

Обзор отрасли грузоперевозок в России

2020 год

The EY logo consists of the letters 'EY' in a bold, white, sans-serif font. Above the 'Y' is a yellow chevron shape pointing to the right.

Совершенствуя бизнес,
улучшаем мир

Содержание

Введение	1
Позиции транспортной системы России в мире	2
Основные тенденции российского рынка грузовых перевозок	3
Перевозки железнодорожным транспортом	5
Перевозки автомобильным транспортом	7
Перевозки внутренним водным транспортом	10
Перевалка в морских портах	11
Уголь	14
Нефть и нефтепродукты	16
Минеральные удобрения	18
Зерно	20
Контейнерные перевозки	22
Перспективы дальнейшего развития отрасли	24
Перевозки железнодорожным транспортом	26
Перевозки автомобильным транспортом	29
Перевозки внутренним водным транспортом	30
Перевалка в морских портах	31
Инвестиционная активность в отрасли и источники финансирования	36
Сдерживающие факторы	42
Меры государственной поддержки и регулирования отрасли	45
Заключение	50
Контактная информация	51



Введение

Вопросы эффективности функционирования транспортного комплекса и развития транспортной инфраструктуры играют важную роль в развитии российской экономики по причине обширной территории страны и больших расстояний между центрами производства и центрами потребления. Однако на сегодняшний день эффективность работы российского транспортного комплекса недостаточно высока по сравнению с другими странами. Согласно исследованию Всемирного банка, Россия занимает 75 место в мире по индексу эффективности логистики¹. Повышение эффективности логистики может, с одной стороны, привлечь дополнительные транзитные грузопотоки, а с другой – повысить конкурентоспособность российской экономики и дать потенциал для привлечения дополнительных инвестиций.

Потрясения 2020 года в экономике и здравоохранении изменили уклад жизни миллионов домашних хозяйств и нарушили сложившиеся производственно-хозяйственные связи предприятий по всему миру. После закрытия границ и введения локдаунов во многих странах компании столкнулись со сбоями в поставках и были вынуждены перестраивать логистику в условиях ограничений.

Как отразился экономический спад на отрасли грузоперевозок в России? Какие сегменты пострадали сильнее всего и какую поддержку оказало государство в это непростое время? Как будет развиваться отрасль после снятия всех ограничений?

В настоящем обзоре мы постарались дать развернутые ответы на эти и другие вопросы.

Мы представляем подробную информацию о железнодорожных и автомобильных грузоперевозках, перевозках внутренним водным транспортом и перевалке грузов в морских портах. В рамках исследования мы проанализировали фактические результаты отрасли по итогам 2019–2020 годов, инвестиционную активность, сдерживающие факторы и меры государственной поддержки, а также прогнозы и экспертные мнения участников рынка о перспективах его развития.

Пандемия по-разному отразилась на состоянии грузообразующих отраслей экономики. В связи с этим мы проанализировали тенденции и перспективы развития секторов, влияющих на грузовые потоки угля, зерна, минеральных удобрений, нефтяных и контейнерных грузов.

В ходе подготовки обзора мы провели опрос, чтобы узнать мнение представителей отрасли по актуальным вопросам. В анкетировании приняли участие ключевые игроки отрасли, в том числе автомобильные и железнодорожные операторы, транспортные, логистические и стивидорные компании.

Результаты проведенного нами исследования могут быть интересны инвесторам, компаниям – участникам отрасли, государственным структурам, финансовым организациям и прочим заинтересованным сторонам. Надеемся, что наш обзор поможет широкой аудитории лучше понять текущее состояние и перспективы развития отрасли.

Мы благодарим всех участников исследования, поделившихся с нами своим мнением, и надеемся, что обзор окажется для вас полезным.

¹ <https://lpi.worldbank.org/international/global>

Позиции транспортной системы России в мире

Протяженность железнодорожных линий общего пользования

3-е место в мире
87 тыс. км

Россия характеризуется высоким показателем средней дальности перевозок железнодорожным транспортом, т. к. основные грузоотправители расположены в центре страны, а значительная доля грузовых потоков направлена на экспорт. В Индии и Китае этот показатель примерно в три раза ниже.

Протяженность автомобильных дорог

5-е место в мире
1542 тыс. км

Перевозки автомобильным транспортом в России, несмотря на значительную протяженность страны с запада на восток, выполняются в основном на небольшие расстояния. В России, США и Китае – сопоставимая доля автотранспорта в структуре объема перевезенных грузов (~60-75%), однако доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота в России значительно ниже (около 5% против ~40% в США и ~34% в Китае).

Крупнейший порт по объему перевалки (Новороссийск)

3-е место в Европе
157 млн тонн

В Европе функционируют лишь два порта с объемом перевалки более 200 млн тонн – порт Роттердам (440 млн тонн в 2019 году) и порт Антверпен (214 млн тонн в 2019 году). Крупнейшие российские порты – порт Новороссийск и порт Усть-Луга – имеют грузооборот свыше 100 млн тонн, сопоставимый с грузооборотом европейских портов Гамбурга и Амстердама. Объем перевалки в прочих портах Европы составляет менее 100 млн тонн.

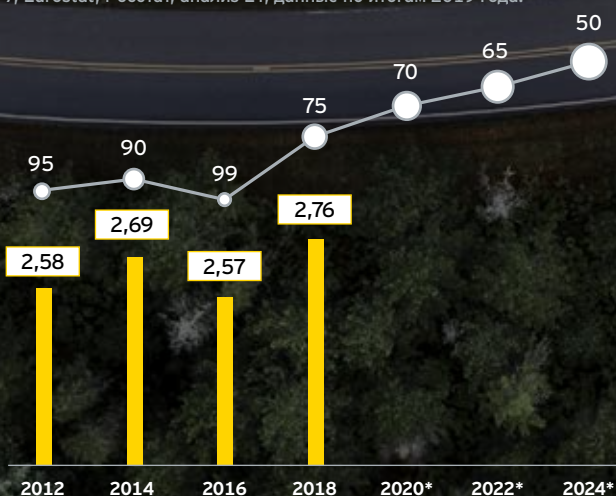
Протяженность внутренних водных путей

2-е место в мире
102 тыс. км

В России водный транспорт (морской и речной) занимает небольшую долю в грузообороте (около 2%), в то время как в Китае он обеспечивает около половины грузооборота, а в США – порядка 10%.

Источники: Всемирная книга фактов ЦРУ, Eurostat, Росстат, анализ ЕУ, данные по итогам 2019 года.

Индекс эффективности логистики России



— Индекс эффективности логистики, баллов

● Место в мире

* 2020-2024 годы – в соответствии с целевыми показателями Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Источники: Индекс эффективности логистики, Всемирный банк, 2018 год; Распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р (ред. от 20.02.2021) «Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

Основные тенденции российского рынка грузовых перевозок

Одним из основных драйверов развития транспортных систем является рост мировой торговли. В 2020 году впервые за несколько лет произошел значительный спад как мировой торговли (-5,3% - по предварительной оценке ВТО²), так и мирового ВВП (-4,3% - по предварительной оценке Всемирного банка). Основным негативным фактором выступил экономический кризис, вызванный пандемией COVID-19.

Рост российской экономики в 2019 году замедлился, а в 2020 году наблюдалось снижение по большинству макроэкономических показателей в условиях пандемии COVID-19 и вводимых в связи с ней ограничений, а также принятых обязательств по снижению добычи нефти в рамках соглашения ОПЕК+.

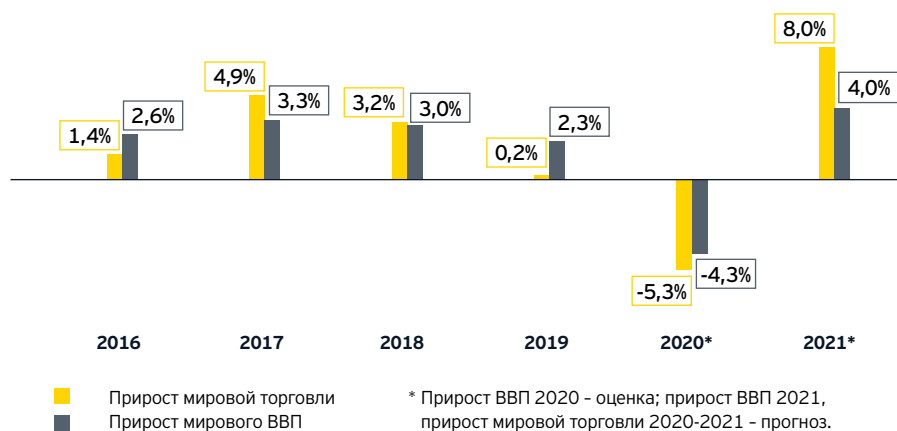
Спад ВВП по результатам года составил 3,1%³.

Наибольший вклад в сокращение ВВП внесли падение добычи полезных ископаемых и снижение показателей транспортной отрасли.

Динамику российских грузовых перевозок во многом определяет внешняя торговля. Причина - в высокой доле внешнеторговых грузов в структуре грузооборота. По итогам 2019 года внешнеторговый оборот России в результате снижения экспорта уменьшился на 2%. В 2020 году сократились объемы как экспорта, так и импорта - за год их сумма уменьшилась на 16%.

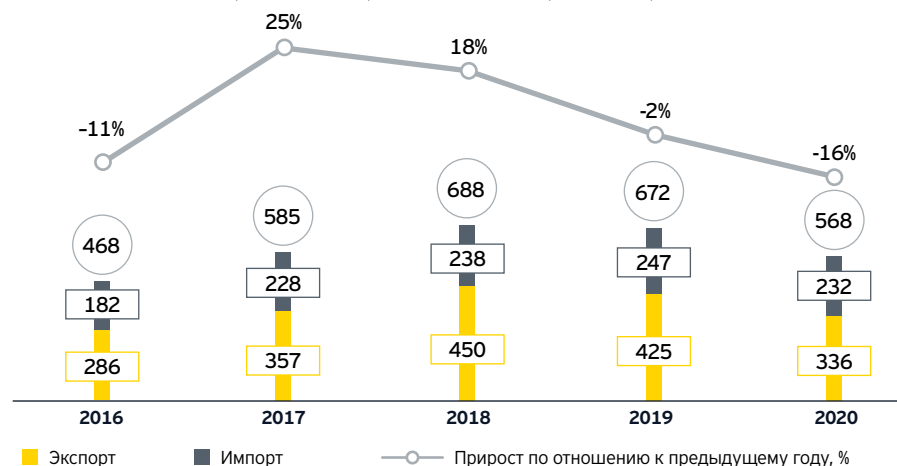
На протяжении последних лет наблюдается переориентация российских торговых потоков с западного направления на восточное. Это отражается в увеличении перевозок и расширении транспортной инфраструктуры на востоке страны. За 10 лет доля стран - участников Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) в структуре внешнеторгового оборота увеличилась

Динамика темпов прироста мировой торговли и мирового ВВП, %



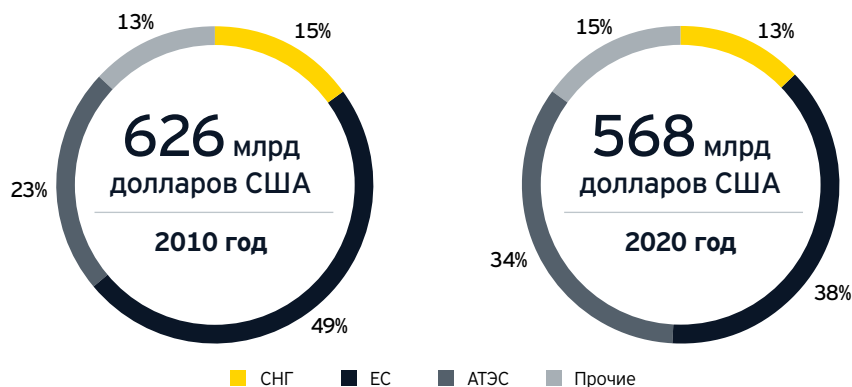
Источники: прирост мировой торговли - пресс-релиз ВТО № 876 от 31 марта 2021 года; прирост мирового ВВП - «Перспективы мировой экономики», Всемирный банк, январь 2021 года.

Динамика внешнеторгового оборота России, млрд долларов США



Источник: ФТС России.

Географическая структура внешней торговли России в 2010 и 2020 годах, %



Источники: ФТС России, анализ EY.

² https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr876_e.html

³ <https://rosstat.gov.ru/accounts>

почти в 1,5 раза - с 23% в 2010 году до 34% в 2020 году. Доля стран Европейского союза (ЕС), напротив, сократилась с 49% до 38%. Среди основных причин можно выделить экономические ограничения, введенные рядом стран ЕС против России, и ответные ограничения со стороны России, а также ужесточение экологической политики некоторых стран ЕС.

В 2020 году экспорт основных экспортных товаров - угля и нефти - снизился.

При этом увеличился экспорт зерна в результате высокого сбора урожая. Снижение экспорта нефти обусловлено ограничением на добычу в рамках нового соглашения ОПЕК+ и падением мирового спроса из-за пандемии коронавирусной инфекции. Снижение экспорта угля главным образом обусловлено инфраструктурными ограничениями на Востоке и снижением цен на уголь на европейских рынках.

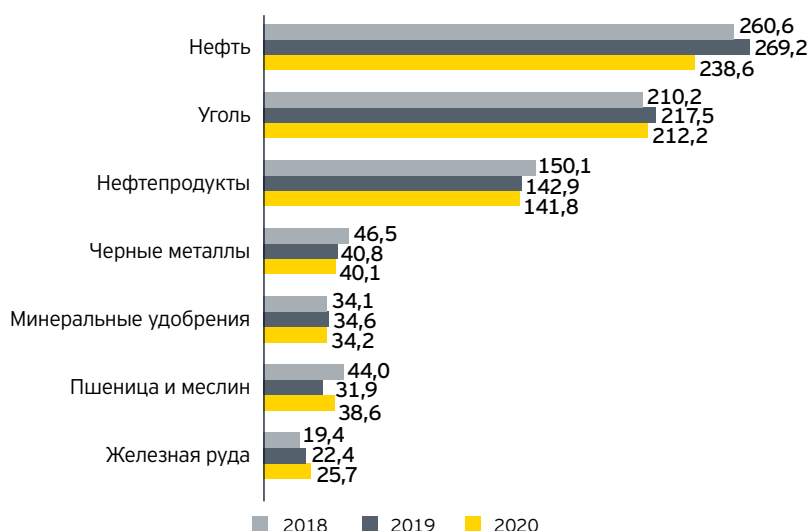
За последние 10 лет структура грузооборота и объема перевозок по видам транспорта практически не изменилась.

Более 90% грузооборота приходится на трубопроводный и железнодорожный транспорт, которые имеют конкурентное преимущество при перевозке массовых низкодоходных грузов на дальние расстояния. Причем за последние 10 лет, несмотря на строительство новых трубопроводов, доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота немного увеличилась. Это в основном обусловлено ростом перевозок угля в экспортном направлении.

Автомобильным транспортом перевозится две трети российских грузов - он, напротив, имеет конкурентное преимущество при доставках на короткие расстояния. При этом эффективное расстояние перевозки, на котором использование автомобильного транспорта экономически целесообразно, увеличивается на протяжении последних лет.

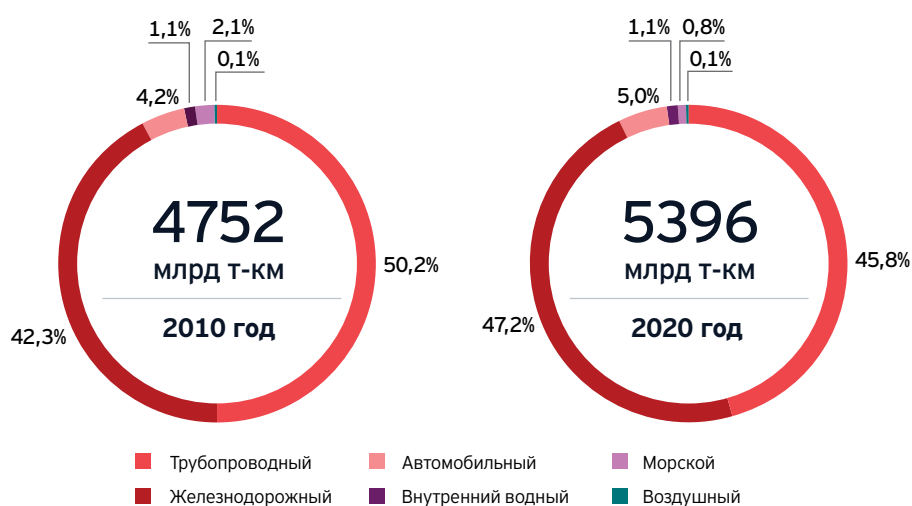
Прочие виды транспорта - морской, внутренний водный и воздушный - по различным причинам составляют малые доли в структуре как объема перевозок, так и грузооборота.

Динамика экспорта основных товаров в натуральном выражении, млн тонн



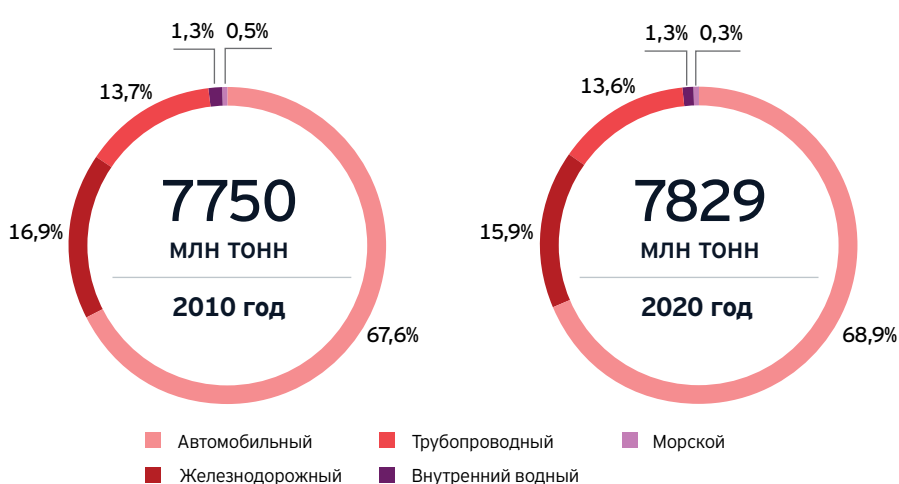
Источник: ФТС РФ.

Структура грузооборота по видам транспорта в 2010 и 2020 годах, %



Источники: Росстат, анализ ЕУ.

Структура объема перевозок грузов по видам транспорта в 2010 и 2020 годах, %



Источники: Росстат, анализ ЕУ.

Перевозки железнодорожным транспортом

Рынок железнодорожных грузоперевозок начал снижаться в 2019 году, еще до начала пандемии. Так, в 2019 году, после трех лет роста, погрузка на сети ОАО «РЖД» сократилась на 0,9% главным образом из-за снижения погрузки высокодоходных грузов – черных металлов (на 6%) и лома черных металлов (на 8%). Также снижение наблюдалось по наиболее массовым грузам – на 0,8% по углю в результате ухудшения конъюнктуры на внешних рынках и на 2% по нефти с нефтепродуктами из-за усиления конкуренции со стороны других видов транспорта. Наибольшее падение в 2019 году показали перевозки зерна (на 20%) по причине снижения экспорта после низкого урожая 2018 года⁴.

В 2020 году, под влиянием негативных макроэкономических тенденций, снижение усилилось. По итогам 2020 года снижение погрузки составило 2,7%, до 1244 млн тонн.

При этом по сравнению с сегментом пассажирских перевозок и железнодорожными грузоперевозками в других странах⁵ погрузка снизилась незначительно, и итоговая величина оказалась выше ожиданий⁶.

Наибольшее снижение наблюдалось в сегментах перевозки нефтеналивных грузов (на 10%) и угля (на 5%).



Несмотря на отрицательную динамику по большинству товаров, строительные грузы, погрузка которых снижалась на протяжении нескольких лет, во второй половине 2019 года перешли в фазу подъема, и по итогам 2020 года их погрузка увеличилась на 6,1%.

Положительное влияние оказала реализация нацпроектов по строительству жилья и автодорог, а также увеличение числа доступных вагонов на сети. Массовое снижение перевозок строительных грузов наблюдалось с 2013 года. В период с 2012 по 2018 год их погрузка снизилась практически в 1,5 раза – со 180 млн тонн в 2012 году до 124 млн тонн в 2018 году. В указанный период рост перевозок строительных материалов наблюдался только в 2016 году, когда основной вклад в увеличение погрузки внесла реализация крупных инфраструктурных проектов – Керченского моста, трассы М-11 «Москва – Санкт-Петербург», железнодорожной линии в обход Украины и других.

Наблюдается положительная динамика контейнерных перевозок – одного из наиболее динамично развивающихся грузовых сегментов. В 2020 году рост перевозок составил 16%, до 5,8 млн TEU, а наибольший рост был зафиксирован в транзитном сообщении (38%, до 0,8 млн TEU)⁷, большую часть из которого составляют грузы на направлении Китай – Европа – Китай. Для стимулирования роста транзитных перевозок в августе 2020 года было принято Постановление Правительства РФ № 1265⁸. Согласно документу в 2020 году ОАО «РЖД» получит компенсацию выпадающих доходов от предоставления скидки на транзитную перевозку контейнеров в направлении Восток – Запад – Восток. Таким образом, планируется просубсидировать перевозки 7,5 тыс. TEU и приблизить тарифы на железнодорожную перевозку с использованием субсидии к тарифам на морскую перевозку.

Погрузка и грузооборот железнодорожного транспорта на сети ОАО «РЖД» в 2016-2020 годах



Источник: ОАО «РЖД».

⁴ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=247443>

⁵ https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/RZD_june2020.pdf

⁶ <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=191203>

⁷ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=258670>

⁸ Постановление Правительства РФ от 21.10.2020 № 1265 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом общего пользования грузов в контейнерах».

Падение погрузки угля и черных металлов отражается на рынке полувагонов – наиболее массовом виде подвижного состава, доля которого в парке грузовых вагонов России по состоянию на декабрь 2020 года составила 48%.

