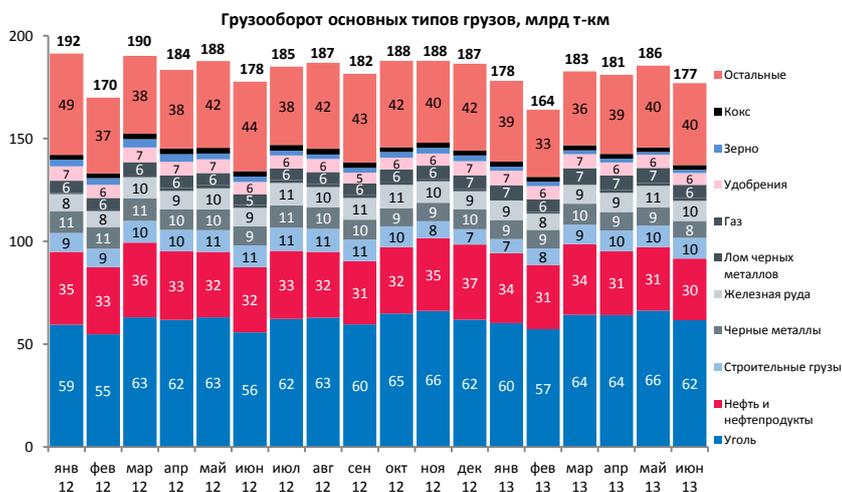


Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в первом полугодии 2013 года

Грузовые перевозки на сети РЖД

В первом полугодии 2013г. показатели перевозок грузов продолжают снижаться: объем погрузки составил 606 млн т (-3,6%), грузооборот — 1 069 млрд т-км (-2,9%), что на 22,8 млн т и 32,3 млрд т-км меньше соответственно по сравнению с аналогичным периодом 2012г.

Уголь. В первом полугодии 2013г. было перевезено 152 млн т угля (+1,0% по сравнению с первым полугодием 2012г.), грузооборот составил 374 млрд т-км (+4,4% к первому полугодию 2012г.). Важно отметить, что рост грузооборота угля обеспечен исключительно благодаря экспортному потоку в Китай, Японию и страны Евросоюза. Внутренний грузооборот снизился на 7% и составил 74 млрд т-км. В течение первого полугодия 2013г. цены на уголь опустились до уровня \$74 за тонну, в то время как в первом полугодии прошлого года цены на уголь находились в диапазоне \$90 - \$120 за тонну.



Нефть. В первом полугодии 2013г. объем перевозок нефти составил 125 млн т (-3,0%), грузооборот составил 192 млрд т-км (-4,8%). Грузооборот экспортных перевозок сократился на 9% по сравнению с первым полугодием 2012г. и составил 96,5 млрд т-км, в основном за счет снижения отправок сырой нефти в Китай. В то же время увеличился экспортный грузооборот мазута и бензина. В начале 2013г. наблюдался рост цен на нефть (от \$109 до \$117 за баррель), однако весной цены на нефть упали до уровня \$102 за баррель.

Сжиженный углеводородный газ. В первом полугодии 2013г. показатели перевозок сжиженного углеводородного газа росли как во внутреннем, так и в экспортном направлениях по сравнению с аналогичным периодом прошлого года: объем перевозок — 17,7 млн т (+15,3%), грузооборот — 41,0 млрд т-км (+18,0%).

Строительные грузы. В связи со снижением железнодорожных перевозок щебня во внутреннем сообщении общий объем перевозок строительных грузов в первом полугодии 2013г. упал на 8,8% по сравнению с первым полугодием 2012г. и составил 54,8 млн т (-8,8%), грузооборот составил 82,4 млрд т-км (-5,0%).

