

**АНО «ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ  
МОНОПОЛИЙ»**

---

**март**

**МОНИТОРИНГ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ТРАНСПОРТА**

**Москва 2019**





## СОДЕРЖАНИЕ

1. ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	3
2. ДИНАМИКА ОБЪЁМА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В МАРТЕ 2019 ГОДА.....	7
3. ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	13
4. ДИНАМИКА СРЕДНЕГО РАССТОЯНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	17
5. ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ УЧАСТКОВОЙ И ТЕХНИЧЕСКОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	21
6. ДИНАМИКА СРЕДНЕСУТОЧНОГО ПРОБЕГА ЛОКОМОТИВА РАБОЧЕГО ПАРКА В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	22
7. ДИНАМИКА СРЕДНЕГО СОСТАВА ПОЕЗДА В ВАГОНАХ В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	23
8. ДИНАМИКА СРЕДНЕСУТОЧНОЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ВАГОНА В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	24
9. ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ ДИНАМИЧЕСКОЙ НАГРУЗКИ НА ГРУЖЁНЫЙ ВАГОН В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	25
10. ДИНАМИКА СРЕДНЕГО ВРЕМЕНИ ОБОРОТА ВАГОНА В МАРТЕ 2019 ГОДА.....	26
11. ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ ПРОТЯЖЁННОСТИ РЕЙСА ВАГОНА В МАРТЕ 2019 ГОДА.....	28
12. ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ МАССЫ ПОЕЗДА В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	29
13. ДИНАМИКА ПРОЦЕНТА ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА ГРУЗОВОГО ВАГОНА К ОБЩЕМУ В МАРТЕ 2019 ГОДА.....	30
14. ДИНАМИКА СРЕДНЕГО ПРОБЕГА ВАГОНА ГРУЗОВОГО ПАРКА В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	31
15. ДИНАМИКА СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ ДОСТАВКИ ОДНОЙ ОТПРАВКИ В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	32
16. АНАЛИТИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В МАРТЕ 2019 ГОДА .....	33



## **1. Динамика погрузки грузов на железнодорожном транспорте в марте 2019 года**

В марте 2019 года погрузка на сети ОАО «РЖД» составила 113,92 млн тонн, что на 0,66% выше аналогичного периода 2018 года и на 13,52% выше относительно уровня погрузки предыдущего месяца (Рисунок 1).

В марте 2019 года погрузка оказалась выше аналогичного периода 2018 года у угля (+0,1%), нефти и нефтепродуктов (+2,0%), руд железных и марганцевых (+6,9%), химических и минеральных удобрений (+0,2%), прочих грузов (+6,7%).

Снизилась погрузка за рассматриваемый период у строительных грузов<sup>1</sup> (-1,3%), лесных грузов (-7,9%), черных металлов (-5,6%), зерна и продуктов перемола (-25,7%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года погрузка увеличилась у угля (+12,1%), нефти и нефтепродуктов (+11,9%), строительных грузов (+21,4%), лесных грузов (+14,5%), черных металлов (+9,6%), кокса (+9,1%), руд железных и марганцевых (+10,5%), химических и минеральных удобрений (+8,8%), прочих грузов (+21,6%).

Снизилась погрузка за рассматриваемый период у зерна и продуктов перемола (-8,5%).

---

<sup>1</sup> Погрузка строительных грузов указана без учёта цемента

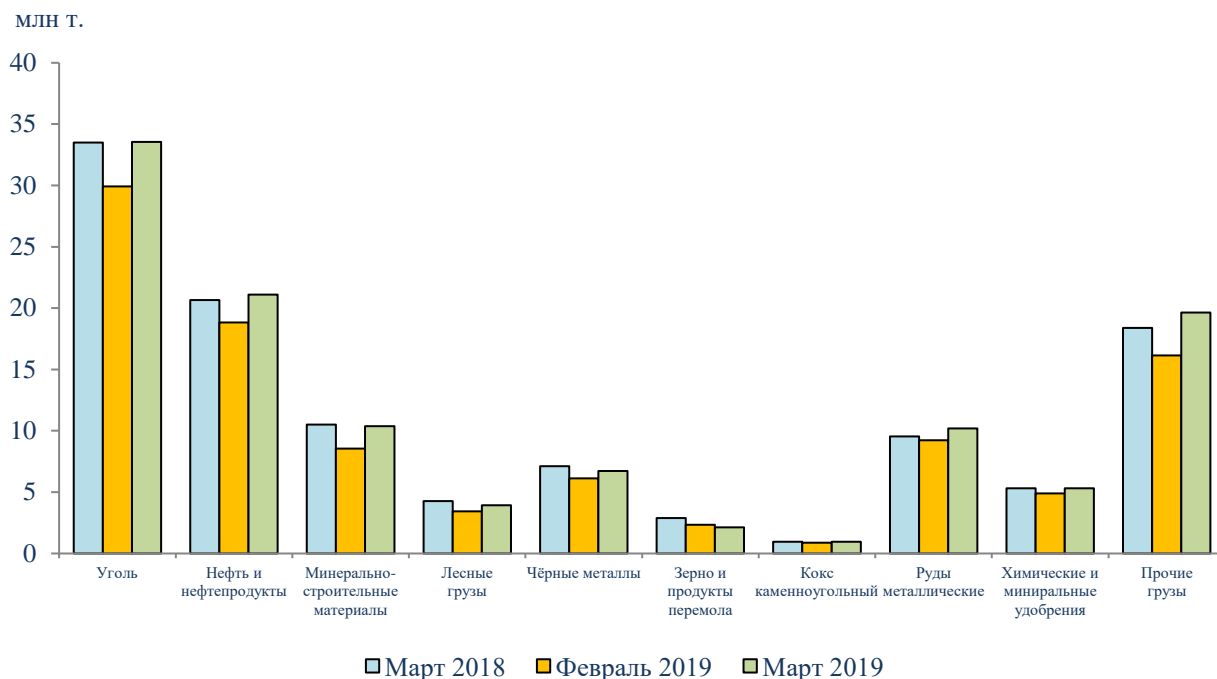


Рисунок 1 - Структура погрузки по видам грузов на сети ОАО «РЖД», млн тонн

Во внутреннем сообщении по итогам марта 2019 года погрузка на сети ОАО «РЖД» составила 70,74 млн тонн, что на 0,97% выше погрузки аналогичного периода 2018 года и на 15,66% выше уровня погрузки в предыдущем месяце (Рисунок 2).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года во внутреннем сообщении погрузка выросла у нефти и нефтепродуктов (+2,5%), черных металлов (+4,8%), зерна и продуктов перемола (+5,2%), руд железных и марганцевых (+6,6%), химических и минеральных удобрений (+0,9%), прочих грузов (+5,9%).

Снизилась погрузка за рассматриваемый период у угля (-6,5%), строительных грузов (-1,3%), лесных грузов (-3,1%), кокса (-3,0%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 г. погрузка увеличилась у угля (+9,0%), нефти и нефтепродуктов (+14,2%), строительных грузов (+21,3%), лесных грузов (+6,9%), черных металлов (+13,9%), зерна и продуктов перемола (+13,1%), кокса (+4,9%), руд железных и марганцевых (+12,8%), химических и минеральных удобрений (+17,0%), прочих грузов (+24,9%).

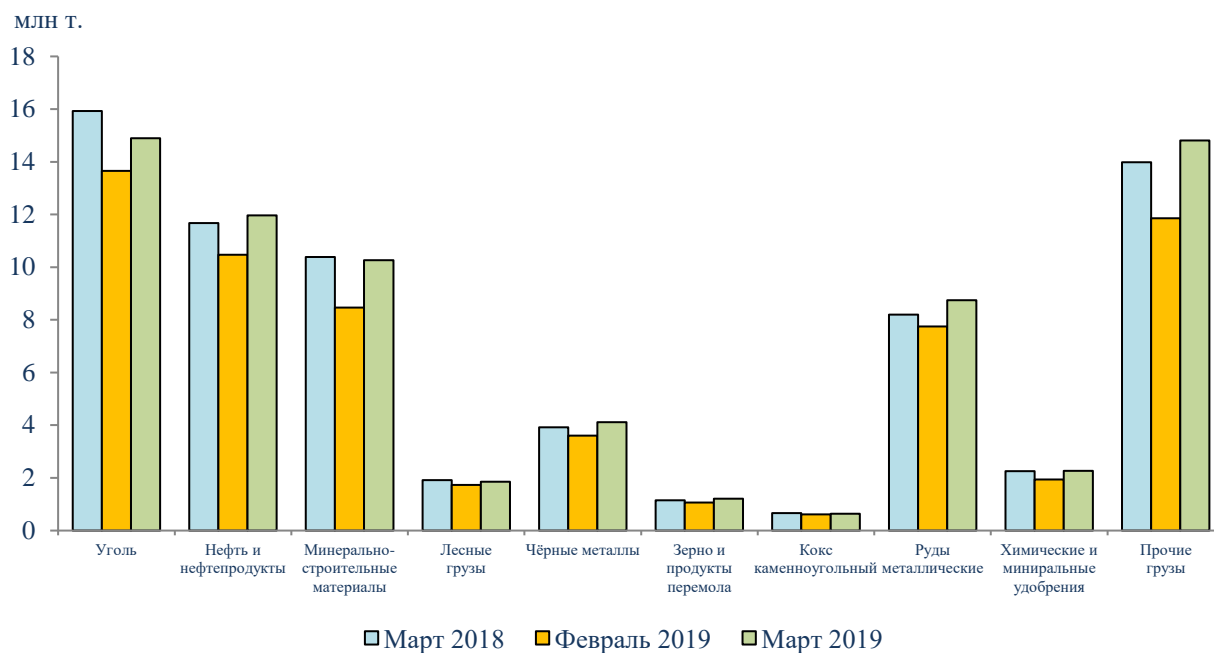


Рисунок 2 - Структура погрузки по видам грузов на сети ОАО «РЖД» во внутреннем сообщении, млн тонн

В экспортном сообщении по итогам марта 2019 года погрузка на сети ОАО «РЖД» составила 42,23 млн тонн, что на 0,09% ниже аналогичного периода 2018 года и на 10,09% выше уровня погрузки в предыдущем месяце (Рисунок 3).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года в экспортном сообщении погрузка выросла у угля (+6,1%), нефти и нефтепродуктов (+1,4%), кокса (+6,7%), руд железных и марганцевых (+7,5%), прочих грузов (+8,9%).

Снизилась погрузка за рассматриваемый период у строительных грузов (-8,3%), лесных грузов (-11,8%), черных металлов (-18,4%), зерна и продуктов перемола (-45,7%), химических и минеральных удобрений (-0,7%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 г. погрузка выросла у угля (+14,8%), нефти и нефтепродуктов (+8,8%), строительных грузов (+37,5%), лесных грузов (+21,5%), черных металлов (+3,6%), кокса (+18,5%), химических и минеральных удобрений (+3,1%), прочих грузов (+13,0%).

Снизилась погрузка за рассматриваемый период у зерна и продуктов перемола (-26,0%), руд железных и марганцевых (-1,4%).

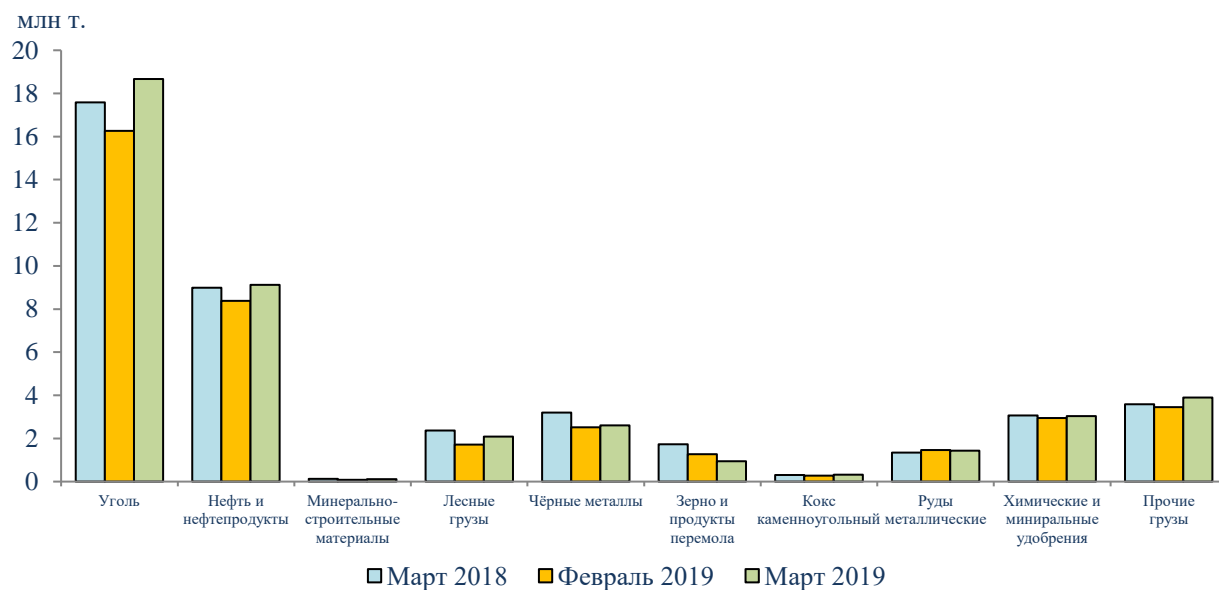


Рисунок 3 - Структура погрузки по видам грузов на сети ОАО «РЖД» в экспортном сообщении, млн тонн



## **2. Динамика объёма перевозки грузов на железнодорожном транспорте в марте 2019 года**

В марте 2019 года объём перевозки грузов на сети ОАО «РЖД» составил 121,84 млн тонн, что на 0,89% выше аналогичного периода 2018 года и на 15,11% выше уровня предыдущего месяца (Рисунок 4).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года объём перевозки вырос у нефти и нефтепродуктов (+3,9%), руд железных и марганцевых (+6,4%), прочих грузов (+8,0%).

