

## Состояние рынка железнодорожных перевозок РФ в 2014 году

### Грузовые перевозки на сети РЖД

В 2014г. объем погрузки составил 1 227,0 млн т (-8,9 млн т или (-0,8%) к 2013г.), грузооборот без учета пробега вагонов в порожнем состоянии — 2298,3 млрд т-км (+4,6% или +102,5 млрд т-км) согласно данным РЖД.

#### Уголь. В 2014г.

перевезено 315,4 млн т угля (+1,5% по сравнению с 2013г.), грузооборот составил 843,9 млрд т-км (+8,8% к 2013г.).

Существенное влияние на рост объемов перевозки угля и рост грузооборота в 2014г. оказало обесценение рубля по отношению к доллару и евро.

Результатом этого стало увеличение экспорта — компаниям становится выгодно продавать уголь за рубеж, в то время как основные расходы данных компаний «рублёвые».

Также продолжается развитие угольных месторождений и сохраняется спрос на уголь со стороны других стран, в частности, стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Рост грузооборота угля связан с увеличением

расстояния транспортировки — теперь больше грузов перевозится к портам Дальнего Востока для дальнейшего экспорта в Азию.

Цены на уголь в декабре 2014г. были на уровне \$71,3 за тонну — уменьшившись на \$10,4 по сравнению с декабрем 2013г.

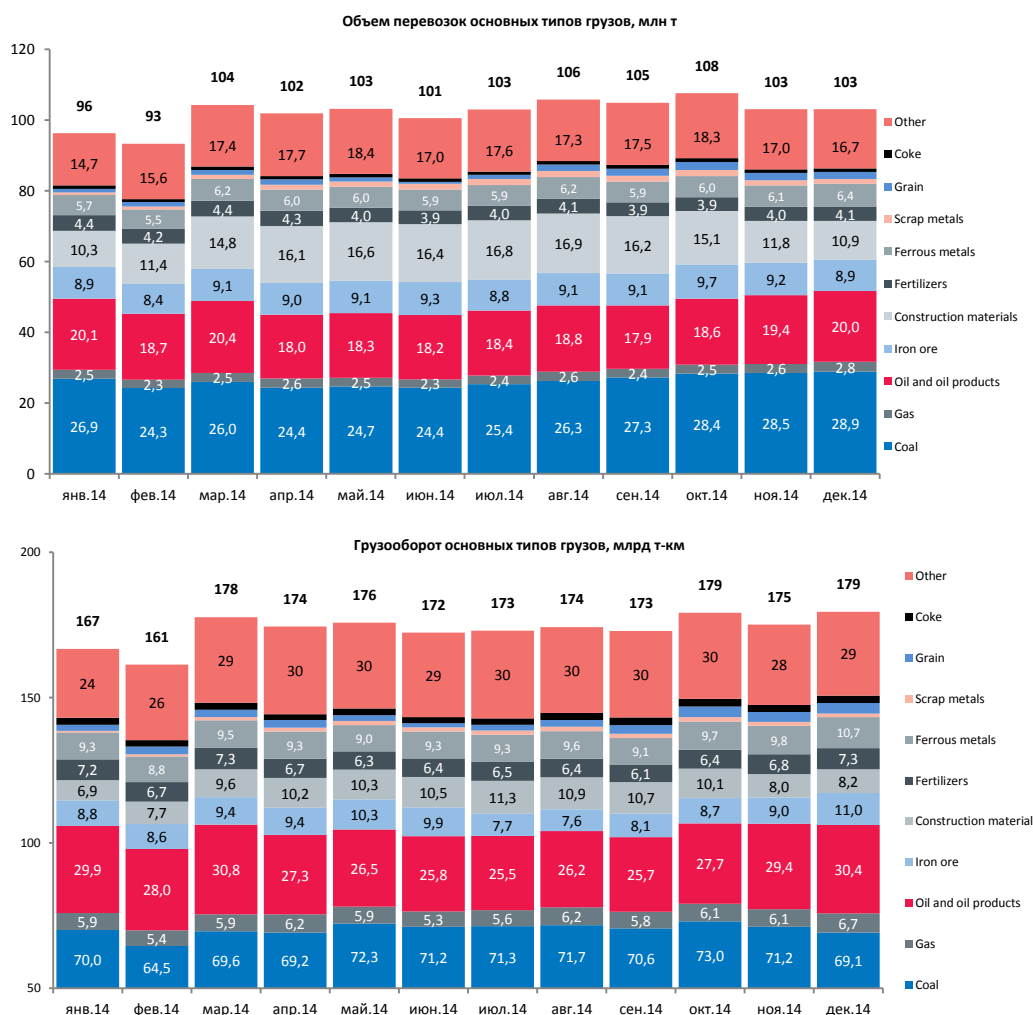
**Нефть и нефтепродукты.** В 2014г. объем перевозок нефти и нефтепродуктов, исключая сжиженный углеводородный газ, составил 256,5 млн т (+2,5%), грузооборот — 333,1 млрд т-км (+5,0%).