Черные металлы. В первом полугодии 2013г. объем перевозок черных металлов составил 35,7 млн т (-6,1% к первому полугодию 2012г.), грузооборот составил 54,7 млрд т-км (-13,2% по сравнению с первым полугодием 2012г.). Погрузка черных металлов на сети РЖД в июне 2013г. достигла своего исторического минимума за последние четыре года. Основными драйверами падения стали перевозки проката, трубы и рельсов. Аналогичная ситуация с экспортными направлениями: по всем крупным экспортерам происходит снижение перевозок. Цена на сталь в течение первого полугодия снизилась до уровня \$500 за тонну (-\$80 за полугодие), что является минимумом за посткризисный период.

Железная руда. В первом полугодии 2013г. объем перевозок железной руды составил 54,4 млн т (+1,0% к первому полугодию 2012г.), грузооборот составил 56,2 млрд т-км (+3,5% по сравнению с первым полугодием 2012г.). Рост грузооборота обеспечен увеличением экспорта руды в Китай. Цены на руду в первом полугодии были постоянны в диапазоне \$105 - \$115 за тонну.

Лом черных металлов. Объем перевозок лома черных металлов в первом полугодии 2013г. составил 7,6 млн т (-9,5% к первому полугодию 2012г.), грузооборот составил 6,4 млрд т-км (-10,5% по сравнению с первым полугодием 2012г.). Цена на лом в 2013г. снижалась с \$380 в марте до \$320 за тонну в июне, в аналогичном периоде 2012г. цена на лом черных металлов была в среднем на \$30 - \$50 выше.

Кокс. В первом полугодии 2013г. объем перевозок кокса составил 5,8 млн т (-9,4% к первому полугодию 2012г.), грузооборот составил 14,2 млрд т-км (-9,6% по сравнению с первым полугодием 2012г.). С конца 2011г. цена на кокс постепенно падала с уровня в \$340 в январе 2012г. до \$235 за тонну в июне 2013г.

Зерно. В первом полугодии 2013г. объем перевозок зерна составил 4,4 млн т (-57% к первому полугодию 2012г.), грузооборот составил 10,7 млрд т-км (-46% по сравнению с первым полугодием 2012г.). Такие низкие показатели перевозок обусловлены низким урожаем прошлого года. Из-за дефицита зерна в конце 2012г. – начале 2013г. цены на пшеницу выросли до \$350 за тонну, а в июне упали до \$280 за тонну, что в среднем выше уровня 2012г. на \$30.

Удобрения. В первом полугодии 2013г. объем перевозок удобрений составил 23,3 млн т (+1,3% к первому полугодию 2012г.), грузооборот составил 38,8 млрд т-км (-2,0% по сравнению с первым полугодием 2012г.). В первую очередь такая

динамика связана с уменьшением экспортного грузооборота. В июне текущего года цена на нитрат аммония снизилась до \$250 за тонну, в то время как в марте была на уровне \$350 за тонну.

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В первом полугодии 2013г. было произведено 43,6 тыс. единиц подвижного состава (-30%, или на 17,8 тыс. единиц меньше по сравнению с первым полугодием 2012г.). В условиях профицита парка полувагонов заводы переключали свои производственные мощности на изготовление специализированного подвижного состава. Вслед за снижением цен на полувагоны наблюдается снижение цен на специализированные виды подвижного состава.

Полувагоны. За 6 месяцев 2013г. было построено 17,9 тыс. полувагонов (-60%, или на 25,2 тыс. единиц меньше, чем в первом полугодии 2012г.). Вследствие профицита парка полувагонов в РФ, цены на них снижались с октября 2012г. В итоге, в июне 2013г. цены на полувагоны в среднем составили \$51 500, находясь в диапазоне \$48 500 - \$55 000.

Нефтебензиновые цистерны. За первое полугодие 2013г. было построено 8,2 тыс. нефтебензиновых цистерн (+10,0%, или на 744 единицы больше, чем в первом полугодии 2012г.). Вследствие роста производства, а также введением нефтепровода ВСТО, снизился спрос на нефтебензиновые цистерны, что вызвало падение цен на них в июне 2013г. до уровня \$54 000 - \$62 000.

