

Объем погрузки РЖД в 2020 г. снизился на 2,7% по сравнению с предыдущим годом, до 1,24 млрд т. Темпы сокращения погрузки усилились: по итогам 2019 г. этот показатель уменьшился на 0,9% по сравнению с 2018 г., до 1,3 млрд т, тогда как в 2015–2018 гг. неуклонно рос. Влияние пандемии Covid-19 и связанных с нею карантинных ограничений на различные рынки оказалось разным, а ситуация на них подчас определялась внутриотраслевыми факторами. В 2021 г. РЖД ожидает роста погрузки на 1,6% по сравнению с прошлым годом, до 1,26 млрд т, но по итогам I квартала могут последовать корректировки планов, сообщил в январе на брифинге заместитель генерального директора РЖД – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило.

Морской экспорт угля не пострадал

Объем погрузки каменного угля на сети РЖД по итогам 2020 г. составил 353,3 млн т – на 5%, или на 18,7 млн т, меньше, чем годом ранее. Снижение общего объема добычи твердого топлива по итогам года еще существеннее: согласно оперативным данным ЦДУ ТЭК на январь, российские компании добыли в прошлом году 401,37 млн т, что на 9,2% меньше, чем в 2019 г.

Обе крупнейшие угледобывающие компании в России – Сибирская угольная энергетическая компания (СУЭК) и «Кузбассразрезуголь» (КРУ, входит в Уральскую горно-металлургическую компанию) – снизили объемы добычи: на 5%, до 101,2 млн т, и на 8%, до 43,2 млн т, по данным самих компаний. Некоторым компаниям удалось хорошо сработать и на падающем рынке. В частности, УК «Южный Кузбасс» (входит в группу «Мечел») удалось нарастить добычу по итогам прошлого года на 19,7%, до 10,4 млн т. В «Мечеле» объяснили положительную динамику достаточно высоким спросом на премиальный энергетический уголь антрацит в странах Европы и Юго-Восточной Азии. За 11 месяцев компания добыла порядка 1,8 млн т такой продукции, что на 83% больше, чем за аналогичный период 2019 г. Как говорится в сообщении «Мечела», после переработки на обогатительной фабрике «Южного Кузбасса» угольная продукция используется как высокоуглеродистое сырье для черной и цветной металлургии, а также для производства известняка и соды.

Источники на рынке называют распространение коронавирусной инфекции Covid-19 и ограничения, связанные с пандемией, главным фактором сокращения спроса на угольную продукцию в течение года, а как

Погрузка на сети РЖД снижается второй год подряд, но компания надеется на положительную динамику по итогам текущего года

следствие – снижения цен и объемов добычи. Несмотря на общую негативную динамику, российским угольщикам удалось нарастить объемы экспортных отправок через морские порты на 7,6% по сравнению с 2019 г., до 166,7 млн т, по данным РЖД.

Одним из героев стивидорного бизнеса по итогам прошлого года стал «Ростерминалуголь» (РТУ, аффилирован с УГМК) в Усть-Луге (Ленинградская обл.), переваливший 26,5 млн т угля (на 8,2% больше, чем годом ранее) – это стало рекордом как для самого предприятия, так и для российских терминалов в целом. Несмотря на снижающийся ввиду политики перехода на более экологичные возобновляемые источники энергии спрос на твердое топливо в Европе, среди крупнейших адресатов угля, переваливаемого через РТУ, – Нидерланды (24% от общего объема перевалки), Германия (8%), Франция и Испания (по 5%), отмечается в сообщении стивидорной компании.

Министерство энергетики России, к слову, настроено оптимистично и ожидает в 2021 г. быстрого восстановления спроса на твердое топливо. Общий объем добычи угля по итогам года, по мнению ведомства, должен составить 455 млн т – такой показатель закреплен в последней версии (от 9 декабря 2020 г.) государственной программы России «Развитие энергетики», рассчитанной до 2024 г.

