

Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в апреле 2013 года

Грузовые перевозки на сети РЖД

В связи со снижением темпов строительства и падением спроса на сырьевые ресурсы на внутреннем и внешнем рынках в апреле 2013 года продолжилось сокращение объемов железнодорожных грузовых перевозок (на 3,5%, -3,7 млн т) и грузооборота (на 1,5%) по сравнению с апрелем 2012 года.

Отметим, что РЖД вновь пересмотрели свой прогноз по погрузке на 2013 год: снижение перевозок усилится (до 2,4% к уровню 2012 года).

Основными драйверами падения перевозок в апреле стали такие категории грузов, как нефтепродукты, зерно и черные металлы.

Перевозки нефтяных грузов упали на 7% (-1,4 млн т) по сравнению с апрелем 2012

года: сокращение экспортных потоков грузов составило 14%, объем внутренних перевозок был стабильным. Поток экспорта нефтяных грузов ослабел за счет резкого снижения транспортировки сырой нефти в Китай (на 70%, -1 млн т из-за ввода ВСТО). Также тренд сокращения коснулся и перевозки дизельного топлива на внутренних (на 10%, -0,3 млн т) и экспортных (на 5%, -0,1 млн т) направлениях, экспортных потоков мазута на 7% (-0,3 млн т) и прочих нефтепродуктов (на 42%, -0,3 млн т). Следует отметить, что внутренние перевозки газа в апреле 2013 года выросли на 21% (+0,3 млн т) по сравнению с апрелем 2012 года, а благодаря поставкам газа в Нидерланды экспорт газа увеличился на 16% (+0,2 млн т).

Перевозки зерна сократились в 2 раза (на 0,9 млн т) по сравнению с показателями апреля 2012 года. Это связано со снижением экспортного потока в целом в связи с засухой прошлого года.

Металлургические заводы в апреле 2013 года сократили производство (на фоне падения цен на сталь на 11% по сравнению с апрелем 2012 года) и закупку лома. В свою очередь, перевозки черных металлов в апреле снизились на 8% (0,5 млн т) по сравнению с апрелем 2012 года. Это связано с падением как экспорта черных металлов на 15% (-0,4 млн т), так и их внутренних перевозок на 2% (-0,1 млн т). Основная причина сокращения экспортного потока — уменьшение перевозок проката черных металлов в Италию, Индию, Иран и Корею. Объемы перевозок лома упали на 13% (-0,2 млн т).

Перевозки остальных грузов снизились не столь значительно: на 1% (-0,2 млн т) упали объемы строительных грузов, на 0,4% (-0,1 млн т) — угля, на 3% (-0,1 млн т) — леса.

Однако, несмотря на общий тренд сокращения перевозок в апреле 2013 года, грузопоток железной руды вновь окреп (рост на 6% или +0,5 млн т по сравнению с апрелем 2012 года). Причина — в повышении экспорта в Китай, Финляндию и на Украину.

Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

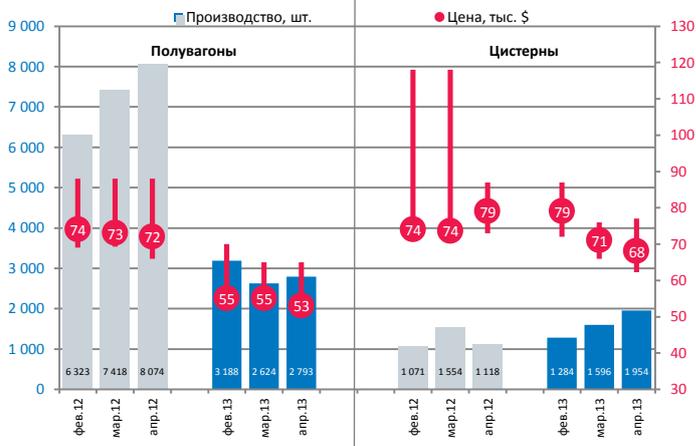
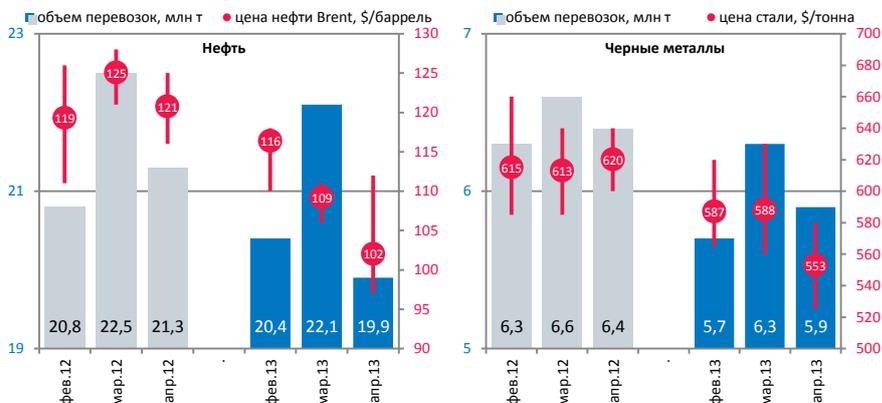
В апреле 2013 года производство вагонов постепенно начало восстанавливаться, и в основном за счет работы российских заводов.