Снижение объёма перевозок в марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года произошло у строительных грузов (-3,6%), лесных грузов (-1,5%), черных металлов (-2,6%), зерна и продуктов перемола (-9,8%), кокса (-1,0%), химических и минеральных удобрений (-2,7%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года объём перевозок вырос у угля (+13,9%), нефти и нефтепродуктов (+14,5%), строительных грузов (+23,8%), лесных грузов (+17,1%), черных металлов (+10,4%), зерна и продуктов перемола (+6,8%), кокса (+11,4%), руд железных и марганцевых (+13,4%), химических и минеральных удобрений (+6,3%), прочих грузов (+19,7%).

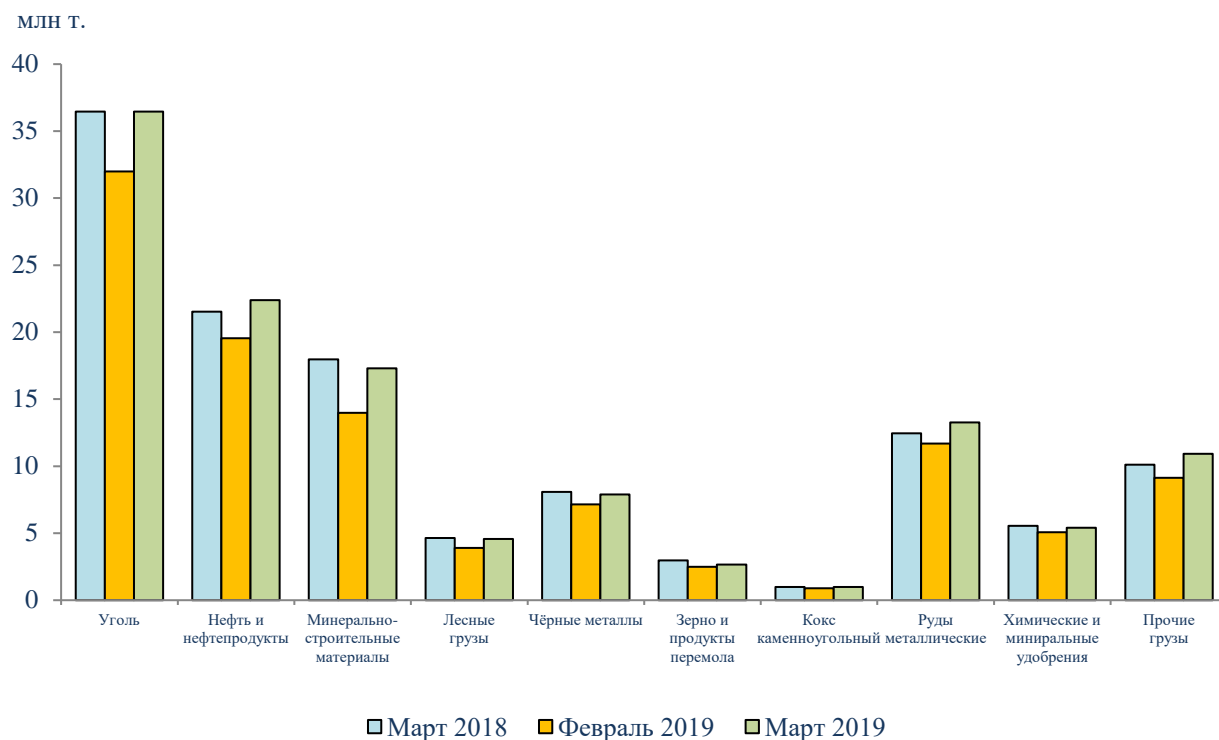


Рисунок 4 – Структура перевозок по типам грузов на сети ОАО «РЖД», млн тонн

В структуре перевозок грузов железнодорожным транспортом в марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года значительных изменений не произошло (Рисунок 5, Рисунок 7). Доля угля осталась неизменной, а доля руд металлических выросла с 10% до 11%, прочих грузов с 8% до 9%. У строительных грузов произошло снижение с 15% до 14%, химических и минеральных удобрений с 5% до 4%.

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года долевое распределение в структуре перевозок грузов железнодорожным транспортом также не претерпело значительных изменений (Рисунок 6, Рисунок 7). Доля строительных грузов выросла с 13% до 14%, а доля химических и минеральных удобрений снизилась с 5% до 4%.





Рисунок 5 – Структура перевозок грузов в марте 2018 года

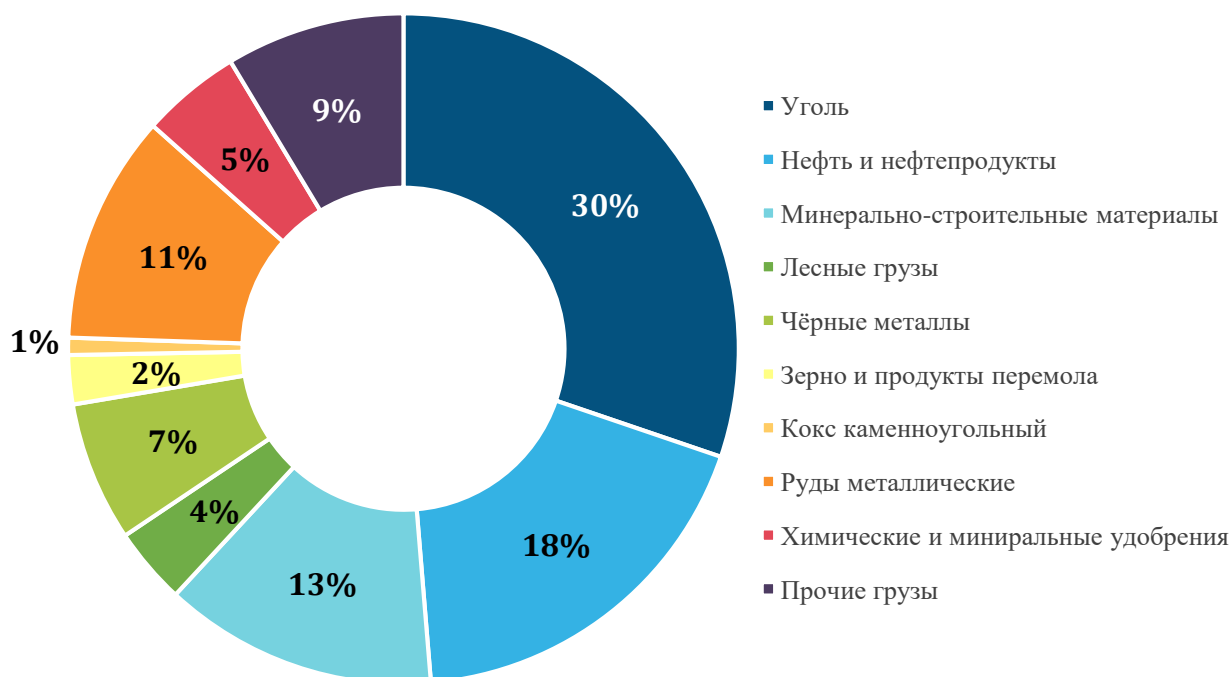


Рисунок 6 – Структура перевозок грузов в феврале 2019 года



Рисунок 7 – Структура перевозок грузов в марте 2019 года

Во внутреннем сообщении в марте 2019 года объем перевозок грузов железнодорожным транспортом составил 70,26 млн тонн, что на 1,06% выше уровня аналогичного периода 2018 года и на 15,69% выше уровня объема перевозок предыдущего месяца (Рисунок 8).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года объём перевозки увеличился у нефти и нефтепродуктов (+4,4%), лесных грузов (+1,1%), черных металлов (+8,4%), зерна и продуктов перемола (+14,5%), кокса (+1,5%), руд железных и марганцевых (+3,8%), прочих грузов (+8,1%).

Снижение объема перевозок в марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года произошло у угля (-6,9%), строительных грузов (-0,2%), химических и минеральных удобрений (-1,3%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года объём перевозки увеличился у угля (+7,3%), нефти и нефтепродуктов (+15,3%), строительных грузов (+24,1%), лесных грузов (+9,8%), черных металлов (+14,8%), зерна и продуктов перемола (+20,0%), кокса (+13,8%), руд железных и марганцевых (+13,2%), химических и минеральных удобрений (+12,1%), прочих грузов (+27,1%).

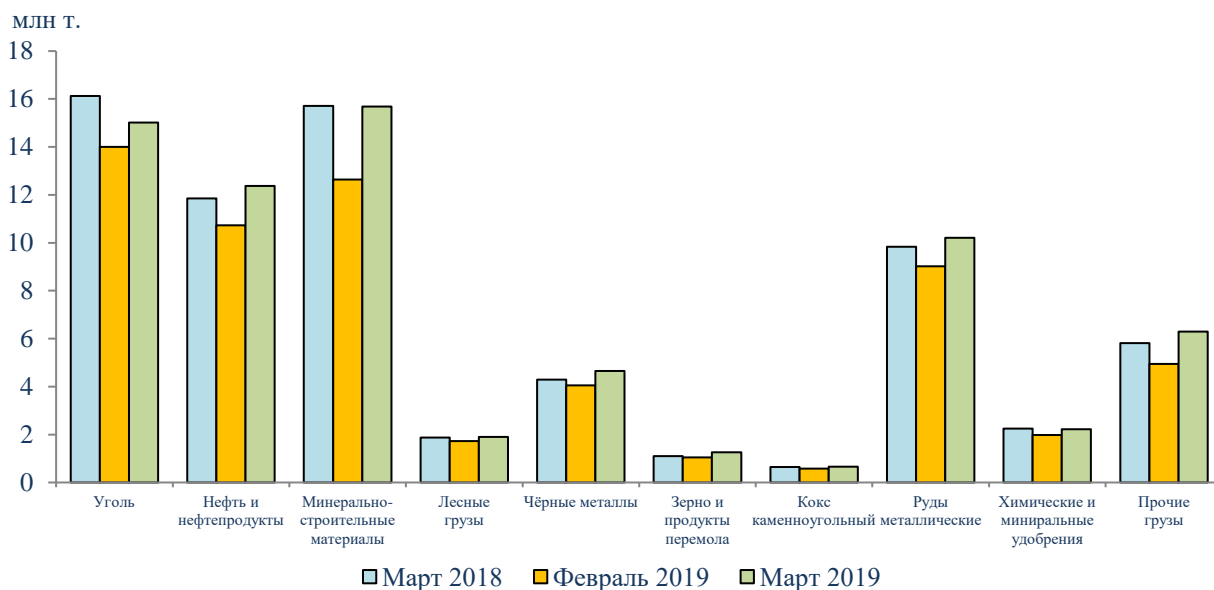


Рисунок 8 – Структура перевозок по типам грузов на сети ОАО «РЖД» во внутреннем сообщении, млн тонн

В экспортном сообщении в марте 2019 года объём перевозок находился на уровне 42,84 млн тонн, что на 0,23% выше уровня аналогичного периода 2018 года и на 13,69% выше уровня объема перевозок предыдущего месяца (Рисунок 9).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года объём перевозки вырос у угля (+4,0%), нефти и нефтепродуктов (+2,7%), строительных грузов (+2,7%), руд железных и марганцевых (+13,7%), прочих грузов (+5,7%).

Снижение объема перевозок в марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года произошло у лесных грузов (-3,3%), черных металлов (-14,9%), зерна и продуктов перемола (-32,2%), химических и минеральных удобрений (-2,8%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года объём перевозки увеличился у угля (+19,7%), нефти и нефтепродуктов (+12,3%), строительных грузов (+40,7%), лесных грузов (+22,3%), черных металлов (+2,9%), кокса (+6,7%), руд железных и марганцевых (+2,6%), химических и минеральных удобрений (+3,0%), прочих грузов (+13,0%).



