

2023 год как зеркало возможностей РЖД

Итоги 2023 года оказались ниже ожидаемых прогнозов в начале года. Вместо ожидаемого прироста получился минус к уровню 2022 года.

В экономике был тренд, который поддерживался объемами перевозок грузов по железной дороге. Если объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом росли, то это позволяло прогнозировать рост экономики, в обратном случае – прогнозировался спад. Такая зависимость была апробирована на длительном тренде.

Итоги 2023 года показали изменение указанного тренда. В 2023 году железнодорожники не смогли вывезти имеющийся и проданный груз. Сказались следующие факторы.

Дефицит инфраструктуры. Разбалансировка логистических схем, закрытие рынков сбыта, концентрация отгрузок на одно направление сформировали дефицит инфраструктуры. Работы на Восточном полигоне были начаты в 2013 году. Однако, в виду пересмотра принятых решений на этапе 2016 – 2017 годов, сроки окончания первого этапа развития Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей были сдвинуты вправо на 5 лет. Таким образом, к моменту начала специальной военной операции Восточный полигон оказался не готовым к такому переключению грузовой базы. Кроме того, в процессе реализации проекта была обоснована потребность во второй и третьем этапе данного проекта. Отдельно отметим, что при разработке первоначального плана развития часть работ, которая сегодня появилась во втором и третьем этапе была заложена в первый этап, но Совет потребителей услуг ОАО «РЖД» и его ДЗО проведя технико-ценовой аудит исключили их из первоначального проекта. К сожалению, ошибочность тех решений в том числе также привела к формированию дефицита инфраструктура на Восточном полигоне.

Ключевая номенклатура грузов, которая влияет на общую динамику включает в себя: каменный уголь, нефть и нефтепродукты, руда железная, черные металлы, строительные грузы. контейнеры.

Рассмотрим динамику поведения отдельно каждой из них.

Каменный уголь. По итогам 2023 года объемы перевозок каменного угля по железной дороге составили 350 286,9 тыс. тонн и снизились на 4 122,3 тыс. тонн или на 1,2%. Цена на мировых рынках упала с \$400,00/тн в январе 2023 года до \$146,50/тн в декабре 2023 года.

