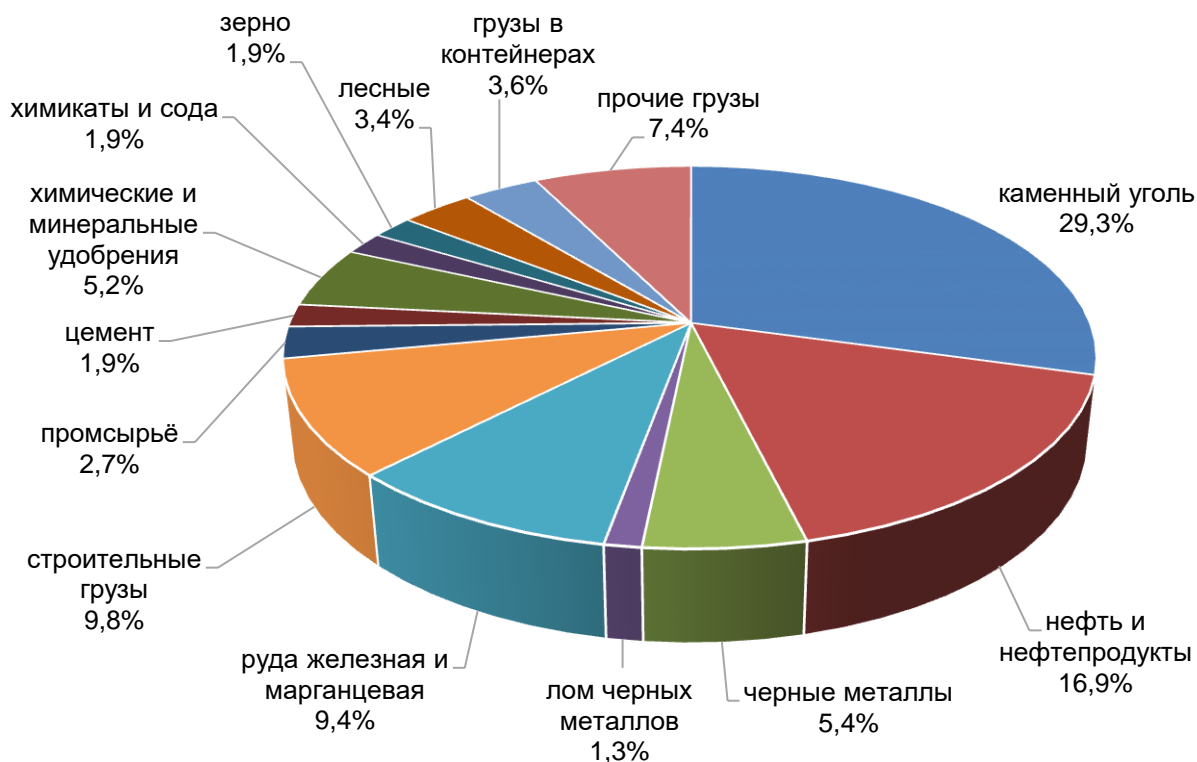


Рис. 3. Структура погрузки грузов по сети РЖД в первом полугодии 2021 г, %

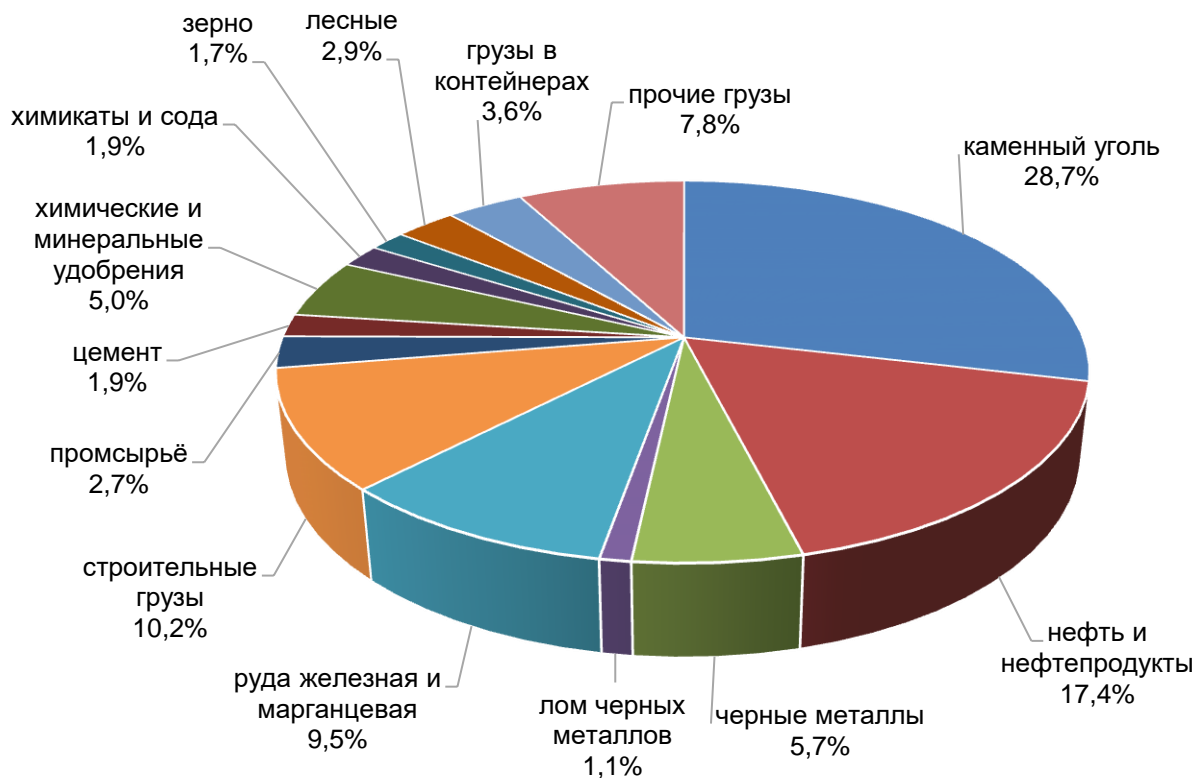


Рис. 4. Структура погрузки грузов по сети РЖД в первом полугодии 2022 г, %



Таблица 1

Погрузка грузов по сети РЖД в первом полугодии 2022 г. в сравнении с аналогичным периодом 2021 и 2020 гг.

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка за 6 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Всего	605 047,6	632 698,2	614 847,5	97,2%	-17 850,7	101,6%	+9 799,9
в т.ч.							
по России	373 285,4	387 201,6	397 053,0	102,5%	9 851,4	106,4%	+ 23 767,6
на экспорт	231 762,2	245 496,6	217 794,6	88,7%	-27 702,0	88,7%	-13 967,6
Справочно: доля экспорта	38,3%	38,8%	35,4%				

Из табл. 1 видно, что доля экспорта в первом полугодии 2022 г. уменьшилась по сравнению с соответствующими показателями 2020 и 2021 гг. Связано это с сокращением экспорта в абсолютном измерении (на 27,7 млн. тонн по итогам первого полугодия 2022 к относительно первого полугодия 2021 г. или на 11,3%).

Одновременно, выросла погрузка назначением по России (на 2,5% или на 9,9 млн тон) и соответственно доля погрузки по России.

## 2. Грузооборот, объём перевозок и средняя дальность

Грузооборот по инфраструктуре РЖД в первом полугодии 2022 года составил 1319,1 млрд т-км<sup>1</sup>, что выше показателя аналогичного периода предыдущего года на 1,2%<sup>2</sup> (однако, в июне грузооборот составил 209,8 млрд тонно-км, что на 2,8% ниже показателя июня прошлого года).

Грузооборот с учетом оплаченного пробега вагонов в порожнем состоянии составил за первое полугодие 2022 г. 1653,8 млрд т-км, что выше показателя прошлого года на 0,6 %<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> По данным раздела «РЖД в цифрах» на официальном сайте ОАО «РЖД»

<sup>2</sup> По данным Росстата грузооборот железнодорожного транспорта составил 1319,6 млрд. т-км, рост к предыдущему году на 1,2% ([https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzooborot\\_2020\\_06-2022.xls](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzooborot_2020_06-2022.xls)).

<sup>3</sup> По данным ОАО «РЖД». Росстат этот показатель не учитывает.

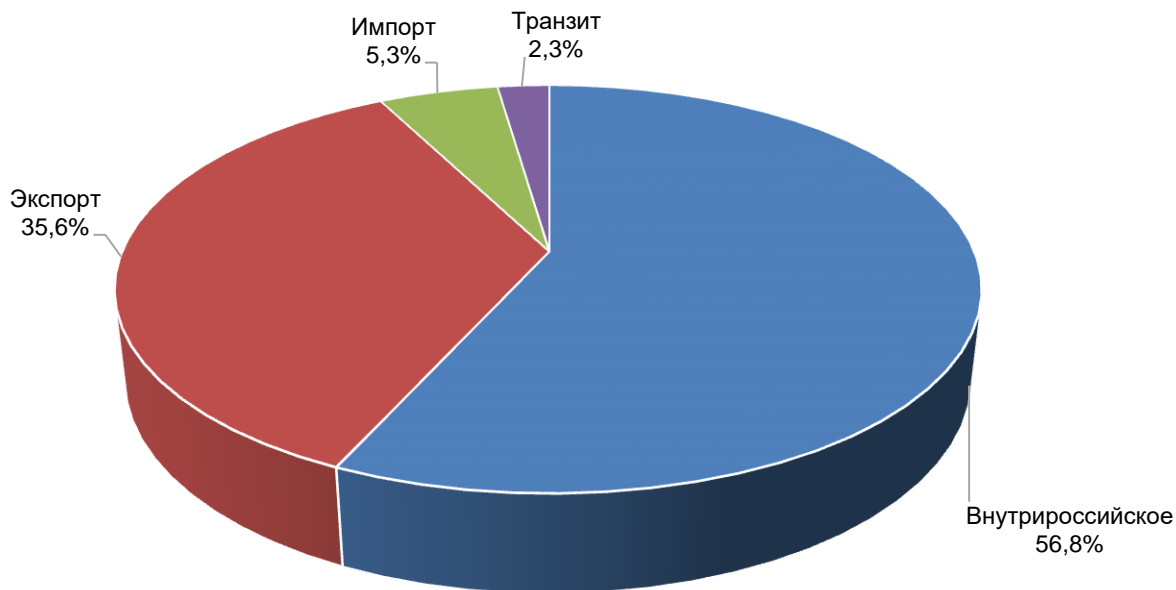


Рис. 5. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в первом полугодии 2021 г., %

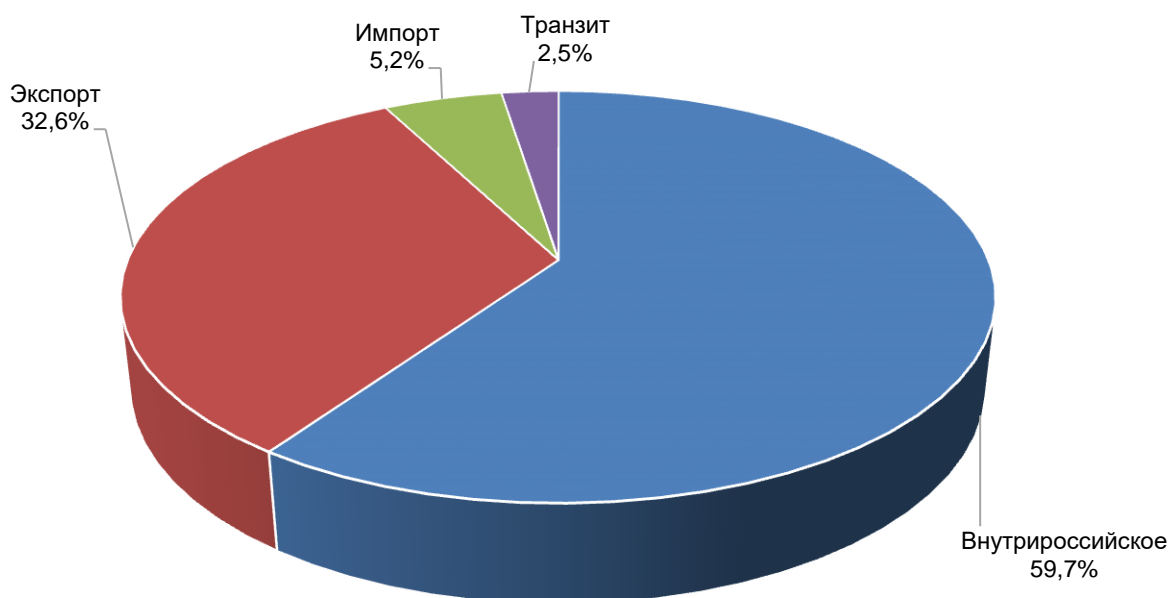


Рис. 6. Структура перевозок грузов железнодорожным транспортом по видам сообщения в первом полугодии 2022 г., %



Показатель объёма перевозок (*перевезено*) по итогам первого полугодия 2022 г. составил 674,6 млн тонн, что на 2,1 % ниже аналогичного показателя 2021 г.<sup>1</sup>

Отметим, что по итогам первого полугодия 2022 г. доходы ОАО «РЖД» от грузовых перевозок выросли на 11,5 %, при этом доходная ставка в расчёте на т-км выросла на 10,2 %, а доходная ставка в расчёте на тонну увеличилась на 13,9 %.