Снижение объема перевозок за рассматриваемый период произошло у зерна и продуктов перемола (-7,2%).

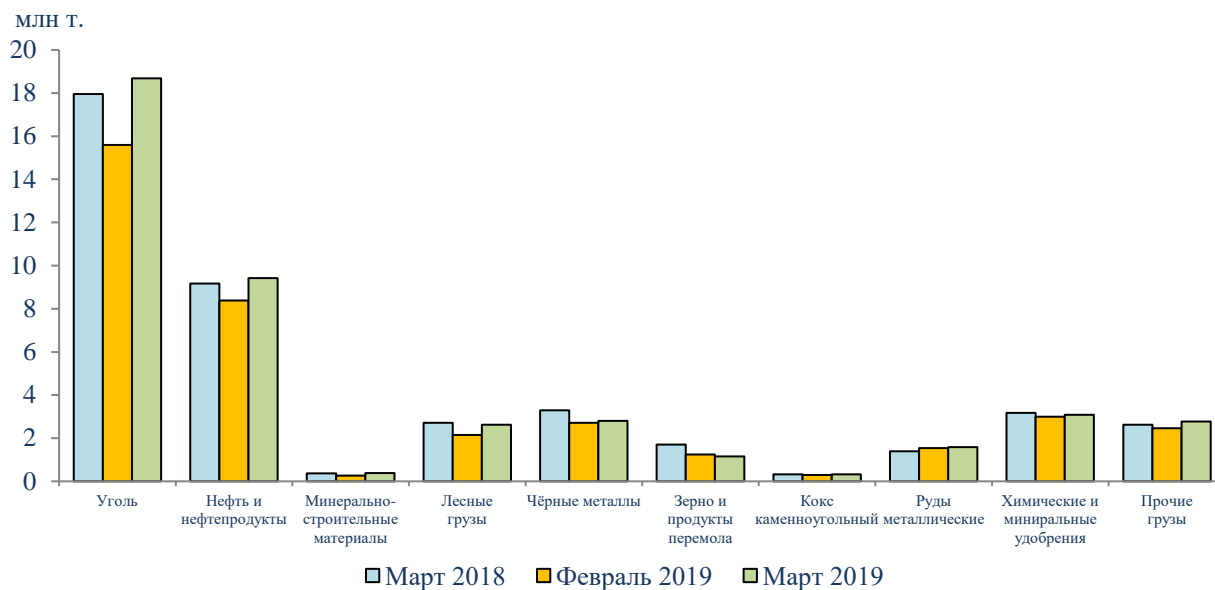


Рисунок 9 - Структура перевозок по типам грузов на сети ОАО «РЖД» в экспортном сообщении, млн тонн



### **3. Динамика грузооборота грузов на железнодорожном транспорте в марте 2019 года**

Грузооборот на сети ОАО «РЖД» в марте 2019 года составил 231,42 млрд т-км, что на 3,11% выше аналогичного периода 2018 года и на 15,7% выше уровня предыдущего месяца (Рисунок 10).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года грузооборот увеличился у угля (+1,1%), нефти и нефтепродуктов (+10,7%), строительных грузов (+5,1%), зерна и продуктов перемола (+19,0%), кокса (+4,0%), руд железных и марганцевых (+6,3%), прочих грузов (+6,0%).

Снизился грузооборот в марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года у лесных грузов (-10,7%), черных металлов (-1,4%), химических и минеральных удобрений (-7,8%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года грузооборот увеличился у угля (+16,4%), нефти и нефтепродуктов (+15,3%), строительных грузов (+25,9%), лесных грузов (+18,3%), черных металлов (+7,2%), зерна и продуктов перемола (+13,7%), кокса (+9,3%), руд железных и марганцевых (+21,8%), химических и минеральных удобрений (+3,1%), прочих грузов (+14,0%).

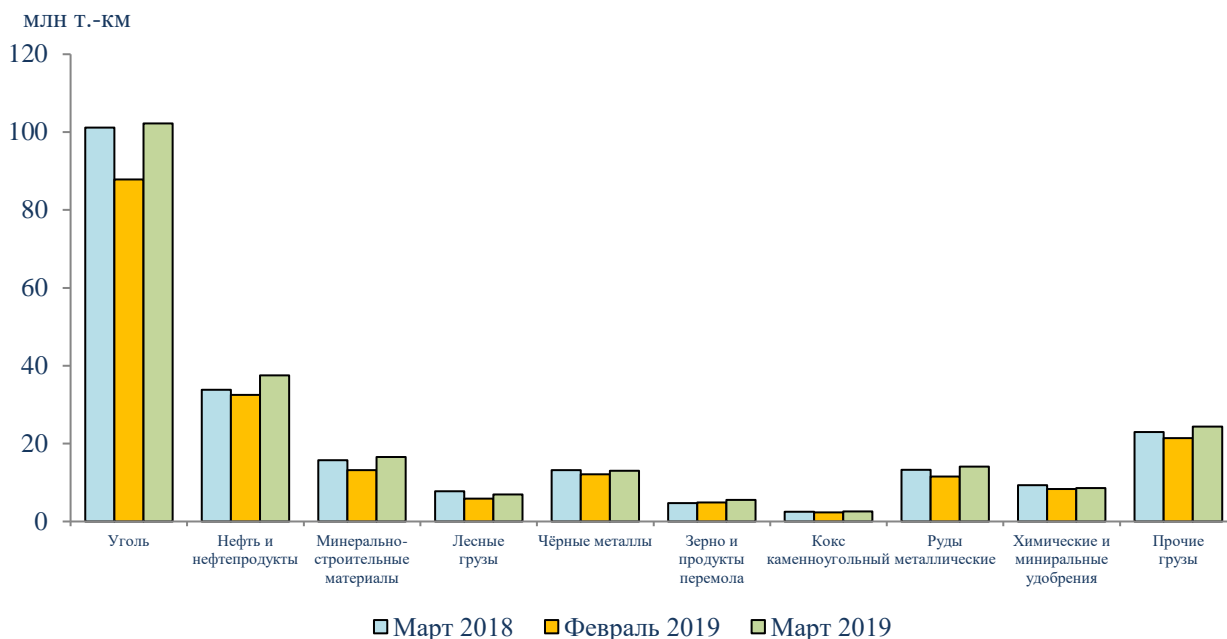


Рисунок 10 - Структура грузооборота по типам груза на сети ОАО «РЖД», млрд т-км

Грузооборот во внутреннем сообщении в марте 2019 года составил 89,48 млрд т-км, что на 4,26% выше уровня аналогичного периода 2018 года и на 15,68% выше значений грузооборота предыдущего месяца (Рисунок 11).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года грузооборот во внутреннем сообщении увеличился у нефти и нефтепродуктов (+9,3%), строительных грузов (+7,1%), черных металлов (+6,2%), зерна и продуктов перемола (+27,8%), руд железных и марганцевых (+3,6%), прочих грузов (+5,7%).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года грузооборот во внутреннем сообщении снизился у угля (-4,4%), лесных грузов (-3,6%), кокса (-2,2%), химических и минеральных удобрений (-4,1%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года грузооборот вырос у угля (+7,7%), нефти и нефтепродуктов (+13,7%), строительных грузов (+25,4%), лесных грузов (+11,0%), черных металлов (+12,1%), зерна и продуктов перемола (+18,5%), кокса (+11,3%), руд железных и марганцевых (+18,8%), химических и минеральных удобрений (+5,3%), прочих грузов (+23,0%).

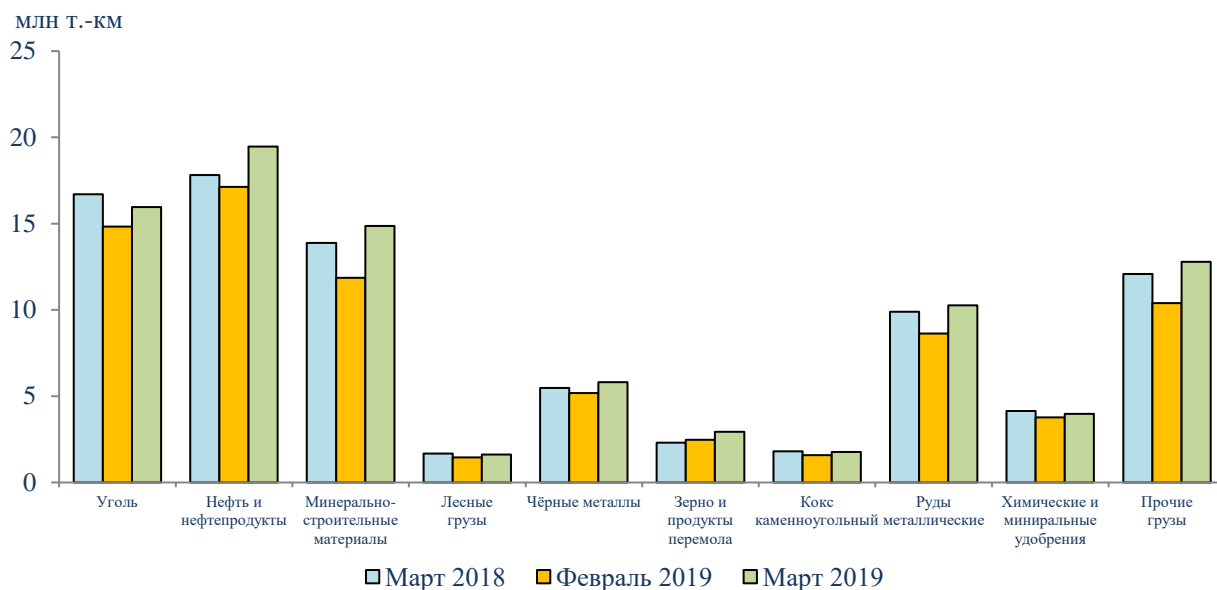


Рисунок 11 - Структура грузооборота по типам груза на сети ОАО «РЖД» во внутреннем сообщении, млрд т-км

Грузооборот в экспортном сообщении в марте 2019 года составил 127,22 млрд т-км, что на 1,76% выше уровня аналогичного периода 2018 года и на 16,11% выше уровня значений предыдущего месяца (Рисунок 12).

Рост грузооборота в марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года наблюдается у угля (+1,7%), нефти и нефтепродуктов (+13,1%), строительных грузов (+5,6%), зерна и продуктов перемола (+4,7%), кокса (+24,6%), руд железных и марганцевых (+3,1%), прочих грузов (+2,5%).

Снижение грузооборота за рассматриваемый период произошло у лесных грузов (-12,2%), черных металлов (-7,0%), химических и минеральных удобрений (-9,1%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года грузооборот увеличился у угля (+18,1%), нефти и нефтепродуктов (+17,0%), строительных грузов (+35,7%), лесных грузов (+21,5%), черных металлов (+2,7%), зерна и продуктов перемола (+6,2%), кокса (+6,6%), руд железных и марганцевых (+31,4%), химических и минеральных удобрений (+2,0%), прочих грузов (+10,8%).

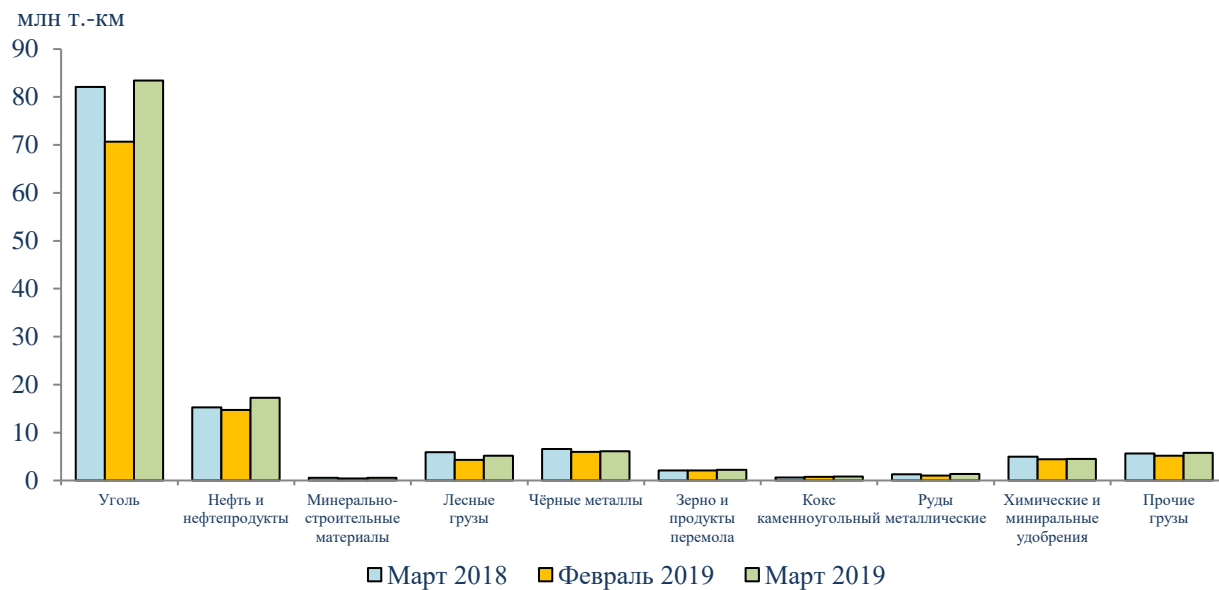


Рисунок 12 - Структура грузооборота по типам груза на сети ОАО «РЖД в экспортном сообщении, млрд т-км





#### **4. Динамика среднего расстояния перевозки грузов на железнодорожном транспорте в марте 2019 года**

В марте 2019 года среднее расстояние перевозок грузов находилось на уровне 1899,38 км, что на 2,2% выше значений аналогичного периода 2018 года и на 0,52% выше среднего расстояния перевозок предыдущего месяца (Рисунок 13).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года среднее расстояние перевозки увеличилось у угля (+1,1%), нефти и нефтепродуктов (+6,5%), строительных грузов (+9,1%), черных металлов (+1,2%), зерна и продуктов перемола (+31,9%), кокса (+5,1%).

