



СОЖТ

*Союз операторов
железнодорожного
транспорта*

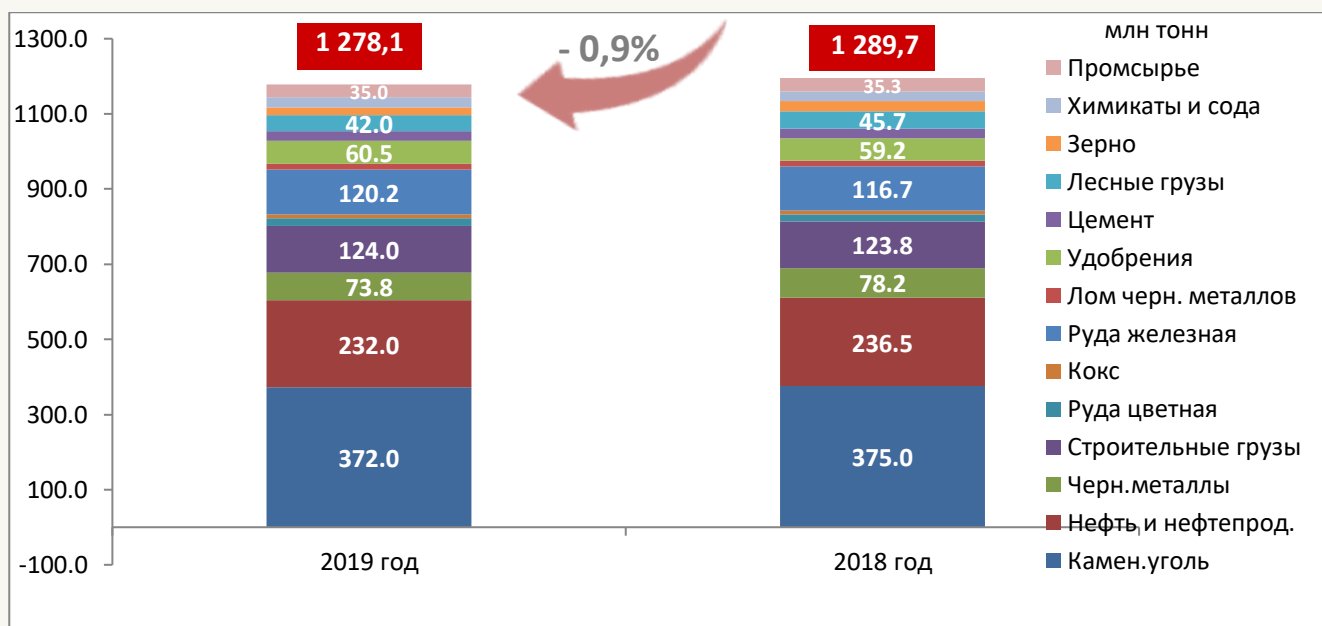


Обзор работы грузового железнодорожного транспорта. Итоги 2019 года

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

По итогам работы в 2019 году общий объем погрузки на сети ОАО «РЖД» составил 1 278,1 млн тонн, что ниже показателя прошлого года на 0,9% (в аналогичном периоде 2018 года – 1 289,71 млн тонн). При этом, экспортные перевозки сократились на 0,9%, а во внутреннем сообщении – на 1,1%. В прошедшем периоде наблюдался рост погрузки только по 4 основным видам грузов: цемент на 4,7% (2019 год – 26,3 млн тонн, 2018 год – 25,1 млн тонн), руда железная и марганцевая на 3,0% (2019 год – 120,2 млн тонн, 2018 год – 116,7 млн тонн), химические и минеральные удобрения на 2,2% (2019 год – 60,5 млн тонн, 2018 год – 59,2 млн тонн) и строительные грузы на 0,2% (2019 год – 124,0 млн тонн, 2018 год – 123,8 млн тонн).

Снижена погрузка зерна и продукции перемола на 20,1% (2019 год – 21,7 млн тонн, 2018 год – 27,2 млн тонн), лесных грузов на 8,1% (2019 год – 42,0 млн тонн, 2018 год – 45,7 млн тонн), лом черных металлов на 7,7% (2019 год – 14,7 млн тонн, 2018 год – 15,9 млн тонн), черных металлов на 5,6% (2019 года – 73,8 млн тонн, 2018 год – 78,2 млн тонн), кокса на 4,3% (2019 год – 10,8 млн тонн, 2018 год – 11,3 млн тонн), нефти и нефтепродуктов на 1,9% (2019 год – 232,0 млн тонн, 2018 год – 236,5,9 млн тонн), химикатов и соды на 1,1% (2019 год – 26,1 млн тонн, 2018 год – 26,4 млн тонн), промышленное сырье и формовочные материалы на 0,9% (2019 год – 35,0 млн тонн, 2018 год – 35,3 млн тонн), каменного угля на 0,8% (2019 год – 372,0 млн тонн, 2018 год – 375,0 млн тонн), руды цветной и серного сырья на 0,5% (2019 год – 19,5 млн тонн, 2018 года – 19,7 млн тонн).



Грузооборот

В 2019 году тарифный грузооборот по инфраструктуре ОАО «РЖД» составил 2 601,3 млрд тарифных т-км, что выше аналогичного показателя прошлого года на 0,2% (в 2018 году грузооборот составлял 2 596,9 млрд тарифных т-км.), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии составил 3 304,3 млрд тарифных т-км, что ниже аналогичного показателя прошлого года на 0,1% (в 2018 году грузооборот составлял 3 304,8 млрд тарифных т-км.).

Уголь

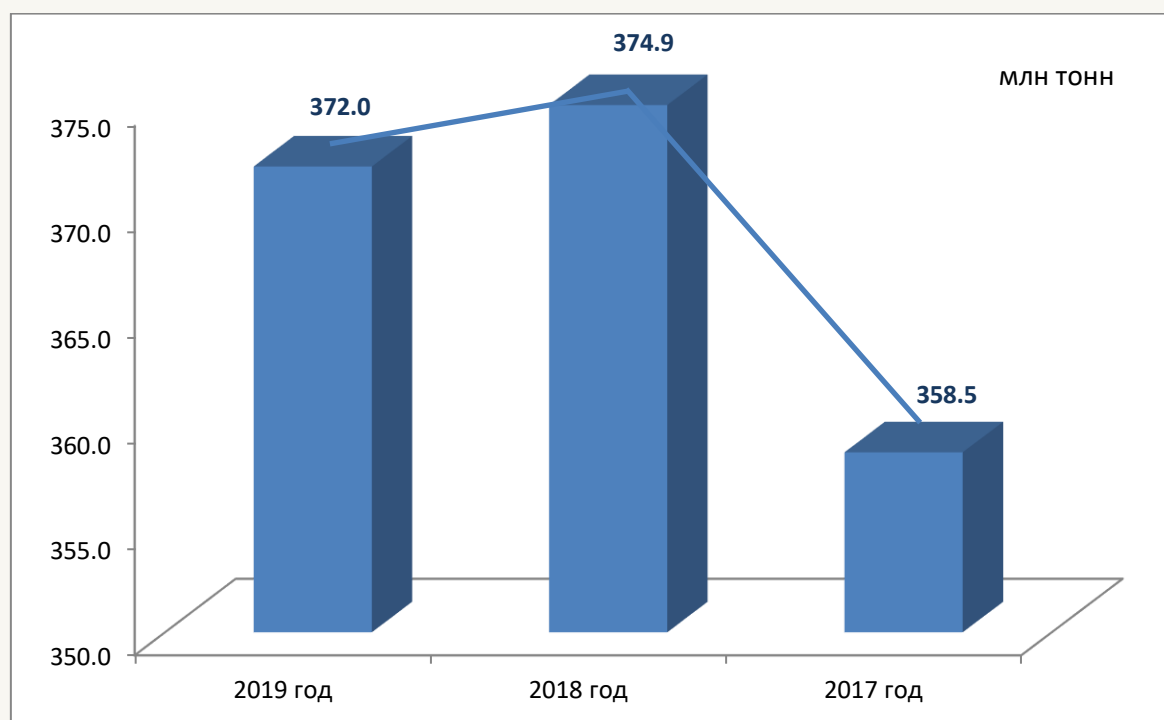
В 2019 году погрузка угля составила 372,0 млн тонн, что ниже аналогичного показателя прошлого года на 0,8% (или