Сюрпризы от регулирующих органов

Угольщики Кузбасса в 2020 г. ждали два серьезных нововведения. Прежде всего, в марте РЖД и администрация Кемеровской области закрепили в соглашении минимальные годовые объемы топлива, которые добывающие компании должны предъявить к перевозке, а железнодорожники, соответственно, перевезти по конкретным направлениям. По наиболее востребованному для угольных компаний восточному направлению (в середине марта, когда было подписано соглашение, уголь на условиях поставки fob Восточный торговался по \$65/т против \$48,17/т

Итоги погрузки РЖД в 2020 г. Железная дорога недосчиталась грузов

на Балтике и \$54,50/т – в Черноморье, по данным Argus) стороны договорились отправить не менее 53 млн т продукта на экспорт и еще 3,55 млн т – во внутреннем общении. По данным железнодорожных экспедиторов, стороны план перевыполнили: только на экспорт из Кемеровской области в прошлом году было отправлено 60,89 млн т угля как в морские порты, так и через сухопутные погранпереходы.

Кроме этого, в мае правительство утвердило новые Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. Обновленный документ расставил приоритеты для грузов, которые поставляются по Восточному полигону (включает в себя Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную железные дороги), не в пользу кузбасского угля. Впрочем, подписанное соглашение между РЖД и администрацией Кузбасса поднимало статус перевозок твердого топлива и спасало от поражения в правах. Отдельным приложением к новым Правилам закреплялось квотирование провозных мощностей на Восточном полигоне для угольщиков-экспортеров в зависимости от объемов экспорта в западном направлении. В такой ситуации компании, желая продать продукт подороже на восточных рынках, были вынуждены планировать отгрузки на внешние рынки и через европейскую часть России. Некоторые компании даже жаловались на то, что из-за этого приходилось заключать сделки в убыток, однако получение доступа к восточному направлению, судя по всему, того стоило.

Контейнеры для топлива

В 2020 г. начались отгрузки твердого топлива из России на экспорт в контейнерах. Через российско-китайский погранпереход Забайкальск (Забайкальский край) 8 октября был передан первый тестовый контейнерный поезд, груженный углем. Он привез на границу 122 контейнера open-top (с открытым верхом) с примерно 4 тыс. т бурого угля (менее качественная разновидность твердого топлива), отправителем выступило Приаргунское производственное горно-химическое объединение (ППГХО, входит в госкорпорацию «Росатом»). Тестовой отправкой компания не ограничилась и за октябрь – декабрь отгрузила аналогичным образом в Китай через Забайкальск 60,82 тыс. т топлива. Впрочем, от классической перевозки в полувагонах ППГХО тоже не отказалось и перевезло за этот же период 69,53 тыс. т угля. Таким образом, всего компания отправила за последние три месяца 2020 г. 130,34 тыс. т продукта (почти в два с половиной раза меньше, чем годом ранее), а доля отгрузок в контейнерах составила 46,6%.

«В условиях опережающего спроса на перевозки грузов в восточном направлении на первый план для нас выходит применение нетривиальных технологических решений. Совместно с партнерами мы предложили клиентам способ, который позволяет упростить и ускорить процесс отправки угля на экспорт», – приводят слова заместителя

Объем общей погрузки на сети РЖД					млн т
2015	2016	2017	2018	2019	2020
1214,5	1222,3	1261,3	1289,6	1278,1	1243,6

– по данным РЖД

Основные номенклатуры сухих грузов на сети РЖД			млн т
Номенклатура	2020	2019	± 2019, %
Каменный уголь	353,3	372,0	-5,0
Строительные грузы	131,6	124,0	6,1
Железная и марганцевая руда	119,7	120,2	-0,4
Черные металлы	66,4	73,8	-10,0
Химические и минеральные удобрения	62,7	60,5	3,7
Лесные грузы	40,7	42,0	-3,1
Промышленное сырье и формовочные материалы	33,8	35,0	-3,6
Зерно	27,9	21,7	28,7
Цемент	25,1	26,3	-4,5
Химикаты и сода	24,5	26,1	-6,1
Цветная руда и серное сырье	19,9	19,6	2,0
Лом черных металлов	14,3	14,7	-2,7
Кокс	11,2	10,8	4,0

– по данным РЖД

Итоги погрузки РЖД в 2020 г. Железная дорога недосчиталась грузов

генерального директора РЖД Алексея Шило в сообщении госкомпании. Он также отметил, что решение отвечает интересам китайских коллег, активно работающих над контейнеризацией перевозок, и выразил надежду на то, что такая услуга будет интересна клиентам, отправляющим и другие инертные грузы.

