

Российский рынок железнодорожных перевозок в 2017 году

В 2017 году ОАО «РЖД» констатировало максимальную за последние 5 лет погрузку – она составила 1 261,3 млн. тонн, что на 3% больше уровня 2016 года. Грузооборот составил 3 176, 2 млрд. т-км, что на 6% больше, чем в предыдущем году.

Наибольший вклад в *увеличение* погрузки к прошлому году внесли насыпные и навалочные грузы: зерно (+16,4%) уголь (+9,1%), удобрения (+6,7%), лом черных металлов (+4,8%), черные металлы (+2,8%), лесные грузы (+2,5%), железная руда (+0,9%), и цемент (+0,6%). *Падение* погрузки к прошлому году показали строительные материалы (-5,7%), кокс (-4,7%), цветная руда (-4,1%) и нефтяные грузы (-0,2%).

По итогам 2017 года реальный ВВП России, по оценкам Росстата, вырос на 1,5%, индекс промышленного производства по сравнению с январем-декабром 2016 года составил 102,3%.

В 2017 году росту грузооборота способствовали увеличение погрузки *на экспорт*. Погрузка *экспортных* грузов на сети РЖД в российские порты в 2017 году выросла на 6,4% по сравнению с предыдущим годом – до 293,4 млн. тонн. Увеличились перевозки угля на 10,6%, удобрений – на 11,8%, зерновых грузов – на 52,8%, бумаги – на 7,2%, лесных грузов – на 7,2%. При этом погрузка экспортных грузов в порты Северо-Запада по итогам года составила около 123,8 млн. тонн, что на 10,2% выше уровня 2016 года. В порты юга отправлено 75,9 млн. тонн, рост составил 6%, в порты Дальнего Востока – 93,3 млн. тонн (рост – на 2,6%). По оценкам ОАО «РЖД», порядка 47% в структуре экспортного грузопотока занял уголь, 27% – нефть, 9% – черные металлы, 7% – удобрения, 3% – зерновые грузы.

В 2017 году заметно оживился *рынок производства подвижного состава* – по данным Минпромторга России, было произведено 58,3 тыс. единиц подвижного состава, из них 37,5 тыс. – полувагоны. Пиковое списание полувагонов закончилось в 2016 году, в 2017 году списано 18,3 тыс. полувагонов. Таким образом, по итогам года производство вагонов превысило объем списания.

Ожидается, что в 2018-2019 гг. списание ожидается на уровне в среднем 30-40 тыс. вагонов в год. Вагоностроители смогут покрывать этот уровень выбытия и дополнительно производить вагоны для обеспечения запланированного РЖД роста грузооборота.

В связи с активным спросом на подвижной состав на фоне растущего рынка перевозок ожидается, что в 2018 году объем производства грузовых вагонов будет соответствовать уровню 2017 года и составит, согласно прогнозу Минпромторга России, около 58,5 тыс. вагонов. При этом объем экспорта грузовых вагонов российского производства составит, согласно прогнозу, 3,423 тыс. единиц, из них 1,908 тыс. вагонов планируется поставить в Иран, 700 – в Казахстан, 600 – в страны Прибалтики, 215 – на Кубу.

В 2009-2017 гг. на технологическое перевооружение предприятий транспортного машиностроения выделено около 8,7 млрд. рублей. В целях

стабилизации рынка в 2016-2017 гг были оказаны меры господдержки, стимулирующие приобретение и производство грузового подвижного состава, с общим объемом финансирования 17,1 млрд. рублей. В 2018 году, по заявлению Министра промышленности Дениса Мантурова, планируется реализовать следующие меры господдержки: стимулирование приобретения мотор-вагонного подвижного состава с объемом финансирования в 1,5 млрд. рублей, стимулирование приобретения специализированного подвижного состава на тележках с осевой нагрузкой 25 тонн на ось и подвижного состава на тележках с осевой нагрузкой 27 тонн на ось с объемом финансирования 2 млрд. рублей.

В целом, по оценке Федеральной службы государственной статистики, в 2018 году сохранится тенденция роста производства вагонов бункерного типа (зерновозы, минераловозы, цементовозы).