Снизилось среднее расстояние перевозки за рассматриваемый период у лесных грузов (-9,3%), руд железных и марганцевых (-0,1%), химических и минеральных удобрений (-5,3%), прочих грузов (-1,8%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года среднее расстояние перевозки увеличилось у угля (+2,2%), нефти и нефтепродуктов (+0,7%), строительных грузов (+1,6%), лесных грузов (+1,0%), зерна и продуктов перемола (+6,4%), руд железных и марганцевых (+7,3%).

Среднее расстояние перевозки за рассматриваемый период сократилось у черных металлов (-2,8%), кокса (-1,8%), химических и минеральных удобрений (-3,0%), прочих грузов (-4,7%).

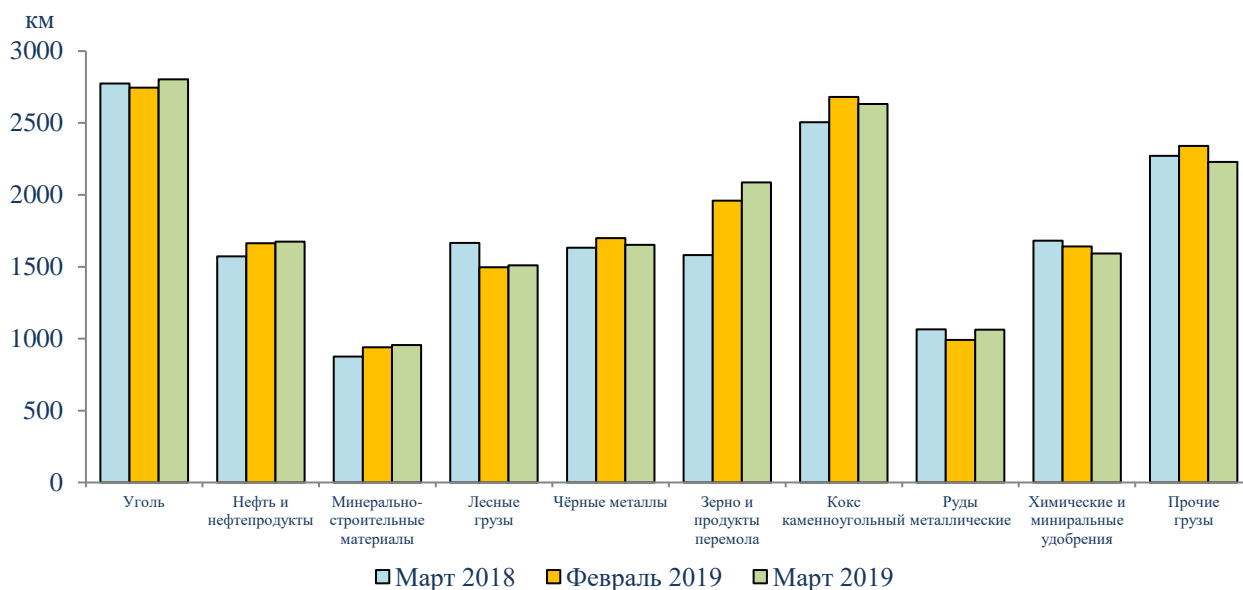


Рисунок 13 – Среднее расстояние перевозки в разрезе по грузам на сети ОАО «РЖД», км

Во внутреннем сообщении в марте 2019 года среднее расстояние перевозок грузов находилось на уровне 1273,56 км, что на 3,17% выше значений аналогичного периода 2018 года и на 0,01% ниже среднего расстояния перевозок предыдущего месяца (Рисунок 14).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года среднее расстояние перевозки увеличилось у угля (+2,6%), нефти и нефтепродуктов (+4,7%), строительных грузов (+7,3%), зерна и продуктов перемола (+11,6%).

Снизилось среднее расстояние перевозки за рассматриваемый период у лесных грузов (-4,6%), черных металлов (-2,0%), кокса (-3,7%), руд железных и марганцевых (-0,1%), химических и минеральных удобрений (-2,8%), прочих грузов (-2,2%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года среднее расстояние перевозки увеличилось у угля (+0,4%), строительных грузов (+1,1%), лесных грузов (+1,0%), руд железных и марганцевых (+4,9%).

Среднее расстояние перевозки за рассматриваемый период сократилось у нефти и нефтепродуктов (-1,4%), черных металлов (-2,3%), зерна и



продуктов перемола (-1,2%), кокса (-2,2%), химических и минеральных удобрений (-6,1%), прочих грузов (-3,2%).

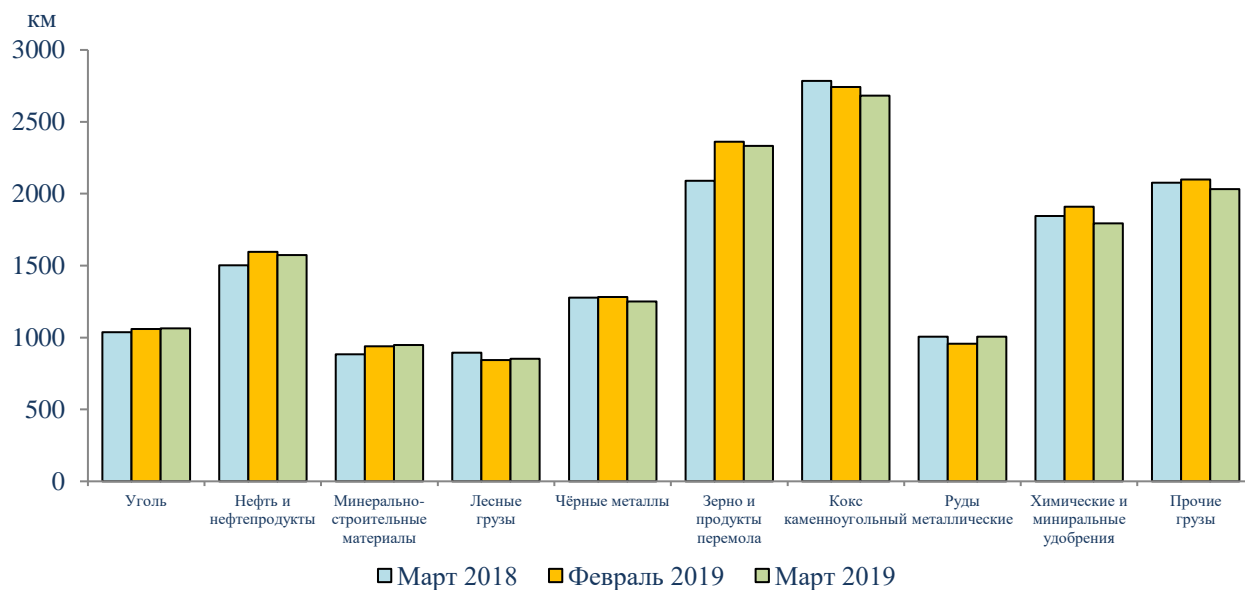


Рисунок 14 – Среднее расстояние перевозки в разрезе по грузам на сети ОАО «РЖД», км

В экспортном сообщении в марте 2019 года среднее расстояние перевозок грузов находилось на уровне 2969,65 км, что на 1,52% выше значений аналогичного периода 2018 года и на 2,12% выше среднего расстояния перевозок предыдущего месяца (Рисунок 15).

В марте 2019 года относительно аналогичного периода 2018 года среднее расстояние перевозки в экспортном сообщении увеличилось у нефти и нефтепродуктов (+10,1%), строительных грузов (+2,8%), черных металлов (+9,3%), зерна и продуктов перемола (+54,4%), кокса (+24,6%).

Снизилось среднее расстояние перевозки за рассматриваемый период у угля (-2,3%), лесных грузов (-9,2%), руд железных и марганцевых (-9,3%), химических и минеральных удобрений (-6,4%), прочих грузов (-3,0%).

Относительно предыдущего месяца в марте 2019 года среднее расстояние перевозки увеличилось у нефти и нефтепродуктов (+4,2%), зерна и продуктов перемола (+14,5%), руд железных и марганцевых (+28,0%).

Среднее расстояние перевозки за рассматриваемый период сократилось у угля (-1,4%), строительных грузов (-3,6%), лесных грузов (-0,7%), черных



металлов (-0,2%), кокса (-0,1%), химических и минеральных удобрений (-0,9%), прочих грузов (-2,0%).

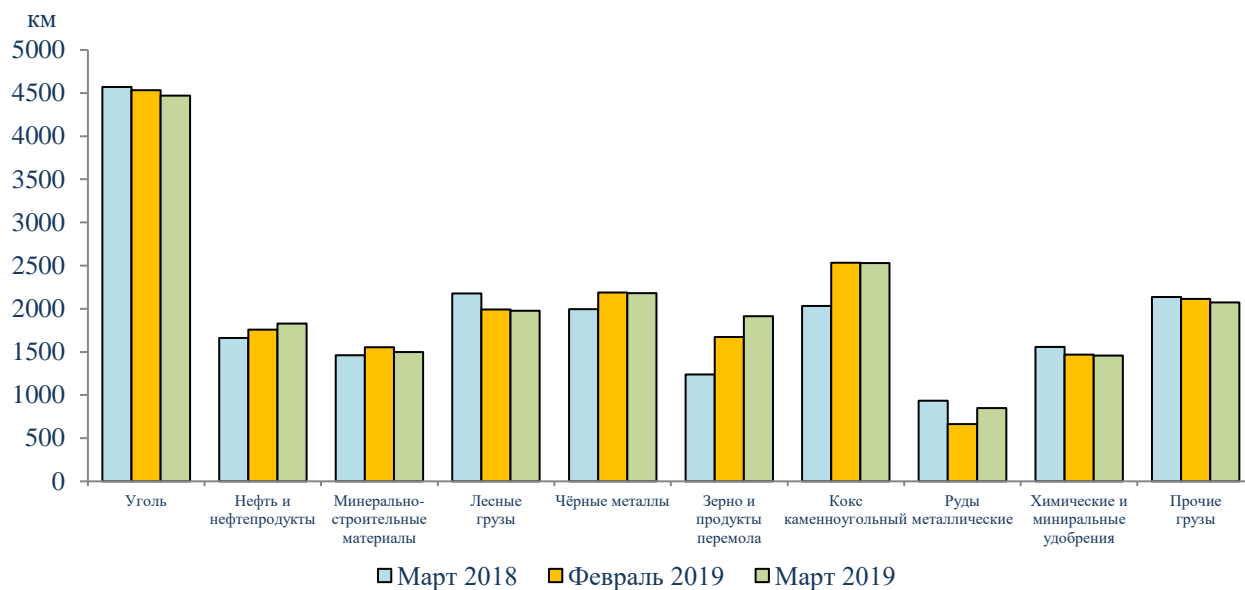


Рисунок 15 – Среднее расстояние перевозки в разрезе по грузам на сети ОАО «РЖД»,

км



## 5. Динамика средней участковой и технической скорости движения поезда в марте 2019 года

В марте 2019 года значение средней технической скорости движения поезда на сети ОАО «РЖД» составило 47,5 км/ч, что на 1,9% ниже значения средней технической скорости движения поезда на сети ОАО «РЖД» за аналогичный период 2018 года и на 0,6% ниже значения предыдущего месяца.