Распределение общего объёма перевозок по видам сообщения приведено на рис. 5 и 6. Доля перевозок во внутригосударственном (внутрироссийском) сообщении выросла с 56,8 % в первом полугодии 2021 г. до 59,7 % в первом полугодии 2022 г. (рост на 5,1 п.п.), а доля перевозок в экспортном сообщении уменьшилась – соответственно, с 35,6 % до 32,6 % (на 3,0 п.п.). В целом показатель перевезено на экспорт (в абсолютном значении – в тоннах) снизился на 11%.

Доля перевозок в импортном сообщении снизилась в целом за первое полугодие с 5,3 % в 2021 г. до 5,2 % в 2022 г. (падение абсолютного показателя – на 3,6%). Доля транзита увеличилась с 2,3 % до 2,5 % (на 0,2 п.п.).

Средняя дальность перевозок всех грузов в первом полугодии 2022 г. составила 1955 км, что на 3,4 % (или на 64 км) выше, чем в первом полугодии 2021 г. Любопытно отметить, что средняя дальность перевозки каменного угля (в целом, во всех видах сообщения) немного снизилась (на 1,0% или на 29 км), но средняя дальность его перевозок по России выросла (на 10% или на 106 км).

Дальность перевозок большинства грузов промышленного сектора увеличилась, в т.ч. нефти и нефтепродуктов (+3,1% или +5 км), чёрных металлов (+7,9% или +137 км), лома чёрных металлов (+ 12,8% или +120 км), химикатов (+7,6% или +175 км), продовольственных товаров (+5,6% или +158 км).

---

<sup>1</sup> 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*.

### 3. Погрузка важнейших грузов

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

#### Каменный уголь

По данным Росстата, по итогам первого полугодия 2022 г. индекс производства по показателю *добыча угля* составил 98,1%<sup>1</sup>. Показатель выпуска угля составил 99,2% к аналогичному периоду прошлого года<sup>2</sup>.

По данным ЦДУ ТЭК добыча угля в России в первом полугодии 2022 г. составила 212,7 млн. тонн, что составляет 99,8% от показателя первого полугодия 2021 года (213,1 млн тонн)<sup>3</sup>.

Погрузка каменного угля в первом полугодии 2022 г. составила 176,2 млн тонн, что ниже показателя аналогичного периода предыдущего года на 5,0 % или на 9,3 млн тонн. По отношению к соответствующему периоду 2020 г. погрузка выросла на 4,9% (или на 8,1 млн. тонн).

При этом снижение погрузки в 2022 г. по отношению к соответствующему месяцу 2021 г. шло по нарастающей: если в январе 2022 г. погрузка превышала уровень января 2021 г. на 3,1 %, то в мае и июне она была ниже соответствующих месяцев прошлого года на 9,0% и 11,9%.

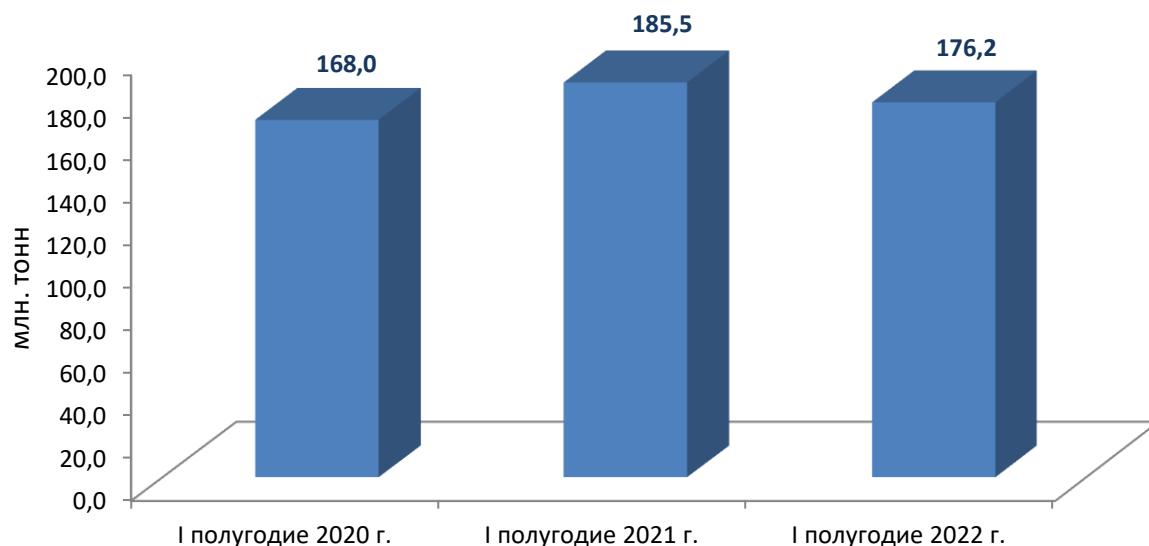


Рис. 7. Погрузка каменного угля по сети РЖД в первом полугодии 2022 г. в сравнении с 2019 и 2020 гг., млн тонн

<sup>1</sup>«О промышленном производстве в I полугодии 2022 года» [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/123\\_27-07-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/123_27-07-2022.html) Аналогичная цифра содержится в табл. 3 «Индексы производства по основным видам добывающих производств» отчёта Росстата «Социально-экономическое положение России. Январь-июнь 2022 г.» <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/osn-06-2022.pdf>

<sup>2</sup> См. табл. «Выпуск важнейших видов продукции» в справке «О промышленном производстве в I полугодии 2022 года» [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/123\\_27-07-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/123_27-07-2022.html) Это же процент приводится в табл. 6 «Добыча отдельных видов полезных ископаемых» отчёта Росстата «Социально-экономическое положение России. Январь-июнь 2022 г.»

<sup>3</sup> Угольная промышленность // ТЭК России. 2022. № 7. С.92.



**Таблица 2**

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка за 6 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	168 045,3	185 503,9	176 216,5	95,0%	-9 287,4	104,9%	+8 171,2
в т.ч.							
по России	73 419,0	77 021,3	77 631,8	100,8%	610,5	105,7%	+4 212,8
на экспорт	94 626,3	108 482,7	98 584,7	90,9%	-9 897,9	104,2%	+3 958,4
Справочно: доля экспорта	56,3%	58,5%	55,9%				

Как известно, больше половины всего погруженного в России угля отправляется на экспорт. Из табл. 2 видно, что эта доля несколько уменьшилась по итогам первого полугодия 2022 г., но на экспорт по-прежнему отгружается больше половины всей погрузки угля.

## **Нефть и нефтепродукты**

По данным Росстата, по итогам первого полугодия 2022 г. индекс производства по показателю «добыча нефти и природного газа» составил 102,6%<sup>1</sup>.

По данным Минэнерго, добыча нефти в первом полугодии 2022 г. выросла на 3,4 % выше показателя добычи аналогичного периода предыдущего года<sup>2</sup>.

Погрузка железнодорожным транспортом *нефти и нефтепродуктов* в первом полугодии 2022 г. составила почти 107,0 млн тонн, что выше показателя предыдущего года на 0,4 % или на 374,7 тыс. тонн (см. рис.8).

<sup>1</sup>«О промышленном производстве в I полугодии 2022 года» [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/123\\_27-07-2022.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/123_27-07-2022.html)

<sup>2</sup> Добыча нефти в России за первое полугодие выросла на 3,4% // Интерфакс, 21.07.2022 г  
<https://www.interfax.ru/business/853277>

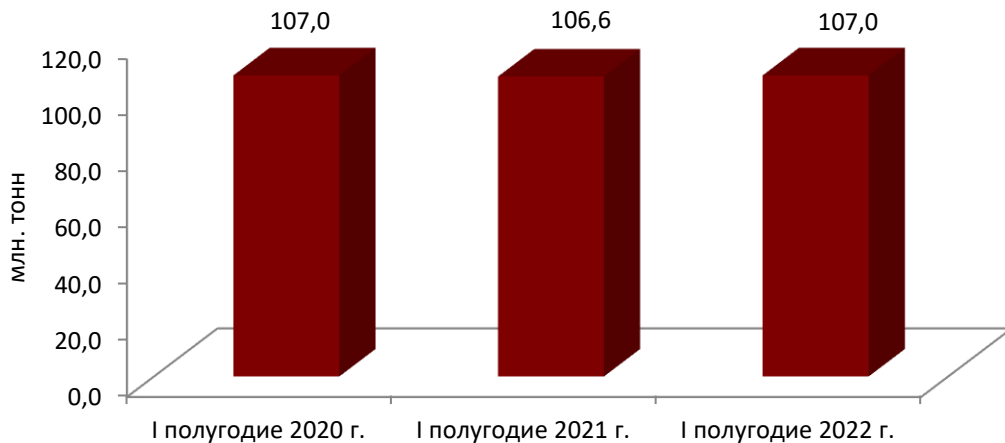


Рис.8. Погрузка нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в первом полугодии 2022 г. в сравнении соответствующими периодами 2021 и 2020 гг., млн тонн

Как видно из табл. 3, экспортная ориентация нефтяной отрасли несколько уменьшилась: доля экспорта находится на уровне 41,2 %, что ниже, чем в 2021 г. и в 2020 г.(на 1,7 и 4,4 п.п. соответственно).

Таблица 3

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка за 6 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	" +/-", тыс. тонн	%	" +/-", тыс. тонн
Погружено	107 046,1	106 613,9	106 988,6	100,4%	374,7	99,9%	- 57,6
в т.ч.							
по России	58 206,9	60 864,0	62 867,5	103,3%	2 003,5	108,0%	+ 4 660,7
на экспорт	48 839,3	45 749,9	44 121,0	96,4%	-1 628,8	90,3%	- 4 718,2
Справочно: доля экспорта	45,6%	42,9%	41,2%				

При этом снижение погрузки по отношению к соответствующему месяцу прошлого года шло по нарастающей: если в январе 2022 г. погрузка налива превышала уровень января 2021 г. на 8,2 %, то в апреле и в мае она была ниже соответствующих месяцев прошлого года на 7,0% и 1,8%. Впрочем, в июне она снова вышла «в плюс».



## Черные металлы и руда железная

Погрузка *черных металлов* в первом полугодии 2022 г. составила 34,8 млн тонн, что выше уровня предыдущего года на 1,2 % или на 0,4 млн тонн, Отметим, что рост погрузки по отношению к аналогичному периоду 2021 г. происходил за счёт внутрироссийских перевозок – прирост погрузки по России составил +9,0%, а снижение на экспорт (-8,6%).

Доля экспорта в первом полугодии 2022 г. ниже соответствующего показателя предыдущего года (см.табл.4).

Таблица 4

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка за 6 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	33 922,9	34 389,2	34 800,0	101,2%	410,8	102,6%	+ 877,1
в т.ч.							
по России	19 357,9	19 157,0	20 883,8	109,0%	1 726,7	107,9%	+ 1 525,9
на экспорт	14 565,0	15 232,2	13 916,2	91,4%	-1 316,0	95,5%	- 648,8
Справочно: доля экспорта	42,9%	44,3%	40,0%				

Причём, если в январе-апреле 2022 г. погрузка превышала уровень прошлого года, то в мае-июне погрузка начала снижаться. В мае она была на 4,5%, а в июне на 9,3% ниже соответствующего месяца предыдущего года.

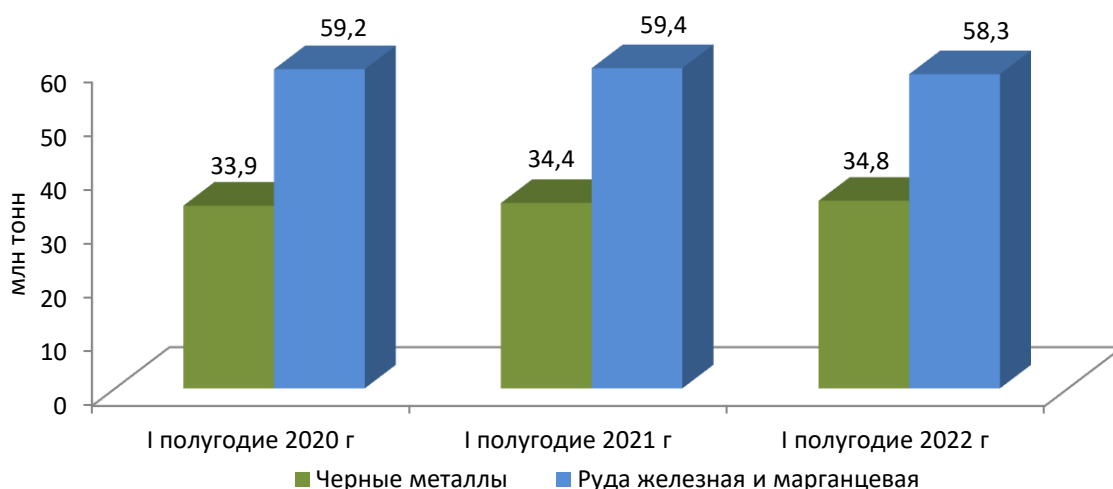


Рис. 9. Погрузка чёрных металлов и руды по сети РЖД в первом полугодии 2022 г. в сравнении с соответствующими периодами 2021 и 2020 гг., млн тонн



Погрузка *руды железной и марганцевой* в 2021 г. составила почти 58,3 млн тонн, что ниже уровня предыдущего года на 1,9 % или на 1,2 млн тонн. Внутривнутрироссийские перевозки руды по итогам первого полугодия 2022 г. выросли к аналогичному периоду прошлого года на 4,8 % (или на 2,2 млн тонн), погрузка на экспорт – напротив – снизилась на 25,9 % (или на 3,4 млн тонн).

