

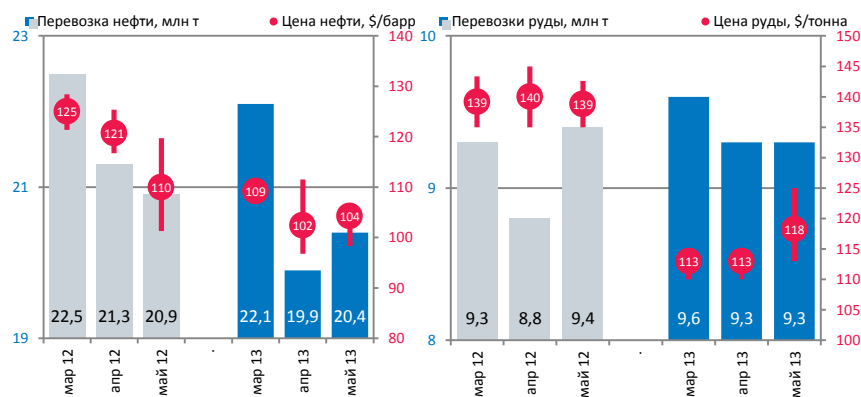
Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в мае 2013 года

Грузовые перевозки на сети РЖД

В мае 2013г. продолжилось сокращение объемов железнодорожных грузовых перевозок (на 3,4%, -3,7 млн т) и грузооборота (на 1,2%) по сравнению с маем 2012г.

К уже привычным драйверам падения (нефтепродуктам и зерну) добавилась категория строительных грузов.

Перевозки нефтяных грузов снизились на 2,4% (-0,5 млн т) относительно показателей мая 2012г. Несмотря на рост объема внутренних перевозок на 1,7%, экспортный поток сократился на 6,4%. Причина такого ослабления — в резком снижении транспортировки сырой нефти в Китай (на 0,7 млн т). При этом как внутренние, так и экспортные объемы перевозок газа возросли на четверть по сравнению с маем 2012г. (до 1,6 млн т по каждому направлению).



От месяца к месяцу перевозки зерна вновь показывают двукратное падение к показателям прошлого года: в мае грузопоток зерна снизился на 0,7 млн т по сравнению с объемом мая 2012г. Внутренние перевозки сократились на 0,3 млн т, экспортные — на 0,4 млн т.

Ослабление потока строительных материалов на 2% (-0,3 млн т) связано со снижением внутренних перевозок данного типа груза. Основными драйверами падения в этом сегменте стали щебень и цемент. Так, внутренние перевозки цемента сократились на 6% (-0,2 млн т) при стабильных объемах на экспорт. Такой же вектор движения показали и перевозки щебня. Это связано с окончанием завоза строительных грузов на Олимпийскую стройку и со снижением темпов строительства в стране в целом.

Вслед за сокращением объемов строительства произошло падение перевозок таких типов грузов как цветная и железная руды, лес. Перевозки железной руды снизились незначительно (-0,1 млн т) при небольшом ослаблении как внутренних, так и экспортных потоков. Падающие цены на алюминий и другие цветные металлы вызвали уменьшение объемов внутренних перевозок цветной руды на 10% (-0,2 млн т). Перевозки лесных грузов сократились на 20% (-0,2 млн т). При этом экспорт леса возрос 7%.

Транспортировка кокса в мае упала на четверть (-0,3 млн т), сокращение коснулось, прежде всего, внутренних перевозок.

Несмотря на общий тренд ослабления грузопотоков в мае 2013г., объемы перевозок угля выросли на 2% (+0,5 млн т) относительно показателей мая 2012г. Причина — трехкратное повышение экспорта в Китай и увеличение на четверть объемов поставки в Великобританию.

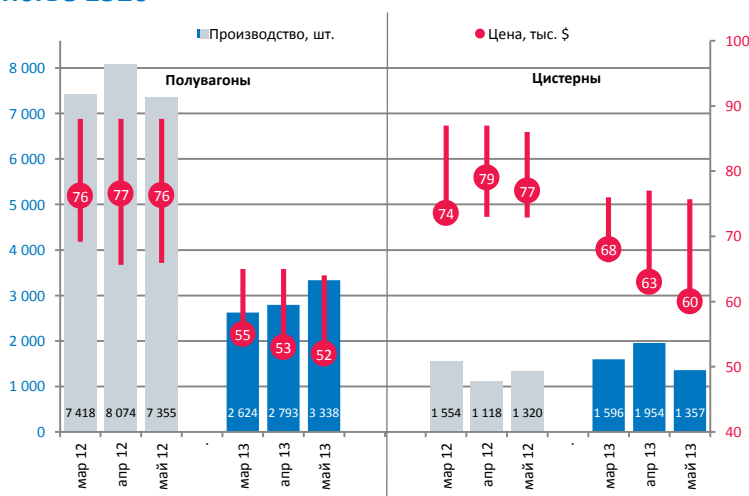
Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В мае 2013г. мы видим постепенное восстановление производства вагонов: 7 874 единицы подвижного состава против 7 648 в апреле текущего года. Однако говорить о скором «выздоровлении» отрасли рано, т.к. выпуск грузового парка по-прежнему отстает от объемов мая 2012г. на четверть.

В мае цена на практически все виды подвижного состава снизилась в среднем на \$1 000 по сравнению с апрелем 2013г.

Производство полувагонов в СНГ выросло до 3 338 единиц. Но по-прежнему отчетливо заметен тренд сокращения цен (диапазон которых \$51 600 — \$60 000).

Выпуск нефтебензиновых цистерн находился на уровне мая прошлого года (1 360 единиц в мае 2013г.), однако он упал на треть (на 600 единиц) по сравнению с апрелем 2013г. Разброс цен — в коридоре от \$60 000 до \$62 000.