Еще одной тенденцией стал рост спроса на обычные вагоны (23,5 т/ось), они дешевле, более универсальны и позволяют выстраивать оптимальную логистику с точки зрения сокращения порожнего пробега, что для сети – более технологично. По данным АО «НПК», если в 2016 году доля типовых вагонов в производстве составила меньше 5% (0,9 тыс. единиц), то в 2017 году доля производства типовых вагонов выросла почти до 18% (6,5 тыс. единиц), а за I квартал 2018 года – уже 44%.

Инновационные вагоны чаще всего используются на экспортных направлениях на дальние расстояния. Доля погрузки в инновационных полувагонах на поясах дальности до 3 000 км составляет от 3% до 11%, свыше 3000 км – от 25% до 53%. В среднесрочной перспективе, считают эксперты АО «НПК», под перевозки угля на расстояние свыше 3000 км может потребоваться еще 80-90 тыс. единиц инновационных полувагонов. Исходя из динамики производства новых вагонов, можно полагать, что в течение 3-5 лет в данном сегменте произойдет насыщение.

Уголь

Уголь в 2017 году вышел на второе место по абсолютному приросту погрузки, многократно побив исторические рекорды. Всего за год по железной дороге было отправлено 358,5 млн т угля, что на 9,1% выше уровня 2016 г.

Основной прирост перевозок угля произошел в экспортном направлении – по итогам года экспортная погрузка угля на железнодорожном транспорте впервые в истории превысила погрузку во внутреннем сообщении - 192,2 млн. тонн против 168,9 млн тонн в 2016 году. Основными странами-импортерами, нарастившими отгрузку угля из России в 2017 г. по отношению к предыдущему году, стали Китай (в 1,5 раза), Польша (2 раза) и Турция (2,5 раза), а также Румыния и Индия.

По мнению экспертов угольной отрасли, ситуация на мировом рынке угля остается стабильной. В 2017 года цены на уголь росли - в первую очередь, из-за того, что крупнейший потребитель и одновременно производитель угля Китай в 2016 году закрыл тысячу нерентабельных шахт, сократил количество рабочих дней, в результате чего на азиатских рынках возник дефицит коксующихся углей, что и привело к резкому росту цен. Кроме того, из-за последствий циклона у берегов Австралии в марте 2017 года на несколько месяцев остановилась добыча угля на шахтах в крупнейшем в мире угольном бассейне - австралийском Квинсленде, что также привело к серьезным перебоям с поставками угля.

По оценкам экспертов, спрос на уголь предъявляют традиционные центры его потребления – Китай, Индия в первую очередь. В частности, в Индии ожидается 10% рост выплавки стали, что резко увеличит спрос на энергию и уголь. В целом угольная

отрасль отличается высокой инерционностью, поэтому эксперты не ожидают в 2018 году стремительного падения мировых цен на уголь.

Что касается российского рынка, то здесь продолжается вытеснение угольного топлива газом, инфраструктурные ограничения, большие расстояния транспортировки угольной продукции, а небольшой рост в 2017 году был обусловлен временными факторами – низкой выработкой ГЭС во втором полугодии, а также климатическими условиями. Начиная с сентября 2017 года в Союз операторов железнодорожного транспорта неоднократно поступали обращения с просьбой оказать содействие при возникновении проблем с нехваткой вагонов для перевозки угля. По мнению Союза, отдельные задержки в предоставлении подвижного состава были вызваны совокупностью ряда факторов: сезонным пиком потребности в перевозке грузов в районы Крайнего Севера, а также угля для обеспечения населения страны в зимний период, одновременно с этим грузоотправители стремились выполнить контракты по поставке угля на экспорт. Еще один фактор – проведение технологических работ, связанных с подготовкой железнодорожной инфраструктуры общего и необщего пользования к работе в зимний период. Совокупность этих факторов и приводила к сгущенной погрузке, что вызывало непроизводительные простои вагонов в ожидании их подачи под погрузку.

В целом поставки российского угля на внутренний рынок имеют устойчивый тренд к сокращению и, по мнению представителей угольных компаний, главными вызовами сегодня становятся ограничения, возникающие в транспортной инфраструктуре. По мнению аналитиков угольной отрасли, в 2018 году погрузка угля будет по-прежнему расти за счет увеличения экспортных поставок. Среди стран, наращивающих потребление российского угля – Польша, Япония, Украина.

