

РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В 2016 ГОДУ

В 2016 году «в плюсе» оказались ключевые показатели - погрузка +0,6% и грузооборот +1,6%. Наибольший вклад в увеличение погрузки к прошлому году внесли насыпные и навалочные грузы: строительные материалы (+7,9%), уголь (+1,9%), лесные грузы (+6,9%), удобрения (+4,0%), цветная руда (+3,1%), кокс (+5,5%), железная руда (+0,5%), зерно (+1,5%) и лом черных металлов (+0,3%).

Падение погрузки к прошлому году показали только черные металлы (-0,5%), цемент (-6,9%) и нефтяные грузы (-6,4%).

В 2016 году росту грузооборота способствовали как увеличение погрузки на экспорт, так и переориентация экспортных потоков с европейских направлений на рынки АТР, что привело к изменению средней дистанции перевозки на +0,9%.

Индекс промышленного производства в РФ в январе-декабре 2016 года по сравнению с январем-декабрем 2015 года составил 103,6%, увеличившись на 3,6%. В 2016 г. рынок подвижного состава восстановился как за счет роста грузооборота (+1,6% к 2015 г.), так и за счет высокого уровня списания вагонов: около 112 тыс. ед. (5,0 тыс. ед. в декабре 2016 г.).

При этом, значительная часть списанных вагонов не эксплуатировалась на сети (простаивала или находилась в неисправном парке) или работала неэффективно. В результате поначалу выбытие вагонов компенсировалось ростом эффективности эксплуатации парка: за счет вагонов нового поколения и оптимизации логистики типового подвижного состава. Однако с начала осени картина изменилась – на рынке возникла локальная нехватка полувагонов из-за выстраивания новой экспортной логистики на Дальнем Востоке.

По мере роста производства полувагонов и вывода неисправного парка (он составил около 26 тыс. единиц на конец 2016 года против 40 тыс. единиц на начало года) ситуация улучшалась. Таким образом, на конец года парк полувагонов вплотную приблизился к балансному состоянию, а профицит снизился до исторически минимального уровня (около 1-2% парка). По мнению экспертов, рост эффективности работы сети повысил конкурентоспособность железнодорожного транспорта и будет дополнительно способствовать росту погрузки и грузооборота на сети РЖД.

В начале 2016 года рыночная ставка аренды зачастую не позволяла своевременно проводить техническое обслуживание вагонов, а также выплаты по кредитам, что привело к росту неисправного парка, а также к неплатежам по договорам финансового лизинга и дефолту контрактов перед банками. Уход избыточного парка с сети РЖД дал старт восстановлению ставок аренды на вагоны уже в 3 квартале 2016 года. На конец года ставки выросли до 900 руб./сутки, что активизировало закупку подвижного состава

нового поколения. Выпуск вагонов заводами СНГ вырос в декабре 2016 года на 40% к прошлому году и составил 5,3 тыс. вагонов. Всего за прошедший год в СНГ было произведено около 40 тыс. вагонов (+30% к уровню 2015 г.).

В 2017 году ожидается наступление баланса спроса и предложения на рынке вагоностроения, при этом, по мнению ряда экспертов, достигнутое равновесие будет иметь долгосрочный характер.

Пиковое списание полувагонов закончилось в 2016 году. Списание в 2017-2019 гг. будет составлять в среднем 30-40 тыс. вагонов в год. Вагоностроители смогут покрывать этот уровень выбытия и дополнительно производить вагоны для обеспечения запланированного РЖД роста грузооборота (1,0-1,5% в год).

Рынок перешел от количественного роста к качественным улучшениям продукции. Количество производителей подвижного состава сократилось почти вдвое в сравнении с рекордным 2012 годом. В первую очередь, с рынка ушли те компании, для которых производство вагонов было не основным видом деятельности, а также те предприятия, на которых не было освоено инновационное производство.

В 2017 году на рынок выйдут новые виды инновационного подвижного состава, которые ожидаемо могут занять до 100% в структуре производства в своих сегментах рынка: специализированные платформы, крытые вагоны, ряд моделей химических цистерн. Аналогичная ситуация уже происходила в сегменте полувагонов: доля производства моделей нового поколения выросла в 2016 году до 100% по мере разгона инновационных мощностей.