В результате снижения погрузки и действия ряда других факторов с начала 2019 года на рынке наблюдается профицит полувагонов.

По оценке Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), за 11 месяцев 2020 года средний профицит полувагонов увеличился более чем в два раза по сравнению с предыдущим годом и составил 58 тыс. единиц⁹. По оценке информационно-аналитического агентства INFOLine, порядка 113 тыс. полувагонов (почти 20% парка) простаивает на сети более пяти суток, и еще около 50 тыс. полувагонов стоят в брошенных поездах¹⁰. ОАО «РЖД» оценивало профицит всех вагонов на сети в 2020 году в среднем на уровне 120 тыс. единиц в месяц¹¹.

Профицит полувагонов возник из-за нарушения баланса спроса и предложения, на который, помимо указанного снижения погрузки, повлиял высокий объем производства полувагонов в 2017-2019 годах на фоне низкого списания. Так, в 2017-2019 годах в России ежегодно производилось порядка 35-40 тыс. полувагонов, а объем списаний за тот же период снизился с 18 тыс. вагонов в 2017 году до 4 тыс. вагонов в 2019 году. В 2020 году спрос на новые полувагоны снизился, однако объемы приобретений на постсоветском пространстве все еще значительно превышают объемы списания (в России за указанный период было произведено 20,6 тыс. полувагонов, а списано около 3,3 тыс. единиц). Наличие профицита полувагонов отражается в снижении

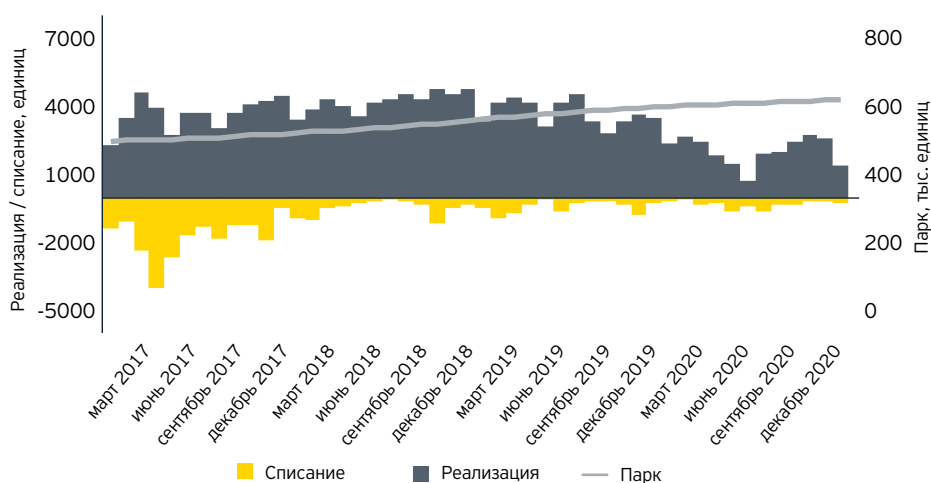
ставок аренды: с декабря 2019 года по декабрь 2020 года ставки аренды полувагонов снизились более чем в два раза.

Значительные объемы производства вагонов в 2017-2019 годах и снижение производства новых колесных пар в результате поступления на рынок большого количества б/у колесных пар с ограниченным остаточным сроком службы во время массового списания вагонов 2015-2016 годов привели к возникновению дефицита цельнокачанных колес в 2018 году. В 2020 году дефицит был устранен в результате насыщения рынка, а также низкого объема производства новых вагонов.

Однако, несмотря на устранение дефицита, уровень цен на колесные пары остается высоким: по состоянию на декабрь 2020 года цена комплекта из четырех колесных пар типа СОНК (старая ось – новые колеса) находится на уровне 600 тыс. рублей, что в 1,5 раза выше значения конца 2017 года – начала 2018 года.

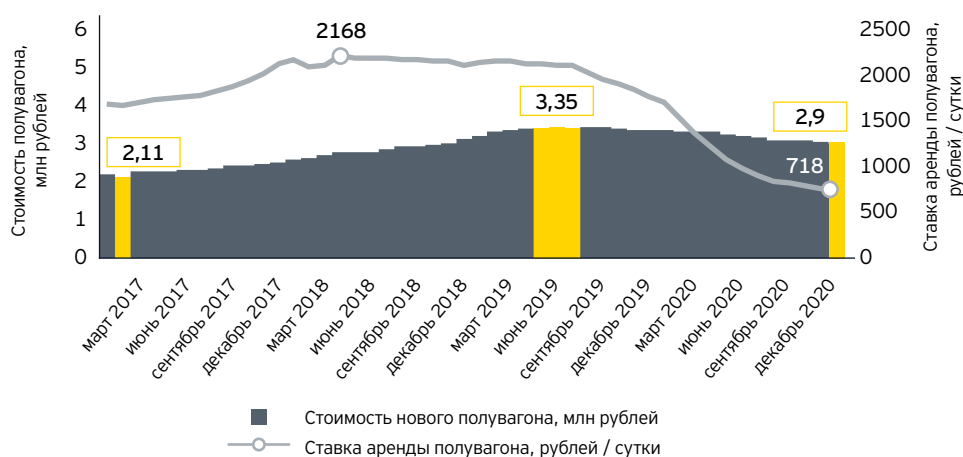
По итогам 2019 года доля первых 10 операторов по величине парка в управлении составила 58%, а доля тройки лидеров – 27%. Ведущую позицию по количеству вагонов в управлении сохранило АО «ФГК». В 2020 году структура 10 крупнейших операторов

Реализация, списание и парк полувагонов в 2017-2020 годах



Источник: портал «Рынок подвижного состава».

Цены и ставки аренды полувагонов в 2017-2020 годах



Источники: портал «Рынок подвижного состава», «Биржа вагонов ©» RailCommerce.

⁹ http://ipem.ru/files/files/research/20201210_rtu_rynok_zhd_perevozok_2020_2021.pdf

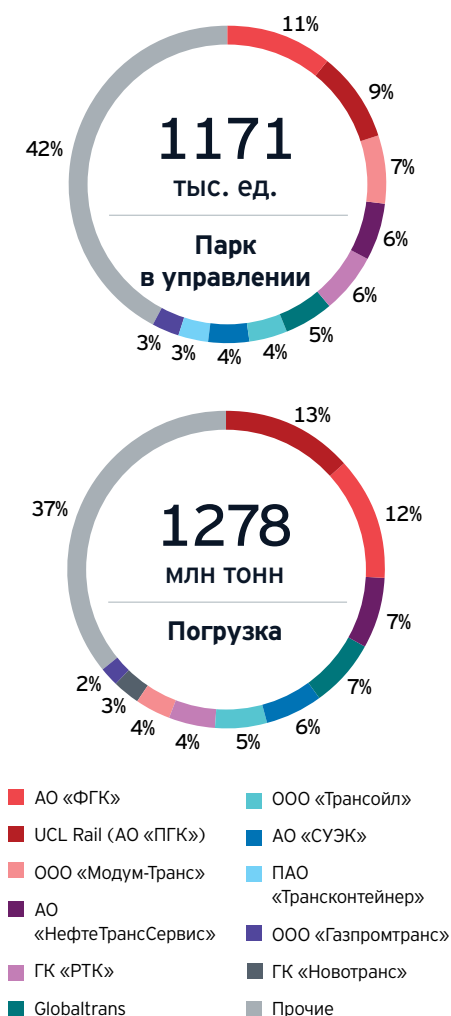
¹⁰ <https://infoline.spb.ru/news/index.php?news=205152>

¹¹ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=256232>

по объему парка в управлении не изменилась¹², при этом ряд операторов в условиях профицита сокращали парк в управлении – так, например, АО «ФГК» за год вывело из аренды около 15 тыс. вагонов.

Лидерство по объему перевозок грузов на железной дороге в 2020 году сохранили АО «ПГК» и АО «ФГК», а Globaltrans вернулся на третье место. Несмотря на общее снижение погрузки на сети, ООО «Модум-Транс»¹³ и ООО «Атлант»¹⁴ удалось значительно увеличить объемы перевозок. В остальном значительных изменений в структуре 10 крупнейших компаний по объемам перевозки не произошло.

Крупнейшие железнодорожные операторы России по объему парка в управлении и по объему погрузки по итогам 2019 года



Источники: данные агентства INFOLine, опубликованные в журнале «РЖД-Партнер», №11-12, 2020 год; ОАО «РЖД»; анализ EY.

Перевозки автомобильным транспортом

Российский рынок автомобильных грузовых перевозок характеризуется невысокой долей коммерческих перевозок. Большая часть грузов транспортируется предприятиями для собственных нужд, а перевозки на коммерческой основе составляют лишь около четверти объема перевезенных грузов и половины грузооборота. При этом более высокая доля в грузообороте по сравнению с объемом перевозок свидетельствует о более высокой средней дальности коммерческих перевозок. Это, в свою очередь, позволяет сделать вывод о том, что коммерческие перевозки имеют конкурентное преимущество при перевозках в междугороднем и международном сообщении.

В 2019 году объем перевозок грузов автомобильным транспортом вырос относительно 2018 года на 3,4%, до 5735 млн тонн, а грузооборот – на 6,3%, до 275 млрд т-км. Положительная динамика оказалась возможной благодаря увеличению сбора зерновых, росту большинства категорий обрабатывающей промышленности и увеличению объема выполненных работ в строительстве.

В 2020 году ограничения, направленные на борьбу с распространением коронавирусной инфекции, привели к снижению как объема перевозок (на 5,9%), так и грузооборота (на 1,4%), причем снижение объема перевозок оказалось наибольшим с 2009 года.

Основное снижение объемов перевозок наблюдалось во втором и четвертом кварталах, что в целом повторяет динамику принятия ограничительных мер и связанных с этим спадов в обрабатывающих производствах.

Перевозка грузов и грузооборот автомобильного транспорта в России в 2016-2020 годах



Источники: Росстат, анализ EY.

¹² <https://infoline.spb.ru/news/?news=206755>

¹³ <https://www.modumtrans.ru/>

¹⁴ <https://www.atlant-rail.ru/company/documents/prezentatsii.pdf>

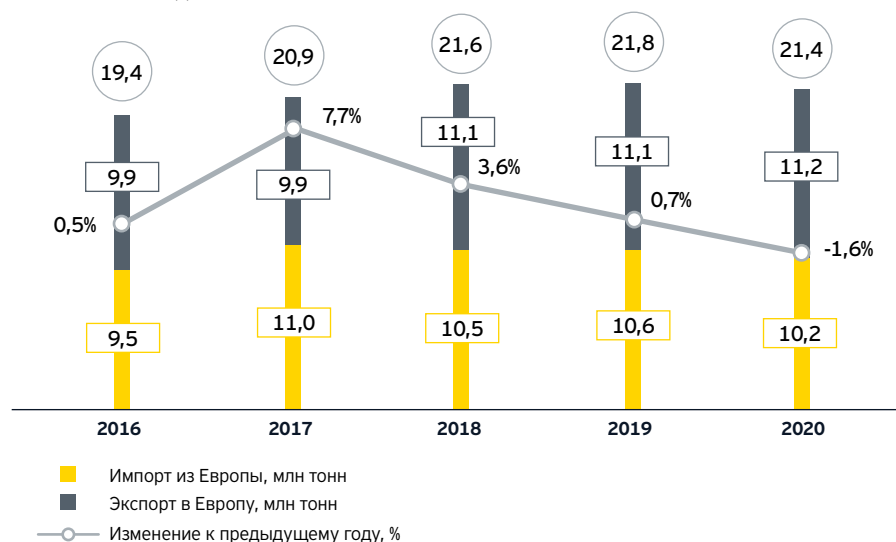
Пандемия оказала негативное влияние на перевозки в международном сообществе. Весной на пунктах пропуска через государственные границы был усилен контроль с целью ограничения распространения коронавирусной инфекции. Такие меры спровоцировали многокилометровые заторы на подходах к границам и привели к увеличению сроков доставки грузов. Однако по итогам 2020 года рынок перевозок в сообщении со странами Евросоюза показал лишь небольшое снижение – на 1,6%. Объемы перевозок грузов со странами Евросоюза остаются примерно на одном уровне третий год подряд.



Несмотря на общую негативную динамику по результатам года, на некоторых направлениях наблюдается положительный эффект от пандемии.

Во-первых, в период пандемии ускорился рост рынка интернет-торговли. Переход покупателей в онлайн отражается в увеличении перевозок сборных грузов, когда в рамках одной доставки перевозятся грузы нескольких отправителей. Рынок интернет-торговли демонстрировал стабильные двузначные темпы роста и до пандемии, а с вводом ограничений на передвижение он начал расти еще активнее. Например, в марте 2020 года продажи через Интернет выросли более чем в 1,5 раза по сравнению с февралем – с 206 млрд рублей до 316 млрд рублей. А по итогам 2020 года этот показатель увеличился практически на 60%, до 3,2 трлн рублей, что составляет почти 10% от объема розничной торговли за тот же период. Причем такие изменения произошли за счет роста внутреннего рынка, в то время как рынок трансграничной торговли снизился вследствие ограничений на государственных границах.

Объем перевозки грузов автомобильным транспортом между Европой и Россией в 2016-2020 годах, млн тонн



Источник: Eurostat.

Во-вторых, пандемия ускорила цифровую трансформацию отрасли. Крупные игроки на протяжении 2020 года занимались переводом процессов в онлайн и развивали digital-сервисы для клиентов. Так, например, представители ГК «Деловые Линии» отметили, что ряд сервисов был запущен значительно раньше первоначальных планов¹⁵. Также наблюдался рост перевозок с использованием маркетплейсов. По данным системы АвтоТрансИнфо – крупнейшей биржи автомобильных грузоперевозок в России, – на протяжении второй половины 2020 года

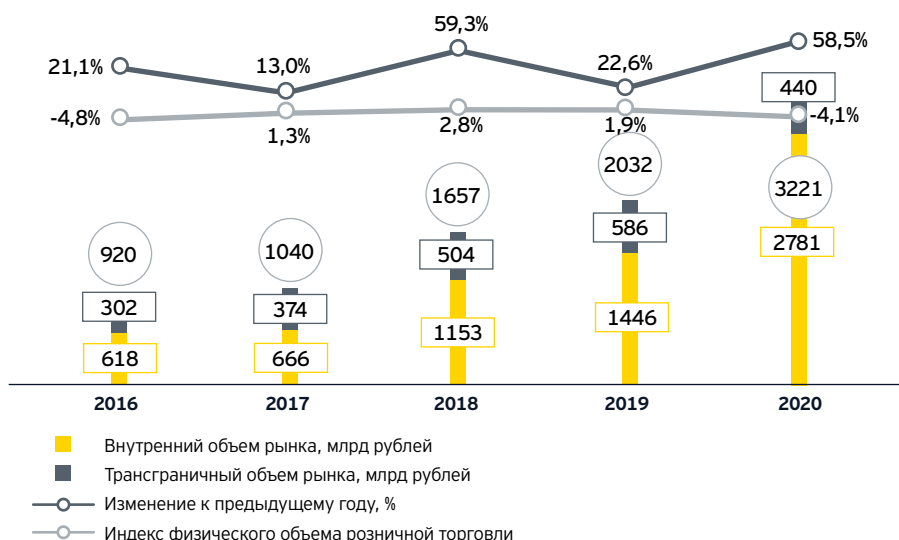
наблюдалась положительная динамика размещения заказов, в результате чего по итогам года количество сделок по перевозке грузов на бирже выросло на 9,4%¹⁶.

Особую роль в цифровизации отрасли играет развитие сервисов и технологий со стороны государства. В 2020 году наступил новый этап в области применения электронного документооборота – был проведен эксперимент с использованием перевозчиками электронных транспортных накладных и электронного путевого листа в системе «Суперсервис 22». Это часть масштабного проекта «Безбумажные перевозки пассажиров

¹⁵ <https://pr.dellin.ru/pressreleases/delovye-linii-pandemiya-uskorila-razvitie-biznesa/>

¹⁶ <https://news.ati.su/blog/content/2021/01/21/vtoraya-volna-koronavirusa-ne-pomeshala-rostu-rynka-avtomobilnyh-gruzoperevozok-000000/>

Динамика объема рынка интернет-торговли и индекса физического объема оборота розничной торговли в России в 2016-2020 годах



Источники: Ассоциация компаний интернет-торговли (АКИТ), ПАО Сбербанк, Росстат. В 2018 году была обновлена методология подсчета объема рынка интернет-торговли.

и грузов», реализация которого позволит отказаться от использования бумажных документов. Помимо этого, на протяжении нескольких лет Минтранс РФ реализует и другие цифровые проекты, среди которых «ЭРА-ГЛОНАСС», ЕГИС ОТБ, АСУ ТК, «Платон».

В ноябре 2020 года исполнилось пять лет с момента запуска упомянутой государственной системы «Платон». Основная задача системы – взимание платы с перевозчиков в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. Также система направлена на оздоровление и повышение прозрачности рынка грузовых автомобильных перевозок. По прошествии пяти лет система охватила большую часть рынка, что позволяет лучше понять его структуру и динамику. По состоянию на конец 2020 года в системе было зарегистрировано 1,4 млн грузовых автомобилей, среди которых около 60% автомобилей иностранных марок, и более 600 тыс. перевозчиков, среди которых две трети – физические лица, 23% – юридические лица, а оставшиеся 8% – индивидуальные предприниматели¹⁷.

Использование данных системы «Платон» может позволить участникам отрасли улучшить процессы, связанные с мониторингом отрасли и планировани-

ем бизнеса. Например, в период пандемии Правительство РФ, Минтранс РФ и Минэкономразвития РФ анализировали экономическую активность грузоперевозчиков путем расчета индекса «Платона» – соотношение пробега грузовиков в 2020 году к показателям 2019 года. По данным системы, спад в апреле составил 20%. По итогам октября разница в пробеге сократилась до -0,9%, а в первые две недели ноября общий километраж грузовиков превысил значения предыдущего года на 2%. При этом лидерами по росту пробега оказались логисты (сборные грузы), ретейл, перевозчики из строительной, перерабатывающей и сельскохозяйственной отраслей.

Высокий возраст автотранспортных средств на протяжении долгих лет остается негативным фактором рынка автомобильных грузоперевозок. По состоянию на январь 2020 года, средний возраст грузовых автомобилей в России составил 21 год¹⁸, что значительно превышает экономический срок полезного использования грузовых автомобилей, составляющий порядка 10-15 лет¹⁹. В частности, высокий возраст автомобилей влияет на работу российских перевозчиков в Европе. Так, в ряде стран Евросоюза запрещено движение грузовых автомобилей, чей экологический класс двигателя ниже «Евро-5».

Таким образом, обновление парка грузовых автомобилей может дать дополнительный потенциал для увеличения грузооборота с европейскими странами.

При этом рынок новых грузовых автомобилей характеризуется высокой волатильностью спроса со стороны покупателей, а также влиянием отложенного спроса на обновление устаревшего парка. Так, российский рынок производства грузовых автомобилей массой свыше 14 тонн сократился со 105 тыс. единиц в 2012 году, до 36 тыс. единиц в 2015 году, а после этого вырос до 63 тыс. единиц в 2019 году²⁰.

В 2020 году производство новых грузовых автомобилей разрешенной максимальной массой свыше 3,5 тонн снизилось на 7% и составило 75 тыс. единиц²¹. Первенство на этом рынке удерживает ПАО «КАМАЗ» с долей в 37%. Среди 10 крупнейших производителей семь представлены иностранными брендами.

На рынке автомобильных перевозок работают различные по структуре, масштабу и виду оказываемых услуг компании. Одни являются частью компаний розничной торговли и входят в крупные промышленные и аграрные холдинги. Другие представляют собой транспортно-логистических операторов, часть из которых специализируются на перевозке сборных или комплектных грузов. Третьи оказывают комплексные логистические услуги – 3PL и 4PL.

Публичные компании практически не представлены на российском рынке, а большинство перевозчиков – это физические лица и микропредприятия. Крупнейшие игроки рынка оперируют парками в размере 4-6 тыс. автомобилей – к компаниям с таким парком можно отнести ГК «Деловые Линии», оказывающую комплексные логистические услуги по перевозке грузов, и логистические компании двух крупнейших ретейлеров – ПАО «Магнит» (ООО «Сельта») и X5 Retail Group (ООО «Агро-Авто»). Далее идут крупные логистические компании с автопарком в размере 1-3 тыс. единиц, среди которых Компания «ПЭК», ООО «ИТЕКО Россия», ООО «Монополия», АО «ДПД РУС» и ГК Globaltruck.

¹⁷ <https://platon.ru/ru/front-page/15-11-2020/12206/>

¹⁸ <https://www.autostat.ru/infographics/43258/>

¹⁹ Исследование расчетных значений сроков полезного использования машин и оборудования, Американское общество оценщиков, 2010 год.

²⁰ Годовой отчет ПАО «КАМАЗ» за 2019 год.

²¹ <https://www.autostat.ru/press-releases/47025/>

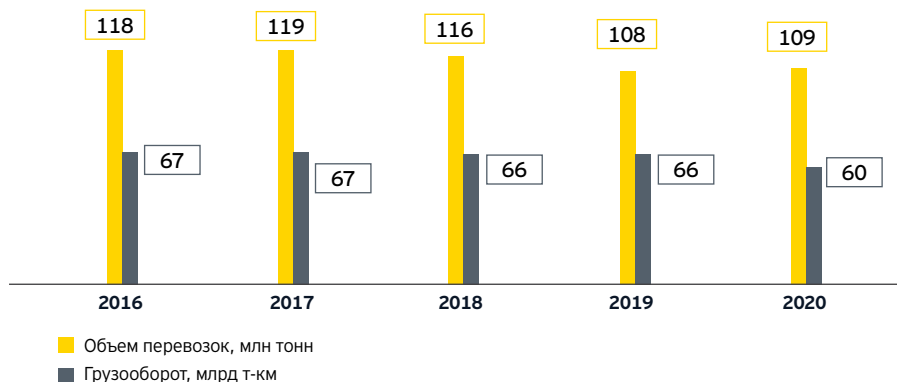
Перевозки внутренним водным транспортом

Несмотря на значительную протяженность внутренних водных путей в России (102 тыс. км, второе место в мире после Китая), на долю внутреннего водного транспорта приходится всего около 1% грузооборота. При этом на протяжении последних лет сохраняется отрицательная тенденция и снижение показателей на внутренних водных путях. Так, в 2019 году объем грузоперевозок снизился на 7%, до уровня 108 млн тонн. По итогам 2020 года объем грузовых перевозок внутренним водным транспортом сохранился практически на уровне 2019 года (109 млн тонн), однако грузооборот за тот же период снизился на 8,6%. В условиях ограничений, связанных с пандемией COVID-19, увеличился объем перевозок зерна, металлов и руды, однако значительное снижение произошло в сегменте нефтеналивных речных перевозок²².