Таблица 5

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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка за 6 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	59 223,7	59 410,1	58 255,3	98,1%	-1 154,8	98,4%	- 958,4
в т.ч.							
по России	45 409,5	46 404,1	48 618,9	104,8%	2 214,9	107,1%	+ 3 209,5
на экспорт	13 814,2	13 006,0	9 636,3	74,1%	-3 369,7	69,8%	- 4 177,9
Справочно: доля экспорта	23,3%	21,9%	16,5%				

Отметим, что по итогам первого квартала погрузка была немного выше уровня первого квартала предыдущего года (за счёт «плюса» в феврале и марте), а основное снижение к уровню прошлого года пришлось на второй квартал (апрель – снижение на 5,1%, май – на 4,4%, июнь – на 4,8%).

## Грузы строительного комплекса

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

Погрузка строительных грузов в первом полугодии 2022 г составила 62,5 млн тонн, что выше аналогичного показателя предыдущего года на 1,3 % или на 0,8 млн тонн. Однако по сравнению с первым полугодием 2020 г. погрузка снизилась на 2,3 % или на 1,5 млн тонн.

Погрузка промсырья в первом полугодии 2022 г составила 16,4 млн тонн, что ниже аналогичного показателя предыдущего года на 3,3 % или на 0,6 млн

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



тонн, однако выше уровня аналогичного периода 2020 на 8,9 % или на 1,4 млн. тонн.

Погрузка цемента в первом полугодии 2022 г. составила 11,8 млн тонн, что ниже уровня аналогичного периода 2021 г. на 3,0% (на 0,36 млн тонн).

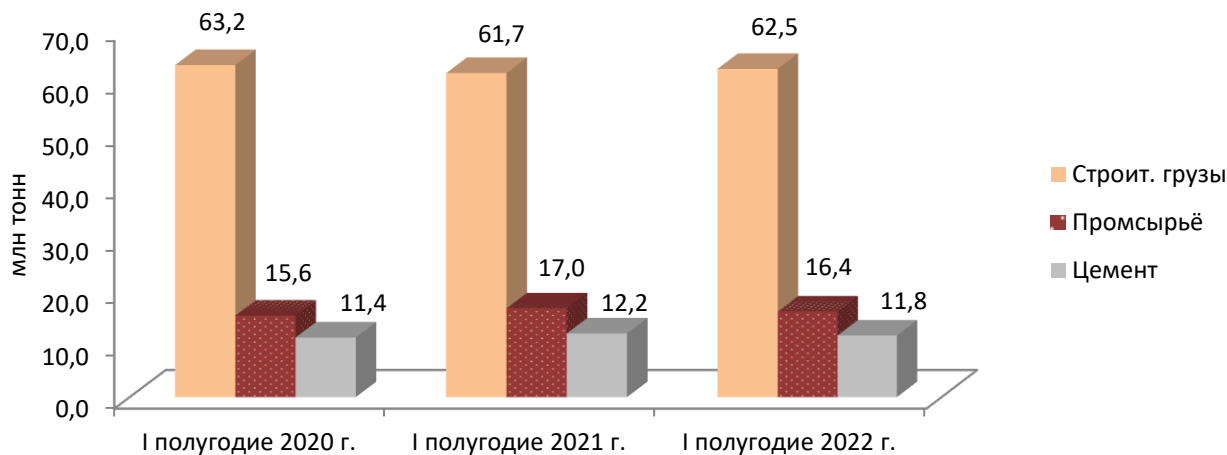


Рис.10. Погрузка строительных грузов, промсырья и цемента по сети РЖД в первом полугодии 2022 г. в сравнении соответствующими периодами 2021 и 2020 гг., млн тонн

## Зерно

Погрузка зерна в первом полугодии 2022 г. составила 10,5 млн тонн, что на 14,1% меньше, чем в первом полугодии 2021 г. При этом погрузка на экспорт снизилась на 21,8% (на 1,7 млн тонн).

При этом снижение произошло за счёт перевозок на экспорт – они снизились на 26,1% или на 1,7 млн тонн.

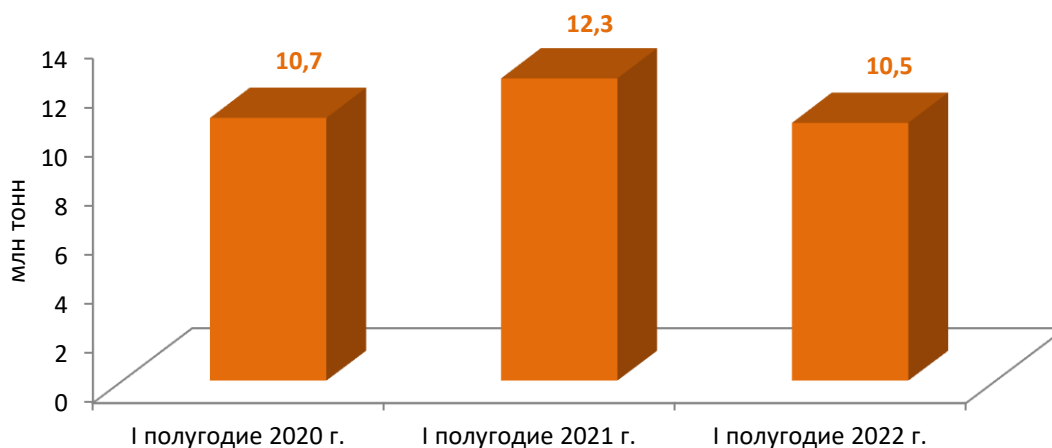


Рис.11. Погрузка зерна по сети РЖД в первом полугодии 2022 г. в сравнении соответствующими периодами 2021 и 2020 гг., млн тонн



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

	Погрузка			2022 к 2021		Справочно: 2022 к 2020	
	Погрузка за 6 мес. 2020 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2021 г., тыс. тонн	Погрузка за 6 мес. 2022 г., тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн	%	"±", тыс. тонн
Погружено	10 668,4	12 268,8	10 539,2	85,9%	-1 729,6	115,0%	+ 1 600,4
в т.ч.							
по России	4 976,6	5 575,5	5 595,7	100,4%	+20,2	112,0%	+ 598,9
на экспорт	5 691,8	6 693,3	4 943,5	73,9%	-1 749,8	117,6%	+ 1 001,5
Справочно: доля экспорта	53,4%	54,6%	46,9%				

Снижение перевозок зерна связано как с меньшим урожаем 2021 года<sup>1</sup>, который вывозился в первом полугодии 2022 г., так и с санкционными ограничениями (проблемы со страхованием судов и т.п.).

Прогнозируемый хороший уровень урожая зерновых в 2022 г. будет способствовать росту погрузки зерна железнодорожным транспортом в последующие месяцы.

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



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

Всего по сети РЖД в первом полугодии было перевезено 3,2 млн TEU (на 1,5 % больше, чем за аналогичный период прошлого года)<sup>1</sup>. Погрузка грузов в контейнерах составила 22,3 млн тонн грузов, что на 1,0 % ниже погрузки за аналогичный период предыдущего года (22,5 млн тонн).

Перевозки груженых контейнеров в первом полугодии 2022 г. снизились на 0,9 % к аналогичному периоду прошлого года и составили 2,2 млн TEU. Погрузка контейнеров по основным группам груза составила: химикатов и соды – 380,0 тыс. TEU (+1,8 % к показателю аналогичного периода предыдущего года), лесных грузов – 286,0 тыс. TEU (–2,6%), промтоваров – 204,0 тыс. TEU (–6,8%); метизов – 184,2 тыс. TEU (–8,2%), машин, станков, двигателей – 173,9 тыс. TEU (–3,4%), автомобилей и комплектующих – 111,4 тыс. TEU (–22,5%), черных металлов – 116,3 тыс. TEU (–3,1%), цветных металлов – 67,9 тыс. TEU (–11,6%); строительных грузов – 80,4 тыс. TEU (+16,7 %); химических и минеральных удобрений – 47,8 тыс. TEU (рост в 1,9 раза), зерна – 22,9 тыс. TEU (+34,7).

Данные о погрузке некоторых грузов в контейнеры в первом полугодии 2022 г. на фоне данных за первое полугодие 2021 г. приведены на рис. 12.



Рис.12. Перевозка некоторых грузов в контейнерах по сети РЖД (во всех видах сообщения) в первом полугодии 2021 и 2022 гг., тыс. TEU

<sup>1</sup> См. пресс-релиз ОАО «РЖД» от 04.07.2022 г. «Внутрироссийские перевозки контейнеров выросли на 5,1% в I полугодии» <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=275075>



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

Среди качественных показателей эксплуатационной работы железнодорожного транспорта, важнейшими является группа показателей использования подвижного состава, которые характеризуют использование подвижного состава во времени (оборот вагона рабочего парка и его элементы, различные виды скоростей и др.)

Оборот вагона представляет собой время, затрачиваемое вагоном на выполнение одного цикла работы, включающего все операции, связанные с перевозочным процессом (например, от начала одной погрузки до начала следующей погрузки)<sup>2</sup>.

Оборот грузового вагона рабочего парка по итогам первого полугодия 2022 г. составил 17,7 суток (425,9 часов), что на 7,7% (или на 30,3 часа) больше, чем показатель аналогичного периода прошлого года (16,5 сут. или 395,6 ч.).

Разложение оборота вагона по элементам (см. рис. 14) позволяет заметить, что из общего ухудшения<sup>3</sup> величины оборота вагона, наибольшее (25,2 часа из 30,3 или 83% всей величины ухудшения) приходится на показатель нахождения на технических станциях. В процентах его рост также довольно высок – на 21% (с 120 ч. в первом полугодии 2021 г. до 145,2 в первом полугодии 2022 г.). Доля этого элемента в структуре оборота вагона выросла с 30,3% до 34,1%.

Выросли (ухудшились) ещё два элемента показателя оборота вагона – «время нахождения в движении» (с 69,2 ч. до 75,7 ч. т.е. на 9,4 % или 6,75 часа) и «время нахождения на промежуточных станциях» (с 9,4 ч. до 11,9 ч. т.е. на 26,6 % или 2,5 часа).

А простой под грузовыми операциями, наоборот – улучшился. Время простоя снизилось с 197 ч. до 193,1 ч. т.е. на 8 % или 3,9 часа). Этот показатель одновременно снизился в качестве доли от общей величины оборота вагона с 49,8 % до 45,3 % т.е. на 4,5 п.п. (см. Рис. 15).

Таким образом, основной вклад в снижение (улучшение) оборота вагона внесло ускорение погрузочно-разгрузочных работ (и иных простоев – в ожидании погрузки и выгрузки и т. п.) на путях необщего пользования и снижение времени нахождения вагона у грузоотправителей и грузополучателей (например, на территории завода), т.е. тот элемент оборота вагона, который зависит в большей степени от грузоотправителей/грузополучателей и их взаимодействия с операторами подвижного состава.