Увеличение объема перевозок нефти и нефтепродуктов произошло преимущественно за счет роста внутренних перевозок на 5% (с 132,3 млн т в 2013г. до 138,9 млн т в 2014г.).

По данным ЦДУ ТЭК Минэнерго в 2014 г. добыча нефти и газового конденсата в России выросла на 0,7% по сравнению с 2013 г. и достигла 526,8 млн т. Среднесуточная добыча за год составила 10,578 млн баррелей и это рекордный показатель за весь постсоветский период.

Росту добычи нефти не помешали ни санкции США и Евросоюза, введенные против российской нефтедобывающей отрасли, ни существенное снижение цен на нефть во второй половине 2014 г.

Увеличение объемов добычи нефти положительно сказывается, в первую очередь, на объемах перевозок железнодорожным транспортом. Данное увеличение обусловлено, в том числе, налоговым стимулированием переработки нефти и отсутствием индексации тарифов РЖД на перевозку нефтепродуктов (в 2015г. монополия проиндексирует тарифы на перевозку), а также вводом в эксплуатацию новых и модернизированных нефтеперерабатывающих мощностей в Сибири и на Урале. Рост перевозок нефти и нефтепродуктов в основном связан с ростом объема перевозок мазута.



Цены на нефть марки Brent в конце 2014г. находились на уровне \$57,3 за баррель – цены на нефть продолжают снижаться.

**Сжиженный углеводородный газ.** В 2014г. объем перевозок составил 30,1 млн т (+7,3%), грузооборот — 70,9 млрд т-км (+7,7%). Несмотря на рост перевозок необходимо отметить значительное снижение цен на СУГ (падение примерно в 2 раза по сравнению с 2012 г.).

**Строительные грузы.** Общий объем перевозок строительных грузов в 2014г. составил 141,1 млн т (-17,1%), грузооборот – 114,5 млрд т-км (+4,0%). Снижение объемов погрузки связано с завершением строительства олимпийских объектов в Сочи.

**Черные металлы.** В 2014г. объем перевозок черных металлов составил 71,8 млн т (+2,5%), грузооборот – 113,3 млрд т-км (+4,2%).

Цены на сталь находились на уровне \$450 за тонну, уменьшившись на 16,3% по сравнению с декабрем 2013г.

**Железная руда.** В 2014г. объем перевозок железной и марганцевой руды составил 108,6 млн т (-1,9%), грузооборот – 108,5 млрд т-км (-2,6%).

Цены на руду составили \$71,3 за тонну, что почти в 2 раза меньше показателей декабря 2013г.

**Лом.** В 2014г. объем перевозок лома составил 16,7 млн т (без изменения), грузооборот – 15,2 млрд т-км (+8,7%).

**Цветные металлы, руды и концентраты.** В 2014г. объем погрузки цветных металлов составил 19,3 млн т (-6,5%), грузооборот – 34,0 млрд т-км (-5,7%).

Цены на медь находились на уровне \$6 230 за тонну, уменьшившись на 16,9% по сравнению с аналогичным показателем декабря прошлого года.

**Зерновые культуры.** В 2014г. объем перевозок зерновых культур составил 18,2 млн т (+32,3%), грузооборот – 31,2 млрд т-км (+14,1%). Цены на зерно в декабре 2014г. находились на уровне \$240 за тонну, увеличившись на 4,7% по сравнению с декабрем 2013г.

**Удобрения.** В 2014г. погрузка удобрений составила 49,2 млн т (+4,7%), грузооборот – 80,2 млрд т-км (+3,9%). Цена на диаммоний фосфата составила \$560 за тонну, что на 23,1% выше цены декабря прошлого года.