3,0 млн. тонн). Анализ последних трех лет показывает рост погрузки 2018 года к 2017 году на 16,4 млн тонн или на 4,5% и ее снижение в 2019 году к 2018 году на 2,9 млн тонн или на 0,8%.

Уголь по-прежнему остаётся главным грузом, перевозимым по железным дорогам России. В то же время статистика показывает снижение объемов по итогам 2019 года. Эксперты отмечают, что предпосылками сокращения объемов погрузки стало несколько сложившихся факторов. Прежде всего, снижение погрузки во внутреннем сообщении вызвано относительно теплой зимой 2019 года, вследствие чего произошло перераспределение выработки электроэнергии между ТЭС и ГЭС. Снижение погрузки на экспорт является следствием неблагоприятной экономической ситуации и прежде всего на Европейском мировом рынке, где уголь практически потерял половину своей стоимости.

По оценкам специалистов, увеличение погрузки возможно за счет увеличения спроса добычи угля потребителями Германии, Японии и Белоруссии. Кроме того, увеличению погрузки способствуют наращиваемы мощности по перевалке угля в порту «Восточный» и навалочных грузов в Таманском терминале.

Перевозки угля



Черные металлы и руда железная

В 2019 году погрузка черных металлов составила 73,8 млн тонн, что меньше аналогичного периода прошлого года на 5,6 % (или 4,4 млн тонн), руды железной – 120,2 млн. тонн, что выше прошлого года на 2,9% (или 3,5 млн тонн). Анализ погрузки черных металлов показывает рост в 2018 году к 2017 году на 5,2 млн тонн или на 7,1% и снижение в 2019 году к 2018 году на 4,4 млн тонн или на 5,6%. Анализ погрузки руды железной свидетельствует о положительной динамике роста за последний трехлетний период на 9,7 млн тонн или на 8,7%.

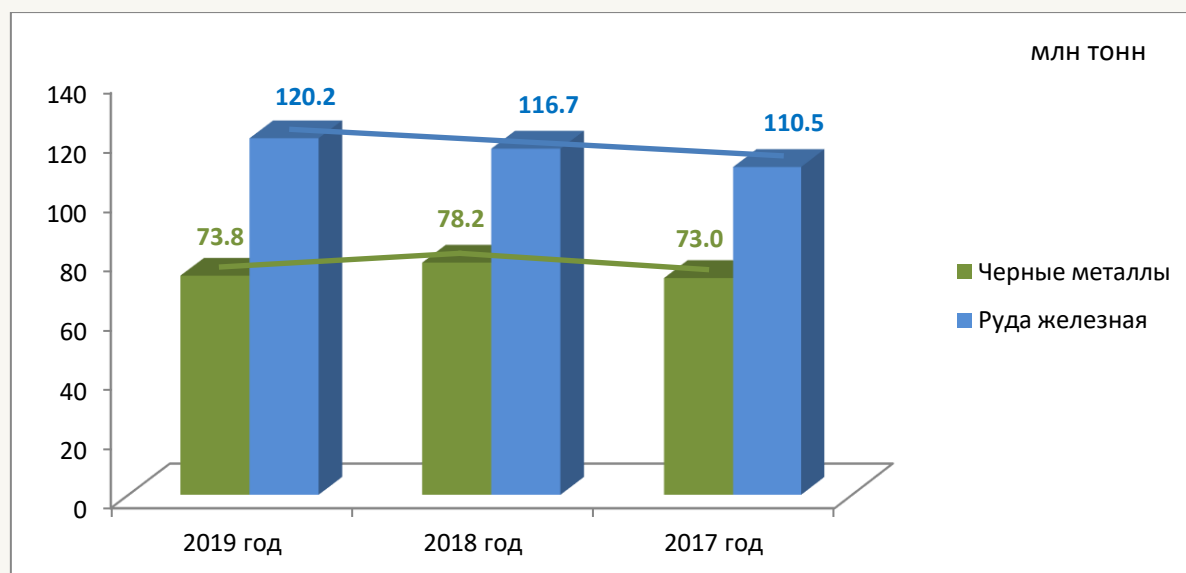
Перевозка черных металлов составляет значительную часть железнодорожных перевозок. Снижение погрузки эксперты связывают с неблагоприятной конъюнктурой мирового рынка происходящей на фоне общего сокращения российского экспорта. Помимо этого, на снижение погрузки в 2019 году повлияло увеличение пошлин в странах-

потребителях черных металлов– прежде всего в США и Европе, в отношении импорта из всех стран по 23 видам стальной продукции, включая стальной прокат, трубы и прочее.

Объемы перевозок руды железной в экспортном и импортном сообщениях в/из портов по итогам 2019 года показали существенный прирост на 50,4% к 2018 году. Наибольший объем перевозок на экспорт наблюдался в портах Новороссийск, Мурманск и Клайпеда. На долю перевозок железной руды в порт Новороссийск пришлось до 26% экспортных отправок, в порт Одесса - 22%, Мурманск - 22%. Существенный прирост импортных перевозок наблюдался в портах Рига, Мурманск и Вентспилс.

Эксперты отмечают, что перевозки руды железнодорожным транспортом будут зависеть от конъюнктуры, как внутреннего, так и мирового рынка черных металлов. При спросе на российскую металлопродукцию руда будет отправляться в адреса отечественных металлургов, в случае сокращения спроса на руду ее излишки могут быть направлены на экспорт.