Рост производства произошел по широкой номенклатуре вагонов: нефтебензиновых цистерн, крытых вагонов, полувагонов и цементовозов.

После падения в I квартале заводами пространства 1520 было произведено 7 650 единиц подвижного состава, что на 14% больше показателей прошлого месяца, но меньше на 31% объемов апреля 2012 года.

Из них российскими вагоностроителями было выпущено около 5 тысяч единиц, в то время как в I квартале 2013 года — около 4 000 вагонов в месяц.

Производство полувагонов в СНГ в апреле составило 2 800 единиц. С октября 2012 года цены на данный вид подвижного состава снизились на 20%, сокращаясь ежемесячно в среднем на 2,5%-3%. В итоге, в апреле декларируемые цены на разные модели полувагонов находились в диапазоне \$52 400 — \$60 000.



Выпуск нефтебензиновых цистерн вырос в 2 раза (1 950 единиц в апреле 2013 года). Средняя цена на них снизилась на 14%, разброс цен — в коридоре от \$62 000 до \$76 000.

Производство крытых вагонов превысило 670 единиц (+46% к апрелю 2012 года). Цены на данный вид подвижного состава — на уровне \$70 000 - \$75 000 (-13% к апрелю 2012 года).

В апреле было построено 640 хопперов-цементовозов, что почти в 3 раза больше, чем в апреле 2012 года. Средняя цена на данный вагон упала до \$63 000 (-19% к апрелю 2012 года).

Выпуск хопперов-зерновозов с конца прошлого года остается на крайне высоком для данного вида подвижного состава уровне. В апреле 2013 года было произведено более 500 единиц, в то время как в апреле 2012 года была выпущена только одна партия из 50 зерновозов. В апреле текущего года зерновоз можно было купить в диапазоне \$59 000 — \$75 000.

Производство газовых цистерн составило 285 единиц (+68% к апрелю 2012 года). Цена на них была стабильной, на уровне \$90 000.

Российский рынок оперативного лизинга подвижного состава

Полгода спустя после унификации тарифов на порожние полувагоны и платформы операторы начали адаптироваться к новым реалиям рынка: суточная ставка на полувагон пошла вверх. Ставки на специализированный подвижной состав практически не изменились, за исключением цистерн, ставки по которым снизились.

Ставка на полувагон в апреле выросла до \$20. Говорить о полноценном восстановлении ставки пока рано, больше ясности относительно будущей динамики появится ближе к середине года, когда станет понятен тренд спроса на российские сырьевые продукты со стороны стран-импортеров.

По сравнению с апрелем прошлого года сокращение демонстрировали суточные ставки на универсальные платформы и цистерны. Ставка на универсальные платформы снизилась до \$32 за единицу (-25%, \$44 в сутки). Ставка на цистерну упала на 10% до \$36-\$40 (на фоне снижения перевозок нефтепродуктов), а на крытый вагон — до \$35-\$50 в зависимости от кубатуры и года постройки. Ставка на новые газовые цистерны осталась на уровне \$52.

Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

Как следствие адаптации операторов к новым реалиям рынка, профицит парка продолжил постепенное сокращение.

Парк профицитных вагонов уменьшился до 50 тыс. вагонов по сравнению со 100 тыс. в январе-феврале 2013 года. При этом эффективность использования вагонов в апреле 2013 года снизилась на 4,2%, т.е. для перевозки того же объема груза в текущих условиях необходимо дополнительно около 50 тысяч вагонов по сравнению с апрелем 2012.

Коэффициент порожнего пробега увеличился до 75%. Такой высокий уровень во многом был обеспечен показателями по полувагонам (по которым коэффициент вырос с 64% до 67%).

В апреле правительство приняло меры по ужесточению порядка продления срока службы старых вагонов: теперь срок службы можно продлить лишь на год. Это ограничение должно привести к тому, что содержание старых вагонов в парке станет экономически невыгодным. В течение ближайшего года, по нашему мнению, данная мера затронет 50 тыс. вагонов, у которых истекает срок службы, половина из них — полувагоны. В ближайшие 3-5 лет под угрозой вынужденного списания будут 300 тыс. единиц подвижного состава РФ, 170 тыс. из которых — это полувагоны.

