

Мой отчет

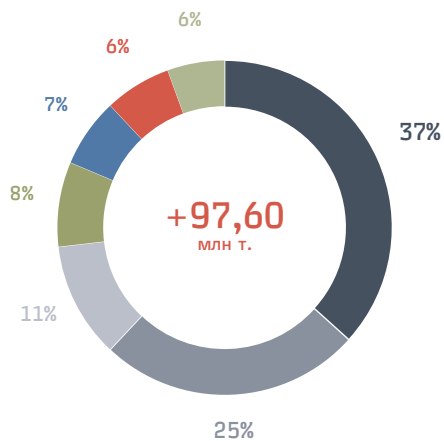
Структура погрузки по основным грузам

Хозяйственная деятельность ОАО «РЖД», выступающего как перевозчик массовых грузов, в значительной степени зависит от рыночной ситуации и тенденций в ключевых грузообразующих отраслях российской и мировой экономики, таких как нефтяная, угольная и лесная отрасли, черная металлургия, промышленность строительных материалов, производство минеральных удобрений.

Характерной тенденцией последних лет является активный рост погрузки угля и нефтеналивных грузов, имеющих наибольшую дальность перевозок.

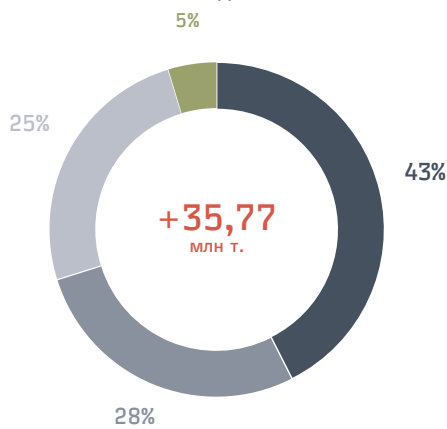
В 2012 году на сети железных дорог было погружено 1 271,9 млн т грузов (3 475,0 тыс. т в сутки), что на +30,3 млн т, или на +2,4 %, выше уровня 2011 года.

ПРИРОСТ ПОГРУЗКИ ПО ВИДАМ ГРУЗОВ



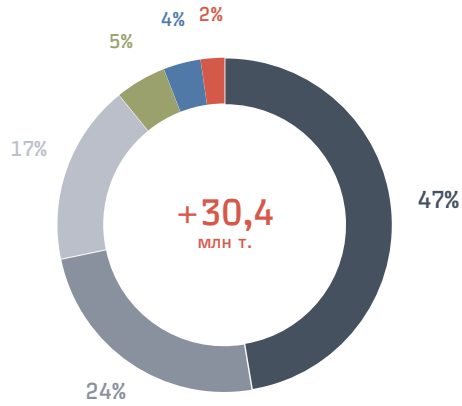
- Остальные
- Нефтяные
- Каменный уголь
- Черные металлы
- Железная руда
- Удобрения
- Промсырье

ПРИРОСТ ПОГРУЗКИ ПО ВИДАМ ГРУЗОВ



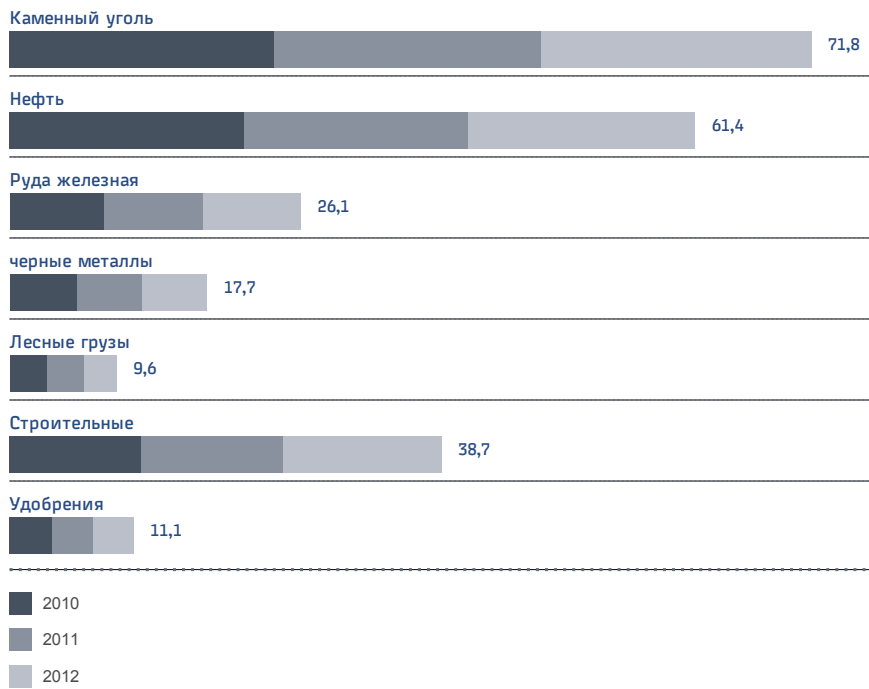
- Строительные грузы
- Каменный уголь
- Железная руда
- Остальные