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

<sup>2</sup> Определение из п.2.14. «Методики технического нормирования, учёта рабочего парка и времени оборота грузового вагона на инфраструктуре общего пользования» (утв. распоряжением ОАО "РЖД" от 18.08.2015 г. № 2075-р),

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



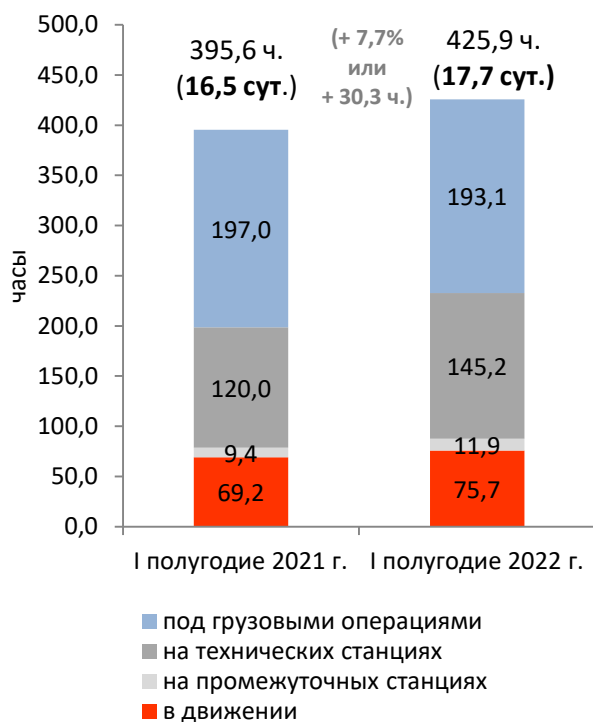


Рис.13. Оборот вагона с разложением по элементам в первом полугодии 2021 и 2022 гг., часов

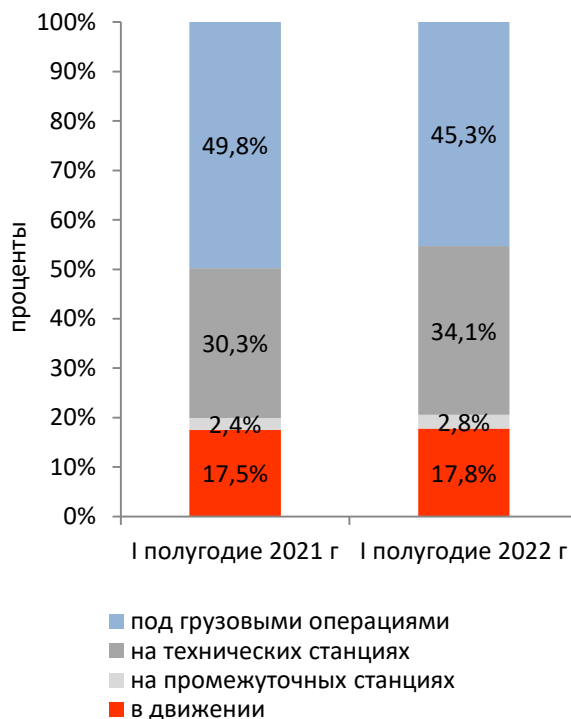


Рис.14. Структура оборота вагона с разложением по элементам в первом полугодии 2021 и 2022 гг., %

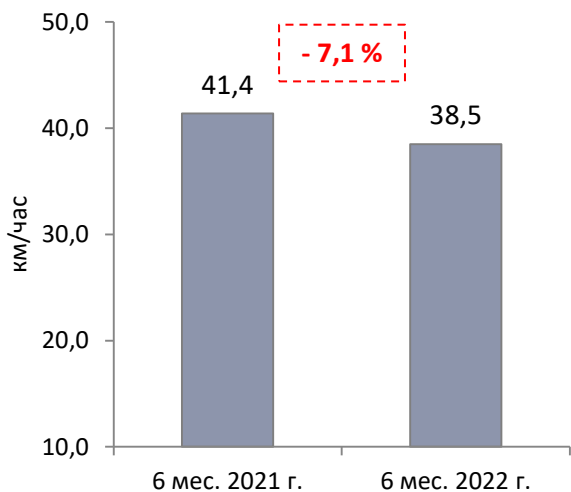


Рис.15. Участковая скорость в первом полугодии 2021 и 2022 гг., км/час

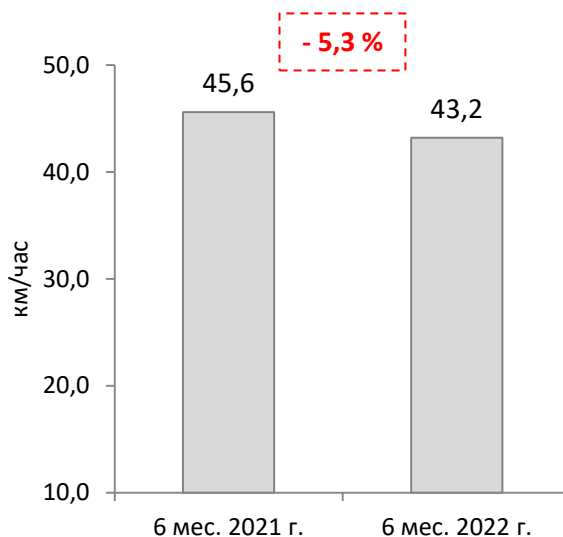


Рис.16. Техническая скорость в первом полугодии 2021 и 2022 гг., км/час

По итогам первого полугодия 2022 г. средняя участковая скорость<sup>1</sup> грузового поезда на инфраструктуре РЖД снизилась (ухудшилась) на 7,1% относительно показателя 2021 года и составила 38,5 км/час. Техническая скорость по итогам первого полугодия 2022 г. снизилась на 5,3 % относительно уровня аналогичного периода 2021 г. и составила 43,2 км/час (см. Рис. 15 и 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.

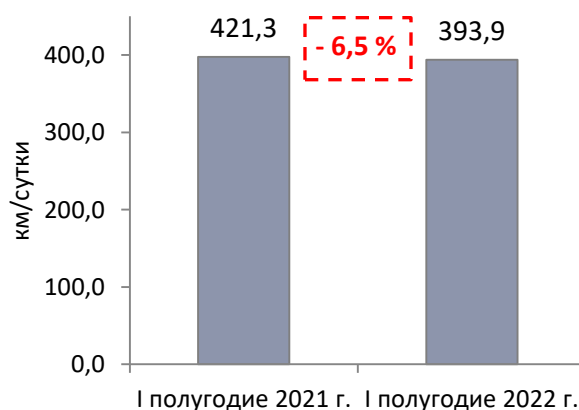


Рис.17. Средняя скорость доставки грузов (грузовой отправки) в 2020 и 2021 гг., км/сутки

Как видно из Рис. 17, в целом по итогам первого полугодия 2022 г. согласно данным ОАО «РЖД», средняя скорость доставки груза составила 393,9 км/сутки, что на 6,5% ниже уровня аналогичного периода прошлого года<sup>2</sup>.

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

<sup>2</sup> В 2022 г. ОАО "РЖД" вновь изменило методику подсчёта скоростей доставки грузов и в настоящее время, в июле 2022 г. пересчитывает данные за прошлый 2021 год. Например, если ранее средняя скорость за первое полугодие 2021 г. была указана (в отчёте ф.9д-5) в виде величины 397,7 км./сут., (и т.к. по итогам 6 мес. 2022 г. она по новой методике составила 393,9 то снижение к прошлому году составляло - 1 %), то после корректировки показатель первого полугодия 2021 года увеличен до 421,3 км/сут. и соответственно снижение к аналогичному периоду прошлого года составило теперь - 6,5 %. При этом помесечные изменённые данные за прошлый год пока не перепубликованы на сайте РЖД в разделе «раскрытие информации», поэтому график помесечной динамики в настоящем обзоре не публикуется.

## 6. Парк вагонов на сети ОАО «РЖД»<sup>1</sup>

По состоянию на июнь 2022 г. парк грузовых вагонов на сети РЖД (всех родов подвижного состава) составил 1256,8 тыс. единиц<sup>2</sup> и увеличился к концу предыдущего года (1242,0) на 1,2% или на 14,8 тыс. вагонов. Или, если считать не к показателю на конец года, а к среднему показателю за декабрь 2021 г. (1240,8), то на 1,3 % или на 16 тыс. ед.

Рабочий парк грузовых вагонов в июне 2022 г. (среднесуточный показатель за месяц) составил 1073,97 тыс. ед., что на 3,9% или на 40,25 тыс. ед. выше аналогичного показателя декабря 2021 г. (1033,72 ед).

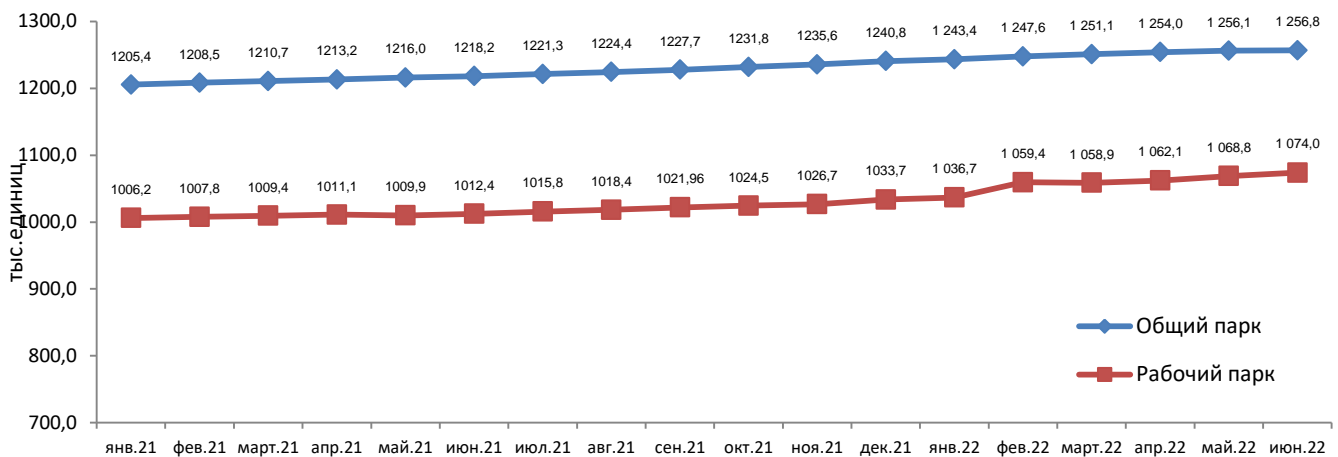


Рис.18. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на июнь 2022 г. общий парк **полувагонов** на сети РЖД составил 598,9 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 г. на 1,7 % или на 9,8 тыс. ед.

Рабочий парк полувагонов составил в июне 2022 г. 542,2 тыс. ед., он вырос на 6,4 % (на 32,9 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.

По состоянию на июнь 2022 г. общий парк **крытых вагонов** на сети РЖД составил 57,8 тыс. ед., что ниже показателя декабря 2021 г. на 1,7% или на 1,0 тыс. ед.

Рабочий парк крытых вагонов составил в июне 2022 г. 46,0 тыс. ед., он вырос на 1,6 % (на 0,7 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.

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

<sup>2</sup> Среднесуточный показатель за июнь 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.

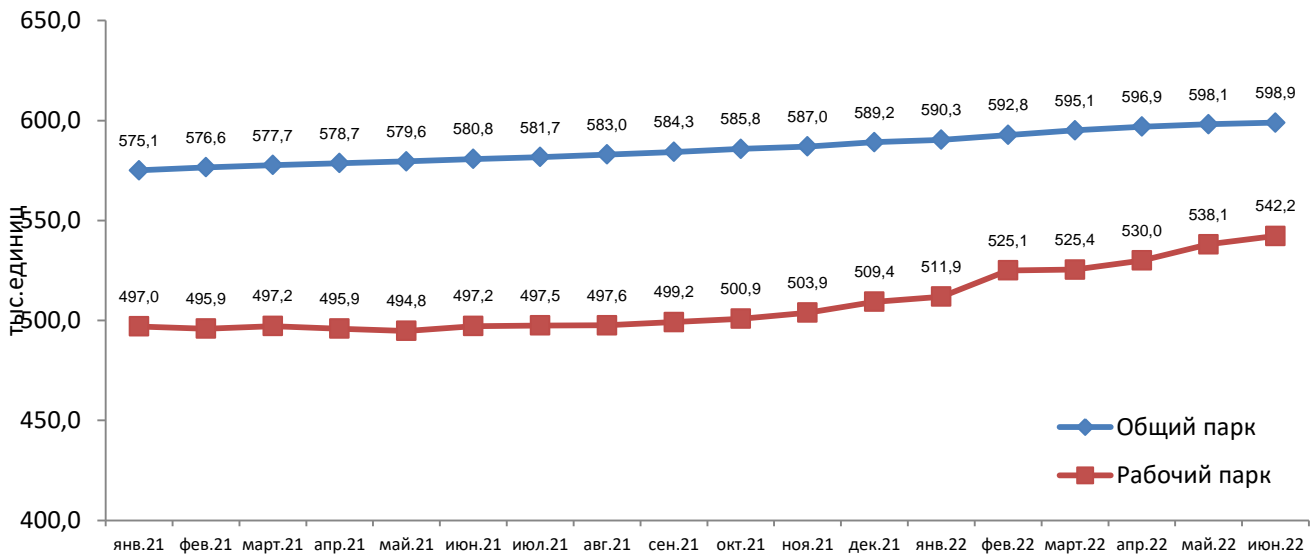


Рис.19. Динамика общего и рабочего парка полувагонов в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