На протяжении последних нескольких лет наблюдается снижение грузовой деятельности на внутренних водных путях России на фоне роста перевозок по прочим видам транспорта, что свидетельствует о переходе грузов с водного на наземные виды транспорта, в первую очередь железнодорожный. Среди причин можно выделить инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях, предоставление скидок на железнодорожные перевозки на направлениях, дублирующих речные маршруты, и снижение перевозок строительных грузов, на которые приходится более половины перевозок речным транспортом (в 2020 году удалось переломить данный тренд – перевозки строительных грузов немного увеличились).

Одной из основных проблем отрасли остается старение флота и инфраструктуры. Так, по состоянию на 2019 год возраст 92% речных и озерных судов в России – более 30 лет. При этом в 2017 году доля судов старше 30 лет составляла менее 90%²³.

Перевозки грузов и грузооборот внутреннего водного транспорта в России в 2016-2020 годах



Источник: Росморречфлот.

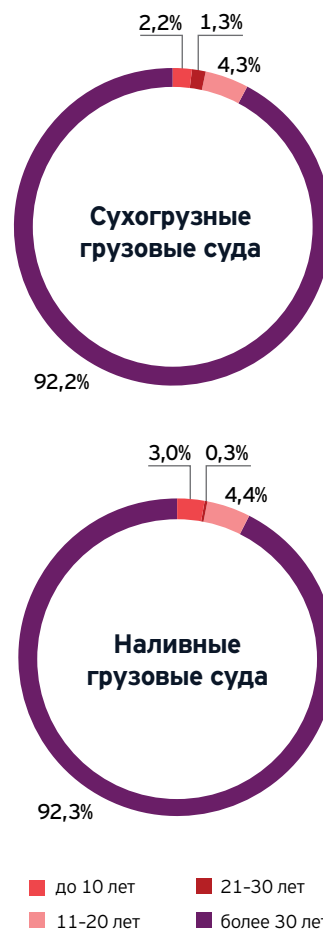


Структура перевозок грузов внутренним водным транспортом в России по направлениям следования в 2019 и 2020 годах, млн тонн



Источник: АО «Морцентр-ТЭК».

Возрастная структура речных и озерных судов в 2019 году



Источник: Росстат.

²² <https://portnews.ru/news/306504/>

²³ Статистический сборник «Транспорт России 2018», Росстат.

Перевалка в морских портах

На рынке стивидорных услуг в 2018-2019 годах снизились темпы роста перевалки, а в 2020 году, впервые с конца 1990-х годов, было зафиксировано снижение грузооборота.

Так, в 2019 году объем перевалки грузов в российских морских портах вырос на 2,9%. Рост был обеспечен увеличением объемов перевалки сжиженного газа (на 41%), угля (на 9%), нефти (на 8%), грузов в контейнерах (на 5%), а основное снижение наблюдалось в сегментах перевалки зерна (на 31%) и черных металлов (на 13%).

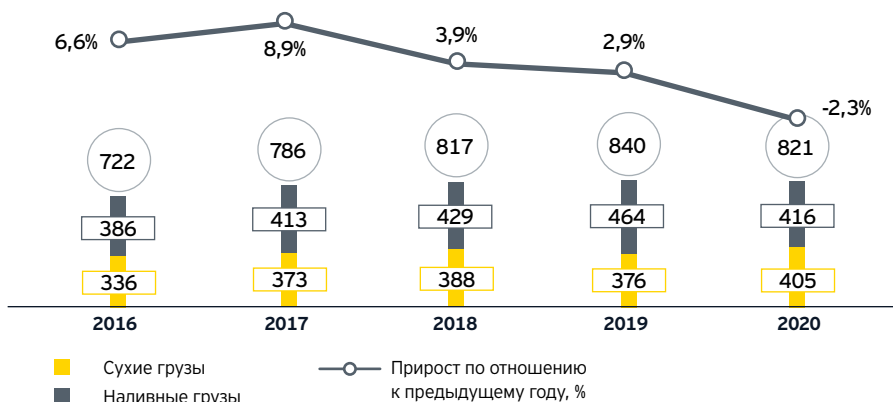
В 2020 году грузооборот снизился на 2,3%. Снижение обусловлено сокращением перевалки нефти (на 15%) и нефтепродуктов (на 5%) (подробности в разделе «Нефть и нефтепродукты»).

Наибольшее влияние на динамику грузооборота оказывает экспорт сырьевых товаров – угля и нефтеналивных грузов, – поэтому динамика по данным грузам во многом определяет динамику всей отрасли. Доля экспортно-импортных и транзитных грузов по итогам 2020 года составила 91%.

Падение перевалки нефти отразилось на объемах грузов, поступающих в морские порты трубопроводным и морским транспортом. В 2020 году объем грузов, прибывающих трубопроводным транспортом, снизился на 12%, а морским – на 7%²⁴. По прочим видам транспорта наблюдался рост объемов прибывающих в порты грузов.

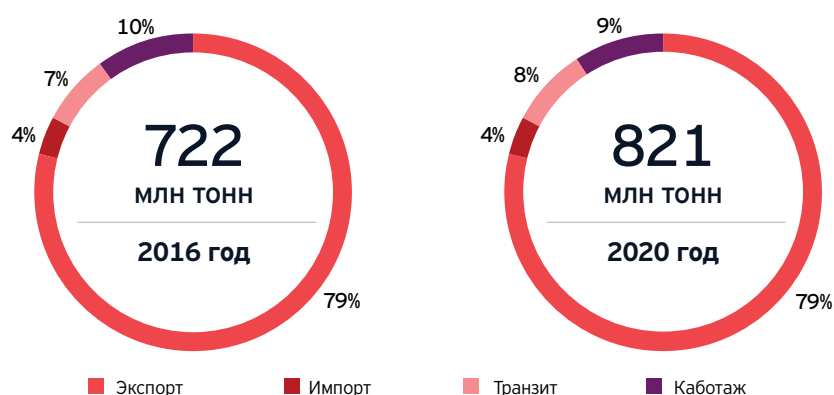
В российской стивидорной отрасли распределение грузов по географическому критерию не является равномерным ввиду особенностей расположения производственных мощностей и рынков сбыта. Большая часть угля переваливается в портах Дальнего Востока, грузы в контейнерах и минеральные удобрения – в основном в балтийских портах;

Объемы перевалки грузов в российских морских портах в 2016-2020 годах, млн тонн



Источник: АСОП.

Структура перевалки грузов в портах России по направлениям следования в 2016 и 2020 годах, %



Источник: АСОП.

зерно и металлы – в портах Азово-Черноморского бассейна.

В результате неравномерности распределения грузов по географическому критерию динамика грузооборота по различным бассейнам различается. В 2019 году рост перевалки наблюдался во всех бассейнах, за исключением Азово-Черноморского, где объем перевалки снизился на 5%. Однако по результатам 2020 года сокращение объемов перевалки нефти отразилось в снижении грузооборота практически по всем бассейнам, за исключением Дальневосточного и Каспийского.

Одним из ключевых источников устойчивого роста грузооборота является наращивание мощностей по перевалке грузов в результате реализации инвестиционных проектов. Однако из-за изменения макроэкономических факторов и конъюнктуры рынков, в частности в результате влияния экономических последствий пандемии COVID-19, сроки реализации инвестиционных проектов

зачастую растягиваются, а интерес инвесторов к определенным проектам пропадает. В итоге фактически достигаемые показатели часто оказываются ниже запланированных, что может создавать несбалансированность реализации планов частных инвесторов и государственных проектов по строительству инфраструктуры.

В качестве решения проблемы невыполнения планов Минтранс РФ разработал проект закона № 1070119-7, призванный создать необходимые предпосылки и стимулы для своевременной реализации инвестпроектов в портовой отрасли²⁵. Документ²⁶ закрепляет ответственность инвесторов за срыв сроков проекта и недостижение запланированных объемов перевалки, а также требует от них денежное обеспечение или банковскую гарантию, соразмерную вкладу государства. Проект закона был принят 27 января 2021 года в первом чтении, и по состоянию на апрель 2021 года он находится на доработке.

²⁴ <https://www.morport.com/rus/content/statistika>

²⁵ <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1070119-7>

²⁶ В редакции, принятой в первом чтении.

Изменение перевалки по некоторым видам грузов за 2020 год, в разбивке по бассейнам

	Арктический бассейн	Балтийский бассейн	Азово-Черноморский бассейн	Дальневосточный бассейн	Всего*
Уголь и кокс	15,1 млн тонн ▼ -22,5%	45,2 млн тонн ▲ +8,4%	20,6 млн тонн ▲ +29,2%	107,6 млн тонн ▲ +8,9%	188,6 млн тонн ▲ +7,1%
Зерно		0,8 млн тонн ▼ -7,0%	47,2 млн тонн ▲ +31,3%	0,4 млн тонн ▲ +92,8%	50,3 млн тонн ▲ +30,3%
Нефтепродукты	2,5 млн тонн ▼ -29,5%	70,6 млн тонн ▲ +3,3%	55,4 млн тонн ▼ -11,2%	14,0 млн тонн ▼ -10,0%	142,6 млн тонн ▼ -4,9%
Удобрения	3,5 млн тонн ▼ -2,4%	12,1 млн тонн ▼ -2,3%	3,5 млн тонн ▲ +20,3%		19,2 млн тонн ▲ +1,6%
Нефть	44,6 млн тонн ▼ -13,0%	55,8 млн тонн ▼ -25,2%	79,7 млн тонн ▼ -15,7%	50,8 млн тонн ▼ -1,6%	235,1 млн тонн ▼ -14,9%
Грузы в контейнерах	2,0 млн тонн ▼ -5,3%	28,4 млн тонн ▼ -3,0%	9,2 млн тонн ▲ +1,6%	18,0 млн тонн ▲ +12,7%	57,7 млн тонн ▲ +2,1%
Сжиженный газ	18,8 млн тонн ▲ +2,7%	1,6 млн тонн ▼ -37,9%	0,6 млн тонн ▼ -33,4%	11,6 млн тонн ▲ +4,8%	32,6 млн тонн ▼ -0,7%

Источник: информационно-аналитический журнал «Морские порты», №1 2021 (192); АО «Морцентр-ТЭК».

* С учетом Каспийского бассейна.

Реализация инвестиционных проектов в морских портах требует значительных капитальных вложений в инфраструктуру – как в частную, так и в государственную. С целью привлечения дополнительных источников финансирования портовой инфраструктуры федеральной собственности в 2017 году в ФЗ «О морских портах» были внесены изменения²⁷. Новый закон вводит портовый сбор «на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта, относящихся к объектам федеральной собственности», который получил название «инвестиционный портовый сбор». В 2019 году были утверждены правила его взимания²⁸: в первую очередь сбор будет налагаться на грузовые суда в заграничном плавании однократно за заход или выход из порта. Предельный максимальный размер сбора определяется ФАС РФ, взимание сбора было начато в 2021 году.

С конца 1990-х годов наблюдается устойчивый рост мощностей российских морских портов в результате строительства и реконструкции объектов портовой инфраструктуры. В 2019 году мощности увеличились на 26 млн тонн. Основной прирост обеспечен за счет ввода в эксплуатацию объектов в порту Восточный и строительства причала №38 в порту Новороссийск, а также благодаря реконструкции и вводу мощностей в портах Арктического и Балтийского бассейнов²⁹. В 2020 году в порту Усть-Луга состоялось открытие грузового сообщения на строящемся терминале минеральных удобрений компании «Ультрамар»³⁰; в порту Ванино (бухта Мучке) была введена в эксплуатацию первая очередь угольного морского терминала «ВаниноТрансУголь» мощностью перевалки 12 млн тонн в год³¹; а в порту Тамань в результате завершения дноуглубительных работ

и установки нового оборудования перевалочная мощность Таманского терминала навалочных грузов (ГК «ОТЭКО») достигла 3 млн тонн в месяц³². Всего по результатам 2020 года мощности российских морских портов увеличились на 33 млн тонн и достигли 1180 млн тонн³³.

Крупнейшие компании на российском рынке стивидорных услуг оперируют специализированными терминалами по перевалке нефтеналивных грузов и угля. По результатам 2019 года большинство крупнейших стивидоров увеличили объемы перевалки, а в 2020 году грузооборот ряда терминалов снизился.

Наибольшее снижение наблюдалось в сегменте перевалки нефтеналивных грузов.

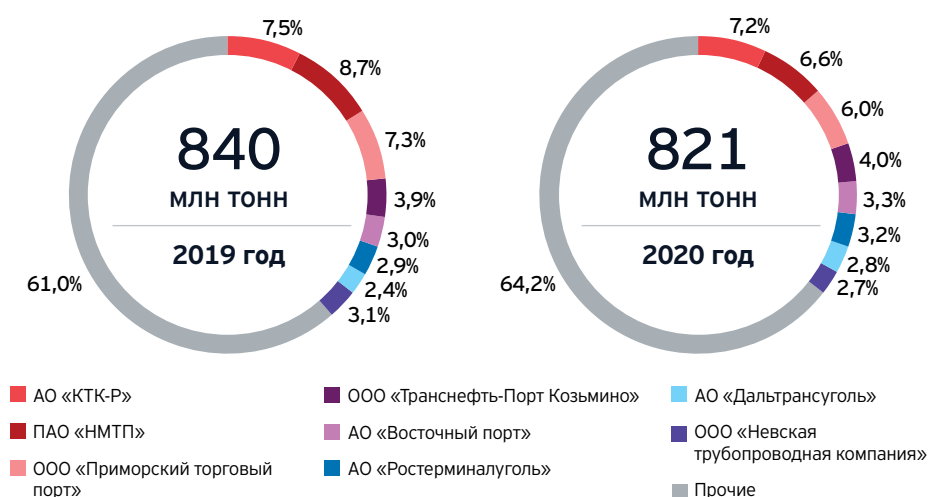
Грузооборот Группы НМТП³⁴ в 2020 году упал на 21% в основном по причине снижения перевалки сырой нефти³⁵.

На терминале АО «КТК-Р» снижение оказалось меньше (-7%). В результате АО «КТК-Р» заняло первое место по объему перевалки среди российских стивидоров по итогам 2020 года.

При этом удалось увеличить перевалку на крупнейших угольных терминалах. Так, перевалка АО «Восточный Порт» выросла на 5%³⁶, АО «Ростерминалуголь» – на 8%³⁷.

В конце 2020 года Правительство РФ разработало проект закона о реорганизации ФГУП «Росморпорт», обслуживающего морскую портовую инфраструктуру федеральной собственности, в акционерное общество³⁸. На сегодняшний день ФГУП «Росморпорт» остается одной из немногих крупных стратегических компаний, существующих в форме государственного унитарного предприятия. По мнению компании, реализация инициативы повысить операционную эффективность, оперативность и мобильность управления предприятием.

Структура перевалки грузов в морских портах России в разбивке по компаниям по итогам 2019 и 2020 годов, % от суммарного объема перевалки грузов в натуральном выражении



Источники: АО «Морцентр-ТЭК», АСОП, данные компаний, анализ EY.

²⁷ Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 18.07.2017 № 177-ФЗ.

²⁸ Постановление Правительства РФ от 18.05.2019 № 616 «Об определении размера инвестиционного портового сбора, о его взимании и применении».

²⁹ <http://morflot.gov.ru/novosti/anonsyi/n4494.html>

³⁰ <http://morflot.gov.ru/novosti/lenta/n4658.html>

³¹ http://www.vtu27.ru/press_room/news/onlayn-translyatsiya-torzhestvennoy-tseremonii-zapuska-proizvodstvennykh-obektov/

³² <http://www.oteko.ru/2020/11/26/>

³³ <http://morflot.gov.ru/novosti/anonsyi/n5164.html>

³⁴ Включает в себя ПАО «НМТП», ООО «Приморский торговый порт» и ряд других стивидорных активов в Новороссийске и Балтийске.

³⁵ http://nmtp.info/holding/press-centre/news/news_detail.php?ID=9772

³⁶ <https://www.vostport.ru/company/statistics/>

³⁷ <http://www.oao-rtu.ru/o-kompanii/>

³⁸ <https://www.rosmorport.ru/news/photoarchive/company/35991/>

Уголь

Спад спроса под влиянием пандемии

Мировое потребление угля демонстрировало стабильный рост в нулевые годы 21-го века под влиянием высоких темпов роста спроса со стороны Китая и Индии. Во втором десятилетии потребление угля зафиксировалось примерно на одном уровне с изменением географической структуры, что было обусловлено сокращением потребления в странах Европы и Северной Америки, стагнацией в Китае и ростом спроса в странах Южной и Юго-Восточной Азии. После нескольких лет стагнации в 2020 году мировой спрос на уголь испытал самое сильное падение со времен Второй мировой войны – по предварительным оценкам, на 5% по сравнению с уровнем 2019 года³⁹. Такая динамика обусловлена как снижением угольной генерации, так и спадом в промышленном производстве под влиянием пандемии.

Россия находится на третьем месте в мире по объему экспорта угля, и более 40% добываемого в России угля экспортируется. В связи с этим спрос и цены на мировых рынках оказывают значительное влияние на российскую угольную промышленность.

Так, в результате снижения мирового спроса и низких цен экспорт угля из России в первом полугодии 2020 года снизился на 8% по сравнению с первым полугодием 2019 года. Однако во второй половине года наблюдалась положительная динамика, и по итогам года снижение составило лишь 2%. Добыча угля в России в 2020 году снизилась на 9%, что в основном обусловлено снижением потребления на внутреннем рынке.

Несмотря на снижение экспорта и добычи угля, стивидорам удалось нарастить перевалку угля и в 2019, и в 2020 году: в 2019 году объем перевалки вырос на 9%, а в 2020 году – на 7%. Положительная тенденция стала возможной благодаря развитию инфраструктуры морских портов.



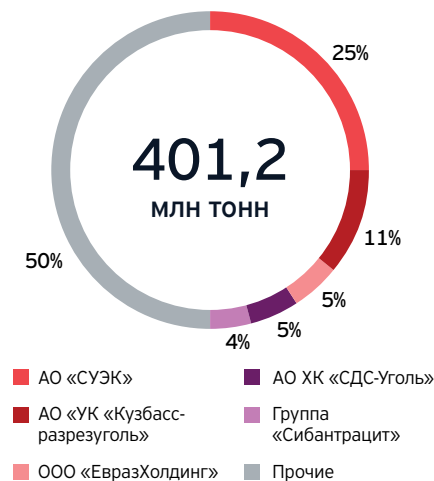
Крупнейшие страны – производители и экспортеры угля в 2019 году

	Производство, млн тонн	Доля в мировом производстве		Экспорт, млн тонн	Доля в мировом экспорте
Китай	3846	47%	Индонезия	455	32%
Индия	756	9%	Австралия*	393	27%
США	640	8%	Россия	218	15%
Индонезия	610	8%	США	84	6%
Австралия	507	6%	ЮАР*	81	6%
Россия	441	5%	Колумбия	72	5%

Источники: Статистический обзор мировой энергетики 2020, ВР; Минэнерго РФ; ФТС РФ; Статистический отчет по мировому рынку угля, Международное энергетическое агентство, июль 2020; анализ EY.

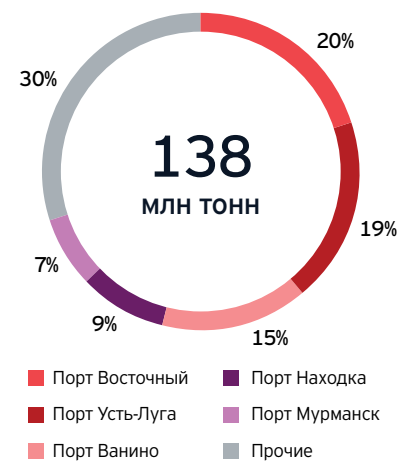
* Данные по экспорту Австралии и ЮАР приведены за финансовый год.

Крупнейшие угледобывающие компании России в 2020 году, млн тонн



Источники: данные компаний, Минэнерго РФ, аналитическое агентство «Металл Эксперт», анализ EY.

Крупнейшие морские порты России по объему перевалки угля за 9 месяцев 2020 года, млн тонн



Источник: информационно-аналитический журнал «Морские порты», № 9 (190), 2020 год.

³⁹ <https://www.iea.org/reports/coal-2020>

Динамика добычи, экспорта, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки угля в России в 2016-2020 годах, млн тонн



Источники: Минэнерго РФ, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК», S&P Capital IQ, данные компаний, анализ EY.

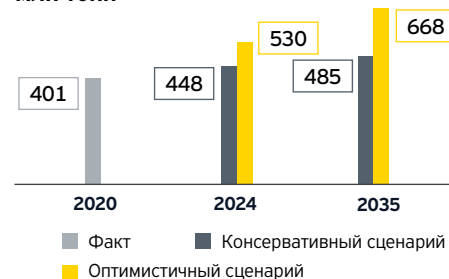
* - энергетический уголь ICE Newcastle.

На железнодорожном транспорте с 2019 года наблюдается негативная динамика: в 2019 году погрузка угля снизилась на 0,8%, а за 2020 год - на 5%. Основная причина снижения - падение спроса на внутреннем рынке, инфраструктурные ограничения на востоке и снижение цен на уголь на европейских рынках. В целях стимулирования роста объема перевозок угля в условиях неблагоприятной ценовой конъюнктуры ОАО «РЖД» в 2019-2020 годах вводило скидки на экспортные перевозки энергетического угля в направлении портов Юга и Северо-Запада России.