Зерно

В 2017 году, по данным Минсельхоза, в России был собран рекордный за последние 25 лет урожай зерновых. При этом, учитывая наличие значительного объема зерновых, сформированного за счет прошлых периодов, внутренние потребности регионов удовлетворялись за счет собственных посевов, необходимость доставки зерна из других регионов была снижена, что доказывает статистика – внутренние перевозки зерна в году снизились на 3%. Экспортные поставки, напротив, серьезно возросли – почти на 40%. Дело в том, что на внешних рынках из-за проблем с урожаем в Австралии, США, Бразилии сложилась благоприятная ценовая конъюнктура, что сделало экспорт российского зерна весьма привлекательным. По оценкам экспертов, объем экспортных поставок в 2017-2018 гг может достичь 45 млн. тонн. В конце сентября 2017 года Правление ОАО «РЖД» приняло решение о предоставлении скидки на экспортные перевозки зерна из ряда субъектов Российской Федерации через российские порты.

В результате не просто обычного сезонного роста, характерного для третьего квартала, а ажиотажного спроса в условиях высокой ценовой конъюнктуры в августе-сентябре 2017 года резко возросла потребность в предоставлении вагонов-зерновозов. При этом по оценкам Союза, возможности по вывозу зерновых в период кумулятивного предъявления грузов для перевозки определяются не только количеством вагонов-зерновозов, но и инфраструктурными ограничениями по традиционным направлениям перевозок, а также имеющимися портовыми мощностями. Участники зернового рынка, ранее заключившие долгосрочные контракты с операторами и согласовавшие с портами программы по перевалке экспортных объемов, как правило, не имели проблем с вывозом зерновых. При этом, по информации от компаний, входящих в Союз операторов, ставки аренды вагонов-

зерновозов, несмотря на повышенный спрос, а также постоянный рост цены подвижного состава и расходов, необходимых для его содержания, существенно не менялись.

Однако операторы отмечали рост ставок на спотовом рынке по сравнению с уровнем 2016 года – до 1300-1400 рублей за вагон в сутки на отдельных направлениях. Увеличение стоимости услуг было обусловлено, в первую очередь, значительным сверхнормативным использованием вагонов-зерновозов, поданных под погрузку (например, при нормативе оборота на подъездных путях в 2 суток, вагоны простаивали под погрузкой 6 и более, зачастую использовались грузоотправителями как «склады на колесах».

Несмотря на существенное увеличение в таких случаях расходов на перевозку в целом (на 300-400 рублей за вагон в сутки), связанное с необходимостью уплаты предусмотренных договором с операторами штрафов, грузоотправители шли на это, чтобы гарантированно обеспечить свои последующие экспортные отгрузки. При этом законодательно ответственность грузоотправителя за задержку вагона не предусмотрена, размер штрафа определялся исключительно в договоре с оператором.

Были и другие обстоятельства, которые приводили к нерациональному использованию погрузочного ресурса. Например, несвоевременное согласование с портами или иностранными железными дорогами планируемых объемов перевозок сельскохозяйственной продукции, а также особенности графика работы государственных контрольных органов (таможня, органы санитарного надзора), не предполагающего выдачу необходимых разрешений в ночное время и выходные дни, в результате чего в пиковый период была невозможна отгрузка зерна. Кроме того, грузоотправители могли менять ранее определенный маршрут при наличии экономически более выгодных предложений для перевозки зерна. Эти факторы негативно влияли на показатели оборота вагонов-зерновозов, существенно снижали погрузочный ресурс подвижного состава, приводили к задержкам в предоставлении вагонов.

Что касается прогноза на 2018 год, то, по мнению Союза, учитывая большие объемы переходящих остатков зерна, государственную поддержку грузоотправителей, ситуацию на мировом рынке, можно ожидать дальнейшего роста перевозок зерна.