Черные металлы и руда железная



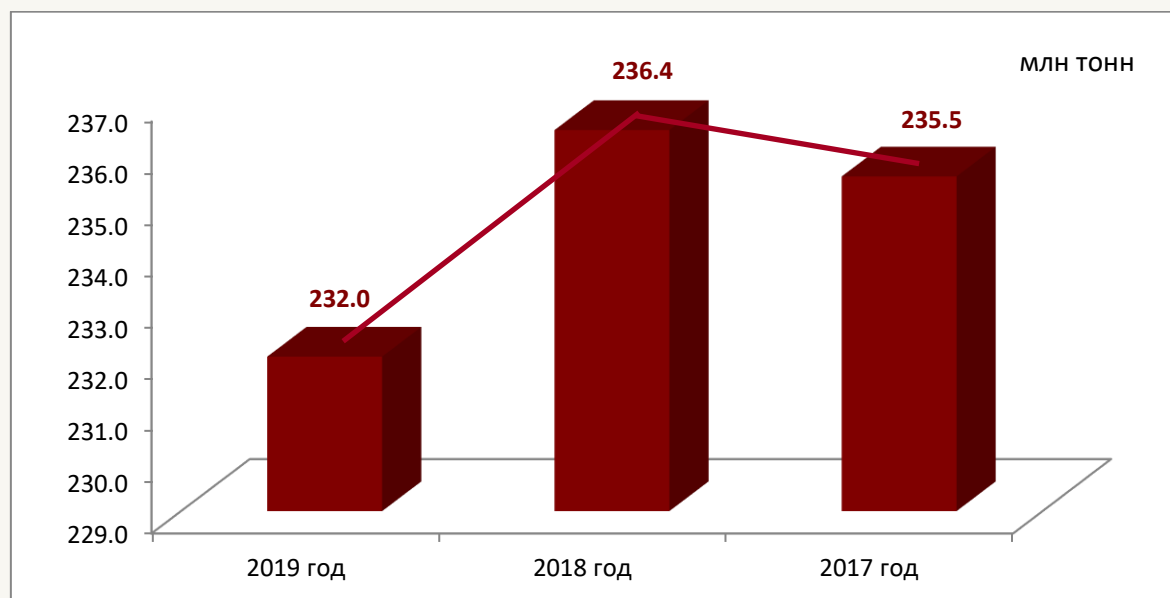
Нефтяные грузы

В 2019 году погрузка нефти и нефтепродуктов составила 232,0 млн тонн, что меньше аналогичного периода прошлого года на 1,9% (или 4,4 млн. тонн). Анализ погрузки нефти и нефтепродуктов за последние три года свидетельствует о росте погрузки в 2018 году к 2017 году на 0,9 млн тонн или на 0,4% и ее снижении в периоде в 2019 году к 2018 году на 4,4 млн тонн или на 1,9%.

Как отмечают эксперты, на снижение объёмов погрузки нефтяных грузов оказал влияние рост конкуренции со стороны альтернативных видов транспорта и прежде всего, трубопроводного. В дополнении к имеющимся трубопроводам, в 2019 году был запущен нефтепродуктопровод до Комсомольского нефтеперерабатывающего завода, что существенным образом отразилось на перевозке сырой нефти железнодорожным транспортом. Кроме того, железнодорожный транспорт теряет дизельное топливо, в результате ввода в эксплуатацию первого этапа нефтепродуктопровода «Юг» и ряда других проектов развития трубопроводного транспорта.

Согласно проведенному опросу Институтом проблем естественных монополий (ИПЕМ), участники рынка перевозок нефтеналивных и нефтехимических грузов ожидают продолжение снижения объемов перевозки нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом за счет переключения перевозок этих номенклатур на альтернативные виды транспорта.

Нефтяные грузы



Строительные грузы и цемент

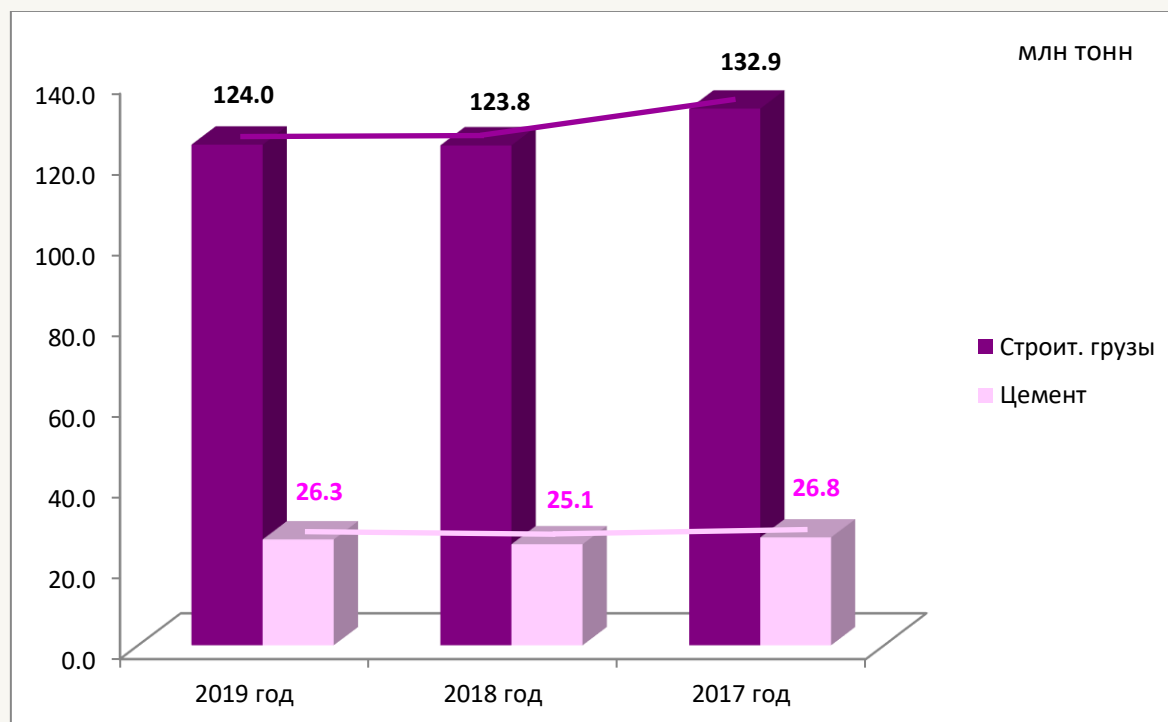
В 2019 году погрузка строительных грузов составила 124,0 млн тонн, что больше аналогичного периода прошлого года на 0,2 % (или 0,2 млн. тонн), цемента – 26,3 млн тонн, что больше аналогичного периода прошлого года на 4,7% (или 1,2 млн тонн). Анализ погрузки строительных грузов за трехлетний период показывает снижение в 2018 году к 2017 году на 9,1 млн тонн или на 6,8% и незначительный рост в 2019 году к 2018 году на 0,2 млн тонн или на 0,2%. Анализ погрузки цемента свидетельствует о ее снижении в 2018 году к 2017 году на 1,7 млн тонн или на 6,3% и рост в 2019 году к 2018 году на 1,2 млн тонн или на 4,7%.

Рост погрузки строительных грузов и цемента эксперты связывают с реализацией крупных национальных инфраструктурных проектов на территории Российской Федерации. К таким проектам относятся «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Жилье и городская среда» и другие. В абсолютных значениях наибольший прирост погрузки цемента отмечается в Москве, Ленинградской области, Владимирской области, Курской области и Санкт-Петербургу.