В долгосрочной перспективе ожидается снижение доли угля в мировом энергетическом балансе с изменением региональной структуры как со стороны спроса, так и со стороны предложения⁴⁰. Однако процессы, происходящие на мировом угольном рынке, создают высокую неопределенность в темпах трансформации. Значительное влияние на спрос окажет растущая ценовая конкуренция с газом, а также экологическая политика Европы и ряда других стран. При этом в Южной и Юго-Восточной Азии ожидается рост спроса на уголь на фоне сокращения объемов экспорта Колумбии и Индонезии, в результате чего усилится роль Австралии и России в составе основных поставщиков угля на мировой рынок⁴¹.

Увеличение экспорта угля отразится в соразмерном росте перевозки и перевалки угля с переориентацией грузовых потоков в направлении Южной и Юго-Восточной Азии на фоне снятия ограничений железнодорожной инфраструктуры и развития портов на Дальнем Востоке.

Прогноз добычи угля до 2035 года, млн тонн



Источники: Минэнерго РФ, Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 09.06.2020 № 1523-р.

Крупнейшие импортеры угля из России в 2020 году*

% к уровню 2019 года

	Китай	37,7 млн тонн	14,8%
	Южная Корея	26,7 млн тонн	-5,8%
	Япония	21,6 млн тонн	6,8%
	Турция	14,7 млн тонн	56,6%
	Тайвань	11,2 млн тонн	31,5%
	Нидерланды	10,5 млн тонн	-23,8%

Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС России.

* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 2701, 2702.

⁴⁰ «Глобальный энергетический обзор 2020», Международное энергетическое агентство (МЭА).

⁴¹ Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 09.06.2020 № 1523-р.

Нефть и нефтепродукты

Обновленное соглашение ОПЕК+

В 2019 году российские предприятия добились рекордной добычи нефти и газового конденсата, обеспечив добычу на уровне 560 млн тонн (+0,8%). Общемировая добыча продемонстрировала небольшое снижение (на 0,3%, до 4485 млн тонн⁴²).

В 2020 году пандемия COVID-19 нашла свое отражение в значительном снижении общемирового спроса на нефть и нефтепродукты, в результате чего на рынке возник высокий избыток предложения нефти. Дополнительным фактором увеличения предложения на рынке в начале 2020 года стал отказ России от участия в соглашении ОПЕК+ в марте 2020 года.

Для стабилизации ситуации на нефтяном рынке уже в апреле 2020 года было подписано обновленное соглашение ОПЕК+. Согласно условиям соглашения⁴³, участники обязались сократить добычу на 9,7 млн барр./сутки с мая по июнь 2020 года, на 8 млн барр./сутки до конца 2020 года и на 6 млн барр./сутки до мая 2021 года (для сравнения, в 2019 году мировая добыча нефти составила 95 млн барр./сутки⁴⁴). США и Канада, ранее не участвовавшие в сделке ОПЕК+, также обязались сократить добычу нефти для стабилизации цен на сырье.

В результате снижения мирового спроса на нефть и принятых договоренностей в рамках сделки ОПЕК+ добыча нефти и газового конденсата в России за 2020 год снизилась на 8,5%, до 513⁴⁵ млн тонн.

Российский рынок морской перевалки нефти и нефтепродуктов в целом коррелирует с динамикой добычи российской нефти. Так, в 2019 году продолжился рост перевалки нефти и нефтепродуктов (на 6,4%, до 426 млн тонн), наблюдаемый в течение последних нескольких лет. Основной рост зафиксирован в Арктическом бассейне, где перевалка увеличилась на 17%, до 73 млн тонн⁴⁶.



Крупнейшие страны по добыче нефти* и экспорту нефти и нефтепродуктов в 2019 году

	Добыча нефти и газового конденсата, млн тонн	Доля в мировом производстве
США	747	17%
Россия	560	13%
Саудовская Аравия	557	12%
Канада	275	6%
Ирак	234	5%

	Экспорт нефти и нефтепродуктов, млн тонн	Доля в мировом экспорте
Саудовская Аравия	416	12%
Россия**	412	12%
США	389	11%
Канада	232	7%
ОАЭ	216	6%

Источники: «Статистический обзор мировой энергетики 2020», ВР; Минэнерго РФ; ФТС РФ; анализ ЕУ.

* С учетом газового конденсата и прочих жидких углеводородов.

** По данным отчета ВР «Статистический обзор мировой энергетики 2020», экспорт нефти и нефтепродуктов в 2019 году в России составил 451 млн тонн; по данному показателю Россия занимает первое место в мире.

Крупнейшие нефтедобывающие компании России в 2020 году



Источники: данные компаний; Минэнерго РФ; АСОП; нефтегазовый журнал «ИнфоТЭК», №1, 2021 год; анализ ЕУ.

Крупнейшие морские порты России по объему перевалки нефти и нефтепродуктов за 9 месяцев 2020 года



Источники: информационно-аналитический журнал «Морские порты», №9 (190), 2020 год.

⁴² Статистический обзор мировой энергетики 2020, ВР.

⁴³ https://www.opec.org/opec_web/en/press_room/5891.htm

⁴⁴ Статистический обзор мировой энергетики 2020, ВР.

⁴⁵ Данные Минэнерго РФ; <https://minenergo.gov.ru/activity/statistic>

⁴⁶ <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/news/gruzooborot-arkticheskogo-basseyna-rf-v-2019-godu-vyros-na-13/>

Динамика добычи и экспорта нефти, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки нефти и нефтепродуктов в России в 2016–2020 годах, млн тонн



Источники: Минэнерго РФ, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр ТЭК», Минфин РФ.

В 2020 году в результате сокращения добычи и экспорта нефти перевалка нефти и нефтепродуктов в российских морских портах сократилась на 11%, до 378 млн тонн.

Динамика рынка железнодорожных перевозок нефти и нефтепродуктов во многом зависит от конкуренции с прочими видами транспорта (в первую очередь трубопроводным), динамикой объемов переработки нефти и глубиной переработки нефти. В 2019 году погрузка нефти и нефтепродуктов снизилась на 1,7%, до 232 млн тонн. В качестве ключевых факторов снижения участники рынка выделяют ввод нефтепровода-отвода «ТС ВСТО - Комсомольский НПЗ», увеличение сроков ремонтных работ на ряде нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) и сокращение объемов переработки нефти. В 2020 году в результате общего спада на нефтяном рынке негативная динамика усилилась: погрузка нефтеналивных грузов на железной дороге снизилась на 10%, до 209 млн тонн относительно 2019 года.

В перспективе прогнозируется замедление роста мирового спроса на нефть после 2025 года, что найдет свое отражение в сокращении российской добычи и связанными с этим изменениями в транспортном комплексе⁴⁷. В свою очередь, спрос на нефтепродукты будет формироваться под влиянием роста потребления в транспортном секторе при одновременном снижении спроса в бытовом, коммерческом секторах и электроэнергетике.

Крупнейшие импортеры нефти и нефтепродуктов из России в 2020 году*

Нефтепродукты

% к уровню 2019 года



Нефть

% к уровню 2019 года



Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС РФ.

* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 2709, 2710.

Прогноз добычи нефти до 2035 года, млн тонн



Источники: Минэнерго РФ, Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 09.06.2020 № 1523-р.

⁴⁷ Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 09.06.2020 № 1523-р.

Минеральные удобрения

Стабильность на рынке минеральных удобрений

Мировой спрос на минеральные удобрения остается стабильным даже в периоды экономических спадов по причине тесной взаимосвязи отрасли с потребностями сельскохозяйственного сектора. По оценке Международной ассоциации производителей удобрений (IFA), в сезоне 2019/2020, несмотря на пандемию, мировой спрос на минеральные удобрения вырос на 1,6%, и согласно прогнозу, рост продолжится в сезоне 2020/2021⁴⁸.

Крупнейшими производителями фосфорных и азотных удобрений являются страны азиатского региона (Китай и Индия) и США, тогда как основной мировой производитель калийных удобрений – Канада, обладающая крупнейшими в мире запасами калийной руды.

Высокая географическая концентрация центров производства минеральных удобрений на фоне более равномерного потребления обуславливает высокую долю международной торговли. В частности, на экспорт идет более 65% объема мирового производства калийных удобрений, в то время как аналогичный показатель для азотных и фосфорных удобрений составляет 30-50% в зависимости от вида.

Россия на протяжении нескольких лет входит в тройку крупнейших мировых производителей минеральных удобрений⁴⁹. Физический объем произведенных минеральных удобрений в 2019 году вырос на 4% и составил 52 млн тонн. В 2020 году производство выросло на 6% и составило 55 млн тонн. Структура производства минеральных удобрений в России распределена следующим образом: 45% от общего объема составляют азотные удобрения, 38% – калийные удобрения, 17% – фосфорные удобрения⁵⁰.



Крупнейшие производители и экспортеры минеральных удобрений в 2019 году

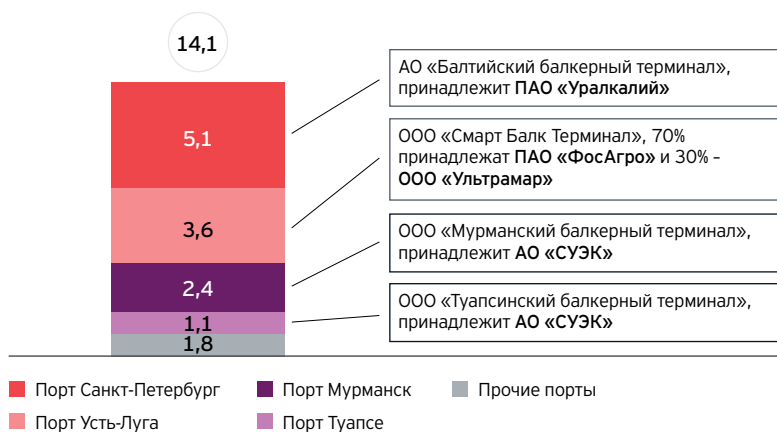
	Производство, млн тонн*	Доля в мировом производстве по типам удобрений			
		Всего	Азотные	Фосфорные	Калийные
Китай	52	20%	21%	23%	12%
Россия	23	9%	7%	7%	17%
Индия	18	7%	9%	8%	0%
США	17	7%	7%	10%	1%
Канада	16	6%	3%	0%	24%

	Экспорт, млн тонн*	Доля в мировом экспорте по типам удобрений			
		Всего	Азотные	Фосфорные	Калийные
Россия	16	15%	15%	12%	18%
Канада	15	13%	3%	0%	38%
Китай	11	10%	10%	21%	1%
Республика Беларусь	6	6%	1%	1%	17%
Марокко	5	4%	2%	13%	0%

*В пересчете на содержание действующего вещества.

Источник: Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН.

Структура перевалки минеральных удобрений в портах России за 9 месяцев 2020 года, млн тонн



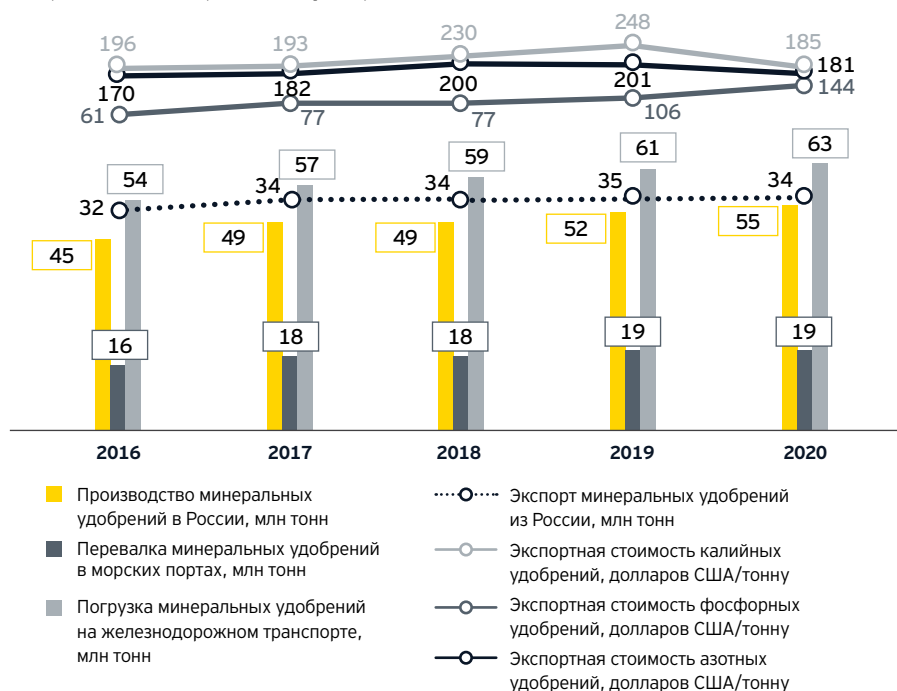
Источники: АО «Морцентр-ТЭК», данные компаний, анализ ЕУ.

⁴⁸ Краткосрочный обзор рынка удобрений 2020-2021», форум Международной ассоциации производителей удобрений, 17-19 ноября 2020 года.

⁴⁹ По данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН.

⁵⁰ <https://fedstat.ru/indicator/57783>

Динамика производства, экспорта, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки минеральных удобрений в России в 2016-2020 годах, млн тонн



Источники: Росстат, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК».

Объем производства трех крупнейших компаний в России составляет более 70% всего отечественного производства минеральных удобрений, что свидетельствует о высокой степени концентрации российского рынка. Большая часть минеральных удобрений в России экспортируется через терминалы Балтийского, Арктического и Азово-Черноморского бассейнов. В настоящий момент на Дальнем Востоке реализуется проект по строительству завода минеральных удобрений, в результате запуска которого минеральные удобрения начнут экспортироваться через терминалы Дальневосточного бассейна⁵¹.

Экспорт минеральных удобрений из России в течение последних четырех лет остается примерно на одном уровне. В 2020 году этот показатель немного снизился (на 1%) - до 34,2 млн тонн. Одна из причин стагнации экспорта - ограничение пропускной способности портов, ввиду чего экспортеры зачастую используют мощности портов Прибалтики. До недавнего времени в России действовал запрет на размещение складов для химических грузов на территории портов в водоохранной зоне, который снижал привлекательность инвестиционных проектов по строительству новых портовых мощностей. В декабре 2020 года данный запрет был снят⁵², в результате чего повысилась привлекательность строительства новых мощностей.

Согласно плану мероприятий по развитию производства минеральных удобрений к 2025 году ожидается рост производства минеральных удобрений до 28 млн тонн в пересчете на действующее вещество⁵³. Ожидается увеличение доли калийных удобрений в структуре производства на фоне снижения доли фосфорных удобрений. Планируемая доля экспорта составит 75% от объема производства. Увеличение производства ожидается приведет к росту перевозки данного вида грузов по железной дороге и росту перевалки в морских портах.

Крупнейшие импортеры минеральных удобрений из России за 2020 год*

% к уровню 2019 года

	Бразилия	7 млн тонн	-10%
	Эстония	2,7 млн тонн	25%
	Китай	2,6 млн тонн	-24%
	Индия	2,5 млн тонн	87%
	США	2,3 млн тонн	-39%

Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС РФ.

* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 3102, 3103, 3104, 3105.

⁵¹ <http://nzmu.ru/project.html>

⁵² Федеральный закон от 08.12.2020 № 416-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

⁵³ План мероприятий по развитию производства минеральных удобрений на период до 2025 года.

Зерно



Стремительный рост по всем показателям

Мировой рынок производства и потребления зерна⁵⁴ с начала 2000-х годов показывает стабильный умеренный рост и является одной из немногих отраслей, на которые практически не оказывают влияния международные экономические кризисы. Так, суммарный сбор трех крупнейших зерновых культур – риса, кукурузы и пшеницы – в период с 2000 по 2019 год увеличился в 1,5 раза. Доля экспорта в 2019 году составила около 14% от общего мирового производства. Это свидетельствует о том, что большая часть производимого зерна в мире идет на внутренний рынок стран-производителей. При этом на рынке выделяются несколько стран с высокой долей экспорта относительно производства, среди которых присутствует и Россия.

Российский рынок производства зерна демонстрирует большую волатильность в сравнении с мировым. После высоких показателей урожая 2016 и 2017 годов сбор зерновых в 2018 году из-за плохих погодных условий снизился на 16%. В 2020 году рост возобновится – урожаем зерновых достиг уровня рекордного 2017 года и составил 130 млн тонн (рост на 10% относительно 2019 года).

Динамика внутреннего потребления остается достаточно стабильной в сравнении с производством и не зависит от погодных эффектов, поэтому изменения в производстве отражаются на экспорте с мультипликативным эффектом. Так, например, снижение сбора зерновых в 2018 году на 16% отразилось в снижении экспорта в 2019 году практически на 30%. А высокий урожай зерновых в России в 2019 и 2020 годах на фоне падения производства зерновых у стран-конкурентов способствовал повышению экспорта зерновых в 2020 году на 24%.

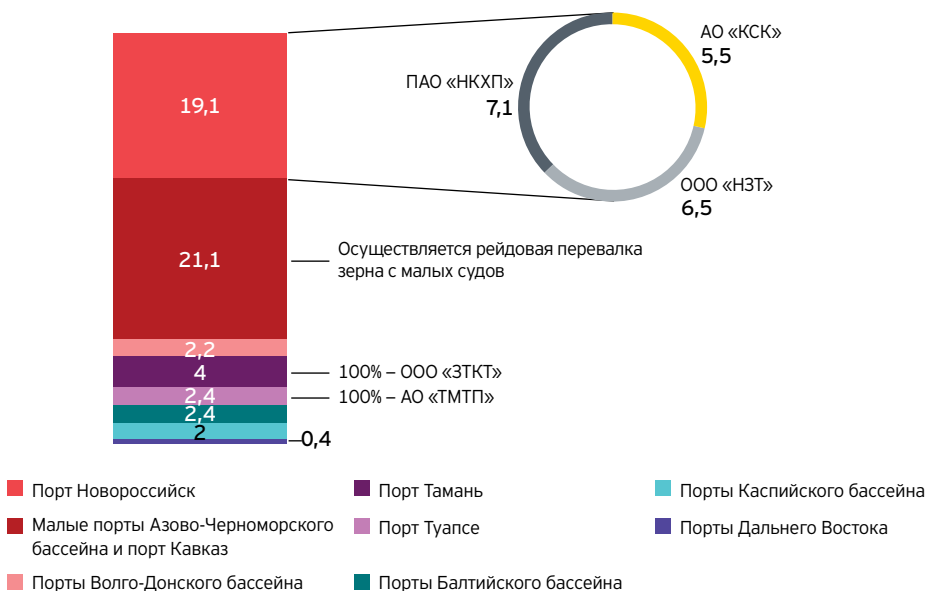
Крупнейшие производители и экспортеры топ-3 зерновых культур* в 2019 году

	Производство, млн тонн	Доля в мировом производстве		Экспорт, млн тонн	Доля в мировом экспорте
Китай	606	23%	США	70	19%
США	408	15%	Аргентина	47	13%
Индия	309	12%	Бразилия	44	12%
Бразилия	117	4%	Украина	38	10%
Россия	90	3%	Россия	35	10%

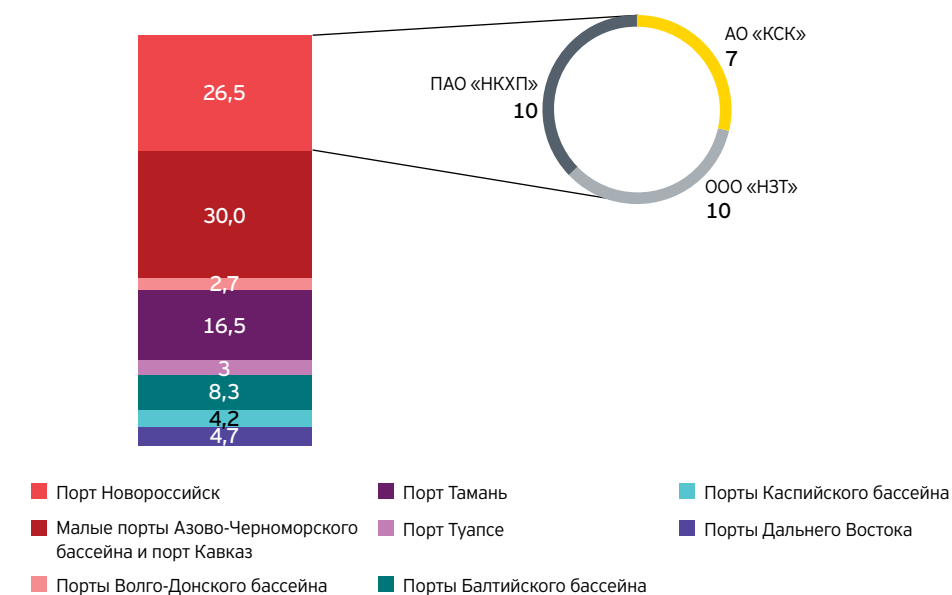
Источник: Производственная и сельскохозяйственная организация ООН.

* Рис, кукуруза и пшеница.

Пропускная способность зерновых терминалов России, 2020 год, млн тонн



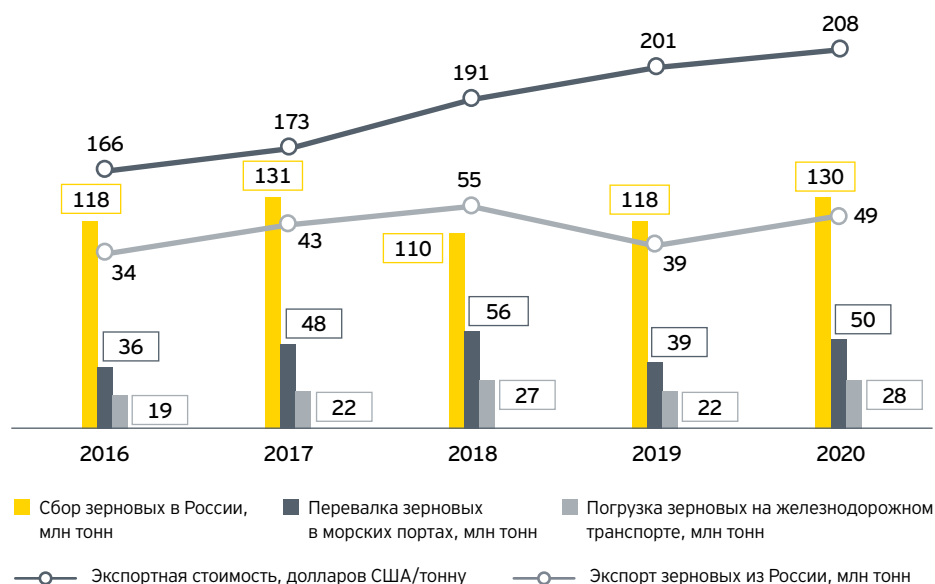
Пропускная способность зерновых терминалов России, потенциал, млн тонн



⁵⁴ Зерновые культуры: кукуруза, пшеница и рис.