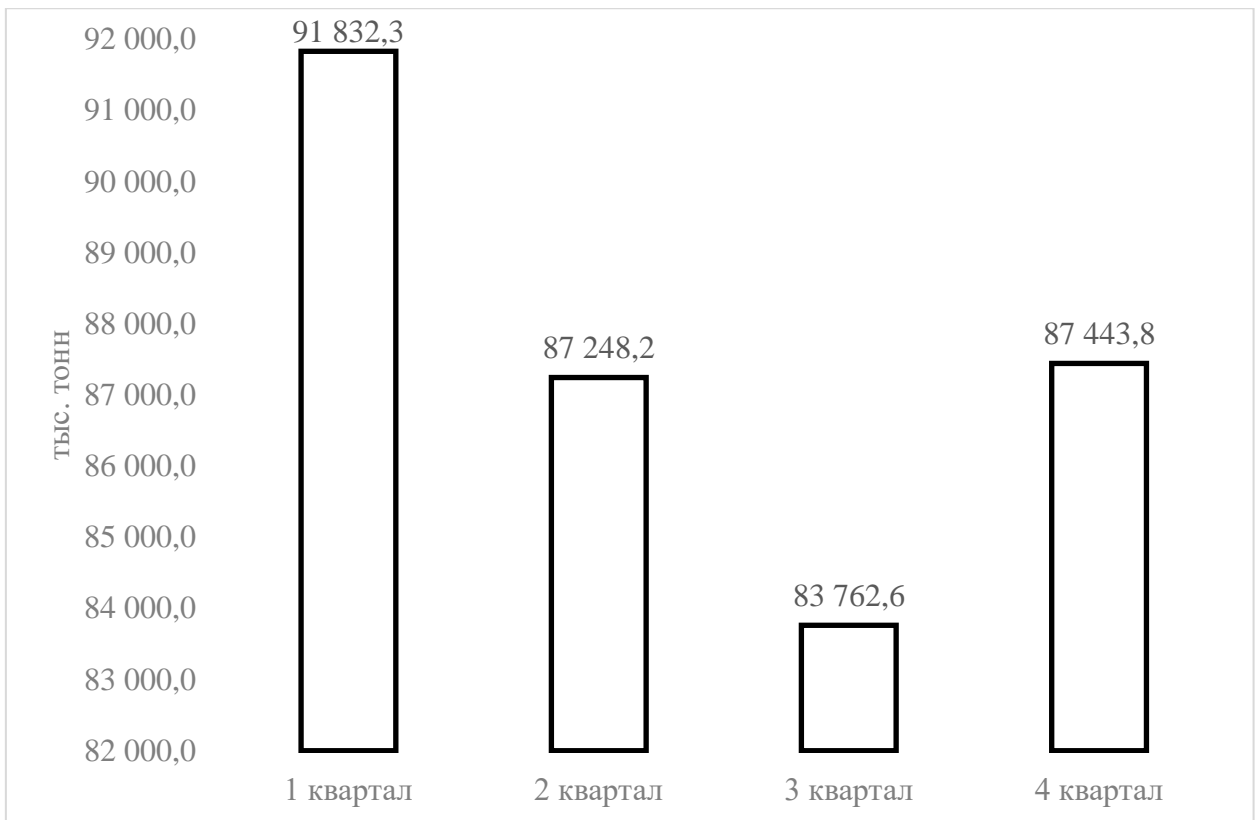


График 1 – Отгрузка каменного угля по кварталам 2023 года

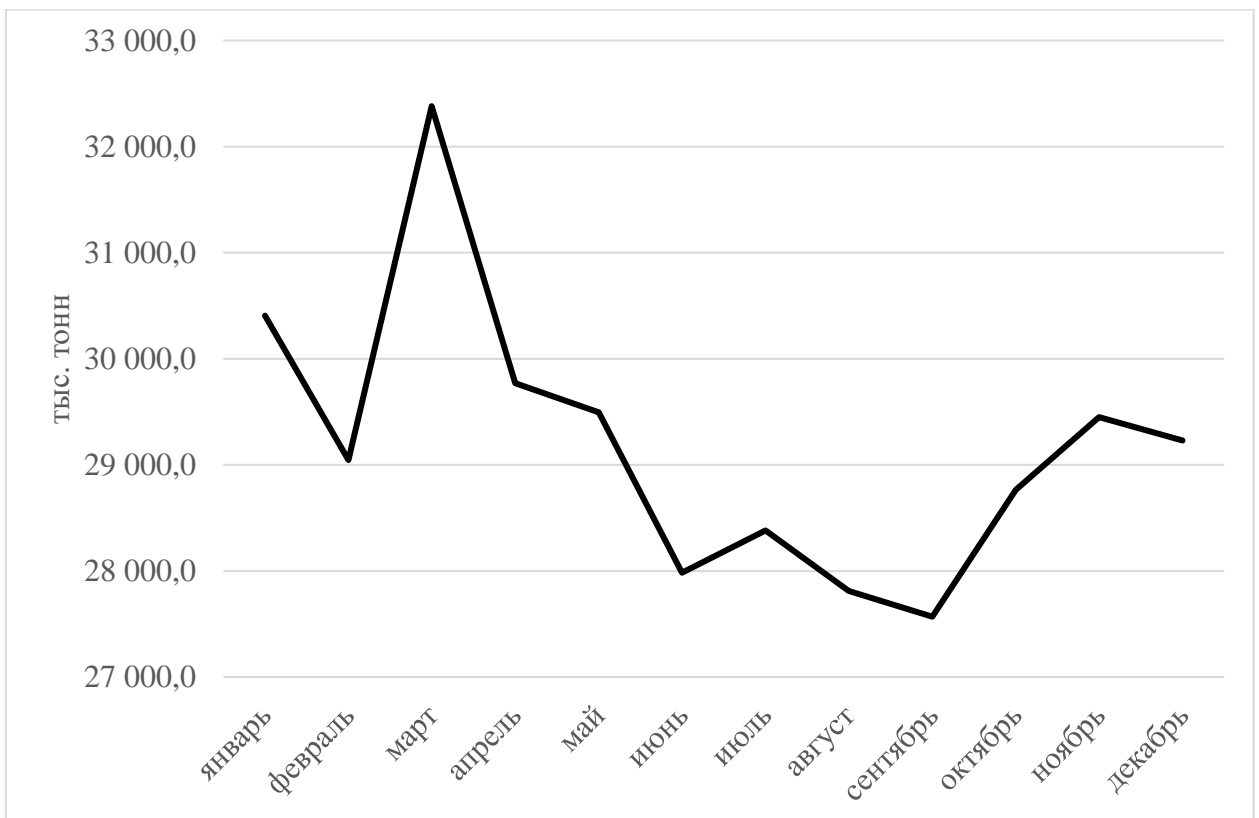


График 2 – Отгрузка каменного угля по месяцам 2023 года

Из графиков видно, что стремительное падение цен на каменный уголь на мировых рынках не оказало существенного давления на логистический рынок.

Кроме того, грузовладельцы отмечают, что дефицит инфраструктуры, работы Динамической модели загрузки инфраструктуры и ограничения отгрузок на Восточный полигон без отгрузок через Северо-Запад являются ключевыми факторами снижения отгрузок каменного угля.

Грузооборот по каменному углю сократился на 1,4%. Доля каменного угля в общей отгрузке составила 28,4%, в доходах – 22,3%, в отгрузках первого тарифного класса – 45,3%, в отгрузках полувагонов – 48,8%. Доля отгрузок маршрутами – 71,6%. Выросла средняя дальность на 7 км. к 2022 году. Доходная ставка выросла на 25,3% к уровню 2022 года.

На экспорт каменного угля перевезено в объеме 51,5% от общего объема отгрузок каменного угля. Их них более 90% через российские морские порты.

Нефть и нефтепродукты. По итогам 2023 года объемы перевозок нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом составили 210,1 млн. тонн. Объемы снизились на 6 064,9 тыс. тонн или на 2,7%. На отрицательную динамику оказали давление следующие факторы: вторичные санкции, дефицит инфраструктуры и растущий оборот вагонов.

Доля нефти и нефтепродуктов в общей отгрузке составила 17%, в доходах – 23,3%.

Черные металлы. По итогам 2023 года объемы перевозок черных металлов железнодорожным транспортом составили 67 793,6 млн. тонн. Объемы выросли на 1 507,9 тыс. тонн или 2,3%. По оценке грузоотправителей, металлурги могли бы отгрузить дополнительно до 3 млн. тонн, однако, дефицит инфраструктуры на восточном направлении и отсутствие приоритета у данной номенклатуры не позволило обеспечить необходимый прирост. Доля черных металлов в общем объеме не превысила 5,5%, что не позволило положительной динамике по номенклатуре вывести в зеленую зону сетевые показатели по погрузке.

Грузооборот по черным металлам сократился на 10,1%. Доля черных металлов в общей отгрузке составила – 5,5%, в доходах – 10%, в отгрузках третьего тарифного класса – 50,2%, в отгрузках полувагонов – 11,4%. Доля отгрузок маршрутами – 20,4%. Средняя дальность сократилась на 264 км. к 2022 году. Доходная ставка выросла на 25,2% к уровню 2022 года.

На экспорт черных металлов перевезено в объеме 27,8% от общего объема отгрузок черных металлов. Из них 72,2% через российские морские порты.