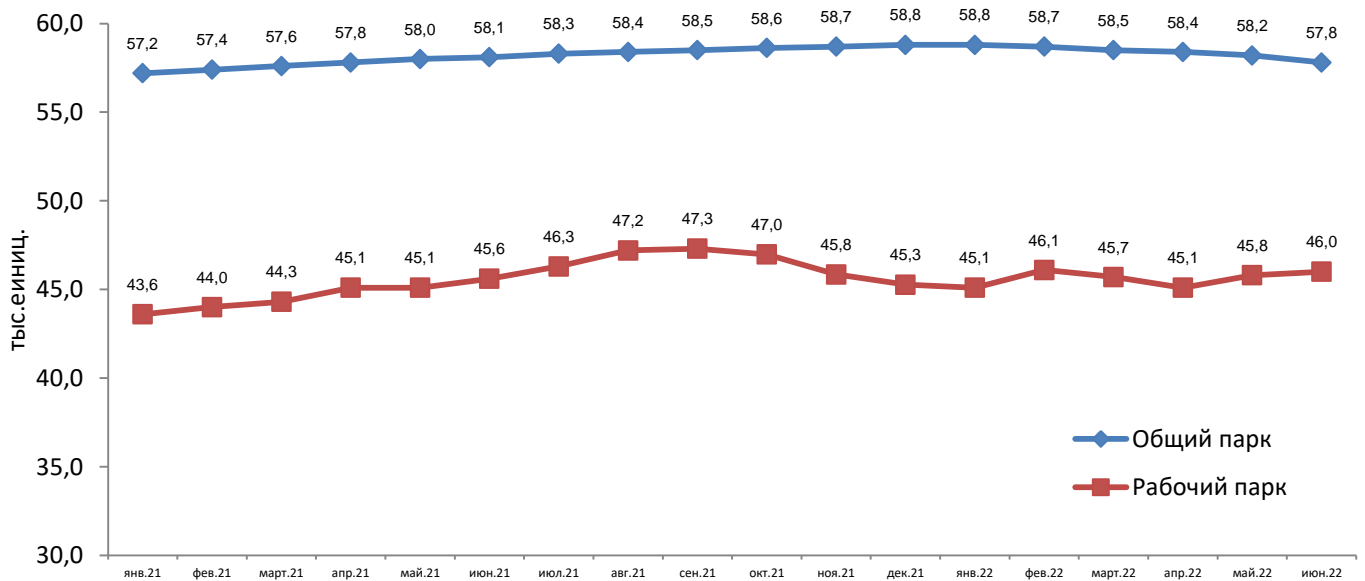


Рис.20. Динамика общего и рабочего парка крытых вагонов в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на июнь 2022 г. общий парк платформ (универсальных) на сети РЖД составил 65,3 тыс. ед., что практически аналогично показателю декабря 2021 г.

Рабочий парк платформ составил в июне 2022 г. 32,1 тыс. ед., он снизился на 1,9 % (на 0,6 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.

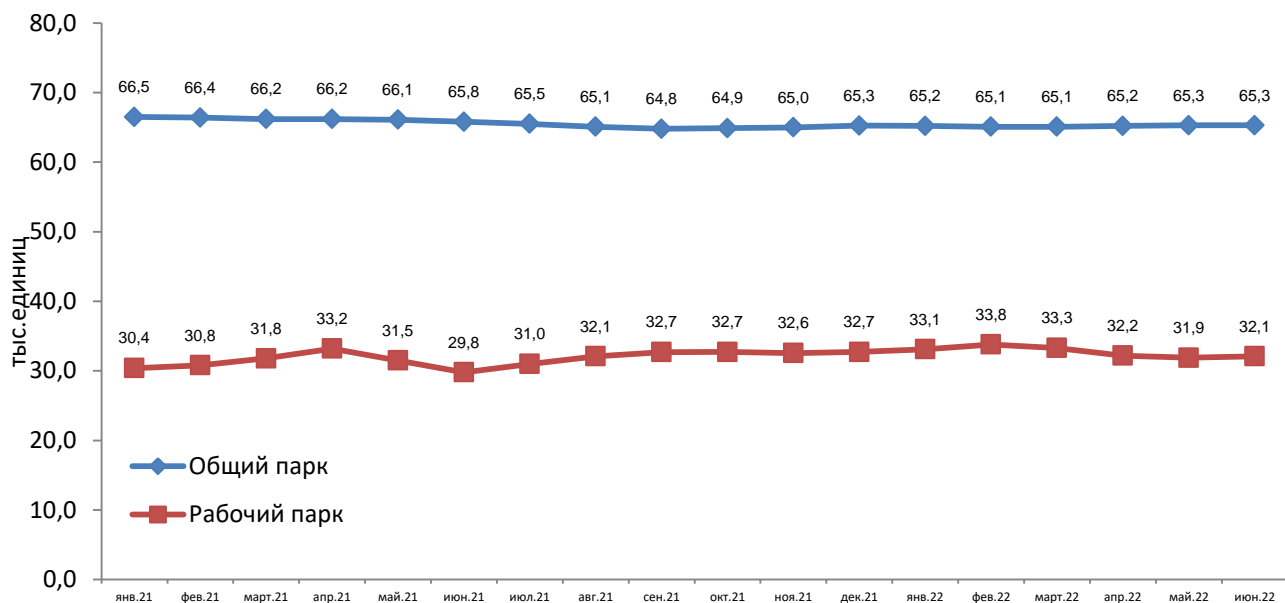


Рис.21. Динамика общего и рабочего парка платформ (универсальных) в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

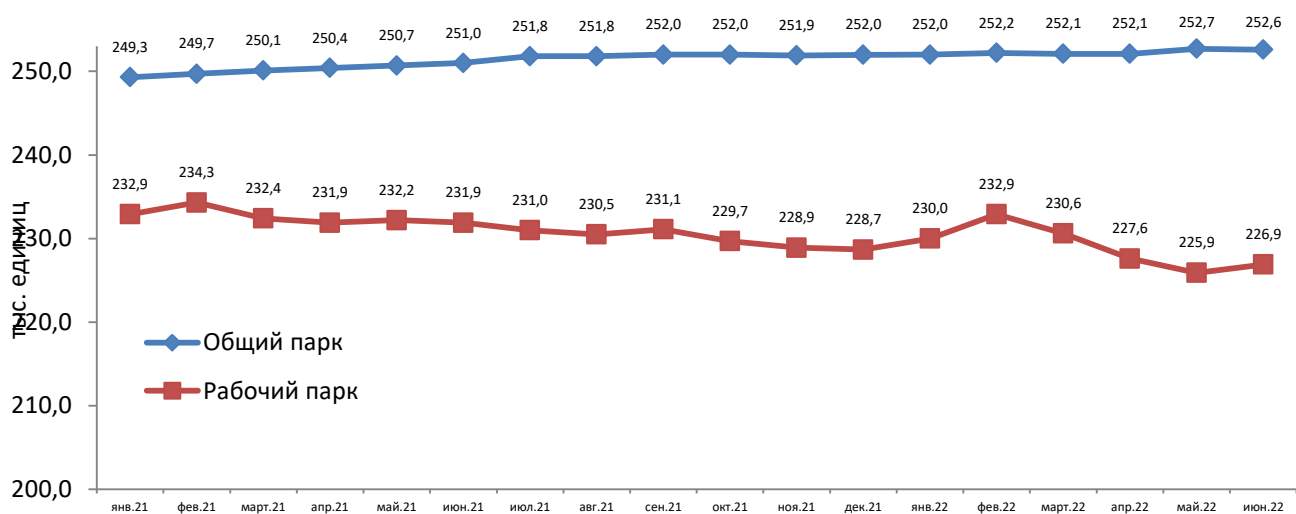
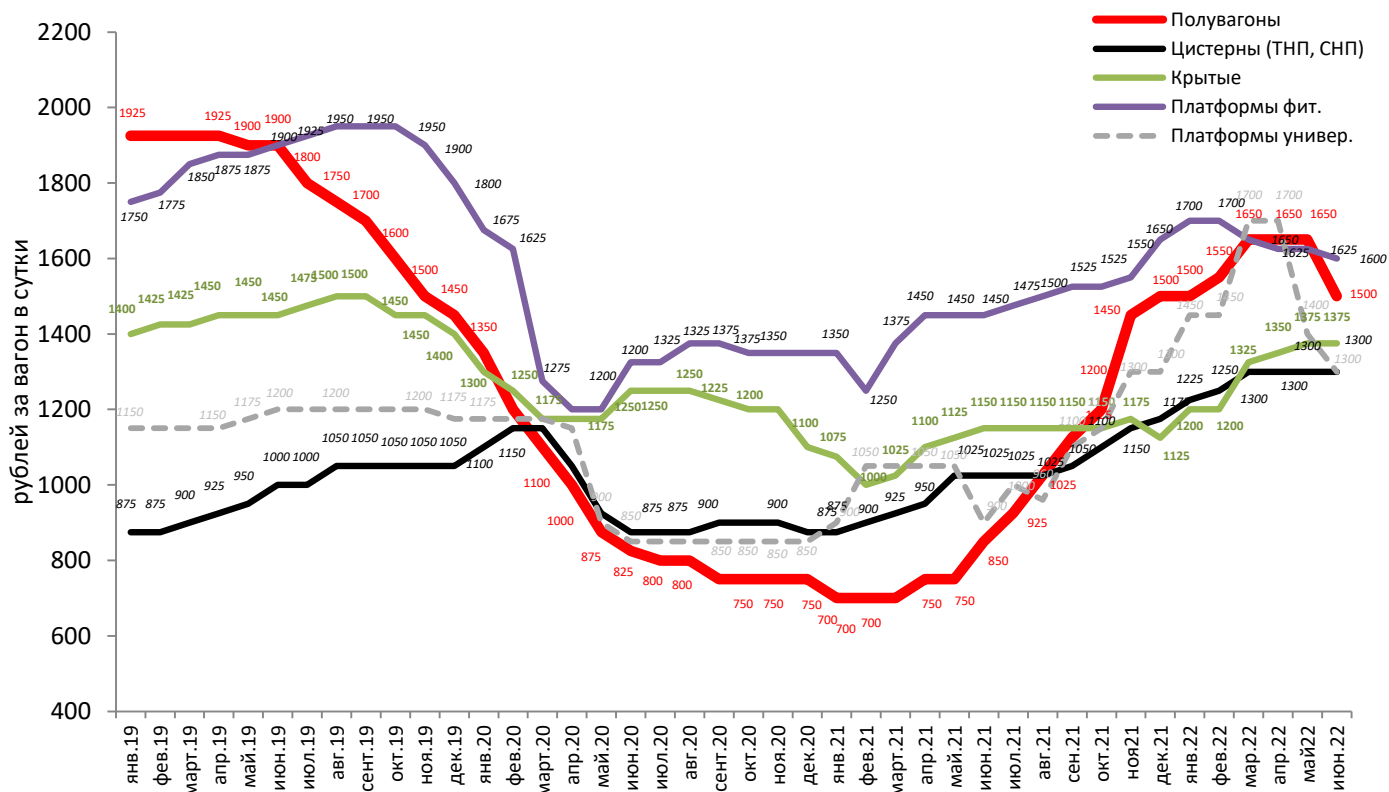


Рис.22. Динамика общего и рабочего парка цистерн в 2021 -2022 гг., тыс. единиц

По состоянию на июнь 2022 г. общий парк **цистерн** на сети РЖД составил 252,6 тыс. ед., что выше показателя декабря 2021 г. на 0,2 % или на 0,6 тыс. ед. Рабочий парк цистерн составил в июне 2021 г. 226,9 тыс. ед., он уменьшился на 0,8 % (на 1,8 тыс. ед.) по сравнению с декабрём 2021 г.

## 7. Арендные ставки

В первом полугодии 2022 г. мы стали свидетелями перелома повышательной тенденции на рынке оперирования. Если в первом квартале 2022 г. ставки продолжали свой рост, то в апреле-мае они стабилизировались, а начиная с июня началось их снижение. Такой кумулятивный измеритель, как средняя арендная ставка по шести родам подвижного состава, достигший пикового значения в марте 2022 г. (1400 руб. за вагон в сутки), к июню 2022 г. снизился до 1338 руб.<sup>1</sup>.



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

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

Снижение к концу предыдущего квартала (к марту) зафиксировано по полувагонам, крытым вагонам, платформам для леса, фитиновым платформам, универсальным платформам.