Химические и минеральные удобрения

В 2017 году рост отмечен и в перевозках химических и минеральных удобрений: с начала года по сети ОАО «РЖД» отправлено 57,1 млн. тонн удобрений, что на 6,8% выше уровня 2016 года. Причем перевозки росли как во внутреннем (+4,5%), так и в экспортном сообщении (+9%). Наибольший рост поставок на экспорт отмечен в направлении Китая (+10%), Бразилии.

При сохранении тенденций развития сельского хозяйства и реализации экспортного потенциала в 2018 году ожидается дальнейший рост перевозок минеральных удобрений железнодорожным транспортом. Правительством утверждена дорожная карта по развитию производства минеральных удобрений в России до 2025 года, реализация которой позволит нарастить их производство и увеличить долю экспорта, а также повысить в целом потребление минеральных удобрений российскими аграриями.

Черные металлы и железная руда

В 2017 году по железной дороге было отправлено 73 млн. тонн черных металлов, что на 2,8% выше уровня 2016 года. По данным Росстата, в 2017 году выпуск проката увеличился на 0,7%, чугуна – на 0,5%, труб – на 4,8%, конструкций из черных металлов – на 7,9%.

По оценке участников рынка, производство росло за счет увеличения спроса со стороны строительной отрасли, машино- и автомобилестроения. Особенно высокую динамику черные металлы показали в завершающий месяц года – по сравнению с декабрем 2016 года рост составил 13,7%. По мнению аналитиков металлургической отрасли сказались повышение мировых цен на ряд позиций проката и увеличение спроса на металл в Китае.

Заметно выросли в 2017 году железнодорожные перевозки черных металлов в контейнерах. Согласно данным ОАО «РЖД», рост составил 27,7% относительно 2016 года (до 104,07 тыс. TEU). В том числе экспортная перевозка составила 45,62 тыс. TEU, что на 30% превысило показатель 2016 года. Во внутреннем сообщении перевезено 22,46 тыс. TEU (+6,5%), транзитные контейнерные перевозки черных металлов выросли на 53,5% и составили 21,44 тыс. TEU, импортные – на 27,8% до 14,55 тыс. TEU.

На 2018 год прогноз противоречивый – многочисленные пошлины и ограничения стран-импортеров, санкции препятствуют росту перевозок на экспорт, однако аналитики отрасли отмечают рост потребления внутри России листовой стали, чугуна, стальных труб большого диаметра и слябов.

Нефтяные грузы

Перевозки нефти и нефтепродуктов снижались второй год подряд, однако в 2017 году – незначительно в сравнении с аналогичным периодом 2016 года. Всего за прошедший год по железной дороге было отправлено 235,5 млн т нефти и нефтепродуктов, что на 0,2% ниже уровня 2016 года. При этом рост внутренних перевозок составил 3,5%, а экспорт снизился на 6%. Эксперты отмечают изменения в структуре грузов – отмечался рост перевозок дистиллятов газового конденсата увеличились в 1,5 раза – на 4,6 млн. тонн.

Перевозки нефтеналивных грузов по железной дороге постепенно сокращаются из-за роста прокачки нефтепродуктов по трубопроводам (по данным Совета потребителей ОАО «РЖД», в 2018 году в трубу уйдет более 10 млн. тонн), и даже попытки ОАО «РЖД» скорректировать снижение за счет создания более выгодных условий грузоотправителям не спасают ситуацию. На заседании съезда РСПП в начале февраля 2018 года было заявлено о том, что решение ОАО «РЖД» снизить тарифы на перевозку нефтеналивных грузов по направлениям, повторяющим речные перевозки, осложнило жизнь судоходных компаний, а сохранение действующих скидок к тарифам на перевозку железнодорожным транспортом нефтепродуктов может привести к потере более 50% грузовой базы наливных грузов внутреннего водного транспорта. Однако, по оценкам специалистов ПАО «НК «Роснефть», падение объемов перевозок нефтеналивных грузов не является следствием применения скидок с инфраструктурного тарифа ОАО «РЖД» и в 2018 году отгрузки на реку с Саратовской, Самарской и Уфимской групп НПЗ сохранятся на уровне не ниже 2017 года.