Производство крытых вагонов составило 720 единиц (+47% к маю 2012г.). Цены на данный вид подвижного состава — на уровне \$70 000 — \$75 000 (-13% к маю 2012г.).

В мае текущего года было построено 690 хопперов-цементовозов, что почти в 3 раза больше объемов мая 2012г. Средняя цена на данный вагон упала до \$58 000 — \$63 000 (-21% к маю 2012г.).

Выпуск хопперов-зерновозов с конца прошлого года остаётся на крайне высоком для данного вида подвижного состава уровне. В мае 2013г. было произведено 620 единиц против партии в 50 единиц мая 2012г. В мае текущего года зерновоз можно было купить в диапазоне \$61 300 — \$73 000.

Производство фитинговых платформ находилось на уровне мая 2012г.: 400 единиц. Вместе с тем стоит отметить пятикратное увеличения выпуска данного типа подвижного состава по сравнению с результатами апреля текущего года. Средняя цена на фитинговые платформы снизилась на 11% (к маю 2012г.), ее можно было купить в диапазоне \$55 700 — \$66 000.

Производство газовых цистерн составило 250 единиц (-23% к маю 2012г.). Цена на них была на уровне \$80 000 — \$85 000.

Российский рынок оперативного лизинга подвижного состава

В мае текущего года ставки на специализированный подвижной состав плавно снижались (к показателям апреля 2013г.), при этом ставка на полувагон выросла.

Относительно мая 2012г. суточные ставки на универсальные платформы и крытые вагоны упали до \$31 и \$34, соответственно. Однако ставки на крытые вагоны повышенной кубатуры по-прежнему — на уровне \$50. Ставка на хопперы - минераловозы снизилась до \$32, на цистерны — до \$34-\$39 (на фоне сокращения перевозок нефтепродуктов). Ставка на новые газовые цистерны незначительно опустилась, до \$50.

Ставка на полувагоны несколько выросла и составила около \$21 в день.

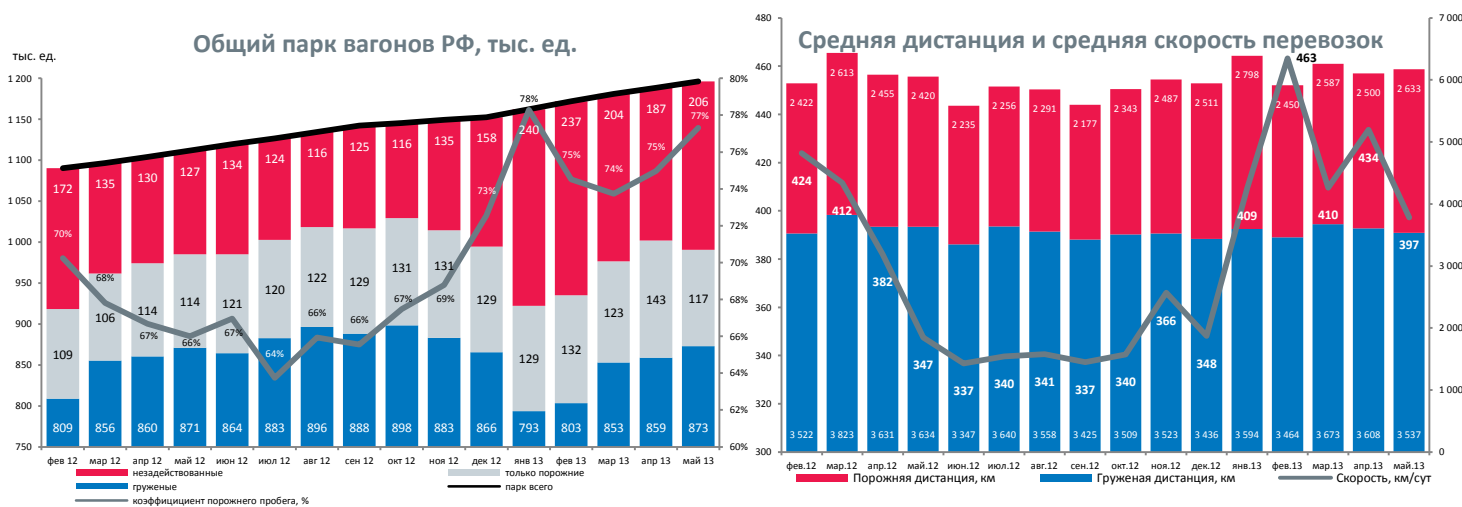
Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

В мае 2013г. профицитный парк увеличился на 20 тыс. вагонов (относительно апреля) и составил 70 тыс. единиц, при том, что коэффициент порожнего пробега был близок к максимальному уровню января 2013г. Средняя скорость⁽¹⁾ вагонов продолжила снижаться.

Незадействованный парк вагонов возобновил рост в мае и превысил 200 тысяч вагонов, профицит достиг 70 тыс. единиц. Произошло это в основном благодаря специализированному подвижному составу.

Коэффициент порожнего пробега в среднем по парку продолжил расти и составил 77%. Такой высокий уровень во многом был обеспечен показателями по полувагонам (по которым коэффициент порожнего пробега вырос с 67% до 72%). Данное увеличение связано с одновременным сокращением внутренних перевозок и ростом экспортных. Именно это движение привело к росту порожнего пробега вагонов от портов и границ до станций погрузки, в частности, по Дальневосточной железной дороге.

В мае 2013г. скорость движения на сети, по нашей оценке, выросла по сравнению с маем 2012г. на 50 км/сут. и составила около 400 км/сут. Рост связан в первую очередь с тем, что расчетный показатель скорости очищен от парка, не участвовавшего в движении, а этот парк вырос в мае 2013г.



(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.