Средняя суточная ставка аренды полувагона в июне 2022 г. составила 1500 руб., что на 9% ниже пикового мартовского показателя. Суточная ставка аренды цистерны для нефтепродуктов с марта по июнь не меняется, находясь на уровне

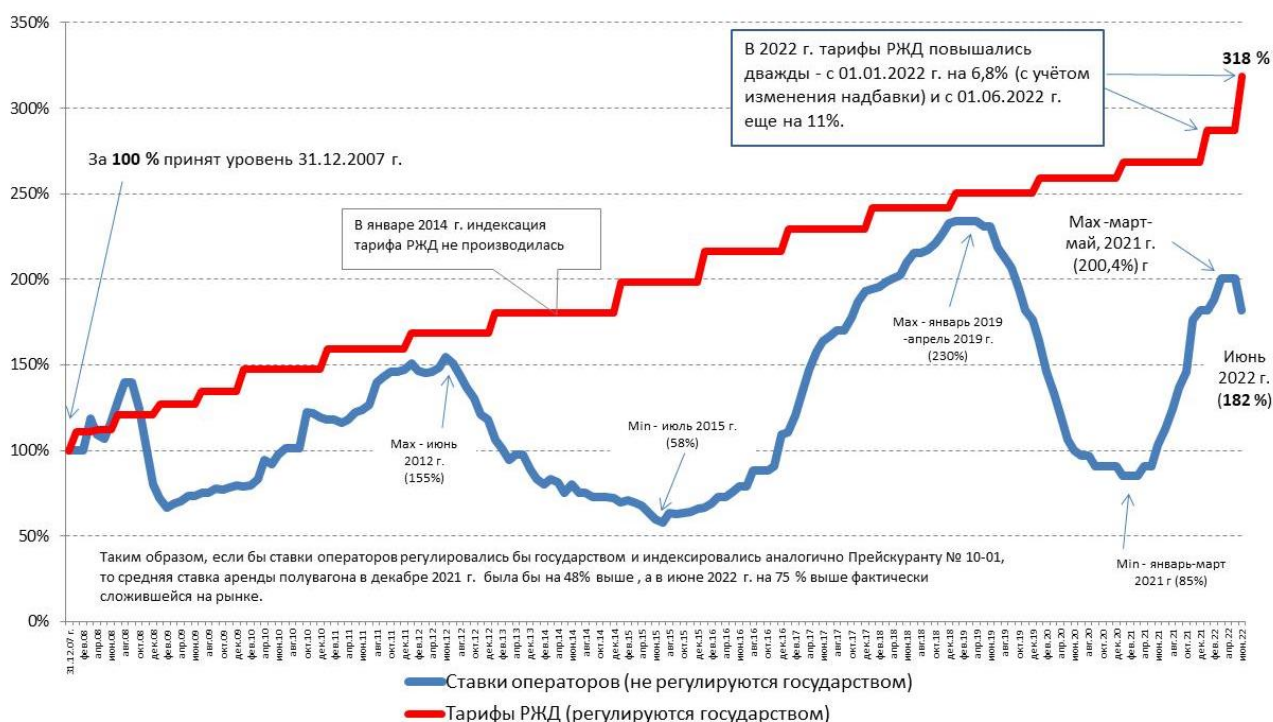
<sup>1</sup> Под средней ставкой имеется в виду в данном случае среднее арифметическое ставок на шесть родов подвижного состава, публикуемых изданием «Промышленные грузы» - полувагоны, цистерны (для светлых и для тёмных нефтепродуктов), крытые, лесные платформы, фитинговые платформы и хопперы-цементовозы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

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

1300 руб. за вагон в сутки. Ставка аренды фитинговой платформы в июне 2022 г. составила 1600 руб., что на 6 % ниже пиковых показателей января-февраля.

Таким образом, по всем родам подвижного состава (кроме цистерн для тёмных и светлых нефтепродуктов) во втором квартале произошёл перелом тренда, и началось их снижение.

На Рис. 24 приведена долгосрочная динамика ставки аренды полувагона на фоне динамики индексации тарифов РЖД за 2008-2021 гг.



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

Рис.24. Динамика индексации тарифов РЖД и суточной ставки аренды полувагона<sup>1</sup> с января 2008 г. по июнь 2022 г., в %

Кроме того, этот график демонстрирует нам так же то, что в целом монополизация рынка предоставления вагонов привела к снижению тарифной нагрузки на грузоотправителей. Если бы вместо рынка со множеством независимых операторов (собственников) грузовых вагонов, это был единый парк, предоставляемый по регулируемым ценам, то, экстраполируя на этот сегмент динамику индексации тарифов РЖД, получим, что, например, в июне 2022 г. ставка аренды была бы на 75% выше, чем фактическая сложившаяся на рынке. Таким образом, Рис.24 наглядно демонстрирует величину выигрыша грузоотправителей, полученную ими вследствие того, что вместо единого парка МПС, работающего по регулируемым ценам, на рынке работают вагоны различных операторов подвижного состава по рыночным ценам.

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

<sup>1</sup> Показатель суточной ставки аренды вагона не является полным эквивалентом показателя ставки оперирования, но, тем не менее, его динамика может служить индикатором последнего.

## 8. Цены на крупное вагонное литьё

В первом полугодии 2022 г. цены российских производителей на крупное вагонное литьё были существенно выше, чем в среднем в 2021 г. (см. Рис. 25-30). В июне 2022 г. цены на все виды крупного вагонного литья, были выше, чем в декабре 2021 года, кроме боковой рамы и наддрессорной балки (цены на которые в январе-мае превышали уровень декабря предыдущего года, но упали в июне 2022 г.).

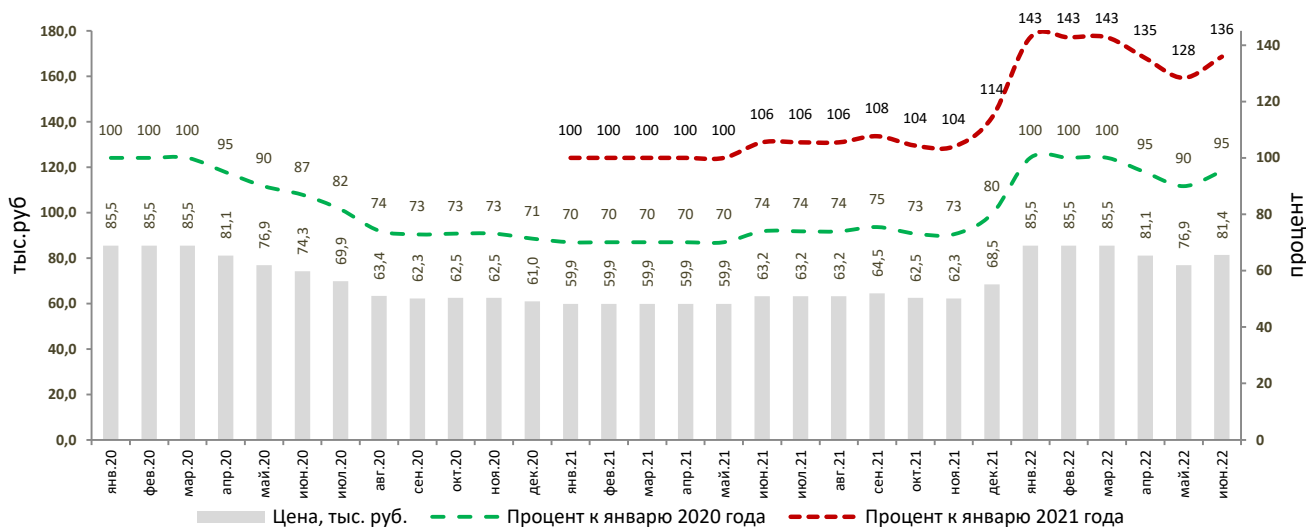


Рис.25. Динамика средней цены предложения на цельнокатаное колесо (без НДС), тыс. руб.

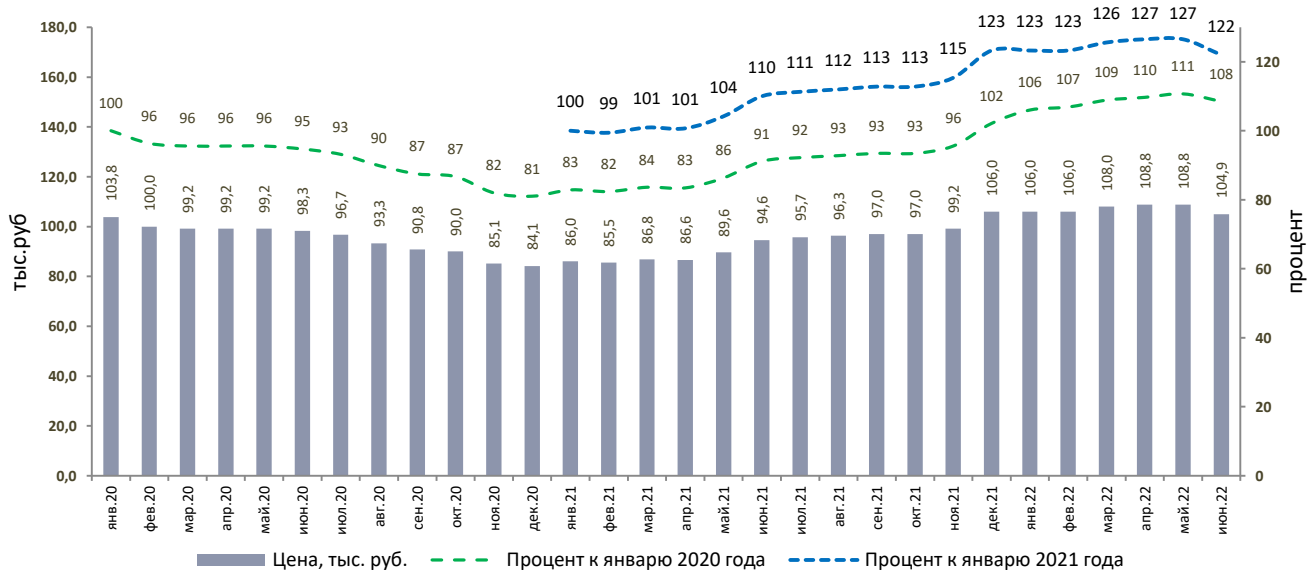


Рис.26. Динамика средней цены предложения на боковую раму (без НДС), тыс. руб.



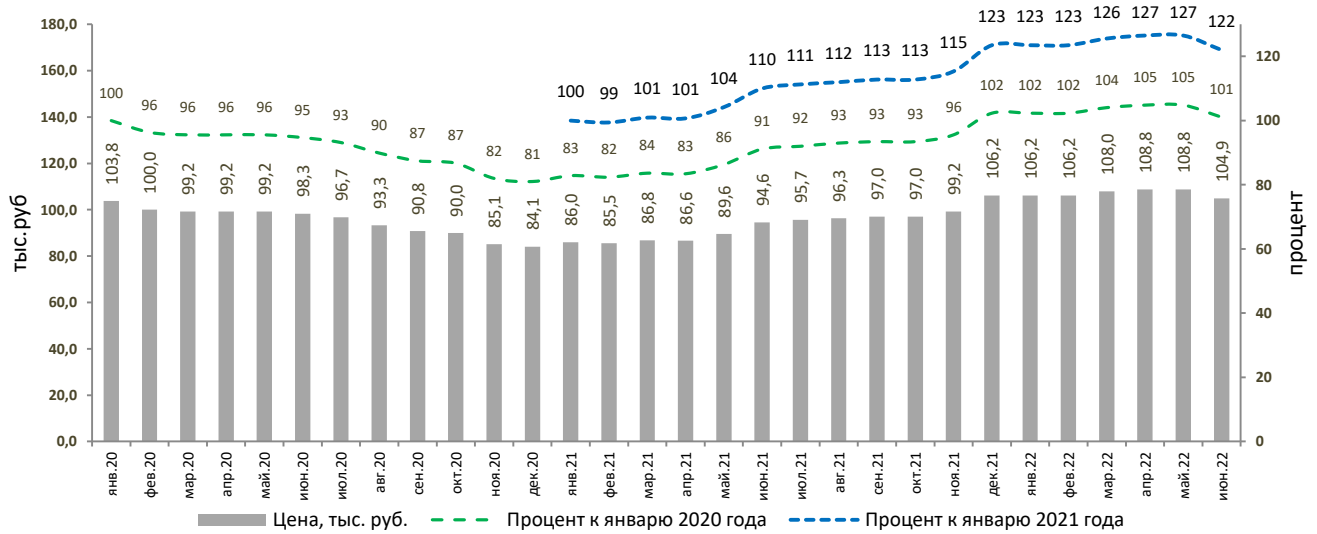


Рис.27. Динамика средней цены предложения на надрессорную балку<sup>1</sup> (без НДС), тыс. руб.

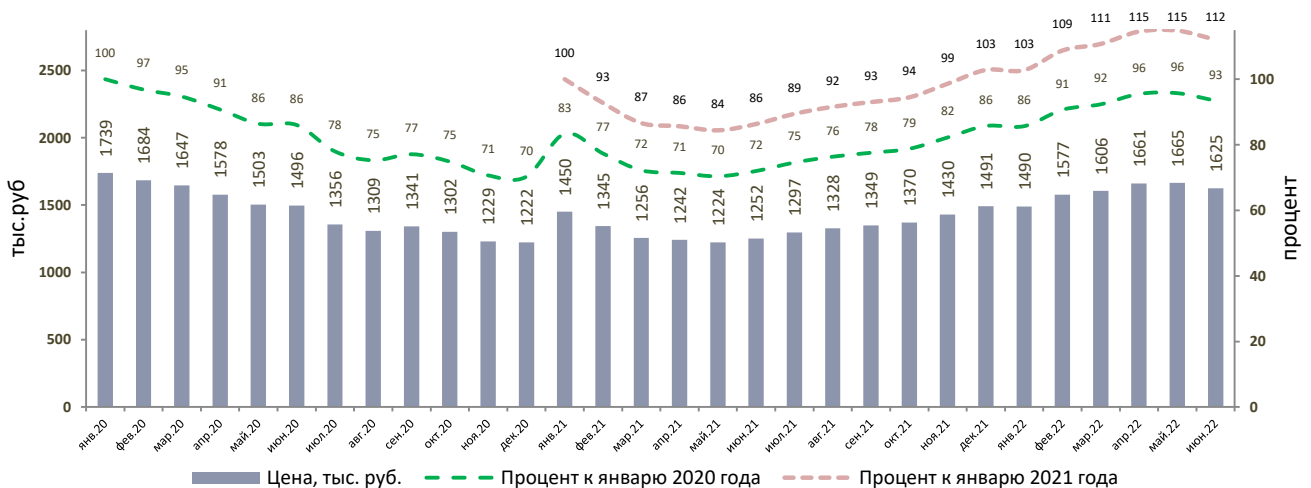


Рис.28. Динамика средней цены на новый вагон-комплект<sup>2</sup> (без НДС), тыс. руб.