Источники: АО «Русагротранс»; информационно-аналитический журнал «Морские порты», № 6 (187), 2020 год.

Динамика сбора, экспорта, погрузки на железнодорожном транспорте и перевалки зерновых в России в 2016-2020 годах, млн тонн



Источники: Росстат, ФТС РФ, ОАО «РЖД», АО «Морцентр-ТЭК».

Значительная часть зерна перевозится автотранспортом, в результате чего объемы перевозки зерна по железной дороге составляют не более 25% от сбора. Высокая доля перевозок автотранспортом обусловлена ограниченностью железнодорожной инфраструктуры для перевозки зерна, а также большими объемами перевозки зерна от мест сбора до локальных элеваторов.

В 2020 году перевозка зерна по железной дороге составила 28 млн тонн, что выше показателя 2019 года на 29%.

Основной объем российского зерна экспортируется через морские порты Азово-Черноморского бассейна, а на внутреннем рынке морским транспортом перевозится незначительное количество. В результате такой структуры грузооборот российских портов коррелирует с экспортом. В 2020 году перевалка зерна в морских портах увеличилась относительно 2019 года на 30% и составила 50 млн тонн.

В долгосрочной перспективе ожидается небольшой рост сбора зерновых с увеличением доли экспорта в результате роста мирового населения, дальнейшей урбанизации населения и роста глобального потребления продуктов питания. Согласно стратегии долгосрочного развития зернового комплекса России, при базовом сценарии производство и экспорт зерна в 2024 году должны составить 115 млн тонн и 34 млн тонн соответственно, а к 2035 году - 140 млн тонн и 56 млн тонн соответственно⁵⁵.

Крупнейшие импортеры зерна из России в 2020 году*

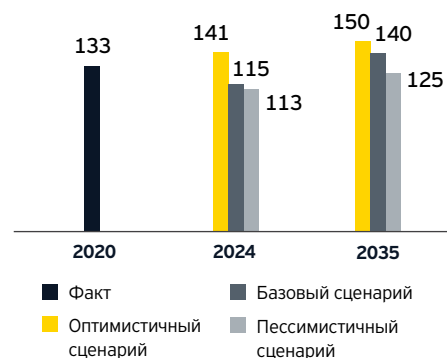
% к уровню 2019 года

	Турция	9,0 млн тонн	15%
	Египет	8,3 млн тонн	35%
	Иран	3,5 млн тонн	19%
	Саудовская Аравия	3,1 млн тонн	143%
	Бангладеш	1,9 млн тонн	-25%
	Азербайджан	1,5 млн тонн	9%

Источник: статистика внешней торговли по данным ФТС РФ.

* Включает коды товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности (ТН ВЭД) 1001-1008.

Прогноз сбора зерновых и зернобобовых до 2035 года, млн тонн



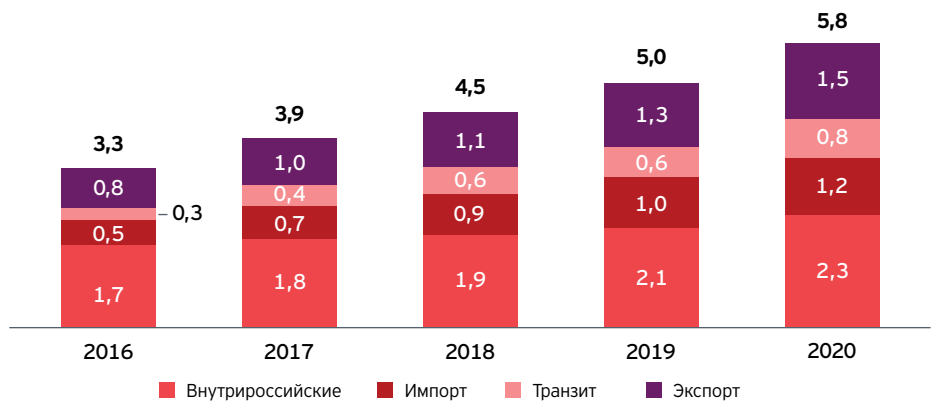
Источники: Росстат; Долгосрочная стратегия развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 10.08.2019 № 1796-р.

⁵⁵ Долгосрочная стратегия развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года, утвержденная Распоряжением Правительства РФ от 10.08.2019 № 1796-р.

Контейнерные перевозки



Динамика перевозки контейнеров на сети ОАО «РЖД» в 2016-2020 годах, млн TEU



Источник: ОАО «РЖД».

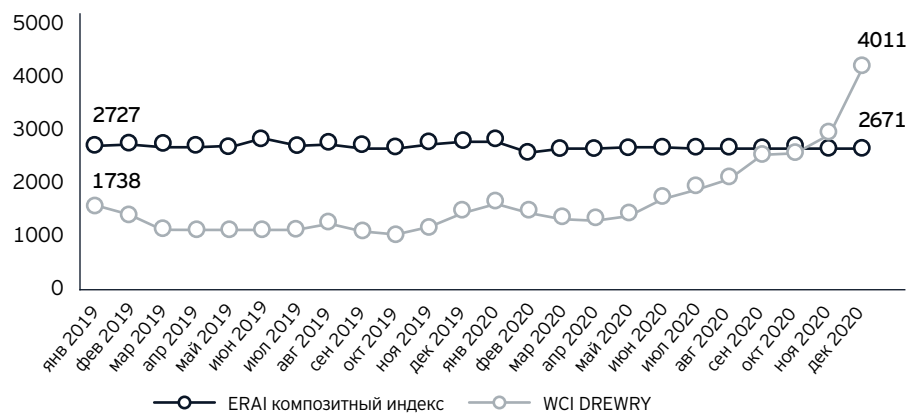
Новые рекорды на евразийском железнодорожном маршруте

На протяжении последних пяти лет российский рынок железнодорожных контейнерных перевозок демонстрирует уверенный рост. В 2019 году перевозка контейнеров увеличилась на 13% и превысила 5 млн TEU⁵⁶, а в 2020 году, несмотря на ограничения и экономический спад, перевозки возросли на 16% и достигли 5,8 млн TEU. Количество груженых контейнеров во всех видах сообщения в 2020 году увеличилось на 18%, до 4 млн TEU (перевезено 56 млн тонн грузов)⁵⁷.

Увеличение перевозок в контейнерах связано как с появлением дополнительных объемов грузов, так и с переключением ряда номенклатур на контейнерные отправки, в частности, стали. В основном в контейнерах перевозили химикаты и соду, лесные грузы, металлы, метизы, машины и оборудование, а также прочие промышленные товары⁵⁸.

Двузначный рост продемонстрировали контейнерные перевозки во всех видах железнодорожного сообщения, а наибольший рост наблюдался в транзитном сообщении (на 38%, до 0,8 млн TEU), что является трендом последних лет.

Динамика индексов ERAI* и WCI DREWRY** в 2019-2020 годах, долларов США



Источник: <https://index1520.com/>.

* Индекс транзитных железнодорожных перевозок (ERAI) - композитный индикатор стоимости транзитных контейнерных перевозок в евразийском железнодорожном коридоре по территории ЕАЭС в сообщении Китай - ЕС и ЕС - Китай (<https://index1520.com/>).

** Индекс составляется на основании фрахтовых ставок на семи основных морских контейнерных маршрутах, связывающих порты Шанхая, Роттердама, Генуи, Нью-Йорка и Лос-Анджелеса (<https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>).

Рост транзитных контейнерных перевозок во многом обусловлен переориентацией грузов, следующих морским путем на направлении Китай - Европа. Во второй половине 2020 года переключению грузов на железнодорожный транспорт поспособствовал резкий рост ставок морского фрахта. В период с апреля 2020 года по январь 2021 года индекс Drewry World Container Index вырос в 3,5 раза и превысил 5 тыс. долларов США, в то время как железнодорожный индекс ERAI оставался стабильным

(на уровне 2,7 тыс. долларов США). Причем на направлении Шанхай - Роттердам ставки превысили 6,5 тыс. долларов США⁵⁹. Основной причиной роста ставок морского фрахта является дефицит порожних контейнеров в Китае, вызванный торговым дисбалансом между производителями в Азии и потребителями в Европе и Северной Америке на фоне реализации отложенного спроса, накопленного в период первой волны коронавирусных ограничений.

⁵⁶ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=247943>

⁵⁷ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=258670>

⁵⁸ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=258670>

⁵⁹ [https://sonar.freightwaves.com/freight-market-blog/ocean-freight-rates#:~:text=The%20Drewry%20World%20Container%20Index%20\(WCI\)%20measures%20the%20average%20across%20all%20seven%20lanes](https://sonar.freightwaves.com/freight-market-blog/ocean-freight-rates#:~:text=The%20Drewry%20World%20Container%20Index%20(WCI)%20measures%20the%20average%20across%20all%20seven%20lanes)

Перевалка грузов в контейнерах и импорт грузов в контейнерах в портах России в 2020 году, млн тонн

Балтийский бассейн

28,4 млн тонн

-3,0% к уровню 2019 года

Контейнерооборот

13,3 млн тонн

-6,4% к уровню 2019 года

Импорт



Арктический бассейн

2,0 млн тонн

-5,3% к уровню 2019 года

Контейнерооборот

Азово-Черноморский бассейн

9,2 млн тонн

+1,6% к уровню 2019 года

Контейнерооборот

4,3 млн тонн

-0,9% к уровню 2019 года

Импорт

Дальневосточный бассейн

18,0 млн тонн

+12,7% к уровню 2019 года

Контейнерооборот

6,7 млн тонн

+11,0% к уровню 2019 года

Импорт

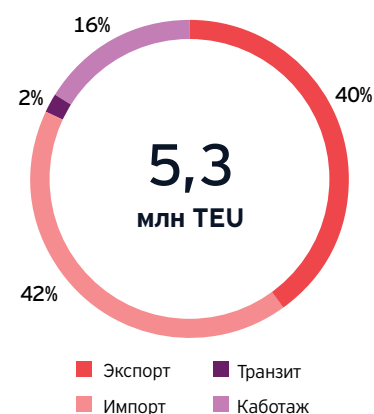
Источник: информационно-аналитический журнал «Морские порты», № 1 (192), 2021 год.

Страны-лидеры по контейнерообороту в портах по результатам 2019 года

Страна	Контейнерооборот, млн TEU	Доля в мировом обороте, %
Китай	242	30%
США	56	7%
Сингапур	38	5%
...		
Россия	5,3	0,7%

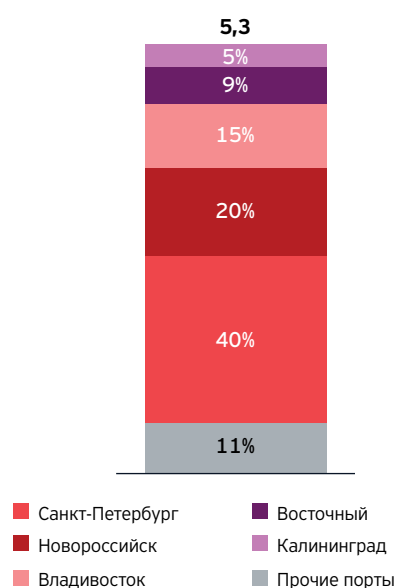
Источники: UNCTADstat, АО «Морцентр-ТЭК», анализ EY.

Перевалка контейнеров в портах России по направлениям в 2020 году, %



Источник: АО «Морцентр-ТЭК».

Перевалка грузов в контейнерах в портах России по итогам 2020 года, млн TEU



Источник: информационно-аналитический журнал «Морские порты», № 1 (192), 2021 год.

Контейнерооборот морских портов России в 2020 году сократился на 0,5% и составил 5,3 млн TEU. Темпы спада сократились с 2,5% по итогам первого полугодия 2020 года. При этом сократился как импорт (на 1,4%, до 2,2 млн TEU), так и экспорт (на 2%, до 2,1 млн TEU).

Увеличилась перевалка контейнеров в портах Дальнего Востока, а перевалка в портах Балтики снизилась. Это связано с переходом объемов с маршрутов Deep Sea (порты Китая - порт Санкт-Петербург) на порты Дальнего Востока в результате упомянутого выше роста фрахтовых ставок, а также с возрастанием ценности скорости перевозок железнодорожным транспортом и стабильности поставок по железной дороге на фоне перебоев в движении других видов транспорта.

В результате снижения перевалки увеличился профицит контейнерных

мощностей в портах Балтийского моря, наблюдающийся на протяжении нескольких последних лет. Так, в 2020 году перевалка контейнеров в порту Санкт-Петербург составила 2,1 млн TEU при пропускной способности терминалов, превышающей 5 млн TEU.

В перспективе до 2024 года ожидается дальнейшее увеличение транзитных железнодорожных контейнерных перевозок. В частности, данный показатель заложен в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ): к 2024 году объем железнодорожных транзитных контейнерных перевозок должен увеличиться в два раза по сравнению с достигнутым в 2020 году результатом и превысить 1,6 млн TEU. При этом для такого роста российским логистическим предприятиям необходимо продолжение планомерной работы по созданию комплексного логистического продукта.

Перспективы дальнейшего развития отрасли

В 2021 году мировая экономика будет постепенно восстанавливаться после спада, вызванного пандемией коронавирусной инфекции. Ожидается, что мировой ВВП вырастет на 4%, что на 5% ниже тренда, намеченного до пандемии⁶⁰. Пандемия усугубила риски, связанные с накоплением глобального долга. Уровень долга достиг исторического максимума, и это делает мировую экономику особенно уязвимой к колебаниям на финансовых рынках. Меры по борьбе с распространением коронавируса, помощь уязвимым слоям населения, вакцинация окажутся ключевыми приоритетами мирового сообщества. Рост российской экономики ожидается на уровне ниже среднемирового.

Консенсус-прогноз, построенный на данных ведущих мировых и российских агентств, предполагает восстановительный рост экономики на 2,9% в 2021 году относительно низкой базы предыдущего года и сохранение относительно высоких темпов роста в 2022 году (2,6%).

Траектория развития в кратко- и среднесрочной перспективе будет определяться не только экономическими, но и эпидемиологическими факторами. Негативное влияние на российскую экономику окажет преодоление проблем, связанных с последствиями пандемии COVID-19. А возобновление экономического роста будет поддержано массовой вакцинацией,



Что, по вашему мнению, могло бы стать драйвером роста отрасли грузоперевозок в России в перспективе от трех до пяти лет?



Источник: опрос ЕУ.

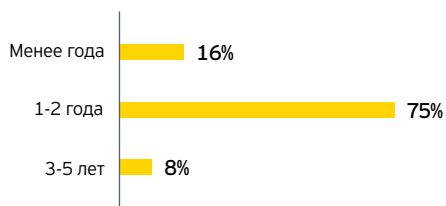
⁶⁰ «Перспективы мировой экономики», Всемирный банк, январь 2021 года; <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34710>

ростом цен на промышленные товары, поддержанием процентной ставки на низком уровне и гибкой фискальной политикой.

По прогнозу Минэкономразвития, основным источником роста ВВП в 2021-2023 годах останется внутренний спрос – как потребительский, так и инвестиционный⁶¹. Ожидается восстановительный рост потребления домашних хозяйств и рост инвестиций в основной капитал выше темпов роста экономики. Последнее приведет к увеличению доли валового накопления основного капитала в 2021-2023 годах. Драйверами экономического роста с 2021 года станут отрасли, обеспечивающие инвестиционную модель развития, в частности, транспортный сектор.

По данным проведенного нами опроса, восстановление отрасли грузоперевозок в результате возобновления экономической активности ожидается в перспективе одного-двух лет.

В какие сроки, по вашему мнению, произойдет восстановление отрасли в результате возобновления экономической активности после снятия ограничительных мер в связи с COVID-19?



Источник: опрос ЕУ.

Причем половина респондентов отметила, что снятие инфраструктурных ограничений может стать драйвером роста отрасли в перспективе от трех до пяти лет.

Вектор развития транспортной инфраструктуры задан в Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – КПМИ), утвержденном Правительством РФ в конце сентября 2018 года⁶². КПМИ направлен на решение задач, установленных Указом Президента РФ от 7 мая

2018 года⁶³. В 2020 году КПМИ был переформатирован⁶⁴. Согласно новой версии документа инвестиции в проекты транспортной отрасли в 2021-2030 годах составят порядка 6,6 трлн рублей, в том числе в период 2021-2023 годов финансирование за счет федерального бюджета составит 808 млрд рублей. Общее финансирование транспортной части на период с 2021 по 2024 год составляет 3,8 трлн рублей (в предыдущей версии – 4,6 трлн рублей), доля внебюджетного финансирования – 68%.

Какие приоритетные стратегические задачи решала ваша компания в 2020 году? Какие задачи ставятся на среднесрочную перспективу?



Источник: опрос ЕУ.

⁶¹ Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов от 26.09.2020, Минэкономразвития РФ.

⁶² Распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-п.

⁶³ Указ Президента Российской Федерации от 7.05.2018 № 204.

⁶⁴ <https://mintrans.gov.ru/activities/298/300/documents>

Транспортная часть КПМИ направлена главным образом на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, в частности, на развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» и повышение уровня экономической связанности территории России. Результаты проведенного опроса показывают, что развитие транспортных коридоров может дать толчок для развития отрасли в перспективе от трех до пяти лет. Так, большинство респондентов в качестве драйверов роста отрасли отметили развитие российских железнодорожных транзитных маршрутов, половина – развитие Северного морского пути, а около 40% – строительство и модернизацию автомобильных дорог на маршруте «Европа – Западный Китай».

Многие опрошенные считают, что рост отрасли смогут обеспечить дополнительные меры государственной поддержки (50%), более доступный рынок заемного капитала (42%) и использование онлайн-платформ, позволяющих объединить участников отрасли и потребителей (42%). Среди прочих возможных мер респонденты указывали на развитие многофункциональных специализированных логистических хабов, реализацию национального проекта по развитию внутреннего водного транспорта и либерализацию рынка тяги на железнодорожном транспорте.

По результатам опроса большинство игроков рынка в среднесрочной перспективе планируют решать задачи, связанные с расширением бизнеса. Так, большинство респондентов (78%) планируют расширение мощностей, две трети – создание дополнительных сервисов для расширения перечня или увеличения добавленной стоимости услуг. В 2020 году, напротив, основные задачи менеджмента были связаны с поддержанием текущего уровня производственных мощностей (две трети опрошенных), перестроением процессов в условиях пандемии (две трети опрошенных – построение удаленной работы сотрудников, 56% – перестроение прочих бизнес-процессов) и оптимизацией операционных затрат (56%).

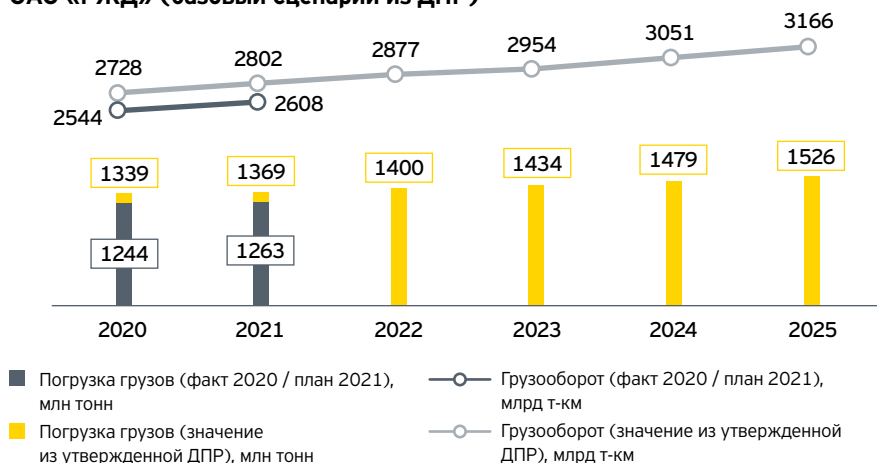
Перевозки железнодорожным транспортом

Существующие планы развития участников отрасли и тенденции рынка позволяют прогнозировать увеличение объема погрузки и грузооборота в среднесрочной перспективе, в том числе благодаря эффекту низкой базы после снижения погрузки в период 2019-2020 годов. Так, по прогнозам ОАО «РЖД»,

в 2021 году ожидается рост погрузки на 1,6%, а грузооборота – на 2,5%⁶⁵.

К основным документам планирования отрасли относятся ДПР ОАО «РЖД»

Прогноз погрузки грузов и грузооборота железнодорожного транспорта на сети ОАО «РЖД» (базовый сценарий из ДПР)



Источники: ОАО «РЖД», Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года, анализ ЕУ.



до 2025 года⁶⁶ и КПМИ до 2024 года⁶⁷. Реализация предусмотренных указанными документами мероприятий критически важна для всех участников рынка, которые инвестируют в расширение своих производственных и логистических мощностей на основании заложенных в ДПР и КПМИ планов развития железнодорожной отрасли.

Основной рост погрузки и грузооборота в абсолютном выражении в перспективе до 2025 года ожидается за счет увеличения экспортных перевозок угля в направлении стран Южной и Юго-Восточной Азии с увеличением доли России на мировом рынке угля. Такой рост будет поддержан увеличением добычи угля в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. При этом значительного роста потребления на внутреннем рынке не ожидается. Необходимым условием для увеличения перевозок угля является сбалансированное разви-

⁶⁵ Газета «Гудок», № 21 (27115), 09.02.2021.

⁶⁶ Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р «Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года».

⁶⁷ Распоряжение Правительства РФ от 30.09.2018 № 2101-р (ред. от 20.02.2021) «Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года».

тие транспортной инфраструктуры на востоке страны - расширение железнодорожного Восточного полигона и увеличение перевалочных мощностей портов Дальневосточного бассейна (более подробно - см. раздел «Перевалка в морских портах»).