Помимо железнодорожников, нестандартный способ транспортировки угля апробировали стивидоры — 18 января на Усть-Лужском контейнерном терминале (Ленинградская обл., входит в Global Ports) протестировали схему затарки угля в контейнеры для дальнейшей погрузки на судно. В сообщении Global Ports отмечается экологичность технологии по сравнению с отгрузкой навалом, а также возможность отгрузки, не дожидаясь формирования крупной судовой партии, что может быть удобно для клиентов, отправляющих небольшие партии. Источник на угольном рынке считает, что популярность таких способов доставки топлива будет зависеть от двух факторов: от конечной стоимости поставки при такой логистике, а также — в случае с железнодорожными отправками — от наличия у грузоотправителей необходимого оборудования для погрузки продукта в контейнеры.

Удобрения стремятся на экспорт

Производителям удобрений тоже удалось переиграть коронавирус. Как отмечается в сообщении Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ), ряд профилактических мер по обеспечению безопасности на производственных площадках дал свои плоды — ни одно российское предприятие отрасли не приостанавливало работы в период пандемии.

В итоге производители отработали ударно: по данным Росстата, в 2020 г. в России было выпущено 24,9 млн т минеральных и химических удобрений (в пересчете на 100% питательных веществ) — на 5% больше, чем годом ранее. Погрузка химических и минеральных удобрений на сети РЖД по итогам 2020 г. составила 62,7 млн т в физическом весе — на 3,7%, или на 2,2 млн т, больше, чем годом ранее. По данным железнодорожных экспедиторов, экспортные отгрузки сухих удобрений составили 41,36 млн т (на 20,6% больше, чем годом ранее), а примерно четверть от этого объема была перевалена через терминалы Большого порта Санкт-Петербург — 10,44 млн т (рост к 2019 г. составил 6,6%).

Поставки через соседнюю Усть-Лугу (второе место среди морских портов по перевалке сухих удобрений) оказались меньше, но их рост был взрывным — на 35,3%, до 5,57 млн т. Одной из причин этого увеличения стал ввод в эксплуатацию в октябре 2020 г. терминала «Ультрамар»

(принадлежит одноименной компании). Проектная мощность составляет 12 млн т/год. На втором этапе, в 2022 г., предполагается расширение пропускной способности комплекса до 25 млн т/год.

Считается, что новые мощности будут способствовать переориентации потоков удобрений, переваливающихся в настоящее время в морских портах Прибалтики. Мировой спрос на минеральные удобрения в 2020 г. был достаточно высок, и экспортеры продолжали отправлять продукт как в отечественные порты, так и в прибалтийские, однако некоторое перераспределение грузопотоков в пользу российских морских терминалов все же произошло. Совокупный объем отгрузок в порты Латвии (Вентспилс и Ригу), Литвы (Клайпеду, а также паромом в германский порт Мукран) и Эстонии (Муугу, Силламяэ и Палдиски) в 2020 г., по данным железнодорожных экспедиторов, составил 6,85 млн т — на 1,5% меньше, чем годом ранее.

Удобрения тоже предлагается перевозить в контейнерах, но не стандартной конструкции, а специальной модели для насыпных и навалочных грузов, главным образом — удобрений, с нижним способом выгрузки, разработанной компанией KOTTA Container. В компании уточнили, что срок службы этих «коробок» выше, чем у типовых вагонов-хопперов под агрессивными грузами — в среднем 30 лет против 26. Участники рынка пока еще изучают возможные преимущества и недостатки таких контейнеров, а также логистические схемы для наиболее удачного их использования.

Правительство увеличивает налог

Текущий год несет риски для производителей удобрений. С 1 января вступили в силу поправки в Налоговый кодекс, согласно которым повышается ставка налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) для некоторых удобрений. В частности, в соответствии с новым законом будет применяться коэффициент 3,5 к ставкам НДПИ для калийных солей (была — 3,8% от стоимости продажи), апатитовых, апатит-нефелиновых и фосфоритовых руд (была — 4%), а также для хлористого калия (в 2020 г. ставка налога была на уровне 6% от стоимости продажи).