В целом средние цены на цельнокатаное колесо (Рис.25) выросли за полугодие (июнь 2022 г. к декабрю 2021 г.) на 19% (рост к январю 2021 г. составил 36%). Цены на боковые рамы и надрессорную балку так же росли в январе-мае 2022 г., но в июне упали примерно на 1% ниже показателя декабря 2021 г. При этом они остаются на 22% выше, чем в январе 2021 г. (Рис.26, 27).

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

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



Цены на колёсную пару выросли на 16% по отношению к декабрю 2021 г (Рис. 29 и 30). В целом в течение января-мая 2022 г. средние цены на колёсные пары устойчиво росли, но в июне началось их снижение (как в целом и по многим другим продуктам металлургической отрасли).

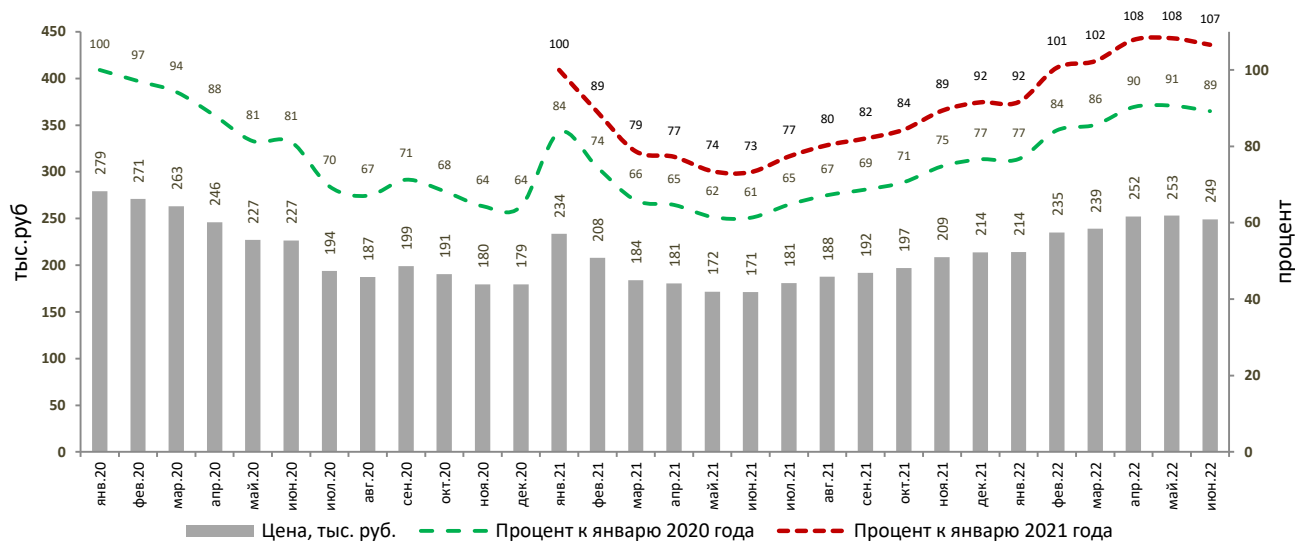


Рис. 29. Динамика средней цены предложения на колёсную пару<sup>1</sup> (без НДС), тыс. руб.

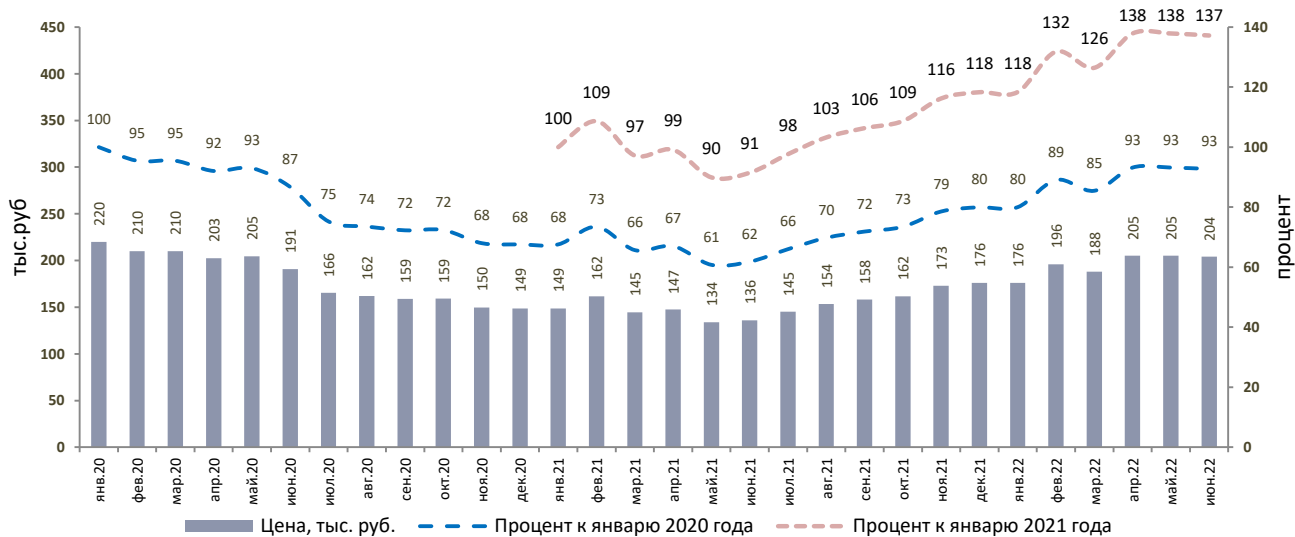
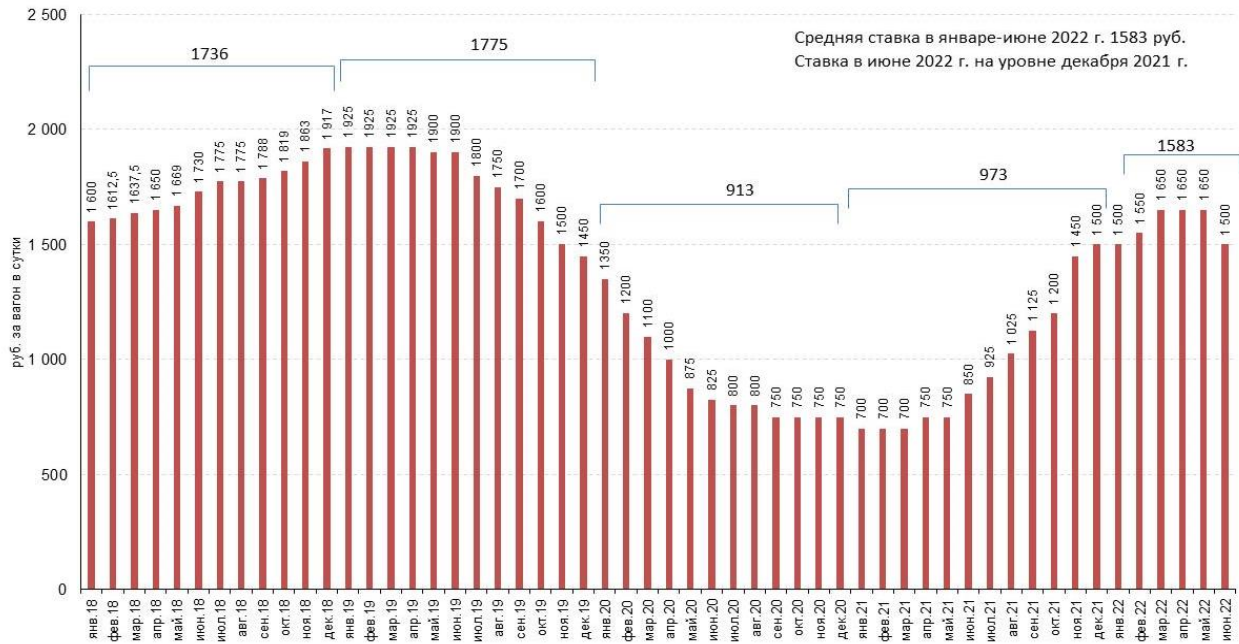


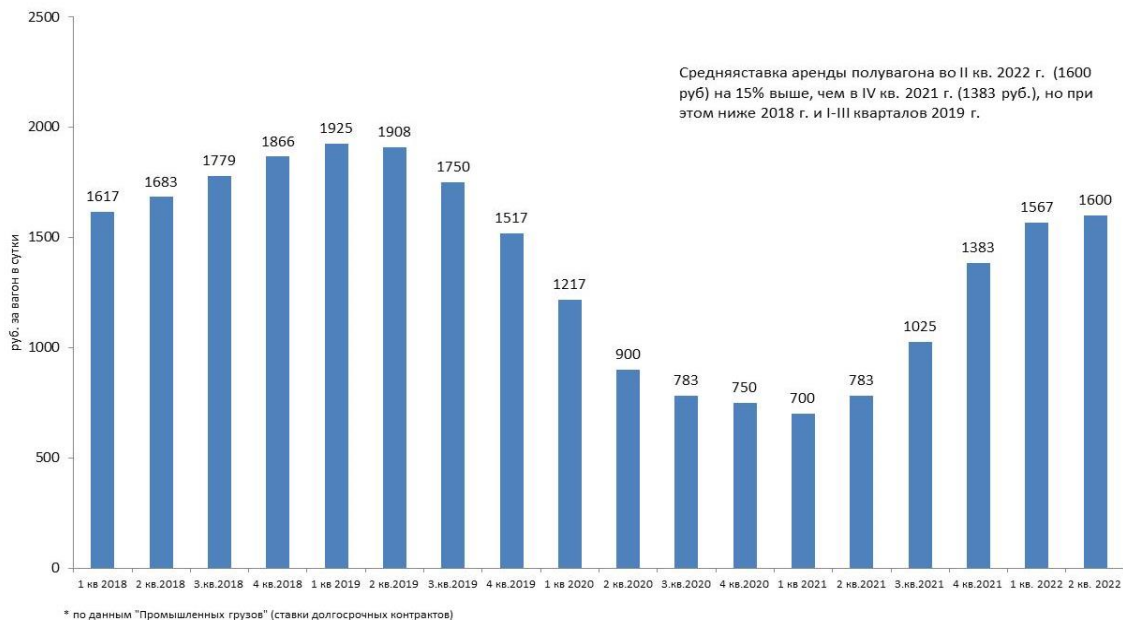
Рис. 30. Динамика средней цены предложения на колёсную пару СОНК (без НДС), тыс. руб.

<sup>1</sup> На Рис.29 приведены данные в целом по всем видам предложений колёсных пар – как «новая ось, новые колёса» (НОНК) так и «старая ось, новые колёса» (СОНК).

**Приложение 1**
**Динамика ставок аренды полувагонов в РФ**


Источник: «Промышленные грузы»

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



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

<sup>1</sup> Динамика ставок аренды публикуется на сайте «Промышленных грузов» много лет, но начиная с июля и октября 2021 г., наряду с данными о долгосрочных контрактах («заключённые на один год с правом пересмотра ставки»), которые приведены на графике, добавлены данные о спотовых контрактах («на срок до трёх месяцев» с июля 2021 г. и «заключаемые в текущем месяце» с октября 2021 г). По спотовым контрактам средняя ставка аренды вагона колеблется в широком диапазоне. Рост спотовых ставок, который наблюдался в январе-марте текущего года, сменился на тенденцию к снижению. Так, если в марте и апреле спотовые ставки находились в диапазоне 2200-4000 руб. (т.е. в среднем 3100 руб.), то в мае они находились уже в диапазоне 2000-3600 руб. (т.е. в среднем 2800 руб.), в июне - в диапазоне 1600-3000 руб. за вагон в сутки (т.е. в среднем 2300 руб.). Таким образом, в июне 2022 средние спотовые ставки снизились на 26% относительно показателя марта-апреля 2022 г.

