

## АНАЛИЗ СТАВОК ОПЕРАТОРОВ ПОЛУВАГОНОВ В МАРТЕ 2023 Г.

**Навоченко Анастасия Алексеевна**

студент, Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова, РФ, г. Москва

**Слепухин Владимир Геннадьевич**

научный руководитель, канд. эк. наук, доцент, Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова, РФ, г. Москва

В марте 2023 года базовая ставка аренды полувагона осталась на уровне предыдущего месяца (2300 руб./сут.). Предполагалось, что ее рост продолжится на фоне ожиданий весенней прибавки погрузки на сети. Однако этого не произошло. В марте на ряде направлений структура отправок изменилась, и не в пользу грузов в полувагонах. Это внесло некоторую сумятицу в настроения, что сохранило высокую волатильность коридора ставок. Основная причина – неустойчивость общей ситуации на сети [2].

С одной стороны, пути стали освобождать от брошенных поездов, что несколько улучшило доходность полувагонов. Вместе с тем подвижной состав стал больше простаивать на путях необщего пользования. И операторы были вынуждены чаще взыскивать штрафы за передержки полувагонов под грузовыми операциями. В некоторых случаях клиентам стало сложнее собирать пулы. За подсыл порожнего вагона чаще обычного приходилось доплачивать.

В итоге фактические расходы клиентов на использование полувагонов выросли. Но это пока не сказалось на базовых ставках аренды. Следует отметить, что весной отправители стали осторожнее. Они не очень-то были готовы брать подорожавший подвижной состав на ЭТП «Грузовые перевозки», где в марте индекс доходности полувагона вырос на 3% к февралю 2023 года. Если в целом на сети плечо перевозок в полувагонах увеличилось, то на ЭТП «Грузовые перевозки» оно, напротив, уменьшилось. Это значит, что с площадки старались привлечь парк в основном в короткие рейсы. Причем в первые 2 недели апреля указанный индекс доходности откатился назад по сравнению с аналогичным периодом начала марта на 5% [1].

Месяц	2023			2022			% 2023/2022 (месяц к месяцу)
	диапазон ставок (минимум – максимум)	базо- вая став- ка *	% к преды- дущему месяцу	диапазон ставок (минимум – максимум)	базо- вая став- ка *	% к преды- дущему месяцу	
Январь	1800–3200	2100	5	1600–3500	2500	4	-16
Февраль	1800–3200	2300	10	1900–4500	3500	40	-34
Март	1900–3100	2300	0	2500–5500	4000	14	-43

*Рисунок 1. Ставки операторов на полувагоны*

Нервно отреагировал на ситуацию в марте и другой индикатор – индекс суточной ставки предоставления полувагона в технический рейс на пространстве 1520 на бирже вагонов: после 4 месяцев устойчивого роста он в начале весны неожиданно снизился на 3,5% по сравнению с февралем 2023 года. Подобный разбой свидетельствует о рисках разнонаправленного движения базовых ставок аренды полувагона: в дальнейшем они могут качнуться как вверх, так и вниз. Вверх может толкать позитив в динамике погрузки, повышение устойчивости обновленных цепочек поставок и общая ситуация на железнодорожной сети [5].

Тем не менее есть и факторы, которые влияют на снижение ставок аренды на споте. Среди них – давление профицита парка и риски, связанные с появлением новых форс-мажорных событий для экспортеров. Как отметили представители операторов, логистика на сети продолжает подстраиваться под новые рынки сбыта.

В сложившихся условиях операторы вынуждены были корректировать свою деятельность, реагируя на потребности клиентов. А последним пришлось искать новых потребителей на внешних рынках и расширять продажи внутри РФ. Причем если ранее в структуре погрузки на сети РЖД росла доля отправок внутри РФ, то в марте стали увеличиваться перевозки на экспорт. Соответственно, выросла зависимость объемов отправки в полувагонах от состояния внешних рынков. Многие грузы тяготели в большинстве своем по инерции к Восточному полигону. В основном это был уголь.