В сегменте перевозок нефти и нефтепродуктов ожидается сохранение объемов погрузки на железнодорожном транспорте. На динамику железнодорожных перевозок окажут влияние такие факторы, как стабилизация добычи нефти в 2022-2025 годах после сокращения добычи в 2020-2021 годах, завершение основных инвестиционных проектов по строительству магистральных нефтепроводов и нефтепродуктопроводов Группы «Транснефть» в 2019 году⁶⁸ и увеличение глубины переработки нефти. Для сохранения погрузки нефтепродуктов на железнодорожном транспорте в декабре 2020 года ОАО «РЖД» ввело 10-летние скидки на перевозку ряда нефтяных грузов⁶⁹. Например, скидка при перевозках нефтепродуктов со станций, обслуживающих Саратовский НПЗ, составит 19%, Уфимскую группу НПЗ - 14,8%, Самарскую группу НПЗ - 10,9%.

В сегменте контейнерных перевозок планируется дальнейшее увеличение объема перевозок, в первую очередь в транзитном сообщении. Согласно плановым значениям КПМИ к 2024 году объем железнодорожных транзитных контейнерных перевозок должен увеличиться в два раза по сравнению с достигнутым в 2020 году результатом и превысить 1,6 млн TEU. Дополнительным стимулом для перевода грузов на железнодорожный транспорт может послужить более высокая экологичность железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта, что особенно важно в контексте реализации Целей устойчивого развития ООН⁷⁰.

По прочим видам грузов не ожидается значительного изменения их доли в структуре погрузки на железнодорожном транспорте. Аналогично нефтяным грузам, для стимулирования роста погрузки по ряду грузов и направлений ОАО «РЖД» планирует вводить скидки к тарифам на перевозки⁷¹.

В результате изменения макроэкономических тенденций в 2019-2020 годах показатели погрузки и грузооборота, заложенные в ДПР, не были достигнуты, в связи с чем ОАО «РЖД» проводит корректировку параметров ДПР.

Так, к 2020 году по базовому сценарию ДПР погрузка должна была составить 1339 млн тонн (рост на 3,8% к 2018 году), а фактическая погрузка составила 1244 млн тонн, что ниже запланированного показателя на 7%. По состоянию на вторую половину 2020 года ОАО «РЖД» ожидает увеличения погрузки к 2025 году на уровне 1346 млн тонн против 1526 млн тонн, заложенных в утвержденную ДПР⁷².

Недостижение запланированных показателей погрузки и грузооборота приводит к снижению доходов ОАО «РЖД» от перевозочной деятельности. Это, в свою очередь, влечет за собой необходимость поиска дополнительных источников финансирования для реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД». Для сохранения объемов финансирования инвестиционной программы в 2020 году компания произвела размещение бессрочных облигаций в размере 313 млрд рублей. Помимо этого, в 2021 году была сохранена ставка налога на имущество объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» в размере 1,6% вместо планируемого изначально увеличения ставки до 2,2%⁷³. Также ОАО «РЖД» прорабатывает механизм заключения договоров с основными грузоотправителями по принципу «вези или плати» и рассматривает возможность до конца 2021 года в пилотном режиме перейти на эту систему⁷⁴. В соответствии с утвержденной ДПР ОАО «РЖД» до 2025 года индексация тарифа

на грузовые перевозки проводится по принципу «инфляция минус 0,1%».

Наиболее значимые для ОАО «РЖД» инвестиционные проекты направлены на выполнение требований Указа Президента РФ от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». К крупным инвестиционным проектам ОАО «РЖД» относятся:

- ▶ **Мероприятия по развитию железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона и участка Междуреченск - Тайшет:**
 - ▶ Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей. Реализация проекта позволит освоить прогнозируемое увеличение объема перевозок каменного угля и металлических руд с основных месторождений Восточного полигона в размере 66,8 млн тонн к уровню 2012 года (до 124,9 млн тонн). Завершение проекта ожидается в 2021 году.
 - ▶ Модернизация БАМа и Транссиба (второй этап) и увеличение пропускной способности участка Артышта - Междуреченск - Тайшет. Реализация проектов позволит обеспечить увеличение провозной способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн к 2024 году, а также освоить вывоз грузов с основных месторождений Восточного полигона в размере 184,7 млн тонн в год к 2024 году и до 210 млн тонн по итогам реализации мероприятий в 2024-2025 годах.
 - ▶ Мероприятия по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в четыре раза к уровню 2018 года и сокращению времени перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до семи суток.

⁶⁸ https://www.transneft.ru/u/section_file/51381/prilozhenie_1_-_prezentaciya_rus.pdf

⁶⁹ <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1748>

⁷⁰ <https://www.undp.org/content/undp/en/home/sustainable-development-goals.html>

⁷¹ <https://cargo.rzd.ru/ru/9514/page/3104?id=258181>

⁷² Интервью первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» (<https://www.kommersant.ru/doc/4441791>).

⁷³ Газета «Гудок», № 21 (27115), 09.02.2021.

⁷⁴ <http://government.ru/news/41579/>

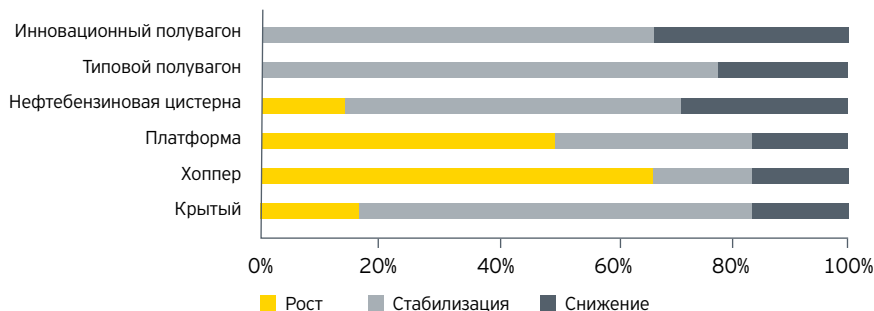
- ▶ Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги. Завершение проекта ожидается в 2021 году.
- ▶ Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна. Реализация проекта позволит освоить прогнозируемый объем перевозок грузов на подходах к портам Северо-Запада в объеме 146 млн тонн к 2020 году и 180 млн тонн к 2025 году. По результатам 2020 года в направлении портов Северо-Запада было перевезено 134 млн тонн грузов⁷⁵.
- ▶ Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. Реализация проекта позволит обеспечить перевозки грузов железнодорожным транспортом к портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 125,1 млн тонн к 2020 году и 131,1 млн тонн к 2025 году. По результатам 2020 года в направлении портов Юга было перевезено 79 млн тонн грузов⁷⁶.

Следует отметить развитие практики применения концессионных соглашений на рынке железнодорожной инфраструктуры России. На сегодняшний день были подписаны несколько соглашений, среди которых:

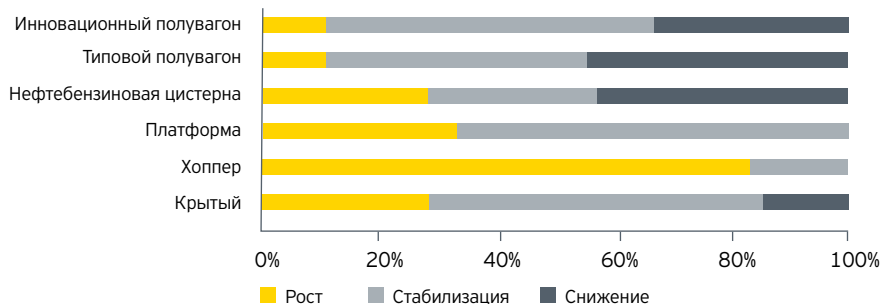
- ▶ Соглашение о строительстве Северного широтного хода. Основной целью проекта является обеспечение пропускной способности 23,9 млн тонн груза, сокращение протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Баренцева морей, а также развитие Арктической зоны России.
- ▶ Соглашение о строительстве железнодорожной ветки Кызыл – Курагино. Строительство этого участка позволит обеспечить вывоз угля в размере 15 млн тонн в год с Элегестского угольного месторождения, запасы которого оцениваются на уровне 855 млн тонн, в направлении порта Ванино.

Ожидания участников рынка по дефициту вагонов, динамике ставок аренды и ценам на новые вагоны в краткосрочной перспективе

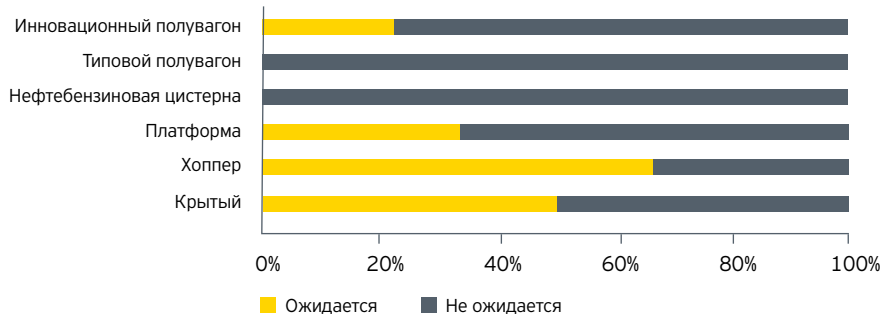
Цены



Арендные ставки



Дефицит



Источник: опрос ЕУ.

- ▶ Концессии по строительству инфраструктуры на подходах к портам Тамань и Лавна.
- ▶ Концессии по строительству инфраструктуры на подходах к особым экономическим зонам (ОЭЗ) Титановая долина, Калуга, Тольятти.

Дополнительное увеличение погрузки угля ожидается в результате расширения мощностей по добыче и обогащению угля на Эльгинском месторождении и связанного с этим увеличения провозной способности на частной железной дороге «Эльга-Улак» протяженностью 340 км. В декабре 2020 года, после закрытия сделки с Банком ГПБ (АО)⁷⁷, ООО «А-ПРОПЕРТИ» стало владельцем 100% активов Эльгинского угольного комплекса. Новый собственник начал

масштабную программу развития с увеличением добычи на месторождении и увеличением провозной способности железнодорожной линии до 30 млн тонн к 2023 году⁷⁸. По состоянию на конец 2020 года провозная способность железной дороги была увеличена до 12 млн тонн в год⁷⁹.

По результатам нашего опроса в краткосрочной перспективе ожидается стабилизация ставок аренды инновационных полувагонов, платформ и крытых вагонов. Мнения в отношении типовых полувагонов разделились, при этом большинство респондентов не ожидают роста ставок аренды в краткосрочной перспективе. Хопперы оказались единственным сегментом, где ожидается рост ставок аренды.

⁷⁵ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=258711>

⁷⁶ <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=258711>

⁷⁷ <https://www.gazprombank.ru/press/6199505/>

⁷⁸ <https://elga.ru/ru/company/key-figures>

⁷⁹ <https://elga.ru/ru/media/news/za-noyabr-na-elginskom-ugolnom-mestorozhdenii-dobyli-i-otgruzili-1-million-tonn-uglya>

Перевозки автомобильным транспортом

На горизонте до 2025 года ожидается умеренное увеличение грузооборота и погрузки грузов на автомобильном транспорте. В связи с ростом электронной торговли к числу актуальных тенденций рынка, которые могут способствовать оптимизации автомобильных грузоперевозок, относится развитие перевозок сборных грузов (LTL). Также на автомобильный сектор положительно влияет увеличение сетевой ретейл-торговли в регионах и развитие сельского хозяйства.

Важным для развития автомобильных перевозок является решение задач по повышению эффективности и качества услуг дорожной сети, увеличению скорости доставки грузов, повышению конкурентоспособности российских компаний на международном рынке автомобильных перевозчиков, раскрытию транзитного потенциала страны и повышению безопасности дорожного движения.

Улучшению качества автомобильных перевозок будет способствовать развитие автоматизированных систем управления движением. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» предусмотрено устройство 387 автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах федерального значения к концу 2023 года и устройство 366 пунктов на дорогах регионального, межмуниципального или местного значения к концу 2024 года⁸⁰.

Дополнительный стимул к развитию отрасли даст дальнейшее развитие цифровых сервисов. С целью повышения качества государственных услуг и создания условий для снижения времени простоя грузового автотранспорта Минтранс РФ разработал проект оцифровки транспортной накладной и путевого листа «Суперсервис 22». Полномасштабное внедрение сервиса запланировано в период с 2022 по 2024 год. Его использование позволит уменьшить время простоя автотранспорта до 30%⁸¹.

Для развития международных перевозок и транзитного потенциала России планируется проведение мероприятий по расширению сотрудничества с зарубежными странами, в том числе странами ЕАЭС и Китаем. 31 января 2020 года на заседании Евразийского межправительственного совета было подписано распоряжение о формировании экосистемы цифровых транспортных коридоров стран ЕАЭС (ЭЦТК)⁸². Цифровизация будет способствовать эффективному сотрудничеству перевозчиков и грузовладельцев, усилению логистического потенциала стран ЕАЭС и востребованности транзита через страны ЕАЭС. Основными задачами ЭЦТК является эффективное управление цепочками поставок и сокращение сроков перевозок грузов. Экосистему планируют сформировать в несколько этапов к 2025 году⁸³.

На улучшение качества автомобильных перевозок, сокращение сроков доставки грузов и раскрытие транзитного потенциала российских маршрутов окажет влияние развитие автодорожной инфраструктуры, в том числе реализация проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, Транспортной стратегии до 2035 года (на момент публикации исследования документ находится в процессе согласования) и национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Ряд проектов реализуется с использованием механизмов государственно-частного партнерства с привлечением частного капитала. К наиболее крупным проектам по строительству и реконструкции автодорожной инфраструктуры, реализация которых планируется до 2024 года, относятся:

- ▶ Строительство скоростной автомобильной дороги М-12 Москва - Нижний Новгород - Казань в составе МТК «Европа - Западный Китай»⁸⁴. Реализация проекта позволит сократить время в пути между Москвой и Казанью с 12 до 6,5 часов.



⁸⁰ В соответствии с паспортом национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержденным президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24.12.2018 №15).

⁸¹ http://www.idgca.org/doc/SS_22_focus_group.pdf

⁸² <http://government.ru/news/38886/>

⁸³ http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/24_11_2020-1.aspx

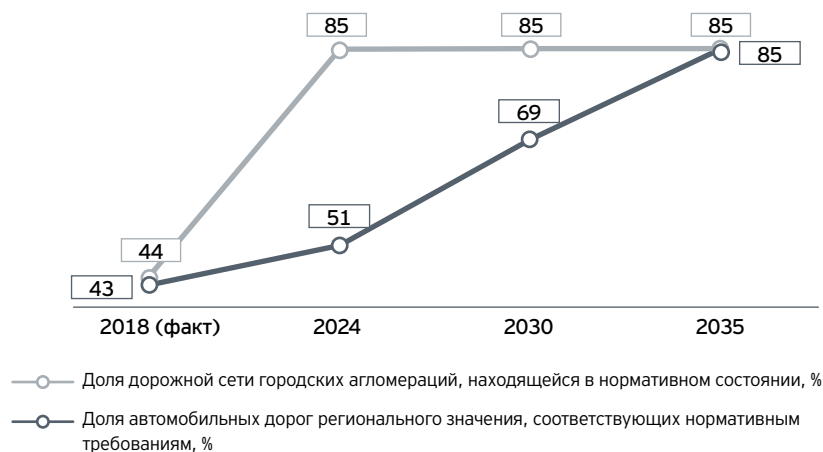
⁸⁴ МТК «Европа - Западный Китай» войдет в состав «Нового шелкового пути» - глобальной транспортно-логистической инициативы Китая. В состав МТК «Европа - Западный Китай» также входит автомагистраль М-11 «Нева».

- ▶ Строительство обхода г. Тольятти в составе МТК «Европа - Западный Китай». Обход позволит сократить время в пути между Москвой и Самарой с 16 до 8 часов⁸⁵.
- ▶ Строительство скоростной автомобильной дороги М-11 «Нева» на участке км 149 - км 208 (обход г. Твери).
- ▶ Завершение строительства центральной кольцевой автомобильной дороги ЦКАД. Реализация проекта строительства ЦКАД позволит оптимизировать транзитные грузопотоки международных транспортных коридоров⁸⁶, проходящих через территорию Московской области.
- ▶ Реконструкция 308 км автомобильных дорог на подъездах к морским портам Азово-Черноморского, Каспийского, Балтийского, Дальневосточного бассейнов, бассейнов Западной и Восточной Арктики (реконструкция автомобильных дорог А-290 «Новороссийск - Керчь», А-181 «Скандинавия», Р-21 «Кола», Р-217 «Кавказ» и др.).
- ▶ Строительство частной трансконтинентальной трассы «Меридиан».
- ▶ Создание мультимодальных транспортно-логистических центров.
- ▶ Развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов России.

После 2024 года ожидается продление некоторых маршрутов. К числу таких проектов относится строительство дорог в направлении Запад - Восток по маршруту Казань - Екатеринбург - Тюмень - Омск - Новосибирск - Кемерово - Барнаул. Помимо этого, ожидается строительство скоростной автомобильной дороги Новороссийск - Джубга - Сочи, в 2020 году Правительство РФ включило ее в опорную сеть российских дорог.

Согласно проекту Транспортной стратегии до 2035 года, к 2024 году планируется улучшение дорожной сети городских агломераций с приведением доли дорожной сети в нормативном состоянии до 85%, а после 2024 года упор будет сделан на приведение 85% автомобильных дорог регионального значения в нормативное состояние.

Доля дорожной сети городских агломераций и доля автомобильных дорог регионального значения, находящихся в нормативном состоянии



Источник: проект Транспортной стратегии до 2035 года.

Перевозки внутренним водным транспортом

Российский внутренний водный транспорт имеет значительный потенциал для увеличения объема перевозок и грузооборота. Максимальный объем перевозок внутренним водным транспортом был достигнут в конце 1980-х годов - в 1989 году он превысил 580 млн тонн. В последующие периоды его позиция значительно ослабла, произошел разрыв сложившихся производственно-хозяйственных связей и разрушение традиционных транспортных схем доставки грузов речным транспортом, в результате чего к 2020 году объем перевозок снизился практически в шесть раз - до 99 млн тонн.

Реализация потенциала внутреннего водного транспорта в условиях ограниченной провозной способности автомобильного и железнодорожного транспорта на некоторых маршрутах могла бы привести к снижению расходов на инфраструктуру и уменьшению транспортной составляющей в цене товаров. При этом для увеличения объема перевозок грузов и повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта необходимо решить ряд проблем, связанных со старением инфраструктуры и флота, а также

с использованием технологий, не отвечающих современным запросам рынка. Большая часть запланированных мероприятий в отрасли направлена на решение данных проблем, а к основным отраслевым стратегическим документам можно отнести Стратегию развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года и разрабатываемые Транспортную стратегию до 2035 года и национальный проект «Внутренний водный транспорт», который придет на смену федеральному проекту КПМИ «Внутренние водные пути».

В срок до 2024 года планируется реконструкция объектов инфраструктуры канала имени Москвы, гидросооружений Беломорско-Балтийского канала, Волго-Балтийского водного пути, Волго-Донского судоходного канала и Северо-Двинской шлюзованной системы. При реализации указанных мероприятий произойдет увеличение транзитной пропускной способности Единой глубоководной системы на 14,3 млн тонн к 2024 году.

Среди крупных инвестиционных проектов по строительству и реконструкции гидротехнических сооружений, планируемых к реализации в среднесрочной перспективе, можно выделить следующие⁸⁷:

- ▶ Строительство Багаевского гидроузла на Дону (Ростовская область);

⁸⁵ В случае реализации проекта по строительству скоростной автомобильной дороги Москва - Нижний Новгород - Казань.

⁸⁶ МТК 2 (Лондон - Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород), МТК 9 (Хельсинки - Санкт-Петербург - Москва - Киев - Юго-Восточная Европа), МТК «Север - Юг» и МТК «Хельсинки - Москва - Нижний Новгород».

⁸⁷ <http://www.morvesti.ru/news/1679/88922/>

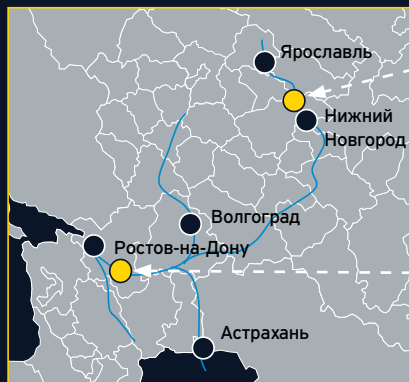
- ▶ Строительство дополнительного шлюза в составе Городецкого гидроузла с проведением дноуглубительных работ ниже по течению реки Волги на участке длиной 40 км (Нижегородская область).

Ограничение пропускной способности в районах строительства данных объектов обусловлено низкой глубиной судового хода – в отдельных местах она достигает 2-2,5 м (вместо гарантированной в 4 м). Завершение строительства Багаевского гидроузла планируется к концу 2024 года – началу 2025 года (ранее реализовать проект планировалось к 2020 году). Строительство нового шлюза в составе Городецкого гидроузла с проведением дноуглубления планируется реализовать к 2025 году. Ранее для расшивки узких мест на реке Волге в Нижегородской области планировалось строительство Нижегородского низконапорного гидроузла (проект был включен в государственную программу «Развитие транспортной системы» и КПМИ), однако по ряду причин было решено отказаться от реализации данного проекта в ближайшем будущем.

Отдельное внимание уделяется развитию наиболее грузообеспеченных участков Единой глубоководной системы. В конце 2020 года Минтрансу РФ было поручено проработать процесс целесообразности создания единого оператора инфраструктуры внутренних водных путей. Предполагается, что оператор будет заниматься инвестициями, направленными на расширение узких мест Единой глубоководной системы, в которых наблюдается маловодье, и будет взимать плату на тех участках водных путей, где будут производиться масштабные работы по строительству гидротехнических сооружений⁸⁸.

Согласно проекту Транспортной стратегии до 2035 года, после 2025 года планируется повышение пропускной способности за счет строительства второй ветки Волго-Донского канала. Она позволит увеличить его провозную способность до 30-35 млн тонн в год (в настоящее время проектная провозная способность составляет 10,5 млн тонн). Помимо этого, запланировано строительство второй нитки шлюза Нижне-Сви́рского гидроузла.