Кроме того, в прошедшем году сложились положительные тенденции развития строительной отрасли. Индекс промышленного производства показал рост на 2,4% к 2018 году, индекс производства цементной продукции вырос на 7,7%, показатель ввода жилья, после стабильного сокращения в 2017-2018 годах, перешел в положительную динамику и увеличился на 4,9%, индекс объема работ, выполненных по виду деятельности «Строительство» также вырос на 0,6% к прошлому году.

По оценкам специалистов тенденции роста сохраняются и в 2020 году, за счет реализации программ реновации жилого фонда, реализация проектов комплексного освоения территорий, увеличение доли строительства цементобетонных дорог и др.

Строительные грузы и цемент



Зерно

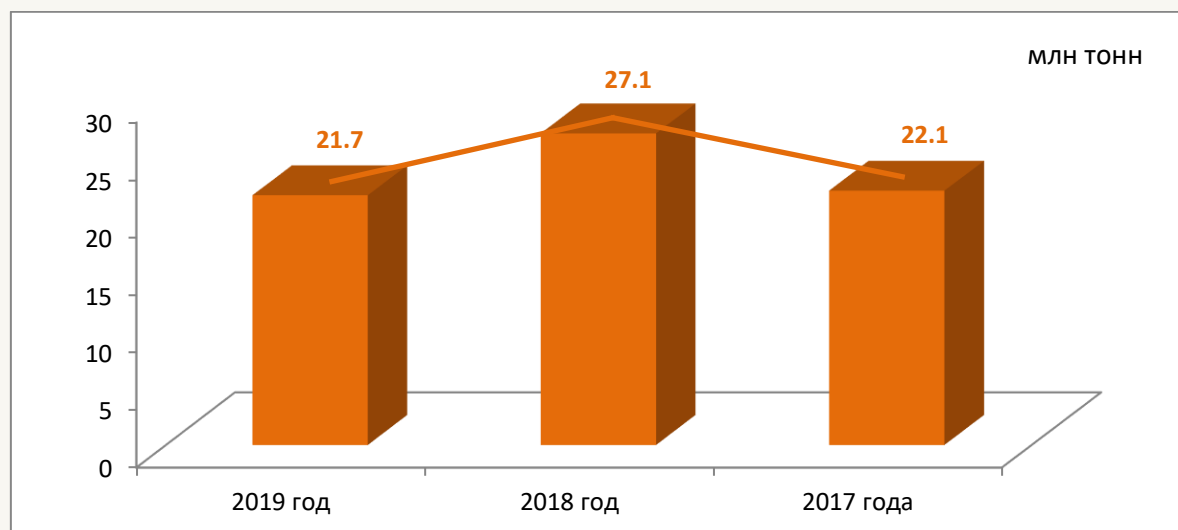
Погрузка зерна в 2019 году составила 21,7 млн тонн, что меньше аналогичного периода на 5,5 млн тонн или 20,1%. Анализ погрузки зерна и продуктов перемола за последние три года свидетельствует о росте в 2018 году к 2017 году на 5,0 млн тонн или на 22,8% и ее снижение в 2019 году к 2018 году на 5,5 млн тонн или на 20,1%.

Эксперты отмечают, что рекордное падение отгрузки зерна и продуктов перемола произошло вследствие неблагоприятных экономических факторов. Сокращение экспортных перевозок усилилось после отмены понижающих коэффициентов к тарифам ОАО «РЖД». В прошедшем году наблюдалась попытка увеличения объема перевозок зерна в феврале 2019 года, но весной и летом этот показатель опустился до минимума.

По итогам 2019 года перевозка зерна на экспорт сократилась на 35,4% и составила 12,6 млн тонн, во внутреннем сообщении перевозки увеличились на 17,5% и составили 7,4 млн тонн.

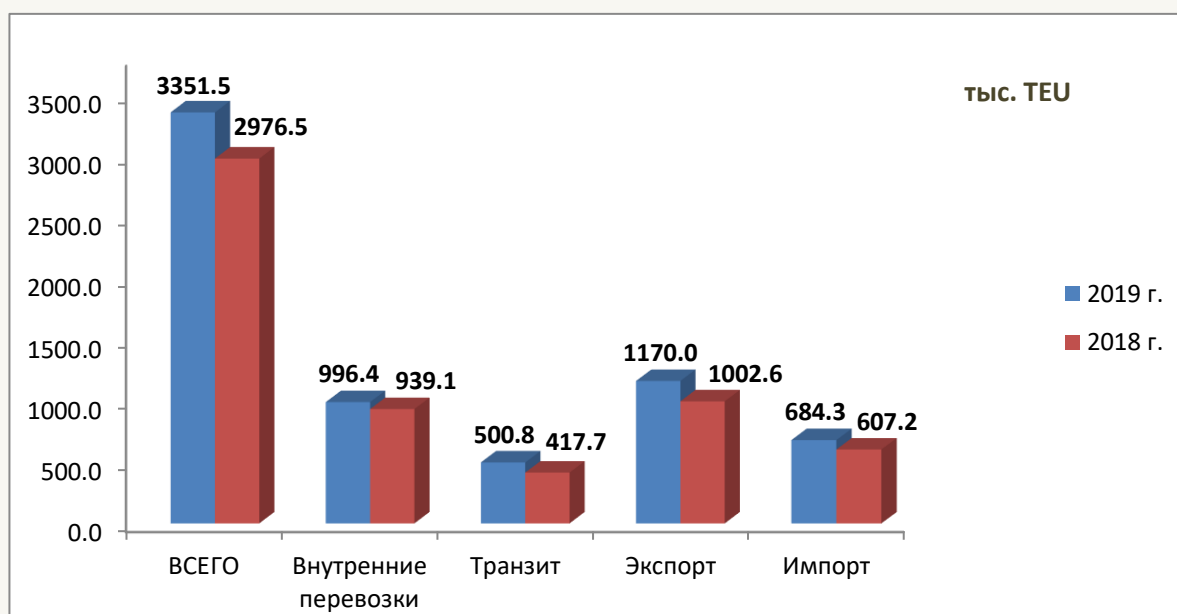
Эксперты прогнозируют в 2020 году увеличение объемов погрузки экспорта и во внутреннем сообщении за счет увеличения погрузки в первом квартале и прогнозируемом увеличении будущего урожая.