Погрузка на сети ОАО «РЖД»

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2016 году составила 1 млрд 222 млн 300 тыс. тонн, что на 0,6% больше, чем за 2015 год. Грузооборот составил 2 трлн 342 млрд 300 млн тарифных тонно-км (рост 1,6%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии — 2 трлн 997 млрд 500 млн тонно-км (рост 1,4%),

Уголь

Уголь в 2016 году вышел на второе место по абсолютному приросту погрузки, многократно побив исторические рекорды. Всего за год по железной дороге было отправлено 331,1 млн т угля, что на 1,9% выше уровня 2015 г.

Ключевой драйвер роста – экспорт: внутренние перевозки угля сократились на 4%, тогда как экспортные выросли почти на 9%. При этом рост перевозок угля на экспорт наблюдался как при высоких мировых ценах во второй половине 2016 года, так и при низких – в первой.

Основными странами-импортерами, нарастившими отгрузку угля из России в 2016 г. по отношению к предыдущему году, стали Китай (в 1,5 раза), Южная Корея (+40%), Украина (+30%) и Индия (в 2 раза).

В среднесрочной перспективе перевозки угля будут оставаться на высоком уровне при сохранении благоприятной мировой конъюнктуры. Стоит

отметить, что на мировом рынке к качеству угля предъявляются высокие требования, российская продукция и м в целом вполне соответствует.

Черные металлы и железная руда

В 2016 году динамика поставок черных металлов к прошлому году менялась от месяца к месяцу: от -15% до +10% в зависимости от мировой политической ситуации и ввода ограничительных мер со стороны стран-импортеров. Всего за год по железной дороге было отправлено 71 млн т черных металлов, что на 0,5% ниже уровня 2015 года.

На протяжении всего года экспортные перевозки росли (+4%) преимущественно за счет поставок в Италию. Турецкий рынок был потерян, а многочисленные пошлины и ограничения стран-импортеров на металлопродукцию препятствовали дальнейшему развитию перевозок. Во многом поэтому экспортное направление не компенсировало падение спроса на внутреннем рынке (на 5%). Однако ситуация начала исправляться в конце года. В декабре погрузка черных металлов на сети РЖД выросла на 5% относительно уровня прошлого года и составила 6,2 млн тонн. В краткосрочной перспективе, если тенденция к восстановлению экспортного грузопотока сохранится, перевозки черных металлов могут вырасти.

Поставки руды в 2016 году зависели от поставок черных металлов на экспорт. Всего за год по железной дороге было отправлено 109,5 млн т руды, что на 0,5% выше уровня 2015 года. Российские компании старались направить на экспорт готовую металлопродукцию с большей добавленной стоимостью, но, когда это сделать не удавалось, на экспорт отправлялись излишки руды. В те же месяцы, когда рос экспортный грузопоток черных металлов, увеличивалась погрузка руды на внутренних направлениях. В декабре погрузка на сети РЖД сократилась на 2,2% относительно уровня прошлого года и составила 9,0 млн тонн.

За 2016 год внутренние перевозки сократились на 2%, тогда как экспорт вырос на 10%. Странами-импортерами, нарастившими поставки российской руды, стали Италия, Финляндия и Польша.

В настоящее время нет предпосылок к существенному увеличению погрузки железной руды. Возможен небольшой рост на внутренних направлениях для обеспечения экспорта черных металлов.

Нефтяные грузы

Перевозки нефти и нефтепродуктов снижались второй год подряд. Всего за 2016 год по железной дороге было отправлено 236,2 млн т нефтяных грузов, что на 6,4% ниже уровня 2015 г. и на 8,5% ниже уровня 2014 г.

Основное падение перевозок пришлось на мазут – его погрузка на сети РЖД снизилась на 12 млн т пропорционально падению производства. Такая ситуация вызвана налоговым маневром, в результате которого экспорт темных нефтепродуктов из России стал менее привлекательным, а экспорт сырой нефти трубопроводным транспортом вырос.

К 2020 году перед нефтяными компаниями стоит задача увеличить глубину переработки до 90%. По мере появления на рынке все большей линейки нефтепродуктов высокого качества железная дорога сможет вернуть часть нефтяных грузов обратно. Цистерны будут использоваться для сохранения исходных характеристик грузов во избежание потери качества в результате смешивания в трубе. Текущий парк нефтеналивных цистерн был закуплен в основном в 2000-е годы и уже успел избавиться от финансовой нагрузки. Таким образом, операторы могут снизить ставки аренды на нефтеналивные цистерны, что позволит улучшить экономику перевозок нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом. Тем не менее, в среднесрочной перспективе существенных улучшений в сегменте железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов не ожидается.