Спрос на удобрения остался высоким и в России, и на мировом рынке

Итоги погрузки РЖД в 2020 г. Железная дорога недосчиталась грузов

Предприятия, в отношении которых заключены Соглашения о поощрении и защите капиталовложений (СПЗК), получают пятилетнюю отсрочку от повышения налога. В частности, такой документ в декабре 2020 г. подписали «Акрон» и администрация Мурманской области по проекту увеличения мощности выпуска апатитового концентрата за счет добычи руды из подземного рудника в Кировске. Проект подразумевает строительство объектов второй очереди ГОКа «Олений ручей», в том числе подземного рудника, и предусматривает выход на мощность производства апатитового концентрата в 1,9 млн т/год (сейчас – 1,2 млн т/год), отмечается в сообщении компании. Объем инвестиций в проект составит 17,74 млрд руб. без НДС.

Рекорд зерна на рельсах

Активность производителей удобрений стала одним из факторов получения в прошлом году второго по счету в постсоветской истории рекордного урожая зерновых: 133 млн т – лучше было только в 2017 г., когда удалось собрать 134,1 млн т зерна. При этом, по прогнозу Минсельхоза России, в 2021 г. объем урожая тоже будет достаточно высоким и может составить 131 млн т, что должно помочь как обеспечить потребности внутреннего рынка, так и сохранить позиции на внешних рынках. Активность аграриев сохранит высокий спрос на минеральные удобрения, считает источник на рынке, а повышение ставки НДС может ударить не столько по производителям удобрений, сколько по их потребителям.

В прошлом году картина на рынке зерновых была достаточно привлекательной: объем их погрузки на сети РЖД по итогам 2020 г. составил 27,9 млн т – на 28,7% больше, чем годом ранее. Высокой активности грузоотправителей способствовала также весьма благоприятная ценовая конъюнктура: по данным участников рынка, экспортные цены на пшеницу на условиях поставки fob глубоководные порты Черного моря находились в пределах \$210–235/т, что было приемлемым для российских фермеров после низких цен конца 2019 г., когда стоимость опускалась до уровней менее \$200/т. К слову, тогда, во время низких мировых цен на зерно, российские аграрии предпочитали затаривать свою продукцию в силосах, дожидаясь более удачного момента для сделок.

Регуляторы против экспортеров

С 1 апреля по 30 июня 2020 г. действовали квоты правительства России на экспорт зерновых грузов в размере 7 млн т во все страны за исключением государств – членов Евразийского экономического союза (Белоруссии, Казахстана, Армении и Киргизии). «Комплекс предлагаемых мер позволит гарантировать необходимый объем зерна

на внутреннем рынке, не допустить скачка цен на основные культуры, а также потребительских цен на конечную продукцию мукомольной, крупяной, хлебопекарной и мясомолочной отраслей для населения России», – привели слова министра сельского хозяйства России Дмитрия Патрушева в сообщении ведомства.

В итоге весь объем квот был выбран менее чем за месяц – Минсельхоз объявил об этом уже 26 апреля. Источники на рынке зерна уже тогда высказывались вполне однозначно: любые искусственные ограничения пользы рынку не принесут. Впрочем, в конце года ведомство пошло дальше и ограничило экспорт зерновых грузов с 15 февраля по 30 июня 2021 г. квотой в 17,5 млн т. В рамках этой квоты вводится пошлина на вывоз пшеницы в размере €25/т. А при продаже зерна странам, не входящим в Таможенный союз (объединяет Россию, Белоруссию, Казахстан, Армению и Киргизию), после превышения экспортной квоты пошлина для зерновых грузов составит 50% от стоимости товара, но не менее €100/т. Источник на рынке зерна убежден, что такие меры радикально снизят экспортный потенциал России.

«Дело кончится тем, что аграрии сосредоточатся на зерновых культурах, не обложенных данью, и через два-три года мы будем стоять перед задачей восстановления рынка пшеницы», – считает собеседник.

Впрочем, другой источник на зерновом рынке уверен, что даже несмотря на грядущие ограничения российским сельхозпроизводителям удастся реализовать экспортный потенциал, отгрузив по итогам сезона 2020/2021 гг. порядка 45 млн т по сравнению с 43 млн т – в сезоне 2019/2020 гг. Мировой спрос на продукцию пока отзывается ростом цен: в середине января 2021 г. цены на российскую пшеницу на условиях поставки fob глубоководные порты Черного моря поднялись до \$280–290/т. Такая динамика позволяет смотреть в будущее со сдержанным оптимизмом, резюмировал собеседник.