По мнению аналитиков, в среднесрочной перспективе погрузка нефти и нефтепродуктов будет снижаться, однако темпы падения будут зависеть от госрегулирования и изменения экспортной логистики. В конце февраля 2018 года Правительство Российской Федерации поручило разработать транспортный баланс

железнодорожного, трубопроводного, водного и автомобильного транспорта, который бы позволил сбалансировать рынок транспортных услуг, а также обеспечил взаимоувязку и взаимодополняемость железнодорожного, трубопроводного, водного и автомобильного транспорта.

Строительные грузы и цемент

В 2017 году снизились перевозки строительных грузов – по статистике ОАО «РЖД» всего было отправлено 132,9 млн. тонн, что на 5,7% ниже уровня 2016 года. Перевозки цемента составили 26,8 млн. тонн, что на 0,6% выше уровня 2016 года. По оценкам экспертов, в зимний период не наблюдалось проблем с перевозкой цемента по железной дороге, однако осенью напряженная ситуация с подачей подвижного состава привела к их сокращению – возникли сложности с отправкой до 10-15% продукции.

Проблемы с подвижным составом эксперты описывают следующим образом: последние годы в отрасли отмечалась нарастающая тенденция к сокращению парка хоппер-цементовозов – списывается старый парк, не закупается новый. Обычно в межсезонье выход находили в использовании зерновозов (на нужды производителей цемента «уходили» до 3 тыс. зерновозов), также для тарифованного цемента использовались полувагоны и крытые вагоны. Однако в 2017 году ситуация с подвижным составом обострилась – рост ставок на полувагоны и зерновозы ввиду их высокой востребованности для экспортных перевозок сделали их использование для перевозок цемента невозможными, а крытые вагоны стали больше использоваться в перевозках более доходных пищевых продуктов – муки, круп, сахара, макаронных изделий.

Ситуация может усугубиться в 2018 году – участники цементной отрасли предрекают рост ставок на цементовозы на 30%, при этом многие эксперты рынка говорят о росте доли перевозок цемента автотранспортом. Что касается прогноза на перевозки строительных грузов, то здесь, по мере развития жилищного сектора, возможен рост, эксперты видят в этом сегменте значительный потенциал.

Контейнерные перевозки

Прошедший 2017 год, по оценке экспертов ПАО «ТрансКонтейнер», стал одним из наиболее удачных за всю новейшую историю контейнерных перевозок как по темпам роста, так и по абсолютной величине: на сети российских железных дорог было перевезено почти 3,9 млн ДФЭ – это исторический рекорд. Если по итогам 2016 года темпы роста рынка составили 10,2%, то в 2017 году рынок вырос на 19%. Темпы роста рынка стали максимальными с 2010 года и существенно превзошли первоначальные прогнозы.

Также произошли изменения в структуре перевозок: если в 2015-2016 гг основным драйвером рынка выступали внутренние перевозки, то в 2017 году структура рынка приблизилась к докризисному уровню и основной рост пришелся на международные направления (+31,1%). Основными драйверами роста стали перевозки в импортном сообщении выросли на 173 тыс. ДФЭ (+32,9%), и транзитные перевозки, где прирост составил 60,3% или 156 тыс. ДФЭ.

Перевозки во внутреннем сообщении тоже росли, но гораздо медленнее – на 7,6%. Динамика внутренних перевозок поддерживалась развитием импортозамещающих производств, переключением грузопотока на перевозку в контейнерах, а также продолжающимся с 2017 года возвращением на российский рынок контейнеров глобальных логистических операторов и морских линий.

Доля груженых контейнеров в структуре внутрироссийского железнодорожного контейнерооборота, по данным ПАО «ТрансКонтейнер», в 2017 году составила 50,2%, оставшись на уровне 2016 года. Перевозки груженых контейнеров в отчетном периоде выросли на 7,7%, перевозки порожних контейнеров увеличились на 7,6% к уровню 2016 года.

Структура внутрироссийского железнодорожного контейнерного грузооборота традиционно более диверсифицирована по сравнению с международными перевозками. В разрезе товарных групп в 2017 году наиболее значительными были перевозки продукции химической промышленности (25,4%) и продовольственных грузов (16,5%). Доли строительных грузов, машин и оборудования были на уровне 9%, на нефтяные грузы приходилось 7,8%, на продукцию деревообработки, бумагу и целлюлозу – по 5% от внутрироссийского оборота груженых контейнеров по железной дороге.