Руда железная. По итогам 2023 года объемы перевозок руды железной и марганцевой железнодорожным транспортом составили 111 047,0 млн. тонн и снизились на 4 216,9 тыс. тонн или на 3,7%. Здесь на отрицательную динамику

оказали в дополнение к имеющимся факторам нестабильность внешних рынков.

Грузооборот по руде железной сократился на 1,1%. Доля руды железной в общей отгрузке составила 9%, в доходах – 3,2%, в отгрузках первого тарифного класса – 13,9%, в отгрузках полувагонов – 14,9%. Выросла средняя дальность на 6 км. к 2022 году. Доходная ставка выросла на 15,5% к уровню 2022 года.

На экспорт каменного угля перевезено 11% от общего объема отгрузок руды железной. Из них 39,6% через российские морские порты.

Строительные грузы. По итогам 2023 года объемы перевозок строительных грузов железнодорожным транспортом составили 129,8 млн. тонн. Объемы снизились на 4 113,7 тыс. тонн или на 1%. На отрицательную динамику оказали давление следующие факторы: финансирование государственных программ, динамическая модель загрузки инфраструктуры, оборот вагона, локальные дефициты вагонов на местах погрузки, слабый интерес к сегменту со стороны операторов подвижного состава.

Грузооборот по строительным грузам сократился на 3,5%. Доля строительных грузов в общей отгрузке составила 10,5%, в доходах – 5,8%, в отгрузках первого тарифного класса – 27,6%, в отгрузках полувагонов – 29,7%. Средняя дальность сократилась на 43 км. к 2022 году. Доходная ставка выросла на 12,6%.

Отдельно в итогах 2023 года остановимся на контейнерах. Каменный уголь и контейнеры самые приоритетные грузы на сети железных дорог.

Контейнерные отправки. По итогам 2023 года объемы перевозок грузов в контейнерах железнодорожным транспортом составили 81,8 млн. тонн. Объемы выросли на 1,01 млн. тонн или 14,1%. Рост контейнерных отправок двухзначными темпами сохранятся на протяжении последних лет и имеет тенденцию продолжиться. Однако, проблемы прироста связаны с приоритетами допуска на инфраструктуру и балансом экспорта и импорта.

Грузооборот по контейнерным отправка вырос на 11,7%. Доля контейнерных отправок в общей отгрузке составила – 6%, в доходах – 14,6%. Средняя дальность сократилась на 92 км. к 2022 году. Доходная ставка выросла на 16,9%.

Кроме того, надо отметить, что рост контейнерных перевозок также связан с переключением части грузов из вагонов в контейнеры. Это видно на примерах минеральных и химических удобрений, зерна, автомобилей, техники, механизмов, станков и оборудования, черных металлов.

В целом можно сделать выводы, что переход на цифровые технологии на железнодорожном транспорте может сыграть злую шутку в части освоения предъявленных к перевозке грузов. Так, запуск Динамической модели загрузки инфраструктуры должен были привести к снижению числа брошенных поездов, однако, ситуация на сети совершенно обратная. При снижении принимаемых грузов на инфраструктуру растет количество брошенных поездов. Следствием, в том числе и перечисленных факторов, является рост оборота вагона, а значит и количество задействованных вагонов в перевозочном процессе растет. Парадоксальность ситуации добавляет то, что при роста потребного парка в условиях снижения грузовой базы у грузоотправителей нет вагонов под погрузку – так называемый локальный дефицит.

Возможно, в условиях дефицита инфраструктуры, когда этот дефицит сопровождается большим количеством технологических окон и работой по вариантному графику, не стоит сильно усердствовать с цифровизацией. Специалисты в области перевозочного процесса хорошо помнят, что сортировочная горка в условиях работы в автоматическом режиме перерабатывает на 30% меньше вагонопотока, чем в ручном (человеческом) режиме.