Значение средней участковой скорости в марте 2019 года составило 39 км/ч, что на 7,1% ниже значения средней участковой скорости за аналогичный период 2018 года и на 2% ниже значения предыдущего месяца (Рисунок 16).

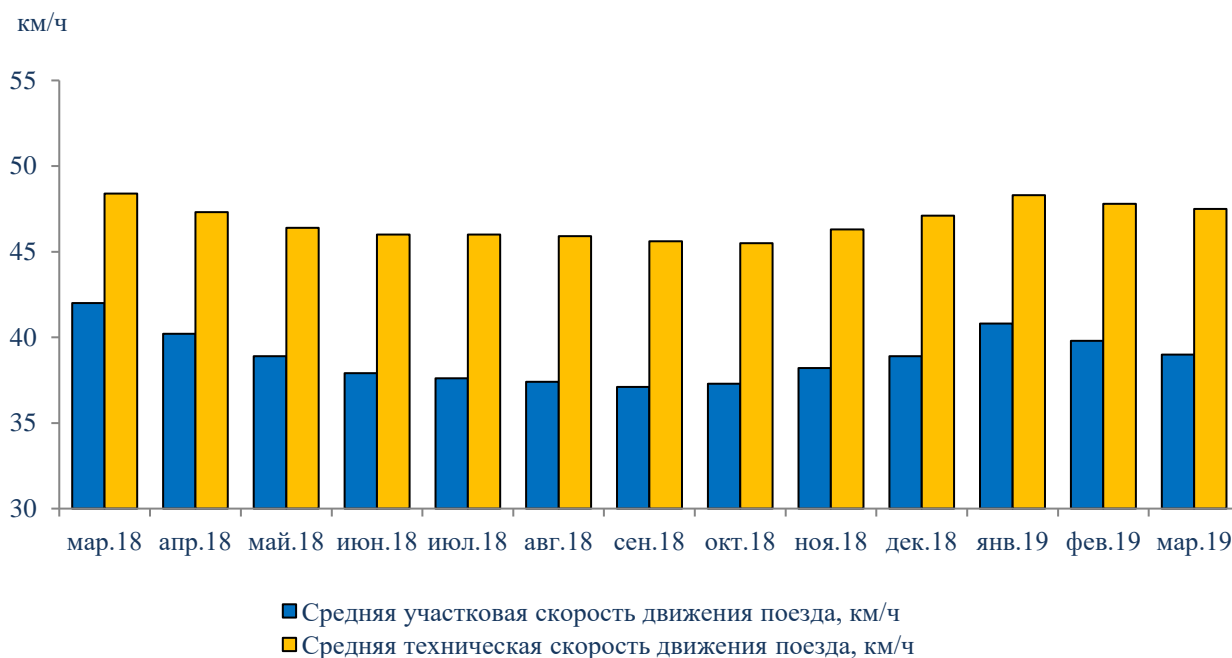


Рисунок 16 – Средняя участковая и техническая скорость движения поезда, км/ч<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Включая одиночное следование локомотивов



## 6. Динамика среднесуточного пробега локомотива рабочего парка в марте 2019 года

В марте 2019 года значение среднесуточного пробега локомотива рабочего парка составило 662,5 км., что на 4,2% ниже значения среднесуточного пробега локомотива рабочего парка в аналогичном периоде 2018 года и на 1,1% ниже значения в предыдущем месяце (Рисунок 17).

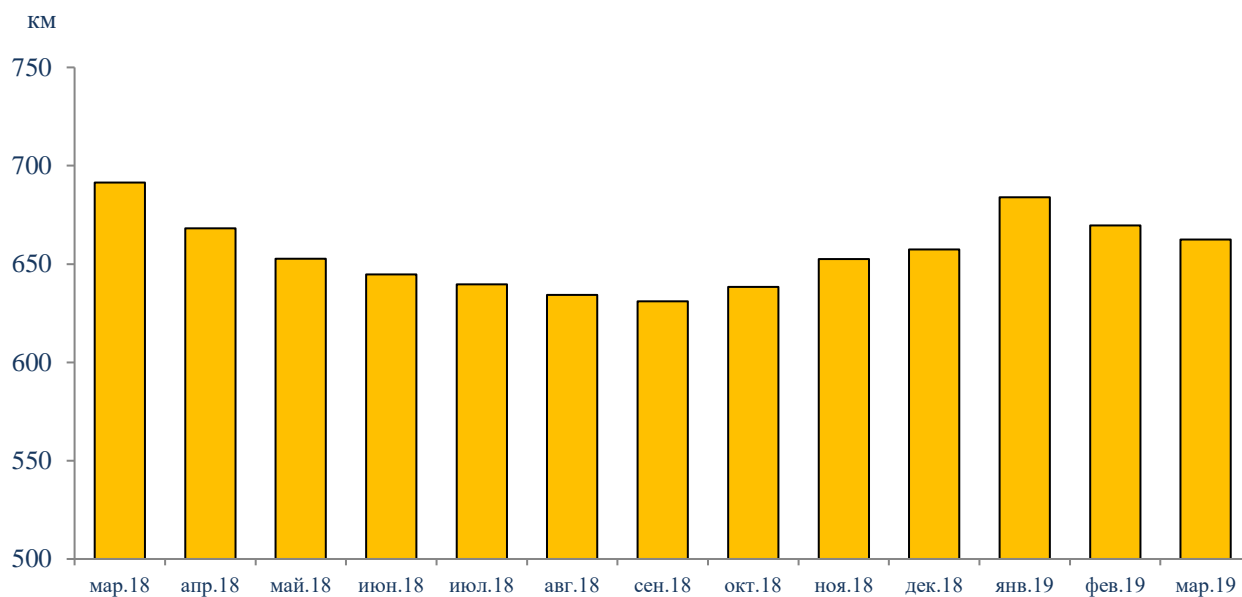


Рисунок 17 – Среднесуточный пробег локомотива рабочего парка, км



## 7. Динамика среднего состава поезда в вагонах в марте 2019 года

Средний состав поезда в вагонах в марте 2019 года был на уровне 66,4 единиц. Этот показатель на 0,5% выше значения в аналогичном периоде 2018 года и на 0,2% выше значения в предыдущем месяце (Рисунок 18).

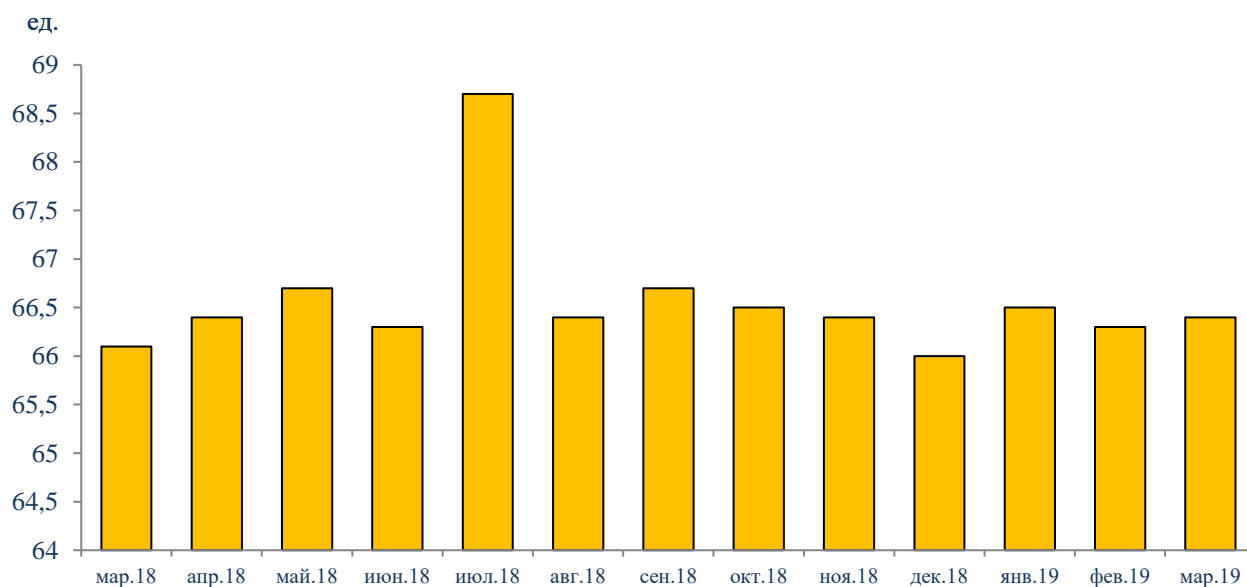


Рисунок 18 – Средний состав поезда в вагонах, ед.



## 8. Динамика среднесуточной производительности вагона в марте 2019 года

В марте 2019 года показатель среднесуточной производительности вагона составил 7904,5 т-км нетто. Значение оказалась на 0,9% ниже уровня аналогичного периода 2018 года и на 4% выше уровня предыдущего месяца (Рисунок 19).

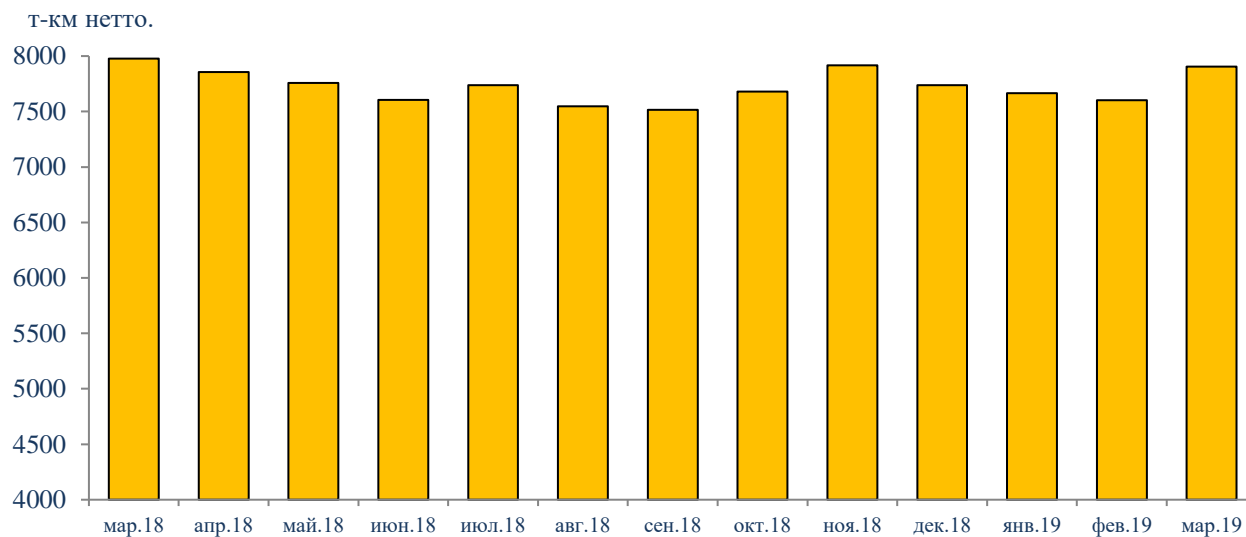


Рисунок 19 – Среднесуточная производительность вагона, т-км нетто





## 9. Динамика средней динамической нагрузки на гружёный вагон в марте 2019 года

Значение средней динамической нагрузки на гружёный вагон в марте 2019 года составило 61,4 тонну, что на 0,5% ниже уровня аналогичного периода 2018 года и на 0,3% выше уровня предыдущего месяца (Рисунок 20).

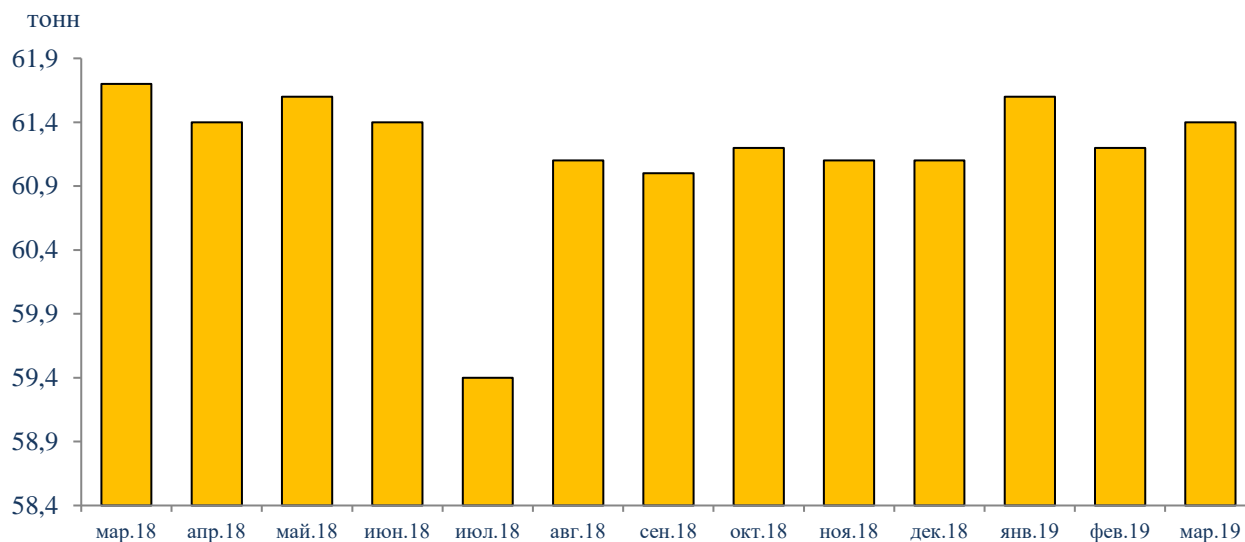


Рисунок 20 – Средняя динамическая нагрузка на гружёный вагон, тонн



## 10. Динамика среднего времени оборота вагона в марте 2019 года

Значение среднего времени оборота вагона в марте 2019 составило 15,2 суток (Рисунок 21). Относительно уровня аналогичного периода 2018 года среднее время оборота вагона оказалось на 4,1% выше и на 1,3% ниже относительно уровня предыдущего месяца.

