

III Международная конференция РЫНОК ШЕБНЯ РОССИИ 2016



«Перевозки щебня железнодорожным транспортом: экономические и технологические аспекты»

Савчук Владимир Борисович

Заместитель генерального директора

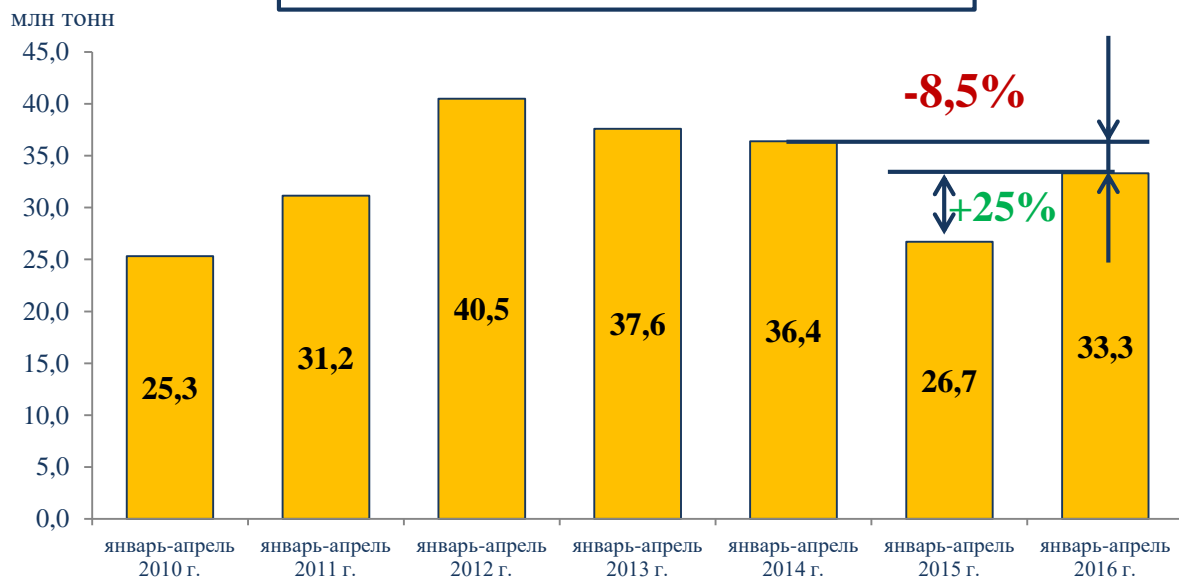
Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

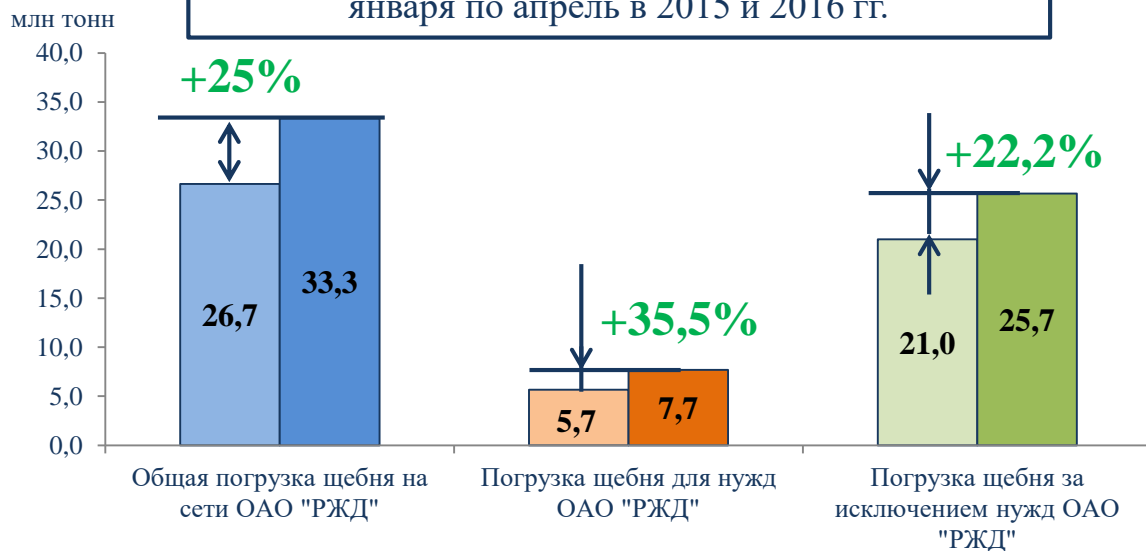
26 мая 2016, Москва



Погрузка щебня на сети ОАО «РЖД»



Погрузка щебня на сети ОАО «РЖД» в период с января по апрель в 2015 и 2016 гг.



