

Сценарии развития ж/д перевозок на фоне геополитики. Инфографика

Аналитики представили три сценария развития железнодорожной отрасли в 2024 году

EXCLUSIVE

Сюжет

Эксклюзивы РБК

Завершение конфликта на Украине в 2024 году привело бы к росту погрузки на сети РЖД почти на 3%. Затягивание на несколько лет приведет к падению погрузки угля и замедлению роста остальной номенклатуры, считают аналитики



Фото: Сергей Булкин / news.ru / Global Look Press

Развитие рынка железнодорожных перевозок будет зависеть от продолжительности специальной военной операции на Украине, доступа российских экспортеров на зарубежные рынки и поставок импортных комплектующих операторам железнодорожной техники, считают в информационно-аналитическом Rollingstock Agency (RSA). Аналитики агентства разработали три сценария развития рынка на ближайшие годы — негативный (будет реализован, если специальная военная операция на Украине завершится после 2025 года), базовый (острая фаза конфликта

закончится в 2025 году) и позитивный (военные действия закончатся в 2024 году), следует из отчета «Операторы грузовых вагонов: итоги 2023 года и прогнозы на 2024 год» RSA.

Негативный

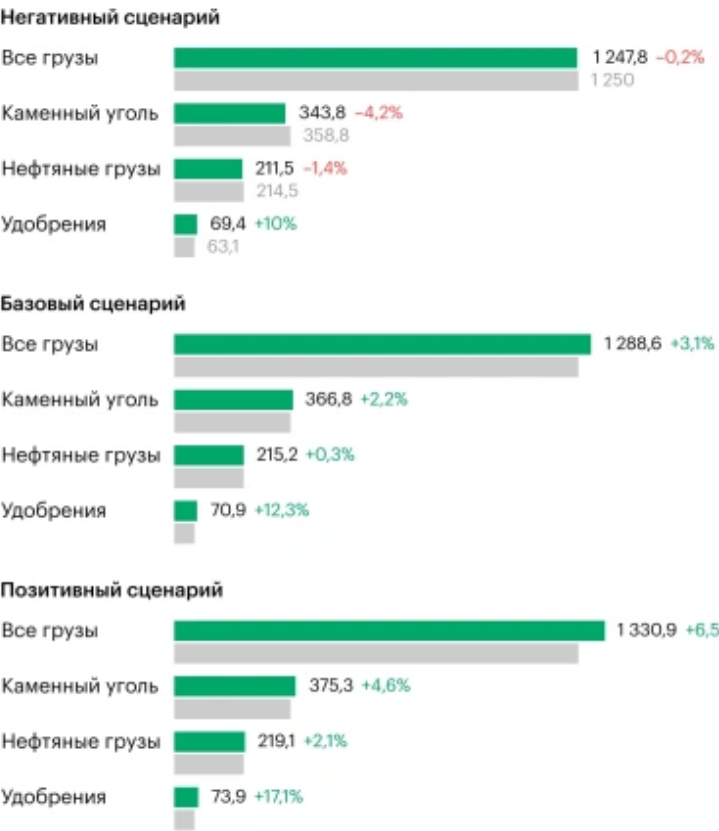
В 2024 году погрузка на сети РЖД вырастет всего на 0,4%, до 1,237 млрд т. Ожидается падение погрузки каменного угля, на который давят снижение мировых цен, активность конкурентов и ужесточение барьеров входа на внешние рынки, на 1%, до 346,8 млн т. С трендом согласны в Национальном рейтинговом агентстве (НРА): «Падение может достигнуть и 3–4% на фоне недогруза экспортного угля в южном и северо-западном направлениях», — полагает Сергей Гришунин, управляющий директор рейтинговой службы НРА. Основными потребителями угля в 2024-м останутся Китай, Индия, Турция, Южная Корея и Япония.

В связи с дефицитом провозной способности железной дороги оборот грузового вагона (показатель отражает среднее время от погрузки вагона до его следующей погрузки. — РБК) вырос до 18,75 суток, снизилась скорость доставки грузов, что, в свою очередь, замедлило работу сети и потребовало поставки большего количества вагонов для выполнения такого же объема перевозок. «Дефицит наблюдается по всем видам вагонов: он может превышать 100 тыс. вагонов. При иных технологических условиях работы у нас мог наблюдаться профицит парка», — говорит Александр Поликарпов, управляющий партнер Rollingstock Agency. При негативном сценарии в RSA допускают замедление работы сети в 2024 году до 5% по отношению к 2023 году.