Хопперы. За первое полугодие 2013г. было построено 7,9 тыс. хопперов (в полтора раза, или на 4,8 тыс. единиц больше, чем в первом полугодии 2012г.). Рост связан с увеличением спроса на цементовозы и зерновозы. Цены на цементовозы находились в диапазоне \$51 000 - \$63 000, цены на зерновозы — \$55 000 - \$66 000, на минераловозы — \$53 500 - \$63 000.

Крытые вагоны. За первое полугодие 2013г. было построено 3,7 тыс. крытых вагонов (+60%, или на 1,4 тыс. единиц больше, чем в первом полугодии 2012г.). Цены на крытые вагоны находились в диапазоне \$66 000 - \$71 000.

Газовые цистерны. За первое полугодие 2013г. было построено 2,3 тыс. газовых цистерн (на треть, или на 578 единиц больше, чем в первом полугодии 2012г.). Цены на них снизились с \$87 000 в феврале 2013г. до \$76 000 в июне 2013г.

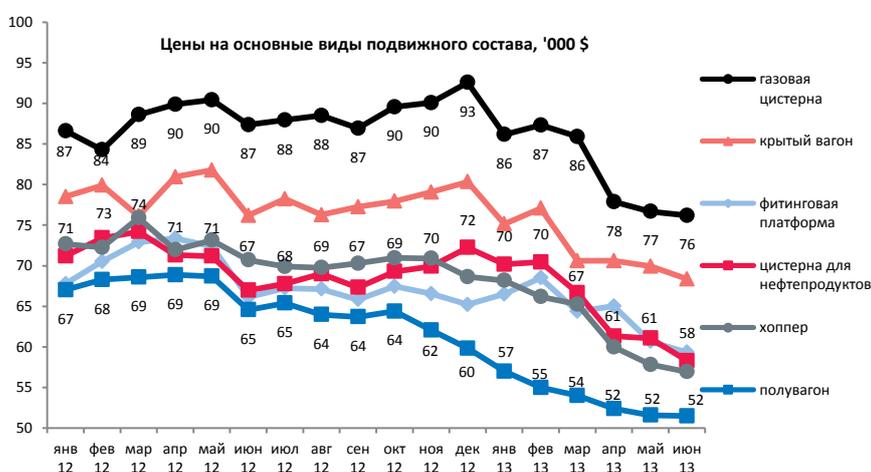
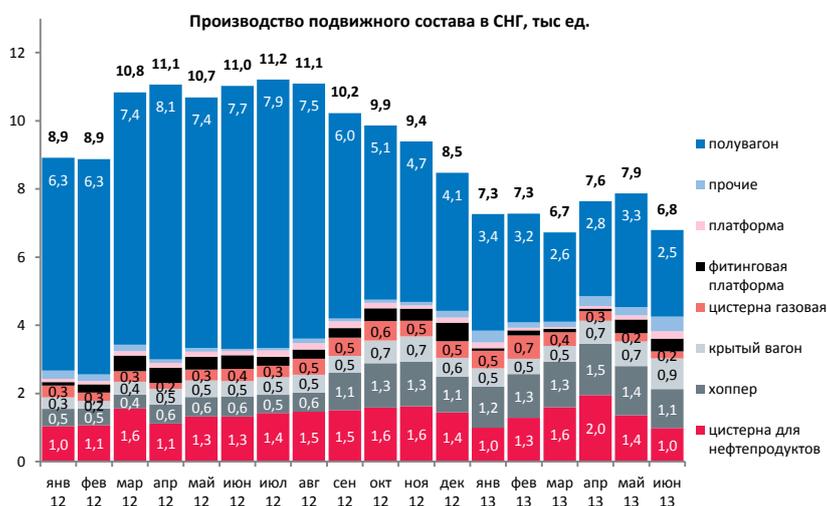
Платформы. За первое полугодие 2013г. было построено 1,2 тыс. фитинговых платформ (-40%, или на 0,8 тыс. единиц меньше, чем в первом полугодии 2012г.) и 687 универсальных платформ (-9% по сравнению с первым полугодием 2012г.). Цены на них находились в диапазоне \$50 000 - \$63 000.