ПРИРОСТ ПОГРУЗКИ ПО ВИДАМ ГРУЗОВ

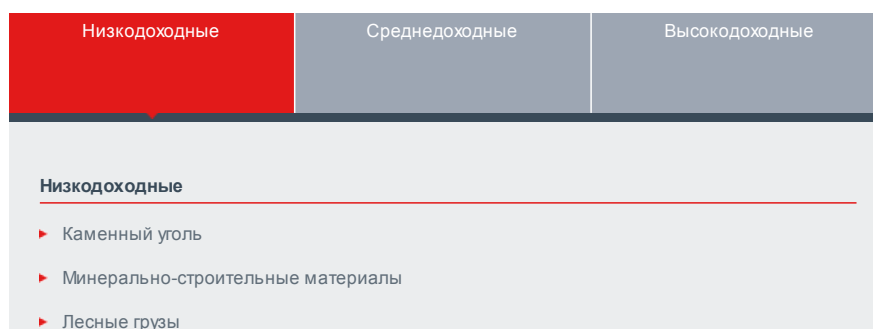


- Строительные грузы
- Каменный уголь
- Нефтяные
- Остальные
- Промсырье
- Зерно

ДОЛЯ РАЗЛИЧНЫХ КАТЕГОРИЙ ГРУЗОВ В ОБЩЕЙ ПОГРУЗКЕ, %



Структура погрузки

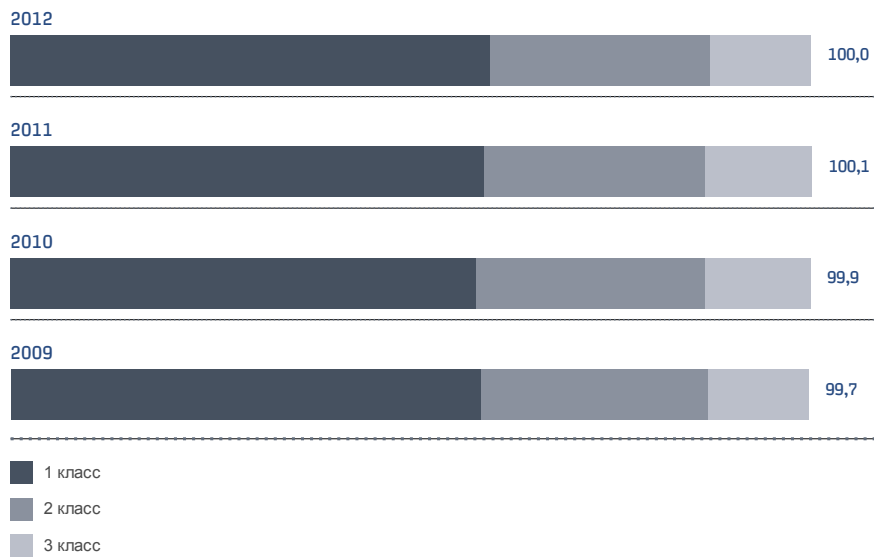


► **Металлические руды**

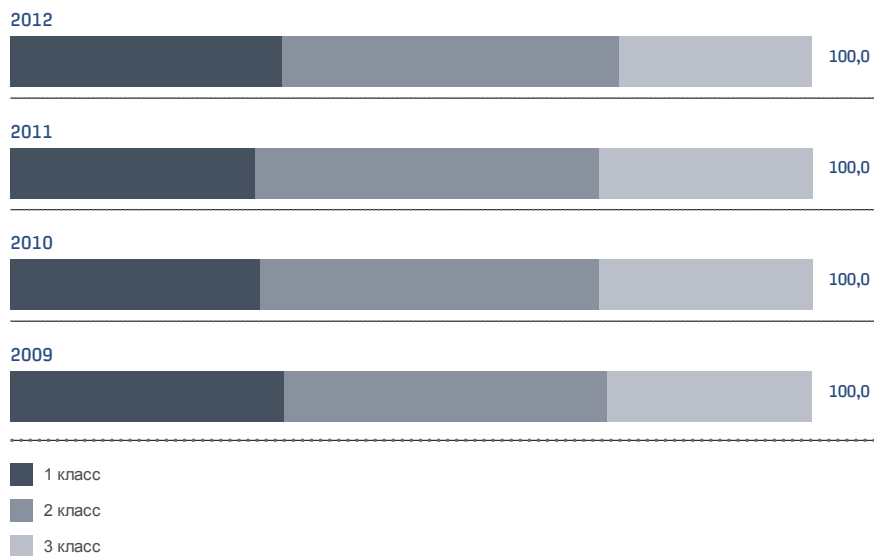
Рост погрузки грузов 1 класса составил +28,3 млн т, или +3,9 %. Наибольший прирост объемов погрузки пришелся на строительные грузы (+14,4 % сетевого прироста), промышленное сырье и формовочные материалы (+5,2 % оба вида грузов) и каменный уголь (+3,9 %).