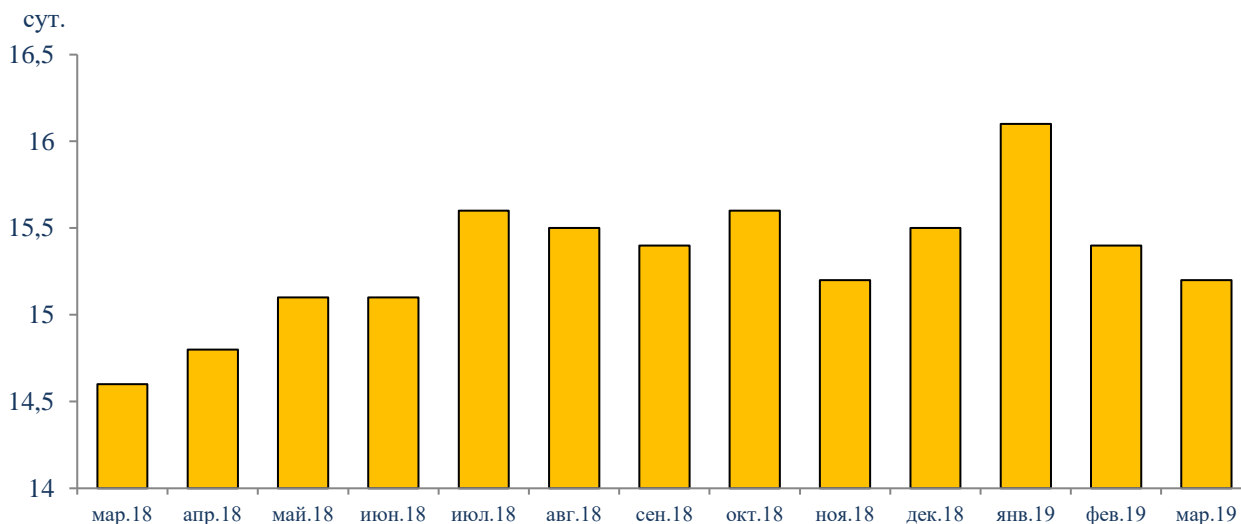


Рисунок 21 – Среднее время оборота вагона, сут.

В сравнении с мартом 2018 года в марте 2019 года можно отметить сокращение времени простоя грузового вагона под грузовыми операциями (-9,0%), а также увеличение времени нахождения вагона в движении (+7,4%), времени простоя грузового вагона на промежуточных станциях (+50,0%), времени простоя грузового вагона на технических станциях (+16,7%) (Рисунок 22).

Относительно предыдущего месяца можно отметить сокращение времени простоя грузового вагона под грузовыми операциями (-7,6%), а также увеличение времени нахождения вагона в движении (+3,6%), времени простоя грузового вагона на технических станциях (+1,8%).



сут.

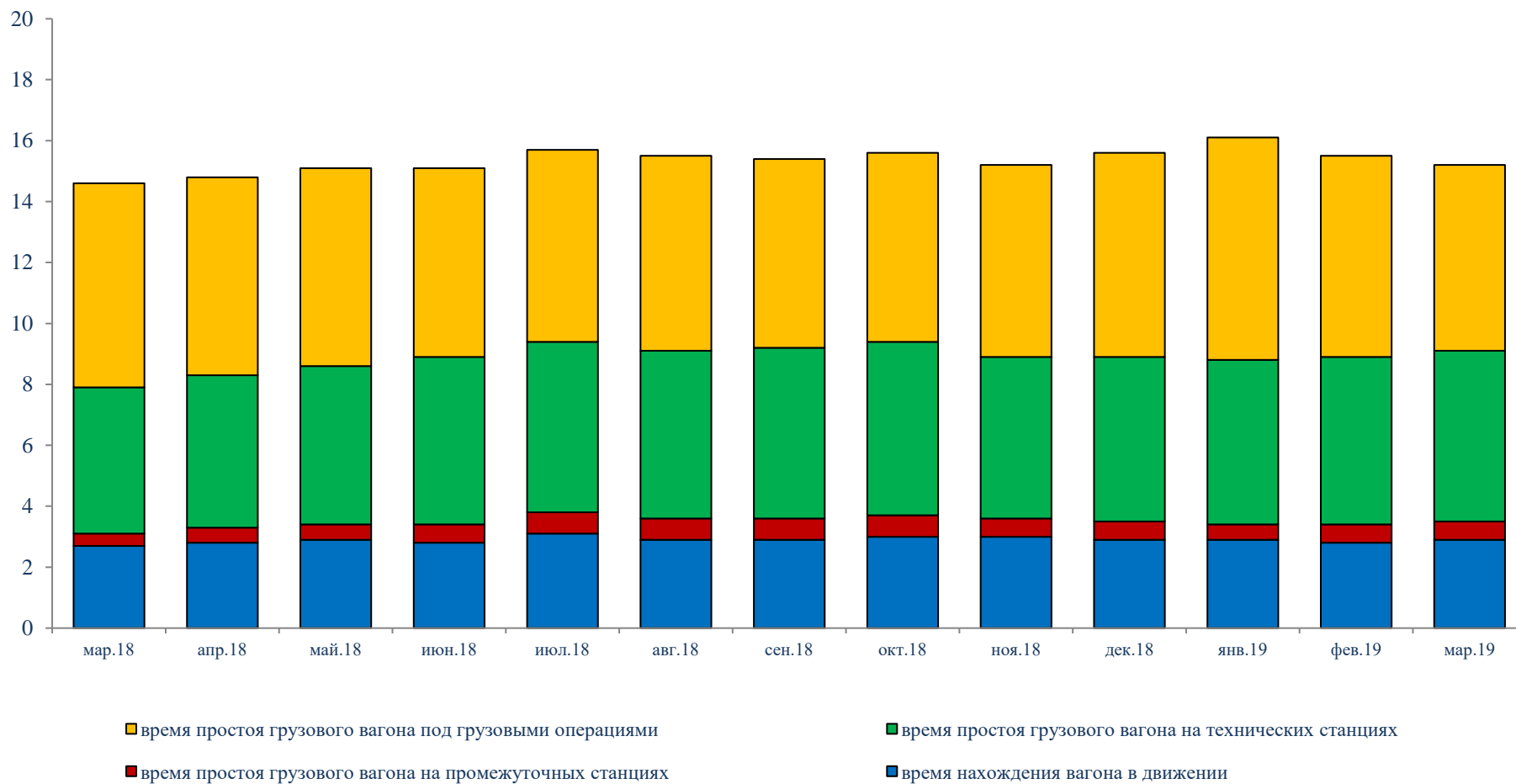


Рисунок 22 – Оборот грузового вагона по элементам, сут.



## 11. Динамика средней протяжённости рейса вагона в марте 2019 года

Средняя протяженность полного рейса вагона в марте 2019 года составила 3265,6 км, что на 2,6% выше в сравнении с аналогичным периодом 2018 года и на 1,4% выше относительно предыдущего месяца.

Средняя протяженность гружёного рейса составила 1954,6 км, что на 3,3% выше в сравнении с аналогичным периодом 2018 года и на 1,9% выше относительно предыдущего месяца.

Средняя протяженность порожнего рейса вагона составила 1310,9 км, что на 1,7% выше в сравнении с аналогичным периодом 2018 года и на 0,7% выше относительно предыдущего месяца (Рисунок 23).

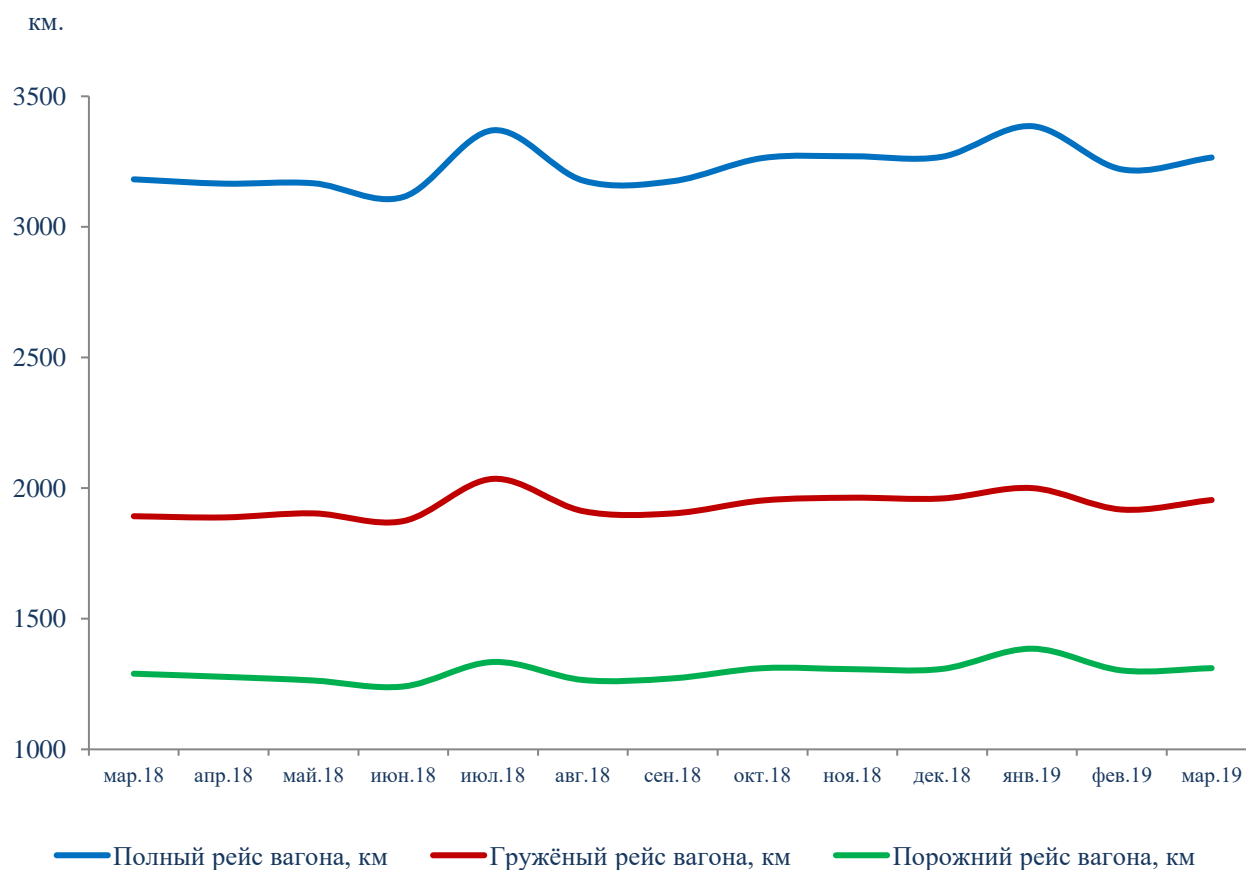


Рисунок 23 – Средняя протяженность рейса вагона, км



## 12. Динамика средней массы поезда в марте 2019 года

В марте 2019 г. средняя масса поезда нетто оказалась на 0,7% выше относительно аналогичного периода 2018 года и составила 2431,3 тонн, средняя масса поезда брутто также оказалась на 0,7% выше и составила 4084,1 тонн. Относительно предыдущего месяца средняя масса поезда нетто оказалась на 1% выше, а средняя масса поезда брутто оказалась на 0,7% выше - Рисунок 24.