В январе – апреле 2016 года погрузка щебня на сети ОАО «РЖД» составила **33,3 млн тонн**, что на **25%** выше уровня прошлого года и на **8,5%** ниже уровня 2014 года. Общая погрузка на сети ОАО «РЖД» за рассматриваемый период увеличилась только на **0,9%**.

К основным причинам значительного роста объёма погрузки щебня можно отнести:

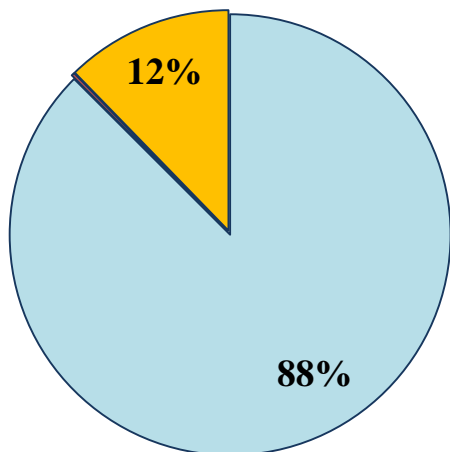
1. Введение лицензирования импорта щебня.
2. Значительный рост стоимости перевозки альтернативными видами транспорта.

Рост погрузки щебня для нужд ОАО «РЖД» составил **35,5%** или **2** млн тонн!

Погрузка щебня за исключением нужд ОАО «РЖД» увеличилась на **22,2%**!

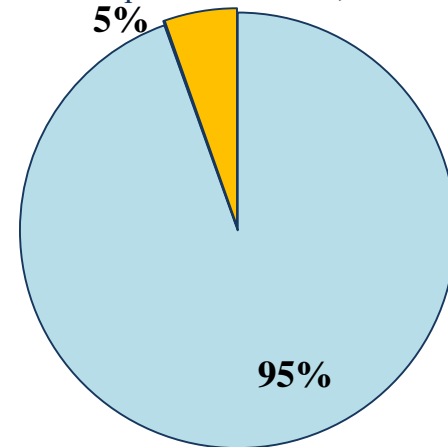


Структура перевозки щебня на сети ОАО «РЖД» в I квартале 2015 года, %



□ Внутренние ■ Экспорт ■ Импорт

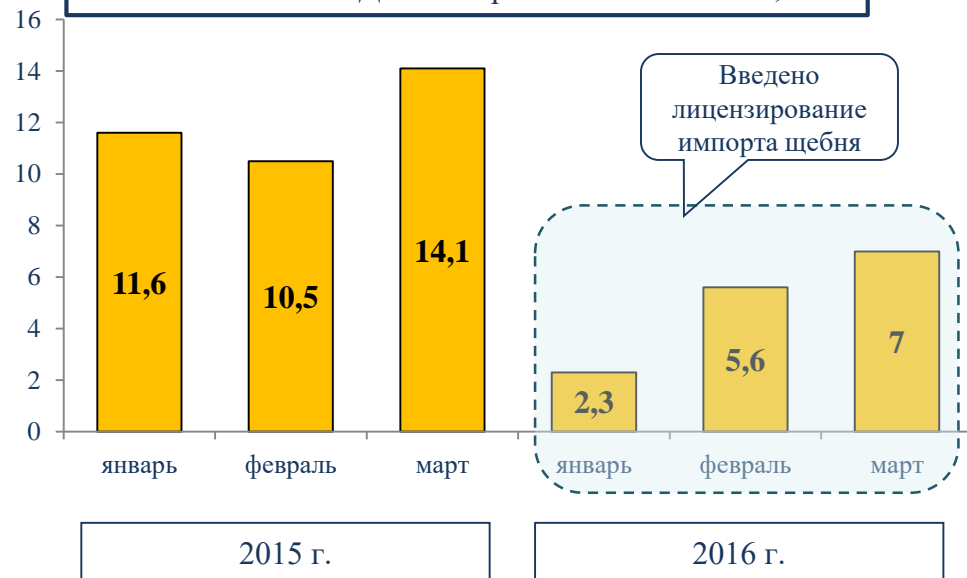
Структура перевозки щебня на сети ОАО «РЖД» в I квартале 2016 года, %



□ Внутренние ■ Экспорт ■ Импорт



Динамика доли импорта щебня в структуре перевозки на сети ОАО «РЖД» в I квартале 2015 и 2016 гг., %



После введения лицензирования, объём перевозки импортного щебня в I квартале 2016 года составил 1,2 млн тонн, что в 2 раза ниже аналогичного периода прошлого года.