Низкодоходные грузы обеспечили наибольший вклад в прирост погрузки в 2012 году.

ДОЛИ ОБЪЕМОВ ПО КЛАССАМ ГРУЗОВ, %



ДОЛИ ДОХОДОВ ПО КЛАССАМ ГРУЗОВ, %



Грузы, обеспечившие основной рост погрузки, тыс. т

Максимальным в 2012 году был рост погрузки по следующим грузам:

- ▶ строительным грузам;
- ▶ каменному углю;
- ▶ нефти и нефтепродуктам.

Погрузка в целом динамично росла в I квартале 2012 года, но замедлилась во II–III кварталах, что обусловлено стагнацией роста промышленного производства. Спад погрузки произошел в IV квартале.

Грузы с максимальным увеличением погрузки: строительные материалы

Рост погрузки строительных грузов в сравнении с показателями 2011 года составил +14,4 %, или +22,6 млн т.

Высокая динамика показателя связана с увеличением финансирования строительной отрасли, в частности дорожного строительства, реализацией крупных инфраструктурных проектов (Олимпиада-2014, Универсиада-2013 и др.).

Для **инертных и строительных материалов** характерен выраженный региональный характер распределения поставок. К тому же в 2012 году и объемы производства в отрасли, и объемы поставок росли высокими темпами, что обусловлено растущим спросом на российском рынке, сокращением экспорта и ростом импорта нерудных материалов, цемента и отделочных материалов. Объемы производства и потребления цемента в прошлом году были максимальными за посткризисный период. Дальнейшая динамика рынка будет зависеть от реализации федеральных и региональных целевых программ и развития жилищного строительства.

Черная металлургия крайне чувствительна к изменениям ситуации на внешних рынках, а в 2012 году глобальный спрос со стороны основных металлопотребляющих отраслей промышленности сокращался. На внутреннем рынке очевидные признаки замедления темпов роста проявились к концу III квартала 2012 года.

По итогам года отмечен рост поставок по прямым договорам (минуя сеть оптовой металлоторговли) на предприятия стройиндустрии, топливно-энергетического комплекса и железнодорожного машиностроения. Заметно улучшилась в IV квартале 2012 г. (после резкого спада в I полугодии 2012 г.) ситуация в одном из важнейших отраслевых сегментов отечественной черной металлургии — производстве стальных труб. В тоже время сократились поставки в адрес предприятий российского судостроения, сельхозмашиностроения, автопрома. Сокращение внутренних поставок черных металлов частично было компенсировано ростом импорта металлопродукции строительного назначения.

Неопределенность перспектив рынка черных металлов, как российского, так и мирового, привела к уменьшению спроса на **металлургическое сырье**: товарную железную руду, железорудный концентрат, переплавный чугун, лом черных металлов, кокс; ряд крупных отраслевых инвестиционных проектов был остановлен либо отложен. В результате темпы роста потенциальной грузовой базы железнодорожных перевозок черных металлов замедлились. Кроме того, в перевозках металлургической продукции и металлургического сырья усилилась межвидовая конкуренция со стороны водного и автомобильного транспорта.

Тем не менее сохранению положительной динамики железнодорожных перевозок металлургических грузов будет способствовать ряд факторов.

- 1 Рост внутреннего потребления черных металлов на трубопроводном транспорте. Учитывая, что «Газпром» на 2013 год заложил трехкратное увеличение объема закупок труб большого диаметра (ТБД), объем внутреннего потребления ТБД, вероятно, вернется на уровень 2011 года после резкого спада в 2012 году.
- 2 Продолжение реализации крупных строительных проектов, финансируемых, в основном, за счет бюджета и генерирующих спрос на металлопродукцию внутри страны — стройки Олимпиады, Универсиады и Чемпионата мира по футболу — 2018.

Грузы с максимальным увеличением погрузки: каменный уголь

Рост погрузки каменного угля по итогам 2012 года составил +3,9 %, или +11,4 млн т.