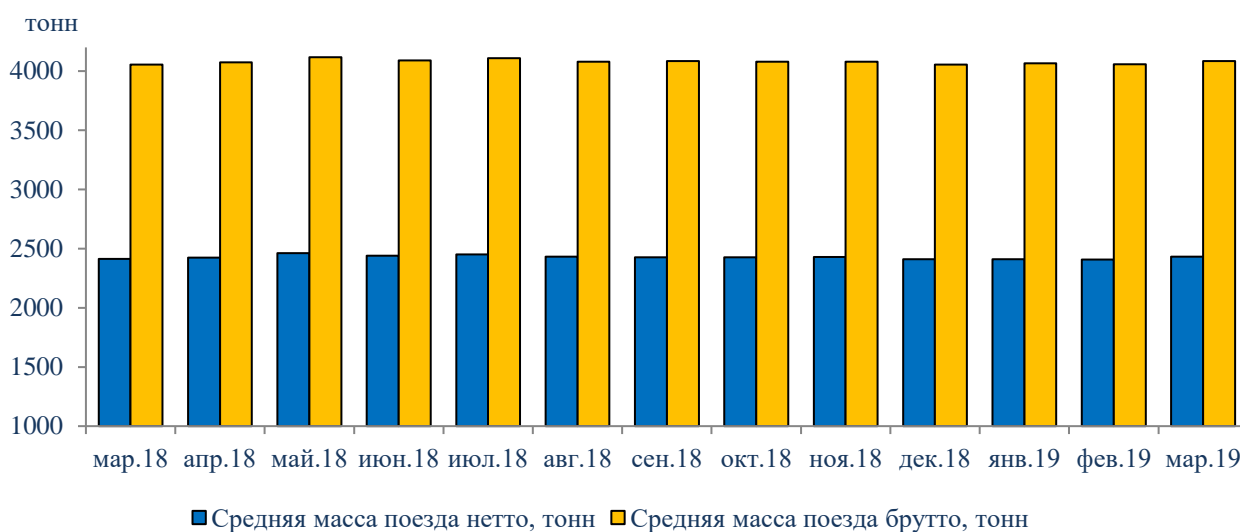


Рисунок 24 – Средняя масса поезда брутто и нетто, тонн



### 13. Динамика процента порожнего пробега грузового вагона к общему в марте 2019 года

Процент порожнего пробега грузового вагона к общему в марте 2019 года находился на уровне 40,1% (Рисунок 25). В сравнении с аналогичным периодом 2018 года процент порожнего пробега грузового вагона к общему в марте 2019 года оказался на 1% ниже и на 0,7% ниже в сравнении с показателем предыдущего месяца.

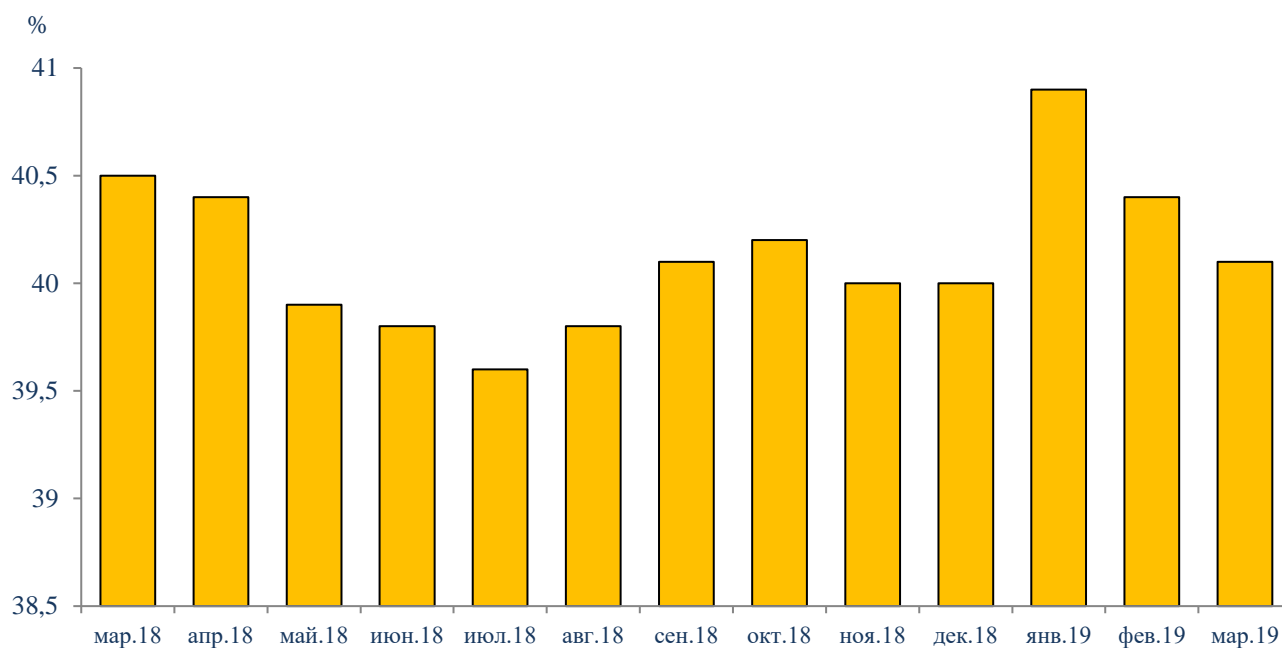


Рисунок 25 – Процент порожнего пробега грузового вагона к общему, %



## 14. Динамика среднего пробега вагона грузового парка в марте 2019 года

В марте 2019 года средний пробег вагона грузового парка составил 215,1 км (Рисунок 26). Относительно аналогичного периода 2018 года средний пробег вагона грузового парка в марте 2019 года оказался на 1,1% ниже и на 3,2% выше относительно предыдущего месяца.

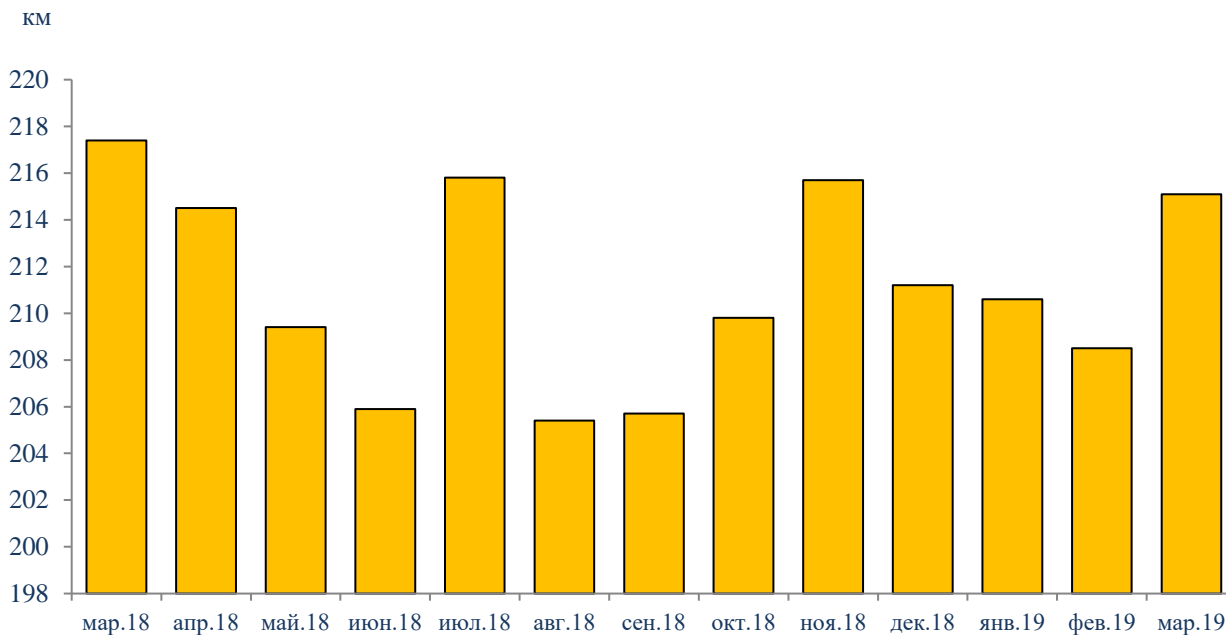


Рисунок 26 – Пробег вагона грузового парка, км



## 15. Динамика средней скорости доставки одной отправки в марте 2019 года

Средняя скорость доставки одной отправки в марте 2019 года составляла 384 км/сутки, что на 2,2% выше уровня аналогичного периода 2018 года и на 3,4% ниже уровня предыдущего месяца, когда средняя скорость доставки отправки была на уровне 375,6 км/сутки и 397,5 км/сутки соответственно (Рисунок 27).

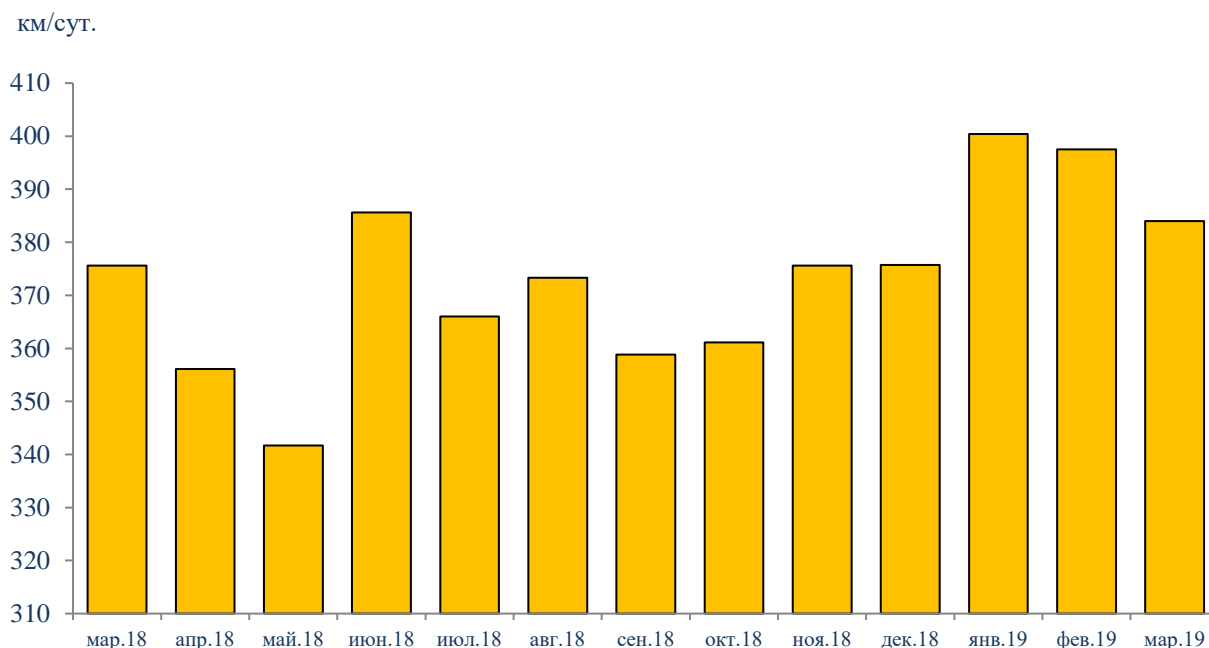


Рисунок 27 – Средняя скорость доставки отправки, км/сутки





## 16. Аналитическая оценка сложившейся ситуации на железнодорожном транспорте в марте 2019 года

В результате проведенного анализа было выявлено, что погрузка на сети ОАО «РЖД» в марте 2019 года относительно аналогичного периода предыдущего года увеличилась на 0,66% и составила 113,92 млн тонн. Положительная динамика наблюдалась у угля, нефти и нефтепродуктов, руд железных и марганцевых, химических и минеральных удобрений, прочих грузов. У строительных грузов, лесных грузов, черных металлов, зерна и продуктов перемола погрузка относительно аналогичного периода предыдущего года снизилась.

Погрузка каменного угля в рассматриваемом периоде увеличилась на 0,12%. Во внутреннем сообщении погрузка снизилась на 6,53%, а на экспорт погрузка выросла на 6,14%. Добыча угля российскими предприятиями<sup>3</sup> в марте 2019 года составила 36,8 млн тонн твердого топлива, что на 1,3% больше, чем в аналогичном периоде 2018 года. Россия занимает шестое место в мире по добыче угля и третье место по экспорту<sup>4</sup>. Экспортная направленность угольного бизнеса является ключевым фактором развития угольной отрасли нашей страны. Доля российского энергетического угля на европейском рынке составляет порядка 40 %, на азиатском — около 9,3 %. Экспорт российского угля в марте 2019 года составил 15,45 млн тонн и оказался ниже показателя аналогичного периода прошлого года на 0,49%. При этом в I квартале 2019 г. цены на энергетический уголь (FOB Newcastle/Port Kembla) снизились на 7,1% по отношению к I кварталу 2018 года до уровня 95,69 долл/т (103,02 долл/т в I квартале 2018 года) и на 7,6% по отношению к IV кварталу 2018 года (103,61 долл/т).