Введение лицензирования положительным образом сказалась на деятельности отечественных предприятий.



В период с 2006 по 2015 гг. железнодорожный транспорт потерял около 60 млн. т. грузов или 5% от годовой погрузки

Основные потери железнодорожного транспорта произошли по:

- чёрным металлам;
- строительным грузам;
- «прочим грузам».

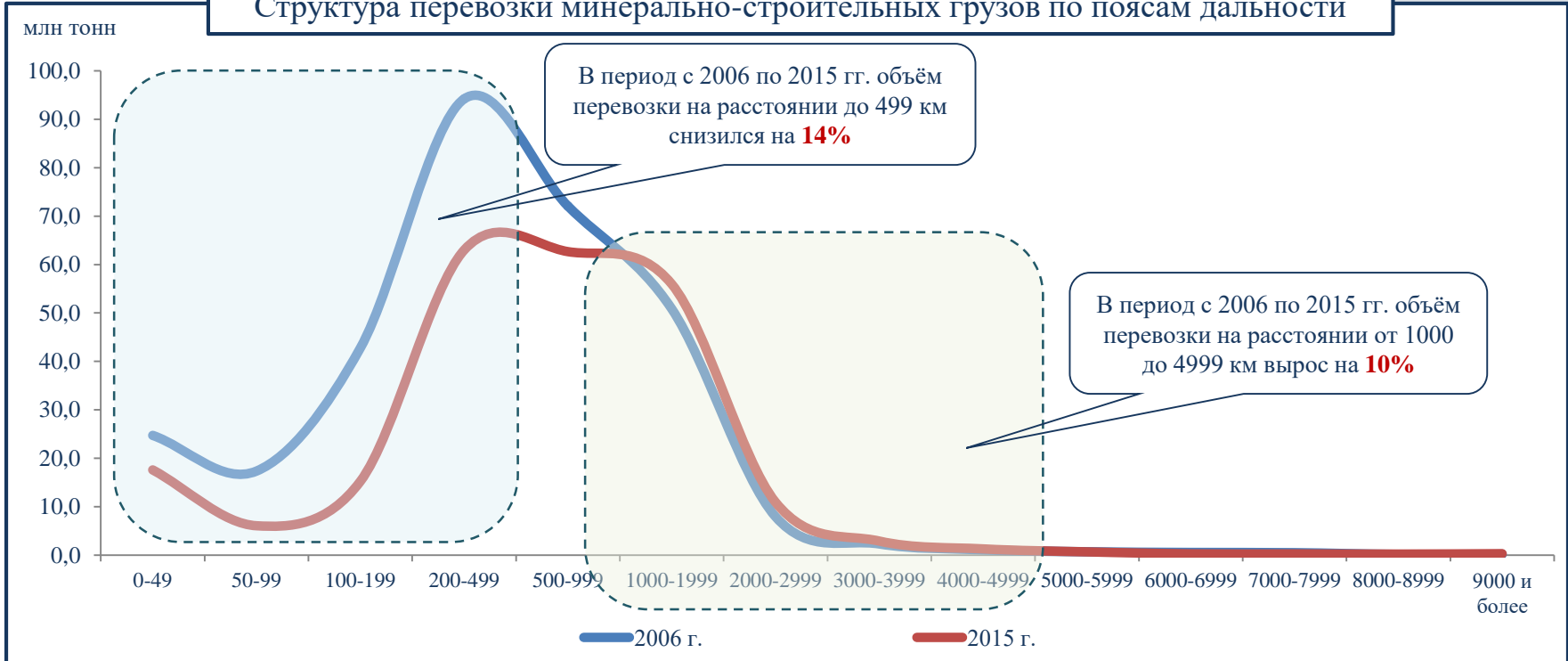


Рост грузовых
автомобилерейсов
до 3 млн.
ежегодно!!!

- Значительно увеличилась нагрузка на автодорожную сеть и повысились расходы на содержание автодорог!!!
- Транспортные расходы в экономике повысились на сумму не менее 60 млрд. руб.



Структура перевозки минерально-строительных грузов по поясам дальности



В период с 2006 по 2015 гг. объём перевозки минерально-строительных грузов сократился на **24,7% до 237,6 млн тонн.**

В структуре перевозки минерально-строительных грузов по поясам дальности произошли значительные изменения:

- объём перевозки на расстоянии до 499 км снизился на **14%**;
- объём перевозки на расстоянии от 1000 до 4999 км вырос на **10%**.