Зерно



Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД»

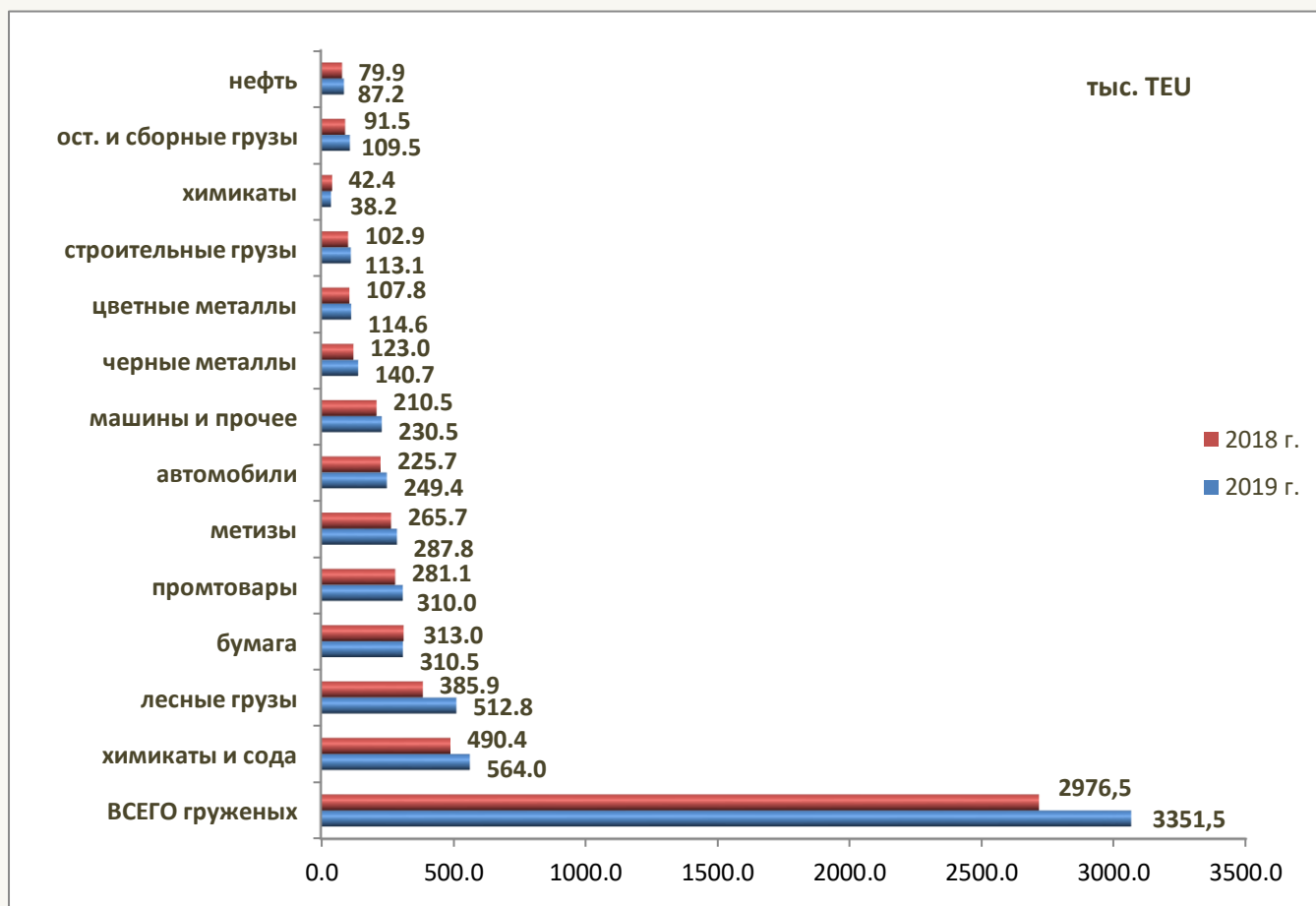
В 2019 году по инфраструктуре ОАО «РЖД» было отправлено 4 990,0 тыс. контейнеров TEU*, что больше на 12,3%, чем в 2018 году. Перевозки грузевых контейнеров выросли на 13% и составили 3 351,5 тыс. контейнеров TEU, в т.ч. во внутрироссийском сообщении было отправлено 996,36 тыс. TEU (+6,1% к 2018 году), в транзитном сообщении – 500,81 тыс. TEU (+19,9% к 2018 году), в экспортном – 1 170,0 тыс. TEU (+16,7% к 2018 году), в импортном – 684,33 тыс. TEU (+12,7% к 2018 году).



* TEU - условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств.

Всего было перевезено: химикаты и сода – 564,0 тыс. TEU (+15,0% к 2018 году), лесные грузы – 512,8 тыс. TEU (+32,9%), бумага – 310,5 тыс. TEU (-0,8%), промышленные товары – 310,0 тыс. TEU (+10,3%), метизы – 287,8 тыс. TEU (+8,3%), автомобили – 249,4 тыс. TEU (+10,5%), машины, станки, двигатели – 230,5 тыс. TEU (+9,2%), черные металлы – 140,7 тыс. TEU (+14,4%), цветные металлы – 114,6 тыс. TEU (+6,3%), строительные

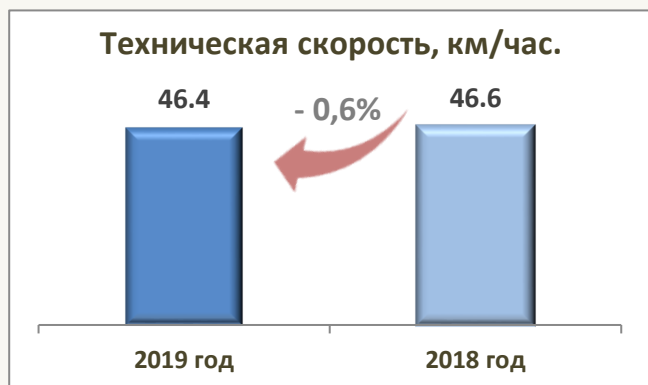
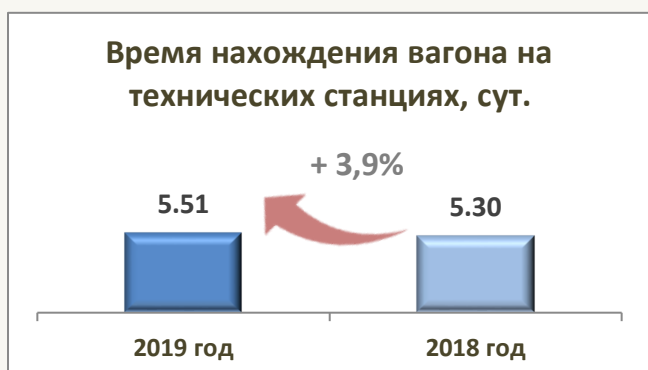
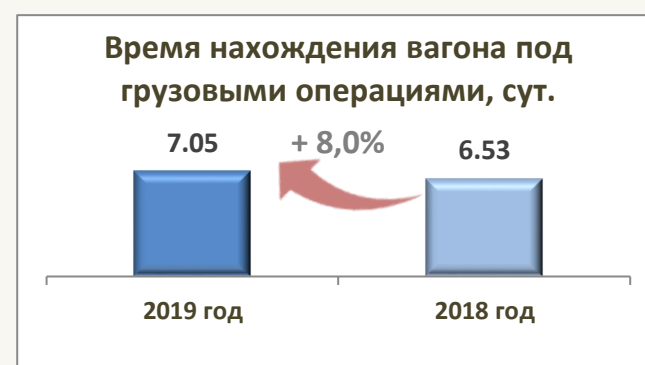
грузы – 113,1 тыс. TEU (+9,9%), химические и минеральные удобрения – 38,2 тыс. TEU (-9,9%), остальные и сборные грузы – 109,5 тыс. TEU (+19,7%), нефть и нефтепродукты - 87,2 тыс. TEU (+9,2%).