Приложение 2

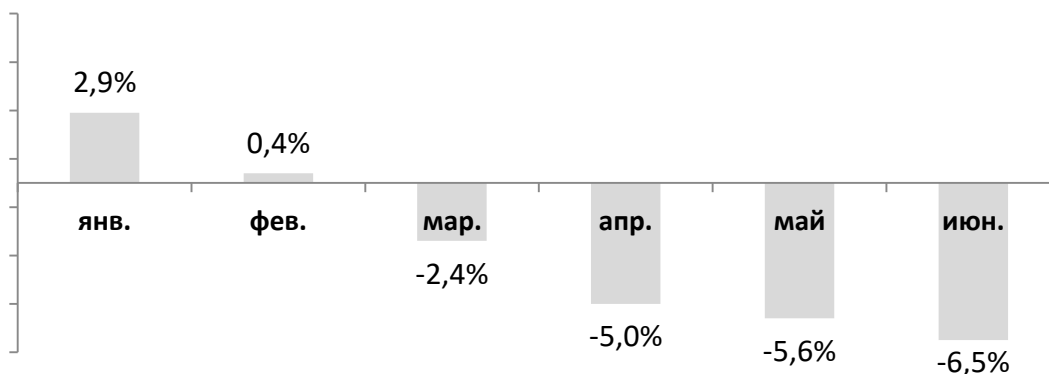


Рис. П2.1. Динамика темпов прироста/снижения погрузки грузов по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

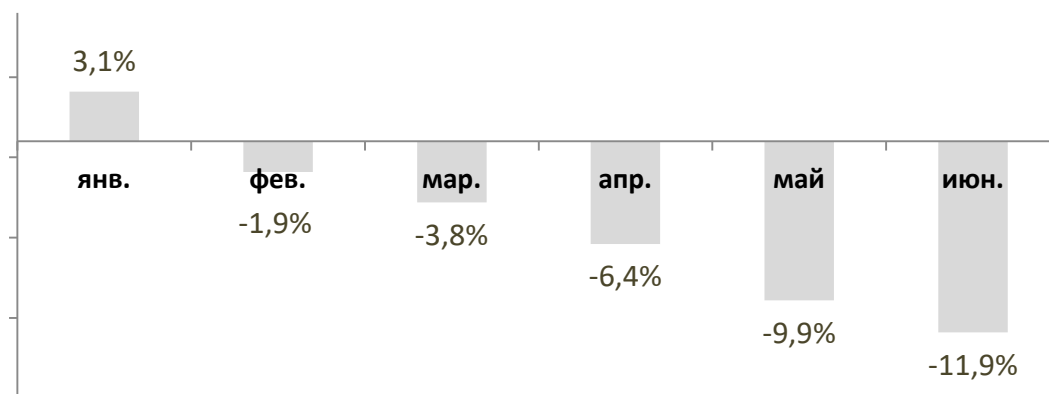


Рис. П2.2. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **каменного угля** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

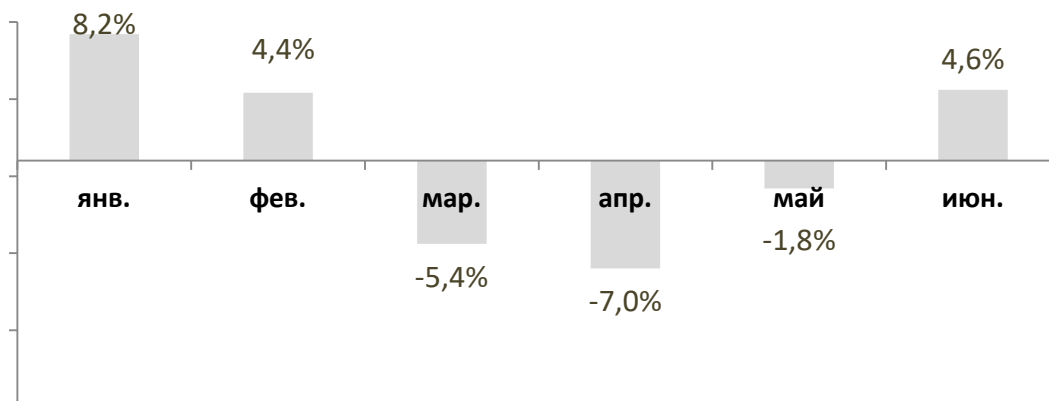


Рис. П2.3. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **нефти и нефтепродуктов** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

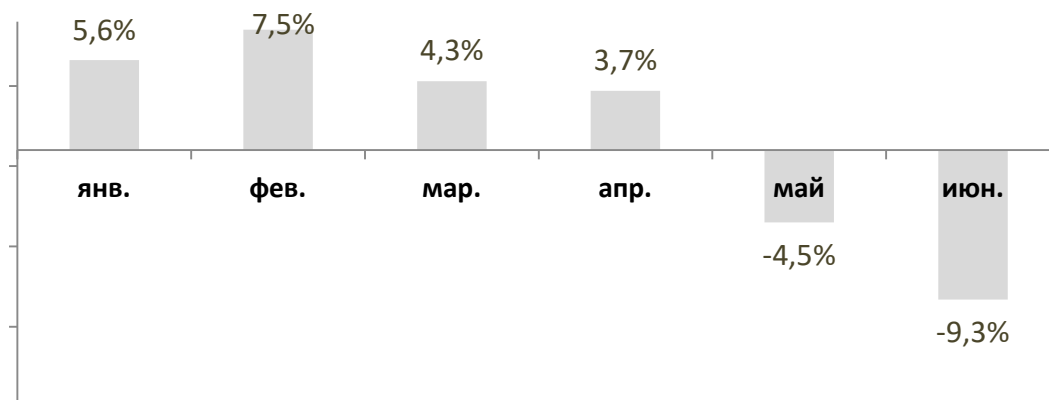


Рис. П2.4. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **чёрных металлов** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

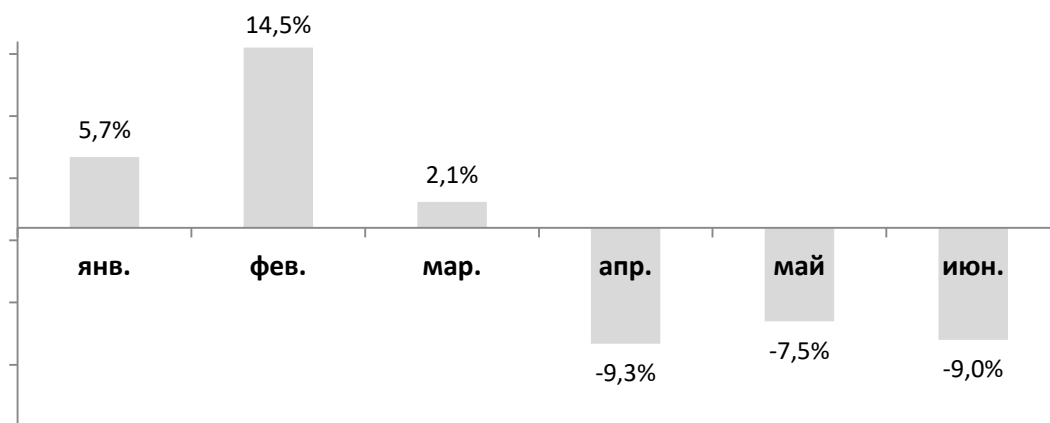


Рис. П2.5. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **цемента** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

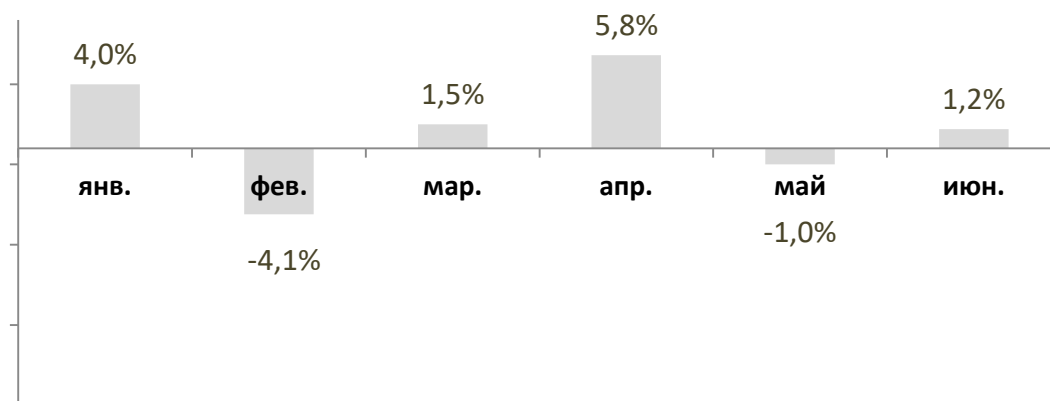


Рис. П2.6. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **строительных грузов** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г., %

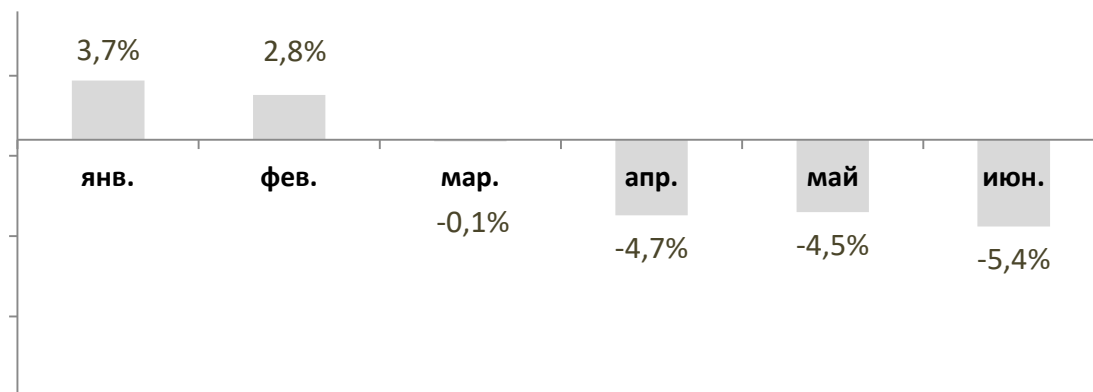


Рис. П2.7. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **химикатов и соды** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г, %

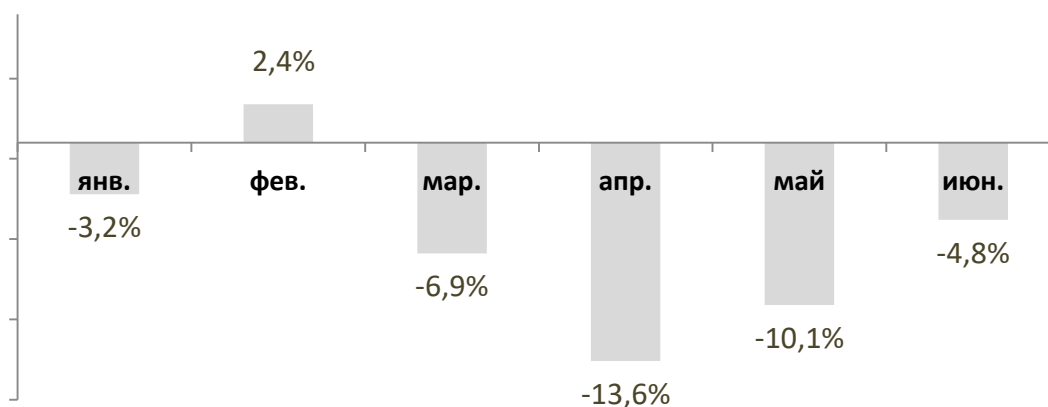


Рис. П2.8. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **химических и минеральных удобрений** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г, %

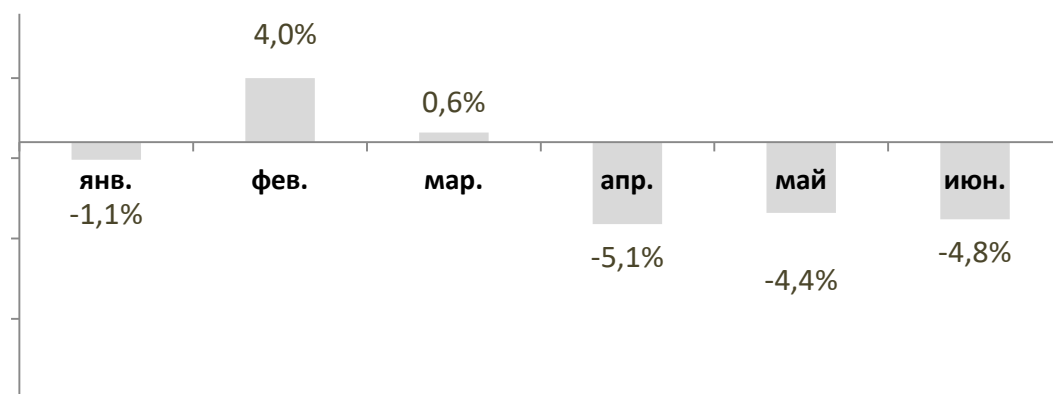


Рис. П2.9. Динамика темпов прироста/снижения погрузки **руды железной и марганцевой** по сети РЖД в январе-июне 2022 г., по отношению к соответствующему месяцу 2021 г, %



# СОЖТ

Союз операторов  
железнодорожного  
транспорта

[www.railsovet.ru](http://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 регулируемыми государственными органами.*

*В состав Союза входит 29 компаний – операторов железнодорожного подвижного состава. Компании-члены СОЖТ в совокупности управляют около 60 % парка грузовых железнодорожных вагонов, зарегистрированных в Российской Федерации (данные на 30.06.2022 года).*

---

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

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