Новороссийск забирает объемы

Отличные результаты сельхозпроизводителей пошли на пользу и специализированным стивидорным компаниям. Зерновой терминал «КСК» в Новороссийске (Краснодарский край, входит в компанию Deloports) перевалил по итогам 2020 г. 5,1 млн т зерновых грузов, что на 43% больше, чем годом ранее, по данным компании. По информации КСК, накануне 2020 г. компания увеличила на 50% возможности обработки как автотранспорта – до 600 машин/сут. с 400 машин/сут., так и железнодорожных вагонов – до 150 единиц/сут. со 100 единиц/сут.

Итоги погрузки РЖД в 2020 г. Железная дорога недосчиталась грузов

Два других глубоководных терминала, расположенных по соседству, – Новороссийский зерновой терминал (НЗТ) и Новороссийский комбинат хлебопродуктов (НКХП) – еще не подвели итоги, однако источник на зерновом рынке предсказывает и этим компаниям рост вплоть до двузначного.

Некоторые стивидоры недосчитались зерновых грузов. К примеру, Туапсинский зерновой терминал (ТЗТ, входит в Universal Cargo Logistics Владимира Лисина) перевалил по итогам 2020 г. 1,7 млн т зерновых грузов, снижение к предыдущему году составило 7,7%, по данным компании. Источник, знакомый с ситуацией, считает, что сокращение грузооборота на ТЗТ обусловлено рядом факторов. Во-первых, непогодой в Ставрополье – традиционном регионе отгрузок для этого терминала: в 2020 г. здесь была засуха, а доставка из Центрального Черноземья и Поволжья в Новороссийск обходится дешевле, чем в Туапсе. Во-вторых, НКХП и НЗТ аффилированы с крупной торговой компанией «Мирогрупп ресурсы» (все контролируются ВТБ), которая обеспечивает стивидорам грузовую базу.

«Кроме того, один из клиентов ТЗТ нарушил договоренности и отгрузил меньше зерна, чем было оговорено, сославшись на сложное первое полугодие и квотирование экспорта. Однако в 2021 г. Туапсинский терминал планирует взять реванш», – отметил собеседник, не уточнив, за счет чего.

Стройку поддержало государство

Железнодорожные отправки строительных грузов (щебень, гравий и пр.) на сети РЖД по итогам 2020 г. выросли на 6,1%, до 131,6 млн т. Объем погрузки цемента, напротив, снизился – на 4,5%, до 25,1 млн т.

В РЖД рост погрузки строительных грузов объясняют активным развертыванием автодорожного строительства, в том числе в рамках федерального проекта «Безопасные и качественные дороги», а также увеличением платежеспособного спроса на продукцию со стороны потребителей. Кроме того, помогли программы по развитию

Погрузка строительных грузов выросла, а цемента – снизилась, хотя государство стимулировало и автодорожное, и жилищное строительство

инфраструктуры самой РЖД, добавил источник в одной из компаний, которая занимается выпуском цемента и строительных материалов.

Снижение погрузки цемента в 2020 г. связано с ограничениями из-за пандемии Covid-19 и с приостановкой строительства ряда объектов во II квартале, считает источник в крупной компании, выпускающей цемент. Так же считает вице-президент по производству «Евроцемент групп» (крупнейший в России производитель цемента) Сергей Марченков. Об этом же говорится и в сообщении другого крупного производителя – холдинга «Сибирский цемент» («Сибцем»), чьи заводы в 2020 г., по предварительным данным, сократили производство цемента на 6%, примерно до 4,5 млн т.

Еще одна причина снижения погрузки цемента – усиление конкуренции между автотранспортом и железной дорогой при ограниченных возможностях РЖД (отсутствие тарифных стимулов, сохраняющиеся инфраструктурные ограничения) привлечь дополнительные объемы, добавил источник на рынке. В цементной промышленности наблюдается тренд на снижение объема перевозок железнодорожным транспортом, поскольку процедура отправки автотранспортом проще по оформлению, быстрее и зачастую дешевле при перевозке на короткие расстояния, сказал Argus Марченков. К тому же многие клиенты не имеют инфраструктуры, которая бы позволяла им получить цемент по железной дороге, добавил он.