Основные качественные показатели работы инфраструктуры ОАО «РЖД»

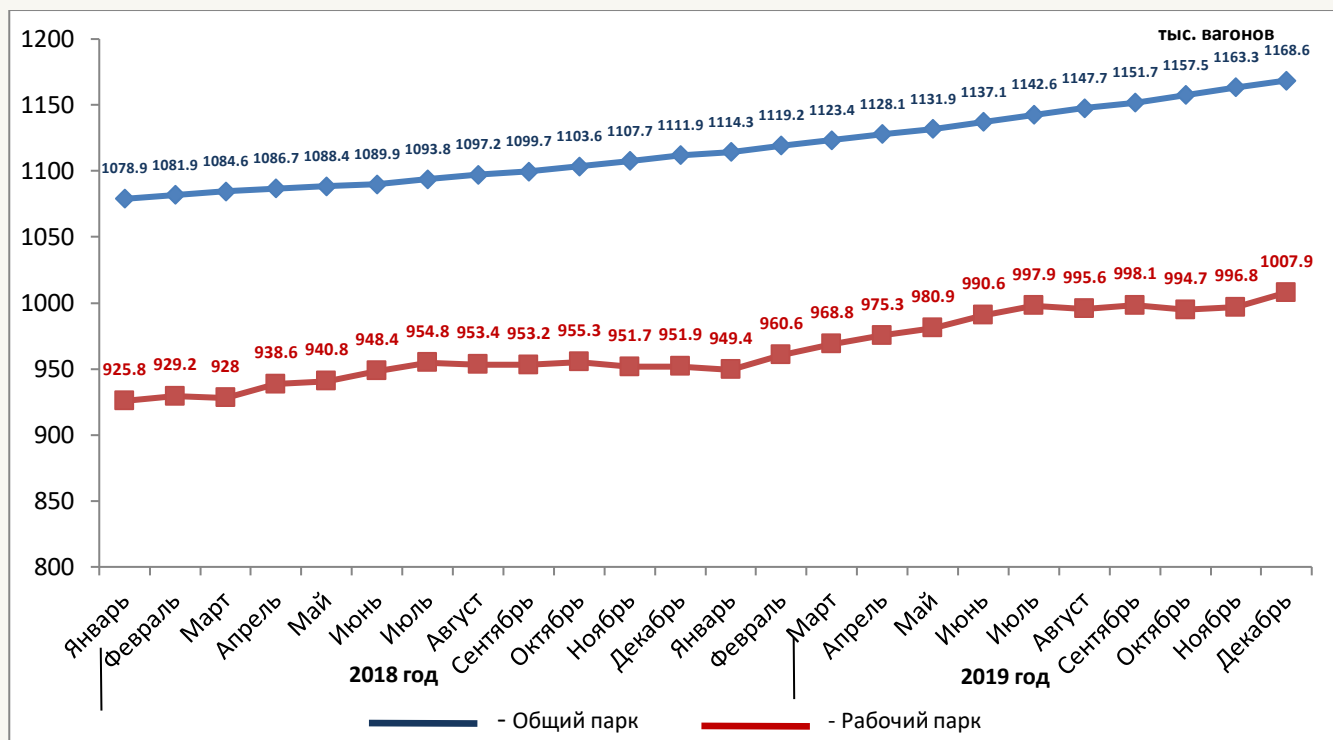
К основным качественным показателям работы железнодорожного транспорта относится оборот грузового вагона, участковая и техническая скорости, средняя скорость доставки одной отправки и др. Среднее время оборота (в сутках) в 2019 году по инфраструктуре ОАО «РЖД» относительно аналогичного периода прошлого года увеличилось на 0,8 суток или 5,3% и составило 16,07 суток. При этом в разбивке показателя по элементам, увеличение времени нахождения грузового вагона наблюдается: в движении (+1,2% до 2,91 суток), на промежуточных станциях (+8,1% до 0,61 суток), под грузовыми операциями (+8,0% до 7,05 суток) и на технических станциях (+3,9% до 5,51 суток).

За истекший период времени участковая скорость по инфраструктуре ОАО «РЖД» увеличилась на 0,3 км/час и составила 41,2 км/час в то время, как техническая скорость ухудшилась на 0,2% и составила 46,4 км/час. Средняя скорость доставки одной отправки увеличилась на 2,2% к аналогичному периоду прошлому году и составила 372,1 км/сутки.



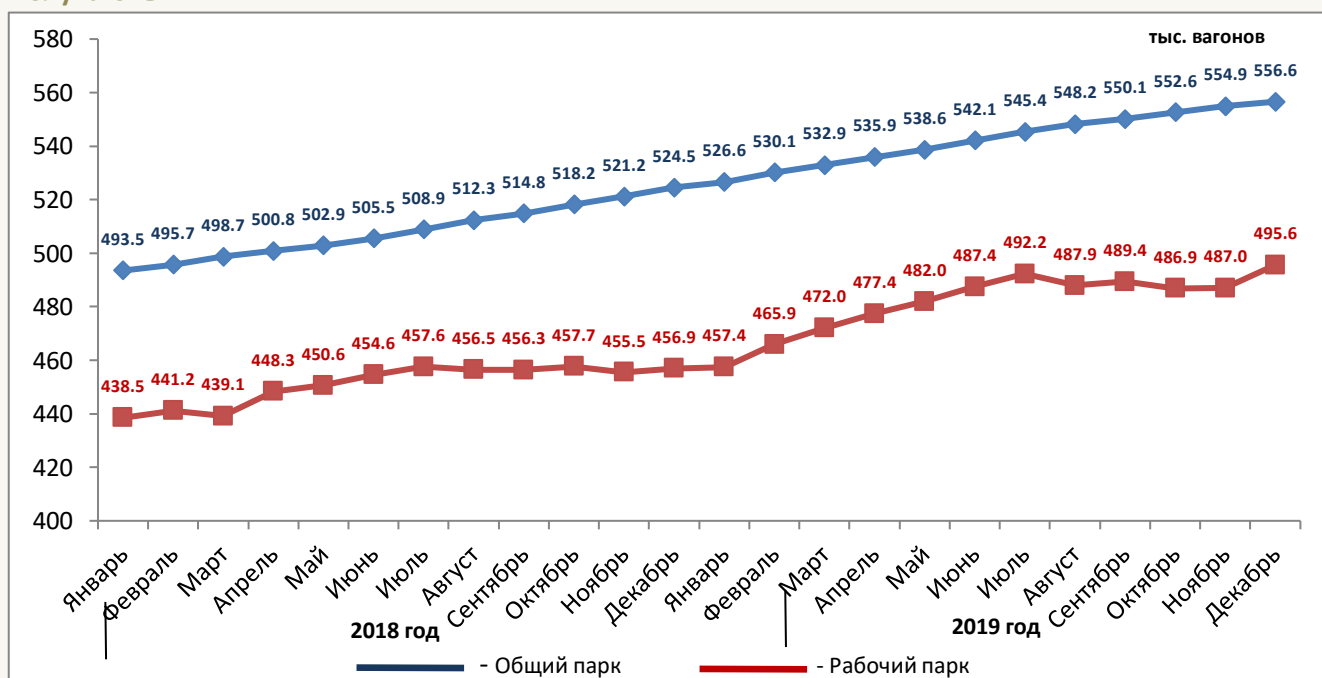
Парк грузового подвижного состава на сети ОАО «РЖД»

По состоянию на 31 декабря 2019 года парк грузовых вагонов на сети РЖД составил 1 168,6 тыс. ед. грузовых вагонов (в среднем за сутки) и увеличился к аналогичному периоду прошлого года на 56,7 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 5,1%, рабочий парк грузовых вагонов увеличился на 56,0 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 5,9%.