Основные проекты по увеличению пропускной способности внутренних водных путей России до 2025 года



Источник: Росморречфлот.

Строительство дополнительного шлюза в составе Городецкого гидроузла с проведением дноуглубительных работ на участке длиной 40 км

Строительство Багаевского гидроузла

Также обсуждается возможность перевода Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов внутренних водных путей на круглогодичную навигацию к 2030 году⁸⁹.

Помимо модернизации инфраструктуры, большое значение в вопросах повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта имеет своевременное обновление российского флота. В октябре 2019 года Правительство РФ утвердило Стратегию развития судостроительной промышленности до 2035 года⁹⁰. В документе указано, что для удовлетворения потребностей внутреннего рынка в гражданских судах до 2035 года необходимо строительство более 1500 транспортных судов класса «река-море», но финансовые возможности заказчиков позволяют обновить лишь около 6% от данного количества. В период с 2021 по 2025 год по инновационному сценарию планируется построить 29 грузовых самоходных судов класса «река-море», по целевому – 27 судов, а по консервативному – 10.

Перевалка в морских портах

С конца 90-ых годов 20 века наблюдается уверенный рост объема перевалки грузов в морских портах: в период с 2001 по 2021 год мощность российских морских портов увеличилась более чем в три раза, до 1180 млн тонн. К 2025 году ожидается дальнейшее увеличение мощностей высокими темпами, после чего темпы роста немного снизятся. В 2021 году мощности планируется увеличить на 44 млн тонн, а к 2030 году мощность российских морских портов превысит 1,5 млрд тонн⁹¹.

Реализация инвестиционных проектов на участках Северного морского пути, строительство специализированных угольных терминалов на Дальнем Востоке, развитие порта Тамань и порта Усть-Луга повлекут основное увеличение мощностей российских портов в ближайшие годы.

⁸⁸ <https://mintrans.gov.ru/press-center/branch-news/2911>

⁸⁹ <http://council.gov.ru/events/news/124151/>

⁹⁰ Распоряжение Правительства РФ от 28.10.2019 № 2553-п.

⁹¹ <http://morflot.gov.ru/novosti/anonsyi/n5164.html>

Ключевым стратегическим документом отрасли, консолидирующим планы частных инвесторов и государства по наращиванию мощностей в морских портах, является федеральный проект «Развитие морских портов»⁹², входящий в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Согласно параметрам федерального проекта, в ближайшие годы ожидается продолжение тенденции масштабного расширения портовой инфраструктуры.

В Балтийском бассейне прирост мощностей ожидается в порту Усть-Луга. ООО «Ультрамар» реализует проект по строительству терминала для хранения и перевалки удобрений, а также прочих насыпных и генеральных грузов. В 2022 году ожидается завершение строительства и ввод в эксплуатацию второго причала, в результате чего мощности терминала будут увеличены на 4,25 млн тонн (с возможностью увеличения до 5,25 млн тонн после строительства искусственного земельного участка)⁹³.

ГК «Новотранс» в августе 2019 года начала строительство универсального терминала LUGAPORT в порту Усть-Луга. В июне 2020 года были завершены работы по созданию искусственных земельных участков, а осенью 2020 года началось строительство терминальных объектов⁹⁴. К концу 2024 года планируется выход на проектную мощность в размере 24,3 млн тонн в год (ввод в эксплуатацию первой очереди мощностей ожидается в начале 2023 года, второй – в начале 2024 года, третьей – в конце 2024 года)⁹⁵. На терминале будут переваливать генеральные, навалочные, зерновые и пищевые грузы.

Также в порту Усть-Луга реализуется проект по созданию крупного комплекса по переработке этансодержащего газа и производству СПГ (ПАО «Газпром»,



АО «Русгаздобыча»). Комплекс будет ежегодно перерабатывать 45 млрд куб. м газа и производить 13 млн тонн СПГ, до 3,8 млн тонн этановой фракции, до 2,4 млн тонн СУГ и 0,2 млн тонн пентан-гексановой фракции. Произведенный СПГ и СУГ будут отгружаться через морской терминал для дальнейшей реализации на экспорт⁹⁶.

В Азово-Черноморском бассейне основной прирост мощностей ожидается в порту Тамань, где АО «ОТЭКО» реализует крупные проекты по строительству Таманского терминала навалочных грузов и Таманского зернового терминала. По состоянию на конец 2020 года перевалочная мощность составляла более 3 млн тонн в месяц⁹⁷, а в 2021 году мощность терминала может достигнуть 60 млн тонн в год (50 млн тонн угля, 5 млн тонн серы, 5 млн тонн минеральных удобрений)⁹⁸. Проектный объем перевалки на Таманском зерновом терминале – 14,5 млн тонн в год (12,5 млн тонн – экспорт зерновых культур, 2 млн тонн – импорт сои и соевого шрота). По данным компании, при наличии потребности возможно увеличение перевалки без остановки эксплуатации до 30 млн тонн в год⁹⁹.

В порту Новороссийск в связи с дефицитом мощностей по перевалке зерна в Азово-Черноморском бассейне на фоне увеличения экспорта зерновых идут работы по увеличению мощности зернового терминала «КСК». К концу 2021 года рост пропускной способности должен составить 1,5 млн тонн¹⁰⁰.

Наибольшая суммарная мощность специализированных угольных терминалов планируется к вводу в Дальневосточном бассейне. В бухте Мучке порта Ванино АО «ВТУ» (ООО «УК «Колмар») строит угольный терминал, мощность которого к 2023 году составит 24 млн тонн в год. Помимо этого, в порту Ванино идет проектирование третьей очереди терминала АО «Дальтрансуголь» (АО «СУЭК»). Проект планируется к реализации в три этапа, он позволит увеличить мощность терминала на 16 млн тонн к 2024 году.

В акватории порта Владивосток реализуются проекты по строительству двух угольных терминалов – ООО «Порт Вера» и ООО «Морской порт «Суходол» (мыс Открытый и бухта Суходол соответственно). Планируется, что в 2022 году объем перевалки на терминале ООО «Морской порт «Суходол» составит 12 млн тонн¹⁰¹, а на ООО «Порт Вера» – 2 млн тонн в 2021 году¹⁰².

⁹² Ранее – федеральный проект «Морские порты России».

⁹³ <https://www.ultramar.ru/uploads/files/af/a5aa0dbdbae25d257530fe5e02f330.pdf>

⁹⁴ <https://lugaport.com/menyu-sajta/press-czentr/novosti/mixail-mishustin-dal-start-stroitelstvu-obektov-terminala-lugaport/>

⁹⁵ <https://lugaport.com/menyu-sajta/o-proekte/kratkaya-xarakteristika/>

⁹⁶ <https://baltlog.ru/kpg#ts>

⁹⁷ <http://www.oteko.ru/2020/11/26/>

⁹⁸ При условии реализации третьего этапа строительства (<https://gge.ru/press-center/news/tamanskiy-terminal-navalochnykh-gruzov-rasshiryat/>); проектная мощность второго этапа строительства составляет 35 млн тонн.

⁹⁹ <http://www.oteko.ru/projects/>

¹⁰⁰ <https://www.rosmorport.ru/news/company/36740/>

¹⁰¹ https://hcsds.ru/ru/mediacentre/news/na-sukhodole-nachalas-ukladka-zheleznodorozhnykh-putey/?sphrase_id=4546

¹⁰² Ранее планировалось создание мощностей на угольном терминале ООО «Порт Вера» в размере 21,1 млн тонн к 2023 году, однако актив стал предметом акционерного конфликта, и на данный момент реализация планов по вводу дополнительных 19,1 млн тонн маловероятна (http://www.morvesti.ru/news/1679/85688/?sphrase_id=3478332)

В Арктике значительный рост портовых мощностей ожидается в сегментах производства и перевалки сжиженного природного газа (СПГ) и нефти. После успешного запуска ООО «Ямал-СПГ», ПАО «НОВАТЭК» планирует реализацию проекта «Арктик СПГ-2» в порту Сабетта мощностью 19,8 млн тонн в год. Запуск первой очереди ожидается в 2023 году¹⁰³. В рамках проекта «Арктик СПГ-2» в порту Сабетта реализуется проект по строительству терминала «Утренний» (срок ввода – 2024 год). ПАО «Новатэк» планирует установить на терминале линии сжижения для проекта «Арктик СПГ-1»¹⁰⁴. За дноуглубительные работы для своего следующего проекта «Арктик СПГ-1» и создание ледозащитных сооружений отвечает оператор Северного морского пути – госкорпорация «Росатом».

В связи с увеличением объемов транспортировки СПГ в Арктическом бассейне для уменьшения логистического плеча, на котором используются танкеры высокого ледового класса, запланировано строительство двух комплексов по перевалке СПГ на Камчатке и в Мурманской области. Запуск перевалочного терминала на Камчатке общей мощностью 21,7 млн тонн запланирован на 2023 год, перевалочный комплекс в порту Мурманска мощностью 20 млн тонн должен появиться в 2022-2023 годах¹⁰⁵.

Рост Арктической перевалки нефти ожидается в результате запуска проекта по разработке месторождений на севере Красноярского края «Восток Ойл», реализуемого ПАО «НК «Роснефть». Для отгрузки нефти планируется строительство терминала «Бухта Север» с вводом в эксплуатацию первой очереди в 2024 году¹⁰⁶. Мощности терминала будут расти соразмерно развитию проекта «Восток Ойл» – с 30 млн тонн до 100 млн тонн в 2030 году.

В Мурманской области реализуется проект по строительству терминала навалочных грузов «Тулума» (ООО «Морской терминал «Тулума»). Ввод терминала в эксплуатацию планируется в 2023 году,

на начальном этапе мощность терминала составит 6 млн тонн в год. ООО «Морской терминал «Тулума» входит в число якорных инвесторов территории опережающего развития «Столица Арктики»¹⁰⁷.

Дополнительные мероприятия по развитию инфраструктуры Северного морского пути приведены в утвержденном в 2019 году Плана развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года¹⁰⁸. В нем предусмотрен план мероприятий в соответствии с федеральным проектом «Северный морской путь» КПМИ, а также дополнительные мероприятия с целью развития СМП, в частности реконструкция морского канала порта Сабетта Госкорпорацией «Росатом»¹⁰⁹.

Несмотря на наличие масштабных планов по расширению мощностей российских морских портов, под влиянием негативных макроэкономических тенденций, вызванных пандемией коронавирусной инфекции и рядом других факторов, в 2019-2020 годах произошли изменения в планах инвесторов.

Так, например, было принято решение об исключении проекта по строительству сухогрузного района порта Тамань из КПМИ из-за отсутствия интереса инвесторов и сокращения грузовой базы, в частности в результате строительства портово-индустриального парка группы «ОТЭКО» и падения спроса на уголь в Западной Европе. Согласно параметрам первоначальной версии КПМИ, в морском порту Тамань планировалась реализация проекта по созданию сухогрузного порта мощностью 66,9 млн тонн к 2024 году.

Помимо сухогрузного порта Тамань, было принято решение об исключении проекта по строительству зернового терминала в порту Зарубино из КПМИ в связи с изменением планов группы «Сумма». Также рассматривается вопрос об исключении ряда других крупных инвестиционных проектов.

По ряду проектов произошла корректировка запланированных показателей. В морском порту Мурманск были скорректированы сроки строительства угольного терминала «Лавна»¹¹⁰. Изначально проект предусматривал ввод мощностей в два этапа с окончанием строительства в 2021 году, сейчас ожидается единовременный ввод мощностей в размере 18 млн тонн в 2023 году.

В связи с макроэкономическими изменениями и переносами сроков запусков проектов был произведен пересмотр федерального проекта «Морские порты России». Обновленная редакция федерального проекта имеет название «Развитие морских портов», в нем намечен более длинный горизонт планирования до 2030 года. Обновленный федеральный проект «Развитие морских портов» входит в КПМИ, который в 2020 году также претерпел корректировки в контексте его продления до 2030 года. Согласно новой версии, значительный прирост портовых мощностей запланирован в 2025 и 2030 годах. В период с 2026 по 2029 год ожидается умеренный рост мощностей (не более 8,5 млн тонн)¹¹¹.

На карте далее приведен перечень ключевых инвестиционных проектов, реализуемых в морских портах России.



¹⁰³ http://www.novatek.ru/ru/press/releases/index.php?id_4=3197&from_4=2

¹⁰⁴ <http://www.morvesti.ru/news/1679/82562/>

¹⁰⁵ <http://www.morvesti.ru/analitika/1691/85524/>

¹⁰⁶ https://www.rosneft.ru/upload/site1/document_cons_report/Q42020_Results_RUS_final.pdf

¹⁰⁷ <https://arctic-russia.ru/project/stroitelstvo-terminala-tuloma-iz-murmanska-v-sto-stran-mira/>

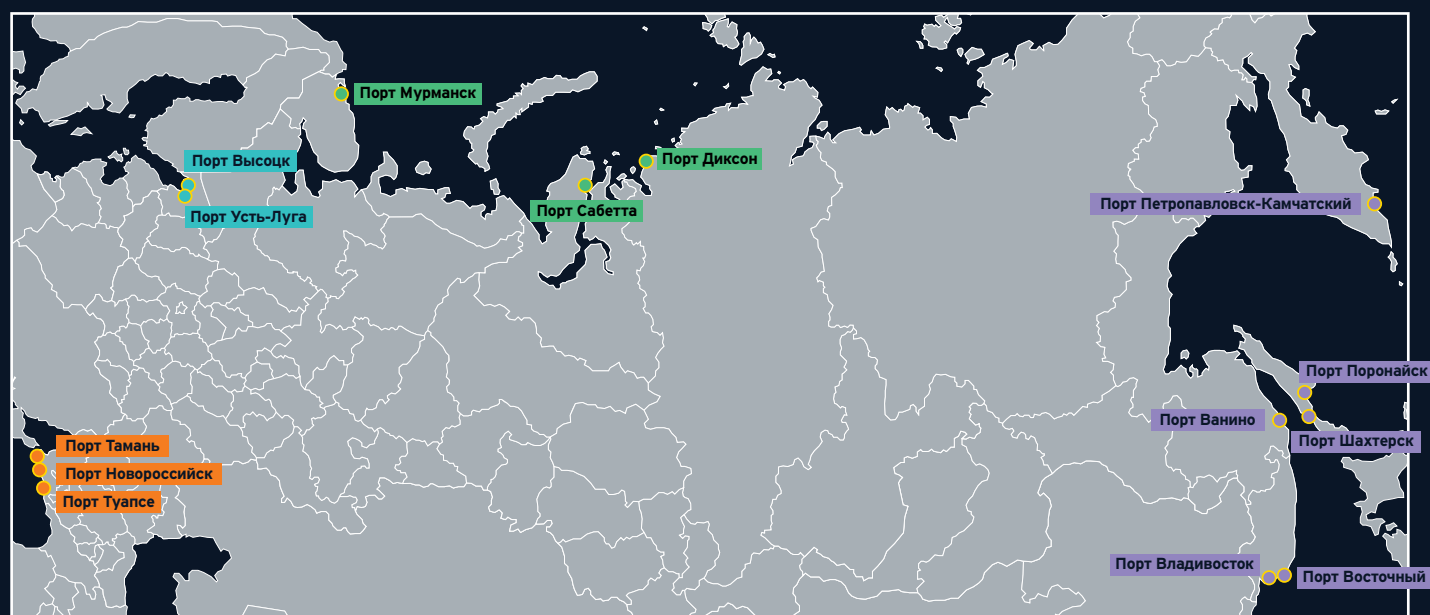
¹⁰⁸ Распоряжение Правительства РФ от 21.12.2019 № 3120-п.

¹⁰⁹ <http://government.ru/docs/38714/>

¹¹⁰ <https://portnews.ru/news/306573/>

¹¹¹ <http://www.morvesti.ru/news/1679/85688/>

Перечень ключевых инвестиционных проектов, планируемых к реализации в морских портах России до 2025 года



Наименование морского порта

Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн тонн в год
----------------------	----------------------------------	-----------------------------------

Балтийский бассейн

Порт Высоцк

Строительство Высоцкого зернового терминала (ГК «Технотранс», ФГУП «Росморпорт»)	2022	4
Строительство комплекса по производству, хранению и отгрузке СПГ (ПАО «Газпром», ФГУП «Росморпорт»)	2021	1,5

Порт Усть-Луга

Строительство многофункционального терминального комплекса LUGAPORT (ГК «Новотранс»)	2024	24,3
Строительство морского отгрузочного терминала СУГ и СПГ в составе комплекса по переработке этансодержащего газа и производству СПГ (ПАО «Газпром», АО «РусГазДобыча»)	2024	15,4
Строительство морского терминала по перевалке минеральных удобрений и иных генеральных и насыпных грузов (ООО «Ультрамар»)	2022	4,25
Строительство комплекса по перевалке минеральных удобрений (ООО «ЕвроХим Терминал Усть-Луга», ФГУП «Росморпорт»)	2022	6

Наименование морского порта

Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн тонн в год
----------------------	----------------------------------	-----------------------------------

Арктический бассейн

Порт Мурманск

Строительство угольного терминала «Лавна» (ООО «Морской торговый порт «Лавна»)	2023	18
Морской перегрузочный комплекс СПГ (ПАО «НОВАТЭК»)	2023	20
Строительство терминала навалочных грузов «Тулома» (ООО «Морской терминал «Тулома», ФГУП «Росморпорт»)	2023	6

Порт Сабетта

Строительство терминала «Утренний» в составе проекта по строительству первой технологической линии по производству СПГ «Арктик СПГ-2» (ПАО «НОВАТЭК»)	2023	6,6
Строительство терминала «Утренний» в составе проекта строительства второй технологической линии по производству СПГ «Арктик СПГ-2» (ПАО «НОВАТЭК»)	2024	6,6*
Строительство трех технологических линий по производству СПГ «Обский СПГ» (ПАО «НОВАТЭК»)	2024	5
Строительство четвертой технологической линии «Ямал СПГ» (ПАО «НОВАТЭК»)	2021	0,9

* Запланировано строительство третьей технологической линии в 2026 году мощностью 6,6 млн т.

Наименование морского порта		
Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн тонн в год

Порт Диксон		
Нефтяной терминал «Порт бухта Север» (ООО «Таймырнефтегаз-Порт»)	2024	30

Азово-Черноморский бассейн

Порт Туапсе		
Реконструкция объекта «Акватория порта Туапсе»	2022	1,4

Порт Тамань		
Строительство терминала навалочных грузов (АО «ОТЭКО»)	2021	60**
Строительство зернового терминала (ООО «Агрохолдинг Тамань», ФГУП «Росморпорт»)	2022	14,5
Строительство причального комплекса СУГ и технической эстакады (ЗАО «Таманьнефтегаз», ФГУП «Росморпорт»)	2021	2,5
Строительство терминала по перевалке сельскохозяйственных насыпных и наливных грузов (ООО «Пищевые ингредиенты», ФГУП «Росморпорт»)	2023	13

Порт Новороссийск		
Ввод двух причалов ПАО «НКХП»	2024	11,6
Строительство терминала минеральных удобрений (ПАО «НМТП»)	2021	5
Увеличение мощности зернового терминала (ФГУП «Росморпорт», АО «Зерновой терминал КСК»)	2021	1,5
Строительство универсального перегрузочного комплекса (ПАО «НМТП»)	2025	12

Наименование морского порта		
Наименование проекта	Год окончания реализации проекта	Прирост мощностей, млн тонн в год

Дальневосточный бассейн		
Порт Петропавловск-Камчатский		
Терминал для перевалки СПГ (ПАО «НОВАТЭК»)	2023	21,7

Порт Ванино		
Строительство третьей очереди угольного терминала АО «Дальтрансуголь»	2024	16
Строительство угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке АО «ВТУ», второй этап (УК «Колмар»)	2023	12
Строительство терминала для перевалки СУГ (АО «Прайм»)	2022	2

Порт Владивосток		
Строительство угольного терминала ООО «Порт «Вера»	2021	2
Строительство угольного терминала в районе бухты Суходол ООО «Морской порт «Суходол»	2022	12

Порт Восточный		
Строительство морского терминала по перевалке метанола (АО «НЗМУ», ФГУП «Росморпорт»)	2023	1,8

Порт Поронайск		
Создание «Многофункционального грузового района» (ООО «Многофункциональный грузовой район», ФГУП «Росморпорт»)	2024	14

Порт Шахтерск		
Реконструкция морского порта с целью увеличения экспорта угольной продукции (ООО «Восточная горнорудная компания», ФГУП «Росморпорт»)	2022	8,5

** При условии реализации третьего этапа строительства.

Источники: Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года, Росморпорт, Росморречфлот, данные компаний, анализ ЕУ.

Инвестиционная активность в отрасли и источники финансирования

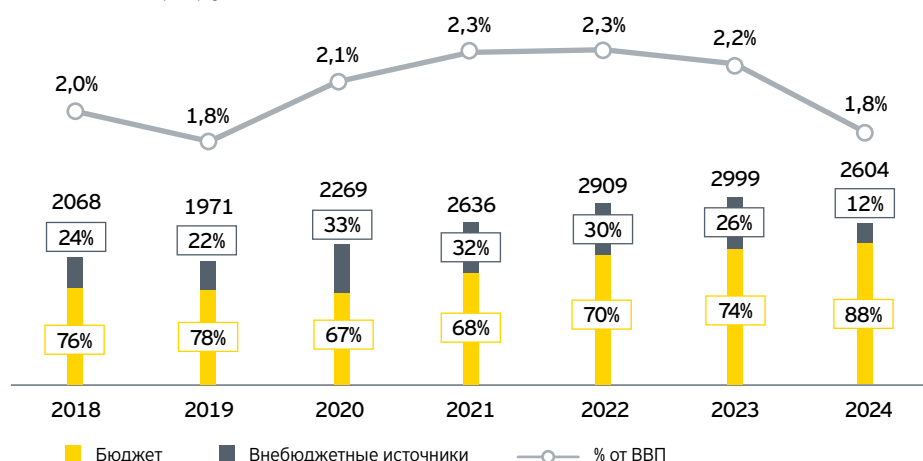
Комплекс мероприятий по достижению целей государственной политики, определенных документами стратегического планирования в сфере транспорта и дорожного хозяйства, закреплён в государственной программе «Развитие транспортной системы». Согласно параметрам программы, наибольший объём финансирования инвестиций (на уровне 2,2-2,3% от ВВП) запланирован на 2022-2023 годы. Доля инвестиций из внебюджетных источников в этот период составит 26-30%, а за семь лет реализации государственной программы – около 26%.