Строительные грузы и цемент

Строительные грузы в 2016 году заняли первое место по абсолютному приросту погрузки: 141,0 млн т строительных грузов (+7,9%), тогда как перевозки цемента упали до исторического минимума за последние 15 лет: 26,7 млн т цемента (-6,9%).

Перевозки строительных грузов на сети РЖД в первом полугодии 2016 года росли на 20% к уровню прошлого года. Однако напряженная ситуация с подачей подвижного состава осенью привела к их сокращению относительно объемов 2015 года. В декабре погрузка строительных грузов упала до минимального значения за последние 15 лет для данного месяца: до 8,4 млн т (-10,6% к декабрю 2015 г.). Погрузка цемента также была на рекордно низком для декабря уровне: 1,3 млн т (-13,3%).

В 2016 году рост перевозок строительных грузов к прошлому году произошел за счет увеличения погрузки на внутренних направлениях на 9 млн тонн. Одним из факторов роста стало введение обязательной сертификации импортных строительных материалов и, как следствие, уменьшение импорта год к году на 2 млн т. Однако основной вклад в увеличение погрузки внесла реализация крупных инфраструктурных проектов: Керченского моста, трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург», железнодорожной линии в обход Украины и др.

В краткосрочной перспективе ожидается увеличение погрузки строительных грузов к прошлому году. Этому будет способствовать рост предложения полувагонов за счет двукратного увеличения их производства в конце 2016 года.

Зерно

Несмотря на самый большой в истории России урожай – 119 млн т в 2016 году – перевозки с начала текущего сельскохозяйственного года (3 и 4 кв. 2016 г.) оставались на уровне прошлого года. За 2016 год по железной дороге было отправлено 19 млн тонн зерна, что всего на 1,5% выше уровня 2015 года. В декабре погрузка зерна и продуктов перемола на сети РЖД также осталась на уровне прошлого года и составила 2,1 млн тонн.

При этом внутренние перевозки за 2016 год к прошлому году выросли на 5%, а экспортные сократились на 1%. Производители откладывали продажи в ожидании улучшения цен на мировом рынке и погодных условий для организации морских перевозок, а также в надежде усиления позиций на рынках АТР (рост поставок зерна в Китай).

В краткосрочной перспективе ожидается увеличение экспорта как из-за переноса декабрьской перевалки, так и с учетом необходимости реализации излишков зерна.

Парк грузового подвижного состава на сети ОАО «РЖД»

По итогам 2016 года общий парк вагонов на сети РЖД составил 1 072827 единиц грузовых вагонов. Парк полувагонов составил 474479 единиц, цистерн – 259031 единиц. Рабочий парк вагонов уменьшился на 8,2% к декабрю 2015 года. В 2016 году объем реализации грузовых вагонов всех видов в Российской Федерации составил 35129 единиц, что на 31% выше показателей 2015 года.

В общей структуре производства грузовых вагонов наибольшую долю традиционно заняли универсальные полувагоны. По итогам 2016 года их было выпущено порядка 20,99 тыс. единиц, что больше результата 2015 года на 29%. В сегменте специализированного подвижного состава лидерами по реализации стали хопперы-зерновозы (4,3 тыс. ед., рост в 2,1 раза) и цистерны для перевозки химических грузов (2,5 тыс. ед., рост в 2,4 раза). Спрос в 2016 году на нефтебензиновые цистерны и цистерны для СУГ были "антирекордными" - 70 единиц (-90%) и 160 единиц (-68%) соответственно.

По итогам 2016 года порядка 70% от общего выпуска грузовых вагонов в РФ были изготовлены на тележках с повышенной осевой нагрузкой 25 тс, что на 15 п.п. выше показателей аналогичного периода 2015 года.

Арендные ставки

Аренда грузовых вагонов в России с лета 2016 года подорожала. Самый высокий всплеск цен пришелся на наиболее массовый вид грузового подвижного состава — полувагоны. Суточная ставка на них выросла на 50-80 процентов по отношению к ценам июля текущего года, в отдельных случаях достигая 1250-1300 рублей за вагон. В начале года аренда полувагона была всего 500-600 рублей в сутки.