Наибольшее увеличение в 2017 году в разрезе товарных групп продемонстрировали, по данным ПАО «ТрансКонтейнер», перевозки продукции деревообработки (+18,8%), металлических изделий (+15,2%) и химической продукции (+11,6%).

Основные контейнеропотоки во внутреннем сообщении были сконцентрированы в направлениях Центральная Россия – Урал – Сибирь, а также в пределах Урало-Сибирского региона и Северо-Запада России.

Объем железнодорожных контейнерных перевозок в экспортном сообщении вырос в 2017 году на 20,6% и составил 964 тыс. ДФЭ. При этом перевозки груженых контейнеров увеличились на 18% - до 840 тыс. ДФЭ. В структуре российского железнодорожного контейнерного экспорта преобладали: продукция деревообработки (29,3%), бумага и целлюлоза (26,6%), продукция химической промышленности (22,8%). Основной объем контейнерного экспорта в 2017 году по сети РЖД перевозился в направлении портов Северо-Запада, Дальнего Востока и Черного моря, а также стран Восточной и Западной Европы (Словакия, Германия, Финляндия, Чехия).

Большим потенциалом, по оценкам экспертов, является развитие перевозок грузов в специализированных контейнерах, что позволяет увеличить потенциальную грузовую базу железнодорожного транспорта за счет переключения грузов с трубопроводного и автотранспорта. Среднесрочный потенциал роста данного сегмента представляется значительным за счет как низкого уровня контейнеризации, так и опережающего роста грузовой базы для перевозок в спецконтейнерах. Одним из наиболее перспективных сегментов рынка являются перевозки нефтехимической продукции и сжиженного газа в танк-контейнерах – исторические среднегодовые темпы роста за период 2010-2016 гг составляют 30%. Общий парк танк-контейнеров по итогам 2017 года, согласно данным агентства «Аргус Медиа», увеличился на 4 431 единицу – до 17 595 единиц, и включает в себя, по данным участников рынка, 13 662 нефтехимических и 3933 газовых танк-контейнера.

Прогноз погрузки на сети ОАО «РЖД»

По прогнозу ОАО «РЖД», в 2018 году темпы роста погрузки не будут аналогичны показателю 2017 года, скорее всего, не превысят 2-3%. По прогнозу агентства «Infoline Аналитика», в течение всего 2018 года будет сохраняться дефицит парка, а в связи с ограниченными возможностями инфраструктуры и ограничениями для грузового движения во время проведения чемпионата мира по футболу средняя

скорость передвижения вагонов в 2018 году будет не менее, чем на 5% ниже, чем в 2017 году.

Парк грузового подвижного состава на сети ОАО «РЖД»

По итогам 2017 года общий парк вагонов на сети РЖД составил 1 077505 единиц грузовых вагонов.

Парк полувагонов (самый распространенный тип) насчитывает 491897 единиц, цистерн – 251482 единиц. Рабочий парк вагонов увеличился на 0,3% к декабрю 2016 года.

В 2018 году парк полувагонов в России постепенно вернулся к объемам весны 2016 года (на 01.04.2018 - 506 тыс. единиц). Цены новый подвижной состав растут и, по оценкам ИПЕМ, рост составил 9,3% к первому кварталу 2017 года.

Арендные ставки

Средняя арендная ставка на грузовые вагоны в России в 2017 году выросла, и самый высокий всплеск цен пришелся на наиболее массовый вид грузового подвижного состава — полувагоны. Суточная ставка на них увеличилась по отношению к ценам 2016 года и достигала 1400 -1700 рублей в сутки за вагон.

Прогнозы экспертов о тенденции снижения в течение 2018 года арендной ставки на полувагон разнятся. Часть аналитиков считает, что не стоит ожидать снижения, так как погрузка все же будет расти, а скорость перевозки грузов падает. Другая часть полагает, что по мере насыщения рынка новым подвижным составом арендные ставки могут снизиться до уровня 1,1 тыс. за типовой полувагон в сутки.