Погрузка химических и минеральных удобрений в рассматриваемом периоде увеличилась на 0,19%. Во внутреннем сообщении погрузка выросла

<sup>3</sup> <https://minenergo.gov.ru>

<sup>4</sup> <http://www.kremlin.ru>



на 0,89%, а на экспорт погрузка снизилась на 0,65%. Производство химических и минеральных удобрений в январе – феврале 2019 года увеличилось по отношению к аналогичному периоду прошлого года на 2,9%. Рост погрузки во внутреннем сообщении обусловлен наличием спроса. Погрузка на экспорт не увеличивается в связи с наличием профицита некоторых видов удобрений на мировом рынке, например, азотных. Наличие профицита негативным образом отражается на стоимости продукции, так за 3 месяца текущего года стоимость азотных удобрений на мировом рынке сократилась более чем на 17%. Правление ОАО «РЖД» в конце 2018 года предоставило скидку 32% на экспортные перевозки ряда минеральных удобрений со станций Азотная и Новгород-на-Волхове на станцию Мурманск до конца 2019 года.

Погрузка нефти и нефтепродуктов в рассматриваемом периоде увеличилась на 2,03%. Во внутреннем сообщении погрузка выросла на 2,49%, а на экспорт погрузка выросла на 1,45%. По данным Минэнерго<sup>5</sup> добыча сырой нефти с учетом газового конденсата в Российской Федерации в марте 2019 года составила 47,8 млн тонн и превысила объем добычи февраля 2018 года на 3,0%. Экспорт российской нефти составляет примерно 10% от мирового предложения<sup>6</sup>. По итогам марта 2019 года он составил 22,7 млн тонн (+7,28% к аналогичному периоду 2018 г.). Производство автомобильного бензина в январе-феврале 2019 года увеличилось по отношению к аналогичному периоду прошлого года на 5,1%, дизельного топлива на 3,9%. Для привлечения дополнительной грузовой базы в конце 2018 г. правлением ОАО «РЖД» в рамках «Тарифного коридора» был принят ряд решений<sup>7</sup> по снижению в 2019-2020 годах уровня тарифов на грузовые перевозки нефти сырой и нефтепродуктов как внутри страны, так и на экспорт при соблюдении определенных условий. Так, например, до конца 2019 года предоставляется

<sup>5</sup> <https://minenergo.gov.ru>

<sup>6</sup> <https://www.vestifinance.ru>

<sup>7</sup> <http://cargo.rzd.ru>



скидка 21,9% на внутрироссийские перевозки нефти сырой в цистернах со станции Уяр на станцию Коченево, скидка 20,1% - со станции Сковородино до станции Ванино. Скидка 50% предоставляется вплоть до конца 2025 года на перевозки нефтепродуктов со станций Барбаров и Новополоцк Белорусской железной дороги в направлении припортовых станций Октябрьской железной дороги, а также на возврат порожних цистерн из-под таких перевозок. Скидка 18% предоставляется до конца 2020 года на экспортные перевозки дизельного топлива и мазута в цистернах со станций Новокуйбышевская, Кашпир, Кряж, Сызрань-1, скидка 25% на перевозки со станций Нефтяная и Князевка.

Погрузка зерна и продуктов перемола в рассматриваемом периоде сократилась на 25,69%. Во внутреннем сообщении погрузка выросла на 5,22%, а на экспорт погрузка снизилась на 45,66%. Снижение погрузки, в том числе связано с сокращением запасов пшеницы. По данным Росстата на начало марта 2019 года запасы пшеницы сократились более чем на 33% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Сокращению отправок на экспорт, в том числе способствует неблагоприятная ценовая конъюнктура. По итогам трёх месяцев биржевая цена на российскую пшеницу сократилась практически более чем на 7%. Правление ОАО «РЖД» в конце 2018 года предоставило скидку 50% до конца 2020 года на экспортные перевозки ряда зерновых грузов через пограничную передаточную станцию Самур (эксп.) с дальнейшим проследованием погранперехода Бююк-Кястик – Гардабани.

Погрузка лесных грузов в рассматриваемом периоде сократилась на 7,94%. Во внутреннем сообщении погрузка снизилась на 3,14%, а на экспорт погрузка снизилась на 11,81%. Сокращению экспортных отправок способствовало увеличение ставок вывозных таможенных пошлин с начала года на отдельные группы лесоматериалов. Контейнерные перевозки лесных грузов по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения в январе-феврале 2019 года выросли по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 43% и составили 70,2 тыс. ДФЭ, бумаги – 54,1 тыс. (+10,1%). Погрузка лесных грузов



в адрес морских портов в январе-феврале 2019 года возросла на 4,4%. Согласно утвержденной в сентябре 2018 года распоряжением Правительства Российской Федерации Стратегии развития лесного комплекса Российской Федерации до 2030 года для увеличения вклада лесного комплекса в экономику страны планируется развивать ориентированные на экспорт производства целлюлозы, увеличивать выпуск тарного картона и санитарно-гигиенических изделий для внутреннего рынка, развивать ориентированные в равной степени на внутренний рынок и на экспорт производства пиломатериалов, фанерно-плитные, мебели, деревянного домостроения. Предусматривается развитие частных предприятий с глубокой переработкой древесины, в том числе химической и механической, которым при необходимости будут оказаны меры государственной поддержки.

Погрузка строительных грузов в рассматриваемом периоде сократилась на 1,33%. Во внутреннем сообщении погрузка снизилась на 1,25%, а на экспорт погрузка снизилась на 8,33%. Во многом снижению погрузки строительных грузов способствует отсутствие реализации крупных инфраструктурных проектов. Кроме того, продолжается сокращаться показатель ввода жилья. В январе - феврале 2019 года объём ввода жилья сократился более чем на 9%. Стоит отметить, что растёт производство цемента в стране. В январе – феврале 2019 года объём производства цемента составило 5,3 млн тонн, что на 8,9% выше аналогичного периода прошлого года. Правление ОАО «РЖД» в конце 2018 года предоставило скидку 20% до конца 2019 года на внутрироссийские перевозки строительного песка в вагонах-думпках со станции Краснолесье на станцию Западный-Новый.

Погрузка черных металлов в рассматриваемом периоде сократилась на 5,62%. Во внутреннем сообщении погрузка выросла на 4,85%, а на экспорт погрузка снизилась на 18,44%. Сокращению экспортных отправок способствовало увеличение отправок стали Китаем на мировой рынок,



которые в январе - феврале 2019 года увеличились на 12,9%<sup>8</sup>. В результате чего произошло увеличение конкуренции на мировом рынке и сокращение спроса на отечественную продукцию. Правление ОАО «РЖД» в конце 2018 года предоставило скидку 50% до конца 2020 года на экспортные перевозки ряда позиций черных металлов через пограничную передаточную станцию Самур (эксп.) с дальнейшим проследованием погранперехода Бююк-Кясик – Гардабани, скидку 47% до конца 2019 года при условии выполнения гарантированного объема перевозок на внутрироссийские перевозки проката черных металлов со станции Полевской на станцию Каменск-Уральский, а также скидку 26,4% до конца 2019 года при условии выполнения гарантированного объема перевозок на внутрироссийские перевозки лома черных металлов назначением на станцию Комсомольск-на-Амуре. Сохраняется устойчивая динамика роста объемов перевозок экспортных грузов через российские порты<sup>9</sup>.

Сохраняется устойчивая динамика роста объемов перевозок экспортных грузов через российские порты. По данным ОАО «РЖД»<sup>10</sup> погрузка в адрес морских портов в январе-марте 2019 года возросла на 5% к уровню аналогичного периода 2018 года, превысив 80,6 млн тонн. В структуре экспортного грузопотока 47% составляет уголь, 28,3% – нефть, 8% – черные металлы, 6,2% – удобрения, 2,8% – зерновые грузы.

Сохраняется устойчивая динамика роста объемов перевозок грузов в контейнерах по сети ОАО «РЖД». В январе-марте 2019 года во всех видах сообщения было перевезено 1,15 млн контейнеров ДФЭ (TEU), что на 15,3% больше, чем за аналогичный период 2018 года. До конца 2019 года запланирована отправка 50 контейнерных поездов из Китая в Белоруссию с машинокомплектами для сборочного производства на заводе СЗАО «БелДжи»

<sup>8</sup> Данные ОАО «РЖД» «Ежемесячный дайджест грузовых железнодорожных перевозок» №2 январь-февраль 2019 г.

<sup>9</sup> [http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5232&layer\\_id=3290&refererLayerId=162&id=4121](http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=4121)

<sup>10</sup> <http://press.rzd.ru>



с регулярностью 1 состав в неделю (маршрут включает прохождение территории Китая, Монголии, России и Белоруссии). Срок доставки составит ориентировочно 14 суток, что втрое быстрее, чем морским путем<sup>11</sup>. С 1 января по 31 декабря 2019 года включительно действует скидка 16,2% на перевозки груженых универсальных крупнотоннажных контейнеров, следующих в составе контейнерных поездов, со станции Кунцево-П на станцию Екатеринбург-Товарный. Для выравнивания ценовых условий с перевозками в аналогичных типах подвижного состава в текущем году будет действовать скидка 3,8% на перевозки грузов в термических контейнерах и порожних термических контейнеров (до момента вступления в силу решений ФАС России об изменении тарификации грузов в термических контейнерах и порожних термических контейнеров, но не позднее 31 декабря 2019 года).

В марте 2019 года ставка предоставления полувагона находилась на уровне около 2425 руб. за вагон в сутки.

19 марта 2019 года распоряжением Правительством Российской Федерации №466-р была утверждена Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года (далее – ДПР).

Погрузка на сети ОАО «РЖД» с 2018 по 2025 гг. по оптимистичному сценарию ДПР увеличится на 30,1% до 1677,4 млн тонн. Росту погрузки будет способствовать увеличение грузовой базы широкой номенклатуры грузов. Например, погрузка химических и минеральных удобрений к 2025 году увеличится на 44,4% до 85,5 млн тонн, погрузка лесных грузов составит 61,4 млн тонн, что на 34,4% выше уровня 2018 года, погрузка чёрных металлов вырастет на 23,6% до 96,5 млн тонн.

Общий размер инвестиционной программы железнодорожного транспорта в 2019-2025 годах составит по оптимистичному сценарию 9 773,3 млрд руб., из них ОАО «РЖД» - 5 786,5 млрд руб. Инвестиционная программа ОАО «РЖД» в рамках ДПР является сбалансированной, большая часть

---

<sup>11</sup> <http://cargo.rzd.ru>



инвестиционных проектов реализуется за счёт средств ОАО «РЖД». При включении новых проектов в инвестиционную программу существует риск роста уровня тарифов для пользователей услуг железнодорожного транспорта.

Стоит отметить, что в соответствии с ДПР среди рыночных рисков наибольшее влияние оказывает существенное изменение объёмов грузовой базы и её структуры относительно прогнозируемых значений в результате волатильности рынков. В связи с этим каждый процентный пункт снижения грузооборота от запланированного приведёт до 2025 года к снижению доходов на сумму более 500 млрд руб. и уменьшению инвестиционной программы почти на 700 млрд руб. Таким образом, существует риск увеличения финансовой нагрузки на грузоотправителей при недостаточном увеличении грузооборота для поддержания необходимого уровня инвестиций в развитие

В ДПР ОАО «РЖД» до 2025 года представлены основные инфраструктурные проекты развития железнодорожного транспорта. Они являются основой модернизации транспортной системы и послужат стимулом развития многих отраслей российской промышленности.

Одним из крупнейших инфраструктурных проектов на период до 2025 года является развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Проект реализуется с целью снятия барьерных ограничений пропускной и провозной способностей участков полигона и обеспечения роста вывоза грузов. В рамках реализации проекта предусматривается строительство более 1 800 км вторых путей, реконструкция свыше 100 станций, усиление устройств тягового электроснабжения. Проект реализуется в два этапа. Первый этап планируется завершить в 2020 году, а прирост объёма вывоза полезных ископаемых с месторождений Восточного полигона должен составить 66,8 млн тонн к уровню 2012 года. Сроки реализации второго этапа – 2025 год, прирост объёма вывоза полезных ископаемых к 2024 году должен составить 126,6 млн тонн к уровню 2012 года, после 2025 года прирост составит 151,9 млн. тонн.



Реализация ряда инфраструктурных проектов предусматривает развитие механизма государственно-частного партнёрства, включая использование концессий. Например, в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 8 августа 2018 года №1663-р заключено концессионное соглашение на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым». Целью проекта является сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей, а также развитие Арктической зоны Российской Федерации.