В период с января по апрель 2016 года с автотранспорта на железнодорожный перешло **1,6 млн т щебня (+4,8% от погрузки)**



Снижение грузовых автомобилей рейсов на 55 тыс.



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДОХОД

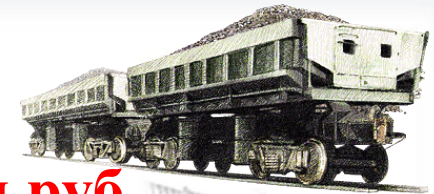
ОАО «РЖД»

ОКОЛО **400 млн руб.**

(+4,76% к выручке от перевозок щебня)

Операторы

СВЫШЕ **40 млн руб.**



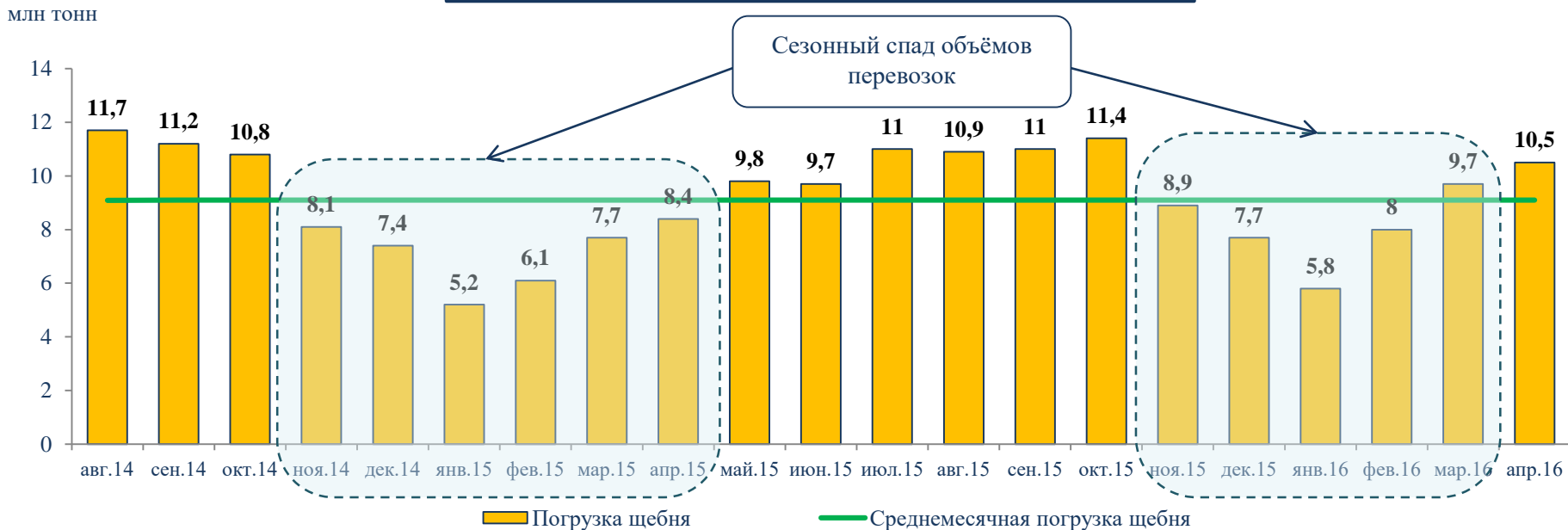
Возврат грузов с автомобильного транспорта на ЖД за **4 месяца 2016** года в размере **+4,8%** от погрузки по щебню (в том числе, в следствии введения контроля за нагрузкой на ось и Платона).

Рост доходов РЖД (**+4,7%** в секторе перевозок щебня) и операторов вагонов.

Сокращение автомобилерейсов и снижение потребного финансирования автодорог!



Помесячная динамика погрузки щебня, млн тонн



Доходная ставка на сети ОАО «РЖД» в 2015 году

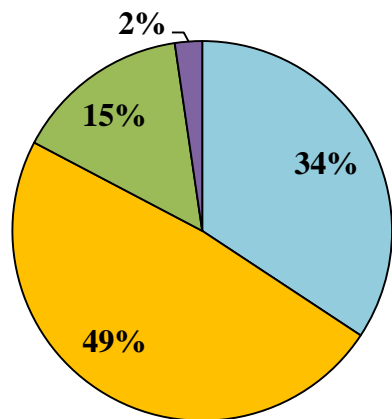


Целесообразно предусмотреть возможность проведения гибкой тарифной политики на перевозку щебня в зимний период!