Во внутрироссийском сообщении объемы перевозок снизились на —1,9 %. Погрузка на экспорт выросла: +13,3 %, прежде всего в направлении Японии, Великобритании, Турции, Кореи, Китая. При этом темпы роста экспортных поставок **каменного угля** значительно превосходили даже динамику его добычи. Доля экспорта в общем объеме добычи угля в России возросла в 2012 году до 36 % (на +4 п. п.)

Сокращение объема внутрироссийских поставок угольной продукции вызвано снижением спроса на коксующийся уголь и кокс со стороны российских металлургических комбинатов, а также относительно низким спросом на энергетический уголь со стороны отечественных предприятий ЖКХ и электроэнергетики ввиду значительных объемов складских запасов твердого топлива, накопленных ими в конце 2011 года.

Усиление экспортной ориентации угольной отрасли создает дополнительные риски для угледобычи в России и, соответственно, железнодорожных перевозок этой продукции.

- 1 Значительный рост экспорта каменного из США, Колумбии, Монголии, Индонезии.
- 2 Вероятное снижение в среднесрочной перспективе прироста потребления каменного угля в Европе и Китае.
- 3 Высокая капиталоемкость и длительные сроки разработки новых угольных месторождений в труднодоступных районах Восточной Сибири и Дальнего Востока при ухудшении инвестиционного климата в России и в мире в целом.

4 Рост мощностей по обогащению каменного угля.

Грузы с максимальным увеличением погрузки: нефть и нефтепродукты

Рост погрузки нефтеналивных грузов в по итогам 2012 года составил +8,2 млн т (+3,3 % к 2011 году). Во внутрироссийском сообщении рост составил +3,6 %, в экспортном +3,0 %.

Рост объемов перевозок связан с вводом в строй новых мощностей. В 2012 году запущен новый нефтеперерабатывающий завод ОАО «ТАНЕКО» на Куйбышевской ж. д., объем перевозок по данному предприятию составил 4,5 млн т. После ввода новых мощностей по перевалке нефтеналивных грузов в порту Усть-Луга, рост погрузки в порт также увеличился (+5,9 млн т).

Основные риски для ОАО «РЖД» как перевозчика нефтяных грузов связаны с существенным замедлением темпов роста нефтедобычи в России, а также с быстрым развитием конкурирующего вида транспорта — магистральных нефтепроводов.

В декабре 2012 года, на два года раньше запланированного срока, завершён второй этап строительства нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан» (ВСТО), и уже в 2013 году ОАО «Транснефть» намерено отказаться от использования железнодорожного транспорта на этом маршруте.

Ожидается, что поставки нефти железнодорожным транспортом в связи с вводом в эксплуатацию ВСТО сократятся примерно на 10–12 млн т в год.

В числе дополнительных рисков стоит упомянуть возрастающую сложность задач, стоящих перед самой нефтяной отраслью. Затягиваются решения по новым крупным проектам нефтедобычи, а действующие месторождения в значительной степени выработаны. Требуется модернизация оборудования на буровых, магистральных нефтепроводах и НПЗ. Для освоения новых месторождений в труднодоступных районах (в том числе на континентальном шельфе) требуются значительные средства, зачастую превышающие текущие инвестиционные и технологические возможности отрасли.

Текущая модернизация нефтеперерабатывающих мощностей направлена в основном на повышение качества выпускаемого топлива в соответствии с новым Техническим регламентом. Так что к значимому росту поставок нефтепродуктов она не приведет, хотя их товарная структура может измениться за счет роста выпуска светлых фракций.

В то же время позитивные факторы и тенденции, способствовавшие росту железнодорожных перевозок нефтяных грузов в 2012 году, останутся точками роста и в среднесрочной перспективе.

- 1 В 2012 году положительное влияние на динамику поставок по железной дороге оказал устойчивый рост производства и отгрузок нефтепродуктов, на которые приходится значительный удельный вес в структуре погрузки всех видов нефтяных грузов на сети российских железных дорог. В текущем году также ожидается рост объема поставок моторного топлива на внутренний рынок: программы государственной поддержки аграрного сектора России предусматривают обеспечение сельхозпроизводителей горюче-смазочными материалами по доступным ценам.
- 2 В России растет добыча так называемой «вязкой нефти», которая ранее была мало востребована рынком, динамично развиваются газонефтехимические производства. В условиях сокращения грузовой базы перевозок нефтяного сырья транспортировка продукции газонефтехимии, сверхвязкой нефти и тяжелых битумов, а также высококачественного моторного топлива — наиболее перспективные сегменты рынка железнодорожных перевозок нефтяных грузов.