Реакция рынка на пандемию стала главным вызовом для цементной отрасли в 2020 г. после роста в 2019 г., когда потребление, как и производство, цемента в России выросло на 8%, до 57,8 млн т, отметила ассоциация «Союзцемент» в своем декабрьском сообщении. Вместо традиционного сезонного повышения спроса на рынке в апреле потребление сократилось на 17,9% к аналогичному периоду 2019 г., а по итогам всего II квартала снижение составило 11,7%, по данным «Союзцемента». Но отрасли удалось переломить негативные тенденции, и по итогам года (окончательно они еще не подведены), как ожидает ассоциация, объем рынка сократился лишь на 4%. Минимизировать спад в производстве стройматериалов во многом помогла субсидируемая государством программа льготной ипотеки в России, пояснили в «Союзцементе». Поддержку также оказало сохранение низкой ключевой ставки Банка России – это повысило доступность кредитов, считают в ассоциации. По мнению Марченкова, улучшение ситуации во втором полугодии помимо снижения ставок ипотечных кредитов связано с тем, что в России не произошло тотального закрытия или приостановки работы заводов, также помог отложенный спрос – строительные

Итоги погрузки РЖД в 2020 г. Железная дорога недосчиталась грузов

компании старались выдержать сроки по контрактам, несмотря на пандемию.

Основной объем выпускаемого в России цемента реализуется на внутреннем рынке, а поставки за рубеж преимущественно предназначены для потребителей в странах ближнего зарубежья. Погрузка цемента на сети РЖД в 2020 г. по экспортным маршрутам составила 908,3 тыс. т, и здесь, в отличие от общих отгрузок, наблюдалась положительная динамика – рост на 1%, по данным экспедиторов. В число главных экспортеров вошли «Мальцовский портландцемент» (Брянская обл.), принадлежащий «Евроцемент групп»: 393,5 тыс. т и Южно-уральская горно-перерабатывающая компания (Оренбургская обл.): 264,6 тыс. т. По внутрироссийским маршрутам по железной дороге перевозилась прежде всего продукция комбинатов «Мордовцемент» (Мордовия, входит в «Евроцемент групп»): 2,7 млн т, «СЛК цемент» (Свердловская обл.): 1,9 млн т, «Топкинский цемент» (Кемеровская обл., входит в «Сибцем»): 1,8 млн т и «Себряковцемент» (Волгоградская обл.): 1,8 млн т, по данным экспедиторов. Основные регионы потребления цемента, перевозимого по внутрироссийским маршрутам, – Татарстан, Москва и Московская область, Краснодарский край.

Наибольшие объемы среди операторских компаний были перевезены подвижным составом Первой грузовой компании (ПГК) бизнесмена Владимира Лисина и компании «Кузбастрансцемент» (входит в «Сибцем»). В отгрузках использовались прежде всего хопперы, а также полувагоны и крытые вагоны.

По оценке источника в крупной компании по производству цемента, в 2021 г. при положительном развитии событий потребление этого продукта в России может вырасти на 3–5% по сравнению с уровнем 2020 г., а железнодорожные перевозки – на 1–3%. В базовом сценарии потребление увеличится на 1% или останется на уровне 2020 г., а погрузка на сети РЖД – сохранится на прежнем уровне либо снизится на 1%, сообщил он.

Металлы уехали за границу

Погрузка черных металлов в 2020 г. на сети РЖД сократилась на 10%, до 66,4 млн т. Объем отправок сырья – железной и марганцевой руды, а также лома черных металлов – по итогам года снизился меньше – на 0,4% и 2,7% соответственно, составив 119,7 млн т и 14,3 млн т.