*Примечание: данные по ценам на грузы предоставлены сервисом Bloomberg*

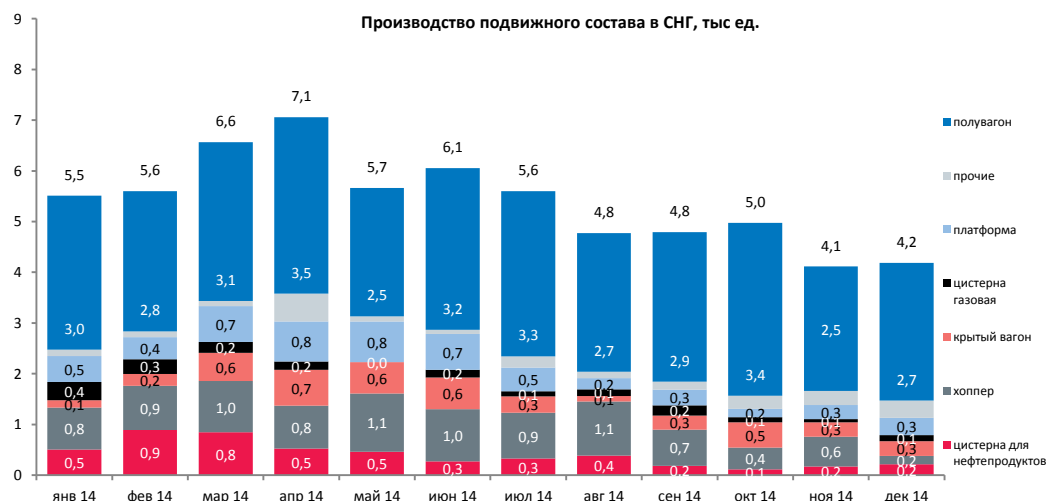
## Производство подвижного состава на «пространстве 1520»

В 2014г. заводами СНГ было произведено 64,9 тыс. вагонов, что на 26% ниже показателей 2013г. Российские заводы произвели 54,6 тыс. вагонов, что на 7% меньше, чем в прошлом году. Украинскими заводами построено 6,2 тыс. вагонов, что в 3,8 раза меньше, чем в 2013г. Цены на полувагоны, платформы, хопперы и нефтебензиновые цистерны продолжают находиться практически на одном уровне в диапазоне \$27 000 - \$44 000 за единицу.

**Полувагоны.** В 2014г. построено около 35,7 тыс. полувагонов, что на 4% меньше, чем в 2013г. Цены на полувагоны в конце года находились в диапазоне \$27 000 - \$29 000 за единицу.

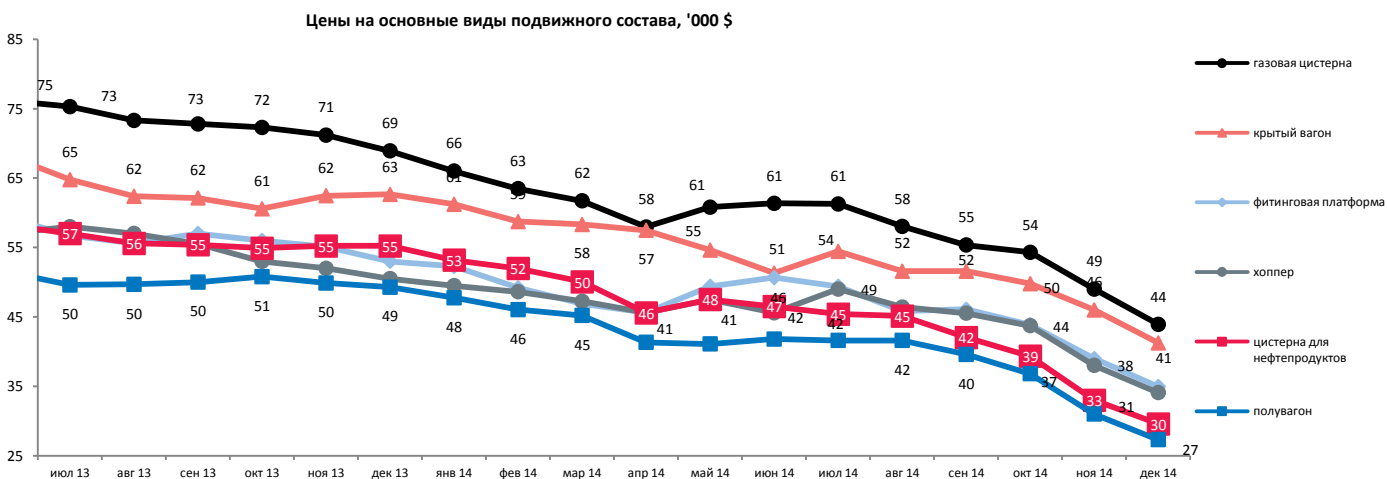
**Нефтебензиновые цистерны.** В 2014г. произведено около 5,3 тыс. нефтяных цистерн (в 2,4 раза меньше, чем в 2013г.). Цены на нефтебензиновые цистерны на конец года находились в диапазоне \$29 000 - \$31 000 за единицу.

**Хопперы.** В 2014г. построено около 9,5 тыс. хопперов (на 29% меньше, чем в 2013г.). Из них около 3,5 тыс. ед. – хопперы-зерновозы, около 2,7 тыс. ед. – минераловозы, около 2,1 тыс. ед. – цементовозы и около 1,2 тыс. прочие хопперы. На конец 2014г. цены на хопперы-зерновозы, минераловозы и цементовозы находились в диапазоне \$32 000 - \$36 000 за ед.