Российский рынок оперативного лизинга подвижного состава

В июне текущего года ставки на все виды специализированного подвижного состава снижались относительно показателей мая 2013г., при этом ставка на полувагон осталась на прежнем уровне.

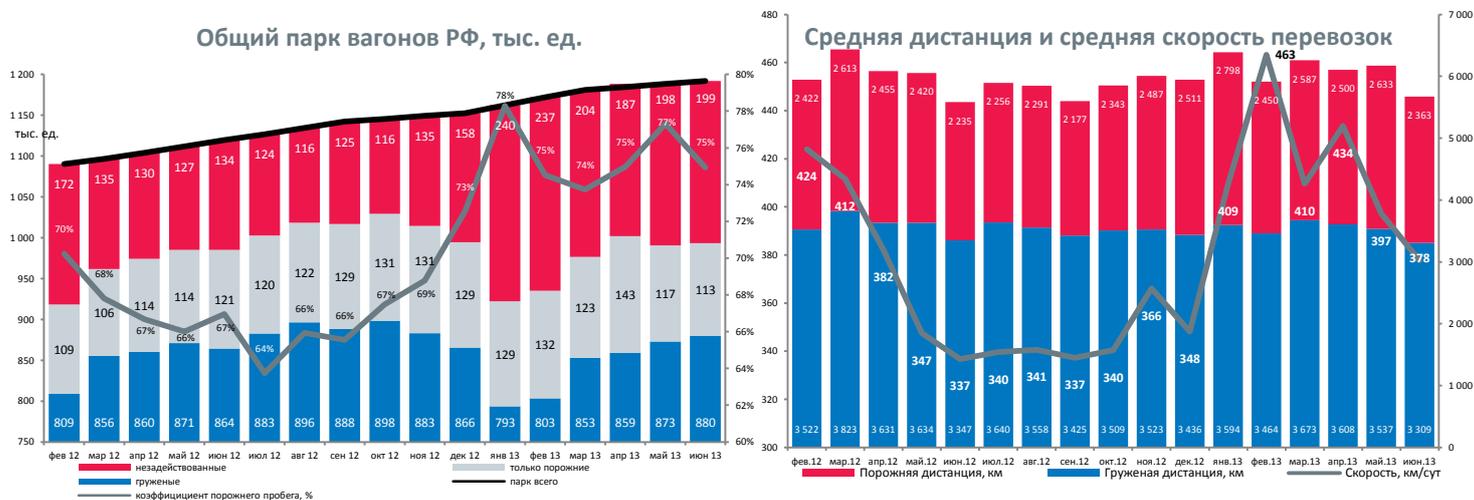
Суточные ставки на универсальные платформы упали до \$30, на крытые вагоны – выросли до \$35. Ставка на хопперы - минераловозы снизилась до \$28, на цистерны — до \$32-\$37. Ставка на новые газовые цистерны опустилась до \$48,5.

Ставка на полувагоны осталась на прежнем уровне, около \$20-\$21 в день.



Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

Средний уровень незадействованного парка в первом полугодии 2013г. зафиксировался на уровне около 200 тыс. вагонов, при этом профицитный парк снизился со 100 тыс. вагонов в начале года до 70 тыс. вагонов во втором квартале 2013г. Коэффициент порожнего пробега составил в среднем 75%, что на 8% выше, чем аналогичные показатели 2012г. Средняя скорость⁽¹⁾ вагонов в первом полугодии сезонно снизилась с 460 км/сут в феврале до 380 км/сут в июне 2013г., но при этом осталась примерно на 15% выше, чем в 2012г.



(1) Исключив незадействованный парк из рассматриваемого, а также считая, что вагон в груженом и порожнем рейсе проводит по два дня под погрузочно-разгрузочными операциями, мы оценили скорость подвижного состава, задействованного в перевозочном процессе. Этот показатель хорошо отражает действительную скорость локомотивов с поездами.