Данных об объеме потребления стали в России по итогам 2020 г. пока нет. По оценке ассоциации «Русская сталь», рынок сократился на 3%, до 42,7 млн т, сообщил Argus

исполнительный директор ассоциации Алексей Сентюрин в первой декаде февраля. Больше всего в 2020 г. в России сократился спрос в вагоностроении и автомобилестроении (из-за влияния Covid-19), а также в трубной промышленности на фоне завершения крупных трубопроводных проектов. Особенно сильное падение наблюдалось в апреле и мае, по данным участников рынка. На фоне снижения производства стали сократилось и потребление лома в России. В ноябре Фонд развития трубной промышленности (его учредители – крупные потребители лома, трубные холдинги России) ожидали, что общий спрос на это сырье со стороны металлургических заводов может уменьшиться на 10%, до 20,2 млн т, а объем заготовки лома – на 15%, до 22,8 млн т.

В 2020 г. в условиях слабого спроса на черные металлы со стороны российских потребителей отмечался рост перевозок на экспорт, по данным представителя РЖД. Кроме того, значительный объем перешел из номенклатуры «Черные металлы» в «Грузы в контейнерах», где, напротив, наблюдается значительный рост перевозок черных металлов. Как отметил представитель группы «Дело», в которую, помимо прочего, входит крупнейший в России контейнерный оператор «Трансконтейнер», поддержку перевозкам черных металлов в России оказало оживление спроса во втором полугодии: «Осенью на них возник ажиотажный спрос, который сохраняется до сих пор, цена на прокат по итогам 2020 г. поднялась более чем на 50%». По данным участников рынка, цены на стальную продукцию в целом восстановились к середине осени после падения во II квартале.

Что касается стабильности перевозок железной руды, то она обеспечивалась в основном за счет экспорта: благодаря повышению мировых цен на эту продукцию и перебоям в отгрузках со стороны ряда поставщиков, по данным участников рынка.

Объем железнодорожных отгрузок черных металлов в экспортных направлениях вырос на 2%, до 31,6 млн т, по данным экспедиторов. В числе крупнейших грузоотправителей – Новолипецкий меткомбинат (НЛМК, Липецкая обл., 8,2 млн т), Евраз Западно-Сибирский металлургический комбинат (Кемеровская обл., 4,9 млн т), Магнитогорский металлургический комбинат (ММК, Челябинская обл., 3 млн т), а также Оскольский электрометаллургический комбинат (Белгородская обл., 2,5 млн т) и «Северсталь» (Вологодская обл., 2,3 млн т).

Грузы отправлялись прежде всего в порты, включая Новороссийск в Краснодарском крае – 8,5 млн т,

Итоги погрузки РЖД в 2020 г. Железная дорога недосчиталась грузов

Санкт-Петербург — 4,4 млн т, Находку в Приморском крае — 2,9 млн т, Туапсе в Краснодарском крае — 2,7 млн т и др. В перевозках были задействованы в основном полувагоны и платформы. Крупнейшие операторы, работающие в этом сегменте, — ПГК, Новая перевозочная компания (НПК, входит в группу Globaltrans) и Федеральная грузовая компания (ФГК, дочерняя компания РЖД).

Динамика спроса на стальную продукцию в России и на зарубежных рынках в 2021 г. будет зависеть от мер господдержки, эффективности вакцинации от коронавируса, а также от того, какими будут ограничительные меры из-за возможной новой волны Covid-19, считают участники рынка. Прогноз «Русской стали» предусматривает рост на 5–7%.

Лес не сломался

Железнодорожные перевозки лесных грузов на сети РЖД в 2020 г. снизились на 3,1% и составили 40,7 млн т. Стабилизация объемов отгрузок, наметившаяся в конце I квартала прошлого года, так и не перешла в рост. Но в 2020 г. лесная промышленность оказалась достаточно устойчивой по сравнению с другими отраслями, прокомментировал итоги года представитель железнодорожной операторской компании «Транслес» (входит в группу компаний «Рустранском»).

По данным участников рынка, в первой половине 2020 г. на общие отгрузки негативно повлияли ограничения со стороны Китая — главного экспортного рынка российских лесопромышленных компаний), повышение Россией с 1 января таможенных пошлин на экспорт круглого леса дальневосточных пород вне квоты (до 60% с 40%) и мягкая зима 2019/2020 гг., из-за которой российские компании испытывали проблемы с вывозом леса на терминалы отгрузки.

