

Обзор перевозок по основным видам грузов в 2020 году

Уголь

Отрицательная динамика погрузки угля (–5%) к уровню 2019 года, традиционно занимающего значительную долю в железнодорожных перевозках, определялась в основном сокращением внутрироссийского объема погрузки (–6,2%, – 10,1 млн т). В экспортном сообщении сокращение объема погрузки (–4,2%, – 8,7 млн т) из-за существенного сокращения погрузки в направлении европейских стран (–9,5%, – 7,1 млн т) в силу принятия ведущих экономик Западной Европы решений о прекращении использования угля в энергетике из экологических соображений, при этом в направлении стран АТР (–1,2%, – 1,6 млн т) погрузка осложнилась инфраструктурными ограничениями Восточного полигона.

Нефть и нефтепродукты

Снижение погрузки нефтяных грузов в нефтебензиновых цистернах в 2020 году (–10%, – 23,2 млн тонн) к уровню 2019 года. Это произошло на фоне заключения сделки ОПЕК+, в рамках которой страны-участницы обязались снизить добычу на рекордные 19 млн баррелей в сутки. Кроме того, на фоне пандемии существенно сократилось потребление автомобильного и авиатоплива, снизилось как внутреннее, так и мировое потребление нефтяных грузов. На фоне увеличения глубины переработки нефти произошло сокращение производства мазута и, как следствие, падение погрузки. По итогам 2020 года производство мазута

сократилось (–10%, – 4,6 млн т), что повлияло на снижение объема погрузки в нефтебензиновых цистернах (–12,5%, – 7 млн т). Помимо этого, вот уже много лет железнодорожная отрасль находится в условиях серьезной конкуренции за транспортировку сырой нефти с трубопроводным транспортом.

Черные металлы

По итогам 2020 года погрузка черных металлов сократилась на –10% (–7,3 млн т) к уровню 2019 года. Основное сокращение коснулось погрузки внутри страны (–15%, – 6,8 млн т). Это произошло на фоне ограничительных карантинных мер внутри страны и, как следствие, снижения активности в строительном и производственном секторах. На европейском рынке при этом достаточно сильная конкуренция, а потребление снижается, что не позволяет отыграть позиции за счет европейского экспорта (–13%, – 1,9 млн т), при этом погрузка в направлении стран АТР (Китай) выросла рекордными темпами (+35%, +1,7 млн т) на фоне строительного бума.

Руда

Погрузка руды сократилась незначительно к уровню 2019 года (–0,4%, – 0,5 млн т) за счет роста поставок на экспорт (+24%, +5,4 млн т, в т.ч. в направлении стран АТР +28%, или +3 млн т, в направлении европейских стран – +30%, или +3,1 млн т). Строительный бум в Китае на фоне осложнения отношений с Австралией, крупнейшим поставщиком в страну железорудного сырья, и сокращение прогнозного предложения со стороны Бразилии привел к беспрецедентному росту мировых цен на железную руду и погрузку.

Минеральные удобрения

По итогам 2020 года погрузка минеральных удобрений увеличилась (+3,7%, 2,2 млн т) к уровню 2019 года на фоне роста объемов производства удобрений (+5%). Погрузка на внутренний рынок превысила уровень прошлого года на 6,7% (+1,7 млн т), что обусловлено активным использованием удобрений агропредприятиями. Погрузка удобрений на экспорт увеличилась к уровню 2019 года на 1,6% (+0,6 млн т), в основном за счет отгрузки в направлении Китая и Бразилии (+1,4 млн т).

Минерально-строительные грузы

По итогам 2020 года погрузка минерально-строительных грузов увеличилась к уровню 2019 года на 2,1%, (+4,1 млн т), при этом погрузка щебня выросла на 7,2% (+7,8 млн т) на фоне реализации крупного национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Погрузка цемента сократилась на 4,5% (–1,2 млн т) и составила 25,1 млн т, погрузка промышленного сырья сократилась на 3,6% (–1,3 млн т) на фоне карантинных ограничений, вводимых внутри страны.

Прогнозы перевозок на 2021 год

По данным ОАО «РЖД», в 2021 году прогнозируется погрузка в объеме 1,264 млрд тонн (+2,5%) к уровню 2020 года согласно «Проекту финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2021 год и на плановый период 2022–2023 годов».