Однако увеличилась доля номенклатур, адаптировавшихся к санкциям и к следованию в других направлениях. Впервые с начала прошлого года ни на востоке, ни на юге, ни на северо-западе РФ в морских портах не было отрицательной динамики. А погрузка железнодорожного экспорта сухих грузов в адрес портов увеличилась на 3,9%, до 86,2 млн т. Основным драйвером был уголь. Более всего прибавка была заметной на юге. Кроме того, улучшилась ситуация в Усть-Луге. Повысился спрос на экспорт в полувагонах и на мурманском направлении. Итак, во многом спрос на полувагоны определял уголь. На втором месте – щебень [5].

В марте погрузку стройгрузов поддержала реализация крупных проектов по строительству объектов автодорожной и железнодорожной инфраструктуры. Уголь вернулся к докризисным показателям. Этому способствовало восстановление экспортных объемов и их переориентация на новые рынки сбыта. Однако если уровень погрузки щебня ожидается устойчивым, то этого нельзя сказать об угле. По прогнозам РЖД, перевозки угля в 2023 году могут снизиться из-за замедления внутреннего спроса. Прирост может быть только за счет экспорта. Однако следует иметь в виду, что мировые цены на уголь сейчас склонны к снижению. На этом фоне маржинальность продаж за рубеж уменьшается.

По итогам I квартала рабочий парк полувагонов практически не увеличился. В данный момент нельзя сказать, что на базовые ставки аренды давит профицит рабочего парка. В сегменте полувагонов сейчас действуют несколько факторов, которые определяют спрос на подвижной состав. Первый – восстановление грузовой базы, увеличение объемов перевозок угля и щебня. Второй – рост дальности маршрутов на фоне разворота экспортной логистики на восток. Третий – высокая численность отставленных от движения вагонов в условиях дефицита инфраструктуры: в марте количество брошенных оценивалось участниками рынка на уровне 8–10% от среднесуточного парка полувагонов на сети [4].

Указанные факторы создают условия, когда для перевозок требуется больше полувагонов, чем обычно. Это компенсирует избыток парка. Однако сейчас нельзя утверждать, что на базовые ставки аренды полувагонов влияют и локальные дефициты, которые образуются из-за заторов на отдельных участках сети. Суммарно спрос и предложение выглядят сбалансированными, что и определило весеннюю стабильность базовых ставок аренды на споте.

Это создает условия для того, что базовые ставки аренды будут тяготеть к стабильности. Но могут быть и локальные реминисценции, например, на восточном или южном направлении перевозок. При сохранении нынешних трендов базовая ставка аренды полувагонов на споте летом будет на уровне 2300–2400 руб./сут.

## Список литературы:

1. ЛЕНТА Vgudok. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vgudok.com/lenta> (дата обращения 10.04.2023).
2. Новости ЖД транспорта / РЖД Парнер. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/> (дата обращения 14.04.2023).
3. Развитие железнодорожной инфраструктуры в условиях санкций / Delovoy profil (расширяя горизонты) – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/analitiki-gruppy-o-perspektivakh-razvitiya-zheleznodorozhnoy-infrastruktury-v-rossii/> (дата обращения 20.04.2023).
4. Рынок грузового железнодорожного транспорта России / INFOline – Аналитика. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://infoline.spb.ru/upload/iblock/d87/d87543b232ee03d52088045b2b6026fb.pdf> (дата обращения 15.04.2023).
5. Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2022 г. / Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://publications.hse.ru/articles/821965309> (дата обращения 07.03.2023).
6. Состояние рынка перевозок грузов и производства грузовых вагонов в 2021 году / Институт проблем естественных монополий. - 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ipem.ru/content/sostoyanie-rynka-perevozok-gruzov-i-proizvodstva-gruzovykh-vagonov-v-2021-godu/> (дата обращения 25.03.2023).
7. Эксперты ИПЕМ представили прогнозы по основным показателям железнодорожной отрасли на 2023 год / Институт проблем естественных монополий. - 2023. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ipem.ru/content/eksperty-ipem-predstavili-prognozy-po-osnovnym-pokazatelyam-zheleznodorozhnoy-otrasli-na-2023-god/> (дата обращения 25.03.2023).