Как может измениться погрузка грузов на сети РЖД в 2024–2026 годах

Объем ж/д перевозок, млн т.
Три сценария развития согласно прогнозу агентства Rollingstock Agency

● 2024–2026 ● 2021–2023



Источник: информационное агентство Rollingstock Agency © РБК, 2024

Несмотря на давление негативных факторов, по отдельным видам грузов ожидается рост: погрузка удобрений вырастет на 4,1%, до 66,4 млн т, зерна — на 5,2%, до 34,5 млн т. Погрузке минеральных удобрений будет способствовать увеличение портовых мощностей, развитие которых активизировалось после ограничения доступа к портам Прибалтики из-за санкций.

Базовый

Погрузка на сети РЖД в 2024-м составит 1,253 млрд т (+1,7% к 2023 году). Погрузка угля вырастет на 1,4%, до 355,2 млн т. Драйверами роста выступают удобрения (рост на 5,2%, до 67,1 млн т) и зерно (на 8,7%, до 35,7 млн т). Умеренный рост спроса на черные металлы на внутреннем рынке приведет к росту погрузки на 0,9%, до 68,4 млн т. В долгосрочной перспективе (до 2029 года) рост показателя будут стимулировать химические и минеральные удобрения и уголь. А вот зерно будет демонстрировать разнонаправленную динамику — в отдельные годы неблагоприятные погодные условия приведут к снижению сбора и перевозок зерновых.

С тенденциями прогноза соглашаются в Информационном центре операторов (ИЦО), больше склоняясь при этом к базовому сценарию. «Наш прогноз ближе к базовому, но чуть ниже него. Рост общей погрузки на 1,4%. Дальнейшего падения перевозок угля с тем же темпом, думаю, ожидать не стоит. Вряд ли будет и сильный прирост, поскольку на Восточном полигоне сохранятся большие ограничения, в том числе из-за строительно-ремонтных работ», — сообщил представитель ИЦО. По его словам, погрузка удобрений будет увеличиваться, как и перевозки зерна, однако темпы роста для последнего снизятся относительно 2023 года. «Улучшения ситуации на сети вряд ли стоит ожидать, скорее вероятно небольшое ухудшение, рост оборота в пределах 3–5%», — добавили в ИЦО.

Представитель Российской ассоциации производителей удобрений (РАПУ) рассказал РБК, что в 2023 году заводы увеличили производство до рекордных 59,3 млн т. «За последние десять лет инвестиции в индустрию превысили 1,8 трлн руб., производство минеральных удобрений выросло в 1,5 раза», — отмечает он. В ближайшие пять лет в РАПУ ожидают рост объема выпуска продукции до 70 млн т при условии дальнейшего восстановления экспорта и развития внутреннего рынка, который для производителей приоритетен. Ключевыми направлениями экспортных поставок представитель ассоциации называет страны глобального Юга, в частности Индию и Бразилию, а также страны Африки, где доля российской продукции составляет 10%. Продолжаются поставки и в страны Западной и Южной Европы.

Позитивный

Как сообщили РБК в пресс-службе РЖД, в 2024-м холдинг планирует придерживаться показателя погрузки на уровне 1,265 млрд т. Такой прогноз близок к позитивному сценарию, который описали аналитики RSA: они ожидают увеличения погрузки по всем видам грузов в 2024 году на 2,9%, до 1,268 млрд т. Наиболее существенное увеличение ожидается по рынку зерна — за 2024 год погрузка вырастет на 10,4%, до 36,2 млн т. Химические и минеральные удобрения за счет

развития портовых мощностей и внедрения новых технологий перевозки увеличатся на 6,3%, до 67,8 млн т. Погрузка угля за счет роста поставок в дружественные страны вырастет на 2,4%, до 358,7 млн т. Низкая база прошлого года и стимулирование со стороны государства приведут к росту погрузки лесных грузов на 5,3%, до 28,3 млн т.

В Минтрансе на момент публикации не ответили на запрос РБК.