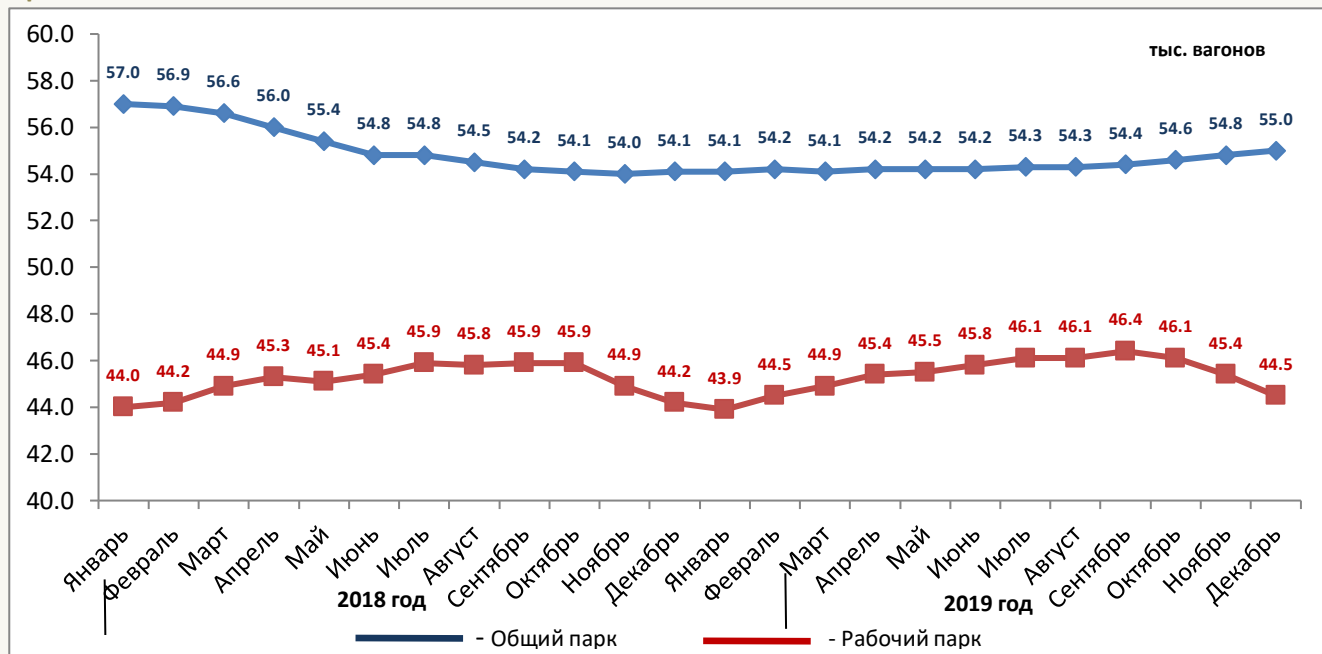
Парк полувагонов составил 556,6 тыс. единиц (в среднем за сутки), рабочий парк – 495,6 тыс. вагонов (в среднем за сутки) и увеличился к прошлому году на 32,1 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 6,1%, рабочий парк полувагонов увеличился на 38,7 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 8,5%.

Полувагоны



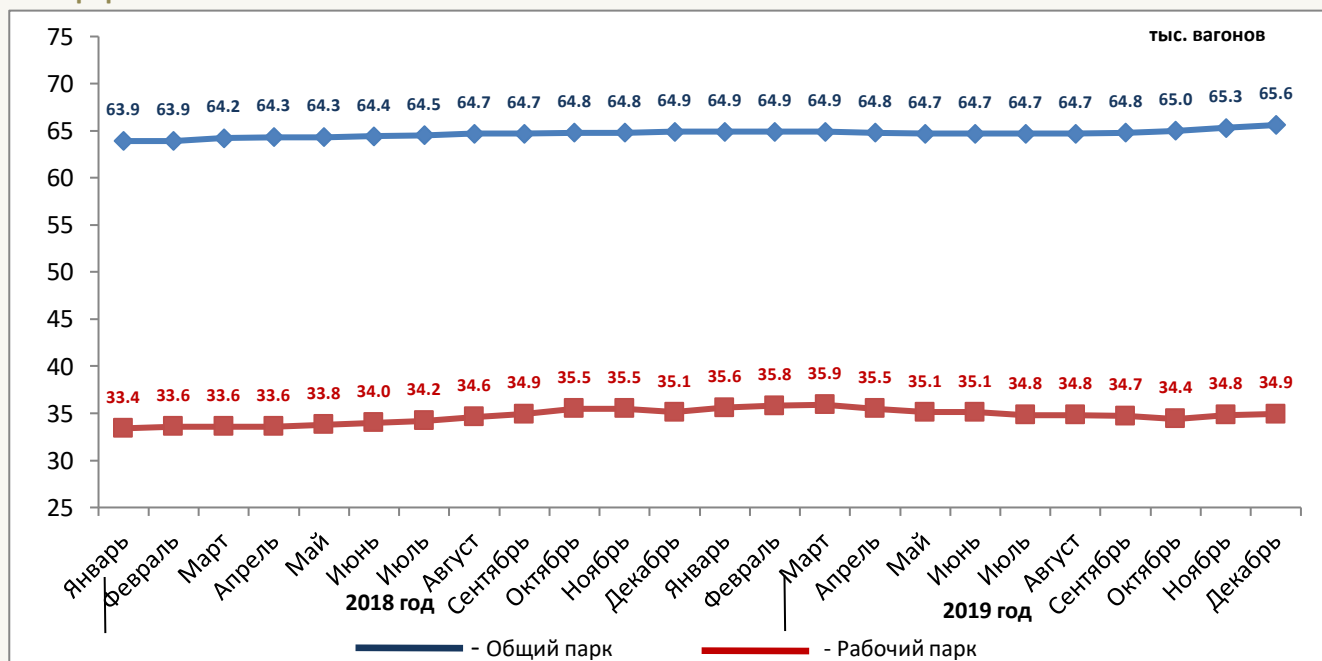
Парк крытых вагонов составил 55,0 тыс. вагонов, рабочий парк – 44,5 тыс. вагонов и увеличился к прошлому году на 0,9 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 1,7%, рабочий парк крытых вагонов увеличился на 0,3 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 0,7%.