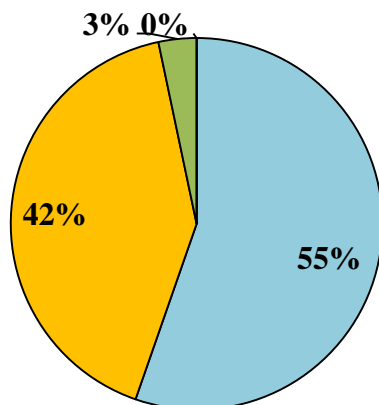




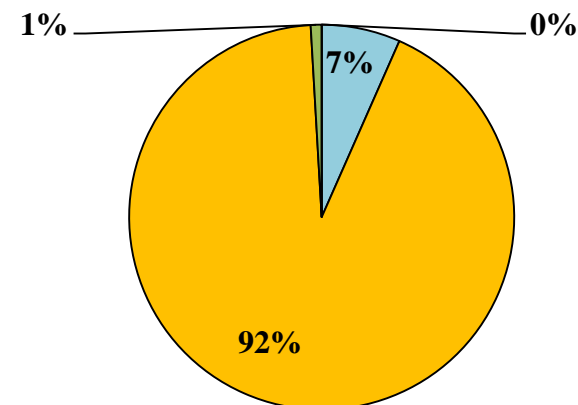
Все грузы



Уголь



Щебень



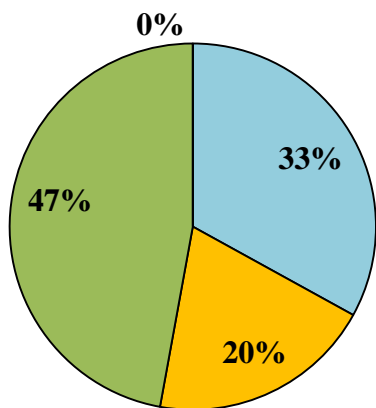
■ маршрутная

■ групповая

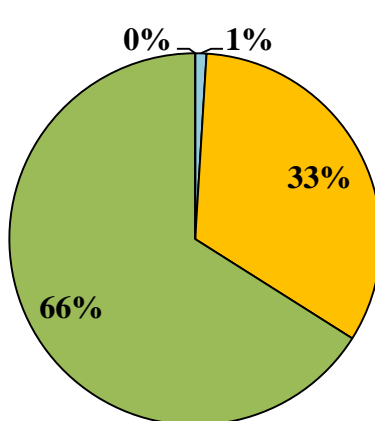
■ повагонная

■ прочие

Чёрные металлы



Лесные грузы



Щебень является одним из оптимальных грузов с точки зрения технологии работы железнодорожного транспорта.

В структуре погрузки щебня доля маршрутных и групповых отправок составляет 99%.



После выгрузки угля в порту Мурманск операторы предпочитают отправлять порожние вагоны под погрузку в Кузбасс.



После перевозки угля в порты Мурманска, у операторов есть несколько вариантов дальнейших действий:



1 Возврат порожних вагонов под погрузку в Кузбасс (100% порожний пробег)

2 Порожний пробег до станции Ковдор для погрузки руды и её перевозки в Китай, возврат порожних вагонов под погрузку в Кузбасс

3 Порожний пробег в Республику Карелия для погрузки щебня и его перевозка в Москву и Московскую область, возврат порожних вагонов под погрузку в Кузбасс





1

В настоящий момент после выгрузки угля в порту Мурманск операторы предпочитают отправлять вагоны под погрузку сразу в Кузбасс. Так как этот маршрут является наиболее финансово привлекательным с точки зрения оператора. Использование кольцевых маршрутов позволяет свести до минимума время оборота вагона.

2

У операторов отсутствуют стимулы направлять свои вагоны под погрузку щебня. В результате в местах погрузки щебня может возникать дефицит вагонов, что приводит к росту ставки на предоставление подвижного состава.

3

Существующая тарифная система стимулирует перевозки порожних вагонов на дальние расстояния. Например, скидка на порожний пробег инновационных вагонов.

4

Несмотря на рост погрузки в январе – апреле 2016 года, она всё равно находится ниже уровня 2014 года на 6,4% и на 15,9% ниже уровня января – апреля 2012 года.

5

Введение лицензирования импортного щебня и изменение ситуации с перевозками автомобильным транспортом позволили только незначительно компенсировать потери погрузки щебня на железнодорожном транспорте, произошедшие за последние 10 лет.



Спасибо за внимание!

Институт проблем естественных монополий

www.ipem.ru

www.facebook.com/anoipem

vk.com/ipem_research

8 (495) 690-09-70