**Крытые вагоны.** В 2014г. построено около 4,7 тыс. ед. крытых вагонов (на 41% меньше, чем в 2013г.). Цены на крытые вагоны на конец года находились в диапазоне \$39 000 - \$43 000 за ед.

**Платформы.** В 2014г. построено около 3,0 тыс. фитинговых платформ, что на 22% меньше показателей 2013г. Также было произведено около 2,7 тыс. универсальных платформ, что на 2% меньше, чем в 2013г. Цены на разные типы платформ в конце 2014г. находились в диапазоне \$32 000 - \$38 000 за ед.



Данные по производству подвижного состава предоставлены информационным сервисом «Рынок подвижного состава».

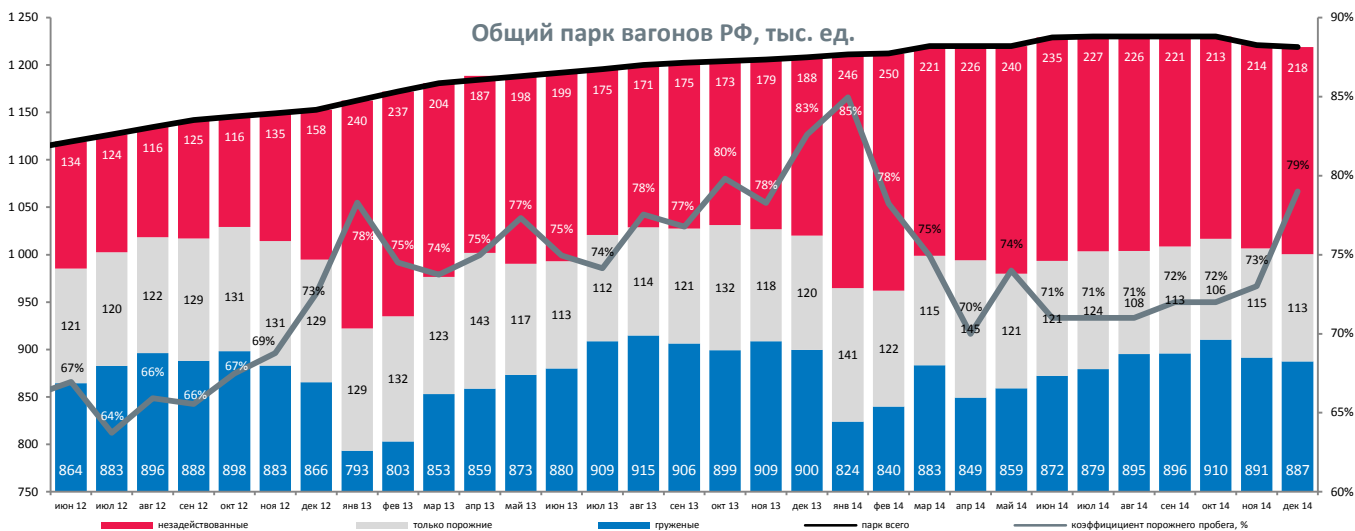
### Российский рынок подвижного состава

В декабре 2014г. ставки на полувагоны в рублевом выражении составили 400-450 рублей в сутки, что в долларовом выражении эквивалентно \$7-\$8 в сутки. Суточные ставки на крытые вагоны в декабре находились на уровне \$13-\$22 (700-1200 рублей). Суточные ставки на универсальные и фитинговые платформы находились на уровне \$14-15 (800 рублей) и \$13-14 (750-770 рублей), соответственно. Ставки на хопперы-зерновозы составили \$14-15 (800 рублей) в сутки. Ставки на минераловозы и цементовозы также составили \$10-11 (600 рублей). Суточные ставки на нефтебензиновые цистерны находились в диапазоне \$9-\$15 (500-800 рублей). Ставки на газовые цистерны были на уровне \$22-27 в сутки.

При расчетах использовался курс 55 рублей за 1 доллар США. Стоит отметить, что в сентябре-декабре произошло значительное ослабление рубля к доллару США, обесценение с начала сентября составило 52%, обесценение с начала года – 72%.

## Состояние текущего российского парка грузовых вагонов

В декабре 2014г. парк недействительных вагонов уменьшился до 218 тыс. ед., что составляет около 18% общего парка. По оценкам экспертов Brunswick Rail, реальный профицит вагонов в декабре 2014г. составил около 95-100 тыс. ед.



Коэффициент порожнего пробега увеличился по отношению к ноябрю и составил 79% в декабре 2014г.