Крытые



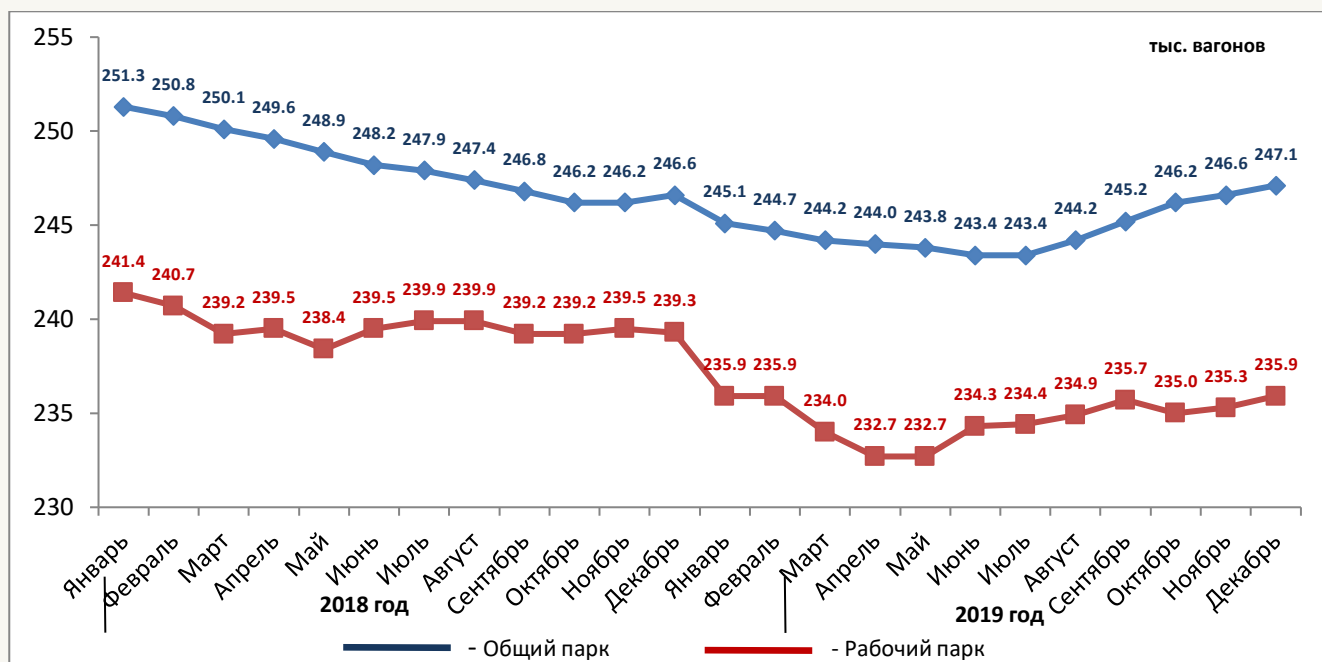
Парк платформ составил 65,6 тыс. вагонов и увеличился к прошлому году на 0,7 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 1,1%, рабочий парк – 34,9 тыс. вагонов рабочий, парк платформ сократился на 0,2 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 0,6%.

Платформы



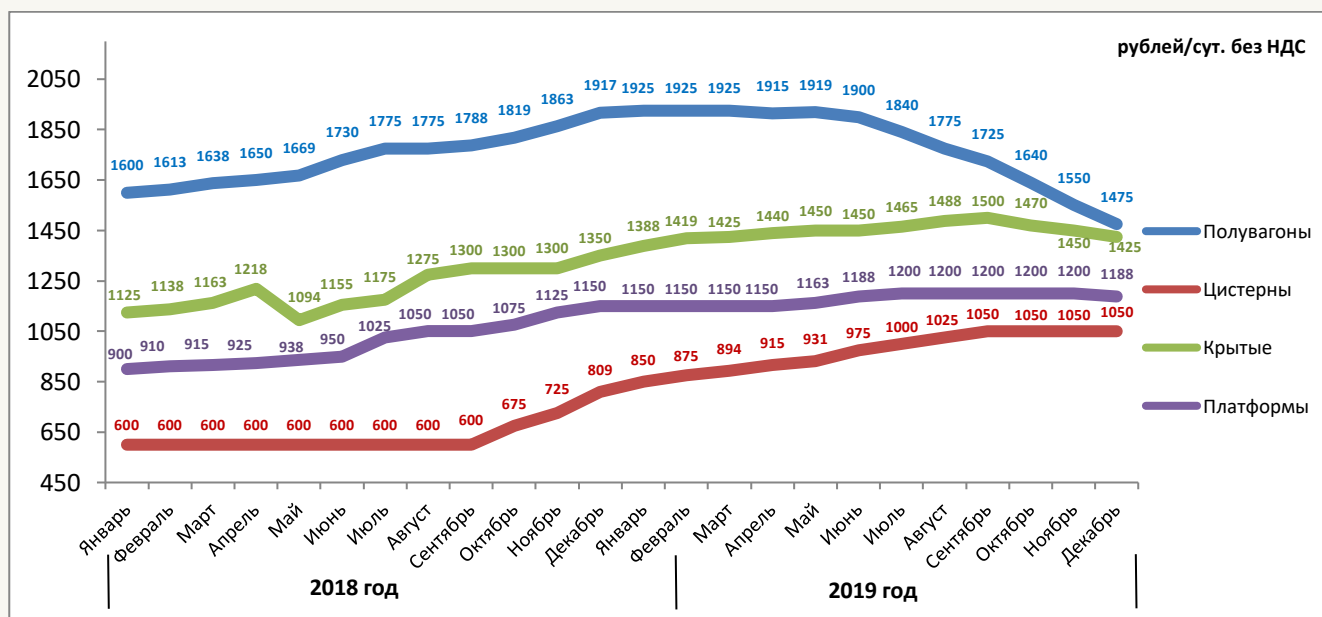
Парк цистерн составил 247,1 тыс. вагонов увеличился к прошлому году на 0,5 тыс. ед. (в среднем за сутки) или на 0,2%, рабочий парк – 235,9 тыс. вагонов сократился на 3,4 тыс. вагонов (в среднем за сутки) или на 1,4%.

Цистерны



Арендные ставки

Размер средней арендной ставки на подвижной состав в Российской Федерации в 2019 году составил 1 348 руб.. Средняя арендная ставка на полувагоны за указанный период составила 1 793 руб., на цистерны - 972 руб., на крытые – 1448 руб., на платформы – 1 178 руб. (без НДС).



Парк грузовых вагонов компаний-операторов и собственников, входящих в Союз

Согласно данным АБД ПВ, по состоянию на 31 марта 2020 года парк грузовых вагонов, находящихся в собственности и аренде членов СПО СОЖТ составляет 979,5 тыс. грузовых вагонов или 83,0% к общему парку вагонов, зарегистрированному в АБД ПВ в Российской Федерации, в т.ч. полувагонов – 459,7 тыс. вагонов, крытых – 42,4 тыс. вагонов, платформ - 35,5 тыс. вагонов, цистерн – 303,5 тыс. вагонов.

В 1 квартале 2020 года в состав Союза вошла компания ООО «Технотранс» (с 29.01.2020 г.), ООО «Первый промышленный оператор» (с 19.02.2020 г.). Кроме того, из состава Союза с 08.02.2020 г. вышла компания ООО «Эн+Логистика».



Источник: журнал "Промышленные грузы"; информационное агентство «РЖД-Партнер.ру»; сайт ОАО «РЖД».