Экспортные железнодорожные отправки лесных грузов (балансы, пиловочник, круглый лес, целлюлоза, картон, бумага, пиломатериалы и пр.) всеми видами подвижного состава по итогам 2020 г. выросли на 2,3%, до 27,1 млн т, по данным экспедиторов.

Несмотря на общее снижение железнодорожных перевозок лесных грузов в России продолжается их активная контейнеризация, прежде всего для поставок на экспорт. Так, объем отгрузок пиломатериалов с использованием фитинговых платформ вырос по итогам года до 4,9 млн т с 2,8 млн т — годом ранее, по данным железнодорожных экспедиторов.

В пятерку крупнейших экспортеров вошли группа компаний «УЛК» бизнесмена Владимира Буторина, которая суммарно отправила из Архангельской и Новгородской областей 800,6 тыс. т; филиалы совместного российско-американского предприятия — группы «Илим» — в Архангельской и Иркутской областях (около 684,7 тыс. т и 518,1 тыс. т соответственно), Торговый дом «РФП» (совместное российско-китайское предприятие), отправивший из Амурской области и Хабаровского края 583,5 тыс. т, и компания «Карелия палп» из Карелии (573,4 тыс. т).

Наибольший объем экспортных лесных грузов российские предприятия отгрузили по сухопутным маршрутам через погранпереходы с Китаем — 10,6 млн т, в основном это были пиломатериалы и пиловочник. Значительные объемы лесных грузов также были отгружены в адрес морского порта Санкт-Петербург для дальнейшего экспорта (5,5 млн т бумаги, фанеры, древесных топливных гранул — пеллет и пр.), в ближнее зарубежье (5,1 млн т пиломатериалов, древесных плит и др.) и в Финляндию (3,5 млн т в основном балансов). Грузы перевозились в основном на платформах. В число основных операторов входили компании «Трансконтейнер», «Транслес», «Стура Транспорт» (входит в финско-шведскую Stora Enso), ПГК, ФГК и другие.

В 2021 г. объем железнодорожных перевозок лесных грузов на сети РЖД будет сопоставим с уровнем 2020 г., считают в компании «Транслес». Однако прогноз может быть изменен в зависимости от жесткости карантинных мер, которые по-прежнему влияют на товарообмен между странами, заметил представитель компании.



Argus Логистика сухих грузов

В каждом номере

- Оценки морского фрахта различного сухогрузного тоннажа.
- Стоимость аренды полувагонов, крытых вагонов, фитинговых платформ, минераловозов, зерновозов в России и Казахстане.
- Стоимость перевалки угля, зерна, металлов в портах России и стран Балтии и инфраструктурные портовые обзоры.
- Стоимость экспортных перевозок навалочных и генеральных грузов речным транспортом в период навигации и стоимость перевалки навалочных грузов на рейде.
- Обзоры тарифных политик железных дорог России, Украины, стран Балтии.
- Обзоры текущего состояния и перспектив развития рынков подвижного состава, речных сухогрузов, вагоностроения.
- Мониторинг скорости доставки угля из Кузбасса, Бурятии, Якутии в восточном и западном направлениях.
- Статистическая информация:
 - железнодорожная статистика перевозок
 - речные перевозки навалочных грузов на экспорт в период навигации.

Преимущества

- Комплексность — вся информация о рынке транспортировки навалочных грузов региона, включая тарифы, новости рынка, экспортные оценки, статистику и другое, в удобном формате.
- Эксклюзивность — уникальный регулярный мониторинг речных перевозок сухих грузов в европейской части России.
- Практичность — использование данной информации позволит налогоплательщикам и налоговым органам получать независимую оценку суммарных затрат, связанных с доставкой товара до рынков назначения, и тем самым определять справедливую рыночную цену или ценовой дифференциал на том или ином базисе поставки.
- Надежность — многолетний опыт публикации изданий о разных товарно-сырьевых сегментах, а также налаженные контакты с экспертами и основными игроками рынка.
- Объективность — прозрачная методология, основанная на информации о совершенных сделках и уровне спроса и предложения.

Для получения подробной информации свяжитесь с нами:

+7 (495) 933-75-71

moscowsales@argusmedia.com

www.argusmedia.com/ru/transportation/dry-bulk-logistic

Котировки и аналитика

Транспортировка

Исследования

Мы освещаем рынки

Конференции