Основной объём инвестиций, заложенных в государственную программу, направлен на поддержание и развитие транспортной инфраструктуры. При этом запланированных инвестиций может оказаться недостаточно для ее качественного развития. Согласно глобальному исследованию Global Infrastructure Outlook, проведенному Oxford Economics и Global Infrastructure Hub, потребность в инвестициях в автодорожную, железнодорожную, портовую и аэропортовую инфраструктуру находится на уровне 3,2% от ВВП, а наибольший разрыв между необходимыми и запланированными инвестициями наблюдается в автодорожном сегменте¹¹². По оценке компании InfraOne Research, для значительного экономического роста за счет инфраструктуры (в т. ч. транспортной) необходимы дополнительные инвестиции в размере порядка 6% ВВП¹¹³.

Инвестиции играют особую роль в периоды экономического спада. Зарубежный опыт показывает, что увеличение бюджетных расходов на инфраструктуру может стать одним из способов выхода из рецессии¹¹⁴. Экономический спад



Объем инвестиций по государственной программе РФ «Развитие транспортной системы», млрд рублей



Источники: государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» в редакции от 28.09.2020, Oxford Economics, анализ EY.

¹¹² <https://outlook.gihub.org/countries/Russia>

¹¹³ https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2020/investitsii_v_infrastrukturu_2020_infraone_research.pdf

¹¹⁴ <https://rosinfra.ru/files/analytic/105/document/0bb3d2bf3dc5a66ccb7e86e45758239e.pdf>

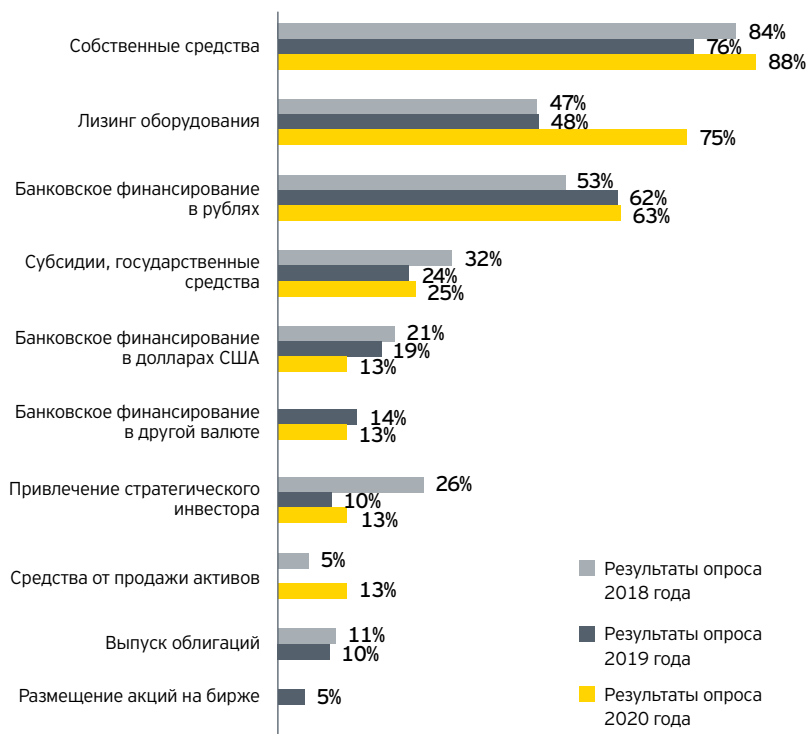
2020 года, вызванный пандемией, не является исключением – по всему миру для борьбы с возможной рецессией в качестве одной из мер предлагается наращивание вложений в транспортную инфраструктуру¹¹⁵.

Транспортная магистральная инфраструктура финансируется в основном из бюджетных средств или через компании, подконтрольные государству. Также в последние 15 лет развивается практика применения концессий, и в 2020 году объем концессионного рынка превысил 2 трлн рублей (накопленным итогом)¹¹⁶.

Инвестиционные программы частных компаний направлены в основном на закупку транспортных средств, машин и оборудования, а также строительство и реконструкцию подъездных сооружений. Их структура разнится в зависимости от вида деятельности компании. Так, инвестиционные программы железнодорожных операторов направлены главным образом на обновление парка подвижного состава, тогда как программы стивидорных холдингов – на строительство и реконструкцию портовых сооружений и закупку оборудования для перевалки. При этом структура источников финансирования компаний отрасли грузоперевозок в целом является схожей.

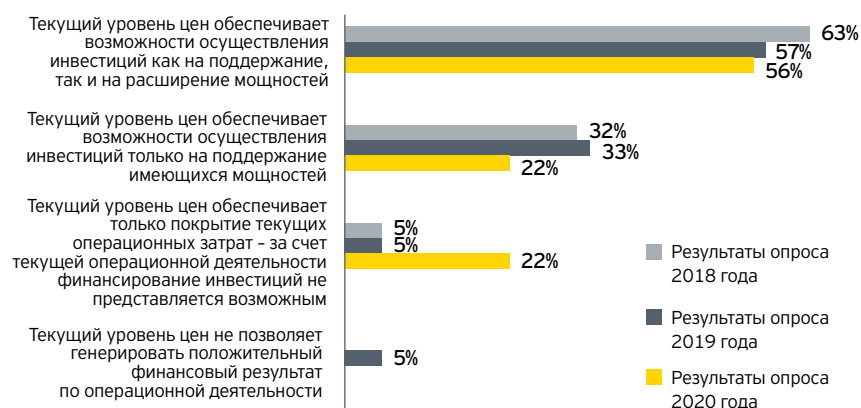
Большинство участников отрасли при финансировании инвестиций используют собственные средства. Также популярными источниками финансирования инвестиционных программ являются банковское финансирование в рублях и лизинг оборудования.

Какие источники финансирования инвестиций ваша компания рассматривает в 2020-2021 годах?



Источник: опрос EY.

Обеспечивает ли текущий уровень цен на транспортировку / перевалку грузов возможности для реализации запланированных вашей компанией инвестиционных программ?



Источник: опрос EY.

¹¹⁵ https://ac.gov.ru/uploads/2-Publications/RZD_june2020.pdf

¹¹⁶ https://infraone.ru/sites/default/files/analitika/2020/15_Jet_rynku_kontsessiy_infraone_research.pdf

Участники отрасли практически не рассматривают привлечение долгового и долевого финансирования на публичном рынке.

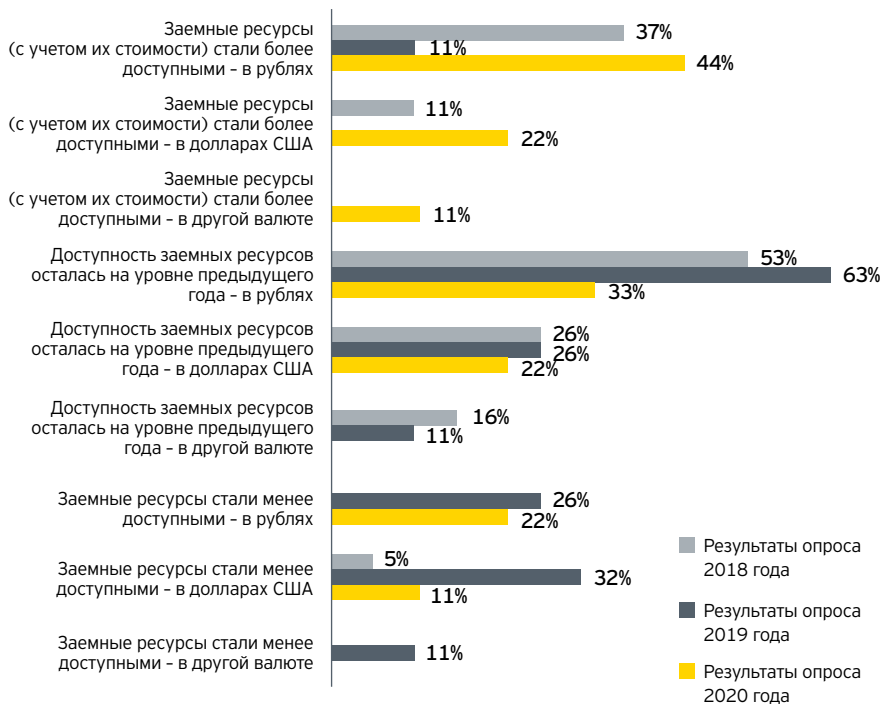
Результаты нашего опроса свидетельствуют о том, что уровень цен на транспортировку / перевалку грузов, наблюдаемый на рынке на протяжении последних трех лет, является достаточным как минимум для поддержания мощностей компаний отрасли. При этом более половины респондентов видят возможности для инвестиций в расширение мощностей.

Начиная со второй половины 2019 года Банк России реализует стимулирующую денежно-кредитную политику, которая повлияла на доступность заемных ресурсов в 2020 году.

Так, по результатам опроса 2020 года, выросло количество респондентов, отметивших увеличение доступности заемных ресурсов в рублях.

В 2020 году, несмотря на пандемию, активность на рынке слияний и поглощений в сегменте грузовых перевозок осталась примерно на уровне предыдущего года. Многие сделки проходили в закрытом режиме, поэтому доступная информация является неполной. Наибольшее число сделок наблюдалось в сегментах перевозок грузов железнодорожным транспортом и перевалки грузов в морских портах, наименьшее – в сегменте транспортировки грузов внутренним водным и морским транспортом.

Как изменилась доступность заемных ресурсов в 2020 году относительно 2019 года?



Источник: опрос EY.

На рынке контейнерных перевозок на протяжении последних лет наблюдается консолидация Группой «Дело» (70% – Сергей Шишкарев, 30% – АО «Атомэнергопром») активов по транспортировке (ПАО «ТрансКонтейнер» и ООО «Рускон») и перевалке контейнерных грузов (ООО «ДелоПортс» и Global Ports Investments PLC).

На рынке транспортировки зерна наблюдается консолидация активов на базе ООО «Деметра-Холдинг» (Банк ВТБ (ПАО) – 50% плюс одна акция, АО «Агронова» – 25%, Marathon Group – 24,999%¹¹⁷). В состав холдинга вошли крупнейшие российские зерновые терминалы ООО «Новороссийский зерновой терминал» (100%), ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов» (35,5%), ООО «Зерновой Терминальный Комплекс «Тамань» (50%) и железнодорожный оператор ГК «РТК» (50,01%), а также торгово-логистический оператор

АО «ОЗК» (50% минус одна акция) и экспортер ООО «Мирогрупп Ресурсы» (100%).

Рынок вагоноремонта в 2019-2020 годах ознаменовался приватизацией двух из трех вагоноремонтных предприятий, выделенных из холдинга ОАО «РЖД» в 2011 году. В конце 2019 года была осуществлена продажа 100% минус одной акции АО «ВРК-3» за 8,65 млрд рублей¹¹⁸ Группе ОМК, а летом 2020 года ООО «Новая вагоноремонтная компания» приобрела 100% минус одну акцию АО «ВРК-2» за 10,7 млрд рублей¹¹⁹.

Во второй половине 2020 года в транспортном секторе было произведено сразу три публичных размещения:

- ▶ ПАО «Совкомфлот» провело первичное публичное размещение порядка 16% акций на Московской бирже объемом 43 млрд рублей¹²⁰.

¹¹⁷ <https://www.vtb.ru/o-banke/press-centr/novosti-i-press-relizy/2020/04/2020-04-30-vtb-privlekaet-strategicheskikh-investorov-v-demetra-kholding/>

¹¹⁸ Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2019 год.

¹¹⁹ Финансовая отчетность ОАО «РЖД» по МСФО за шесть месяцев 2020 года.

¹²⁰ Консолидированная финансовая отчетность ПАО «Совкомфлот», 31 декабря 2020 года.

- ▶ Globaltrans Investment PLC произвело листинг глобальных депозитарных расписок на Московской бирже¹²¹.
- ▶ ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии» произвело дополнительный выпуск ценных бумаг на Московской бирже объемом 80 млрд рублей¹²².

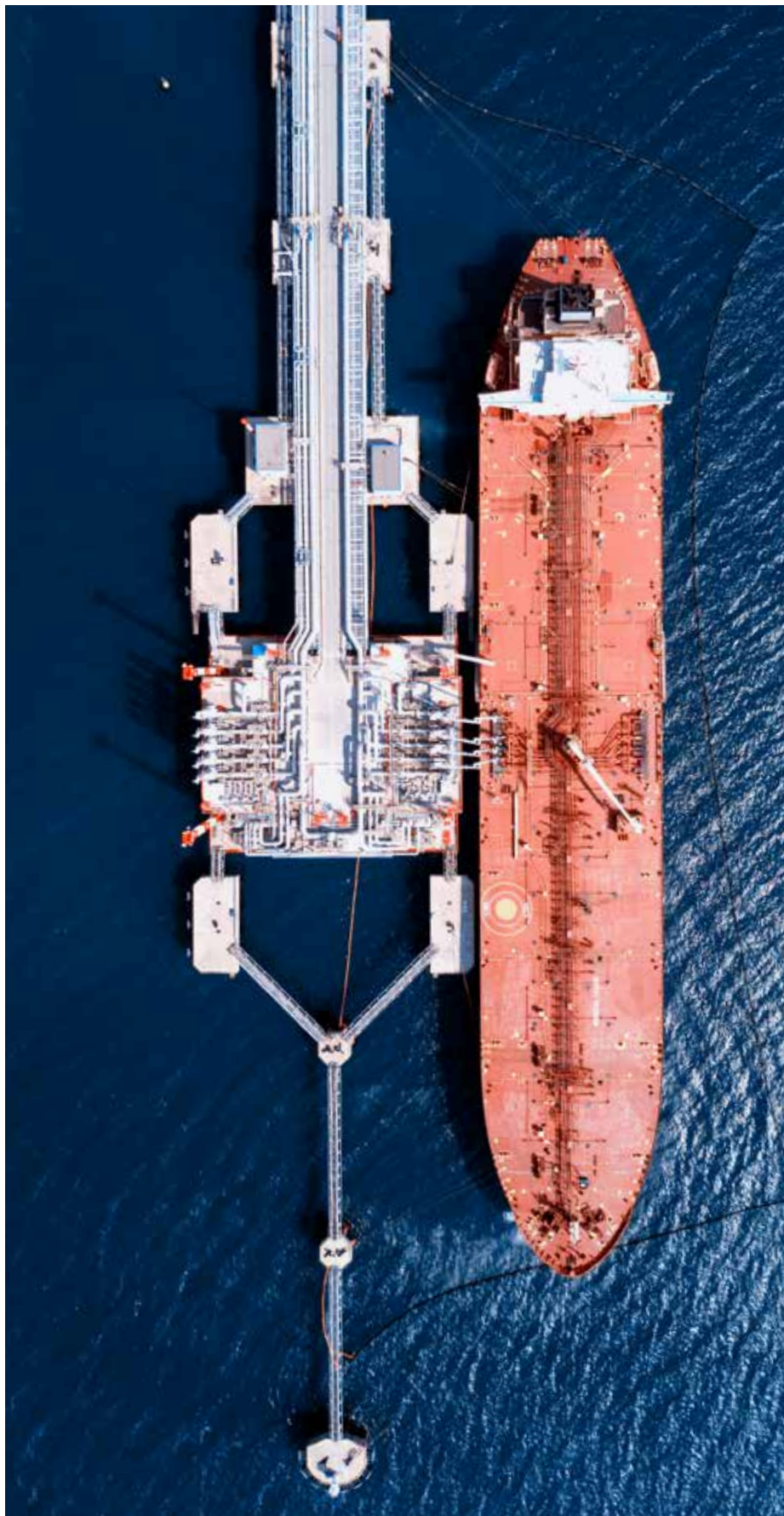
Несмотря на относительно высокую активность на публичном рынке долевого финансирования в конце 2020 года, публичных компаний, для которых основным видом деятельности является транспортировка грузов железнодорожным, автомобильным и морским транспортом, а также оказание стивидорных услуг, всего семь¹²³. Относительно ликвидны¹²⁴ при этом Globaltrans Investment PLC, ПАО «Новороссийский морской торговый порт» и ПАО «ДВМП».

В связи с отсутствием необходимого объема данных о сделках и малым количеством публичных компаний, достаточно сложно получить репрезентативную выборку компаний, на основании которой можно сделать вывод о стоимости российских компаний-грузоперевозчиков. При этом мировой опыт дает следующие ориентиры:

- ▶ Мультипликатор EV/EBITDA в среднем равен 9 (медиана).
- ▶ Мультипликатор EV/Revenue в среднем равен 2 (медиана).

Мультипликаторы в среднем ниже для компаний из сегмента грузоперевозок автотранспортом, выше – для компаний, специализирующихся на железнодорожных перевозках.

Медиана маржи по EBITDA публичных мировых компаний в отрасли грузоперевозок равна 22%. При этом маржу выше среднего демонстрируют инфраструктурные и стивидорные компании, а ниже среднего – компании из сегмента грузоперевозок автотранспортом.



¹²¹ <https://www.moex.com/ru/issue.aspx?board=TQBR&code=GLTR>

¹²² Консолидированная финансовая отчетность ПАО «Аэрофлот - российские авиалинии» в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности за 2020 год.

¹²³ Capital IQ, анализ EY.

¹²⁴ Критерий ликвидности: в течение 2020 года торги осуществлялись на ежедневной основе, и месячный объем торгов был стабильно выше 100 млн рублей.

Сделки слияний и поглощений на российском рынке грузоперевозок с 01.01.2019 по 31.12.2020

Актив	Покупатель	Продавец	Дата сделки	Стоимость сделки, млрд рублей	Размер приобретенного пакета	Сегмент рынка
ООО «Мурманский балкерный терминал»	АО «СУЭК»	АО «МХК «ЕвроХим»	Декабрь 2020	12,3	100%	Стивидорные услуги
ООО «Туапсинский балкерный терминал»			Декабрь 2020	8,4	100%	Стивидорные услуги
ООО «Нитрохимпром»		Группа «ИСТ»	Апрель 2019	27,5	100%	Железнодорожный транспорт
ООО «Эльгауголь», ООО «Эльга-дорога», ООО «Мечел Транс Восток»	ООО «А-Проперти»	АО «Газпромбанк»	Декабрь 2020	45,0	49%	Железнодорожный транспорт, добыча и обогащение угля
		ПАО «Мечел»	Апрель 2020	89,0	51%	Железнодорожный транспорт, добыча и обогащение угля
ПАО «ДВМП»	Михаил Рабинович	TPG Capital	Ноябрь 2020	Нет данных	17,4%	Стивидорные услуги, железнодорожный транспорт
	Неизвестный покупатель	GHP Group	Октябрь 2020	Нет данных	23,8%	Стивидорные услуги, железнодорожный транспорт
ООО «Рольф-Лоджистик»	Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK)	Неизвестный продавец	Октябрь 2020	Нет данных	49%	Автомобильный транспорт
ПАО «ТрансКонтейнер»	ООО «Дело-Центр»	Неизвестный продавец	Август 2020	0,4	0,36%	Железнодорожный транспорт
		ООО «Енисей Капитал» и Банк ВТБ (ПАО)	Апрель 2020	60,0	49,64%	Железнодорожный транспорт
		АО «ОТЛК»	Декабрь 2019	60,3	50% плюс две акции	Железнодорожный транспорт
АО «Северо-Западный флот»	АО «Волга-флот»	Неизвестный продавец	Июль 2020	Нет данных	100%	Внутренний водный транспорт
ПАО «Северо-Западное пароходство»			Июль 2020	Нет данных	100%	Внутренний водный транспорт
ООО «Деметра-Холдинг» (дочернее предприятие Банка ВТБ (ПАО))	АО «Агронова», ООО «Марафон Групп»	Банк ВТБ (ПАО)	Апрель 2020	73,7	49,999%	Стивидорные услуги, железнодорожный транспорт
Taman Grain Terminal Holdings Limited		Kenrel Holdings S. A.	Март 2020	5,3	50%	Стивидорные услуги
ПАО «НКХП»	ООО «Деметра-Холдинг» (дочернее предприятие Банка ВТБ (ПАО))	Неизвестный продавец	Июнь 2019	0,8	5,46%	Стивидорные услуги
АО «Новороссийский зерновой терминал»		ПАО «Новороссийский морской торговый порт»	Май 2019	35,8	99,99%	Стивидорные услуги
ООО «РусТрансКом»		Molesto Investments Ltd	Август 2019	31,0	50% плюс одна акция	Железнодорожный транспорт
АО «Колымская судоходная компания»	Неизвестный покупатель	ООО «Туймаада - Уголь»	Март 2020	Нет данных	30%	Внутренний водный транспорт
ООО «Модум-Транс»	Андрей Бокарев	ООО «Модум-Транс»	Март 2020	Нет данных	25%	Железнодорожный транспорт

Актив	Покупатель	Продавец	Дата сделки	Стоимость сделки, млрд рублей	Размер приобретенного пакета	Сегмент рынка
ООО «Транс-Грейн»	АО «Русагротранс»	Транспортная группа FESCO	Февраль 2020	3,8	99,9%	Железнодорожный транспорт
ПАО «ГЛОБАЛТРАК МЕНЕДЖМЕНТ»	GT Globaltruck Limited	Денис Лесных	Февраль 2020	Нет данных	9,12%	Автомобильный транспорт
АО «Русская тройка»	ПАО «ДВМП»	ОАО «РЖД»	Январь 2020	0,6	25% плюс одна акция	Железнодорожный транспорт
ООО «УК «ДЕЛО»	АО «Атомэнергопром»	Сергей Шишкарев	Декабрь 2019	Нет данных	30%	Стивидорные услуги, железнодорожный транспорт
ООО «ГК «Монополия»	Baring Vostok and Vostok New Ventures	ООО «ГК «Монополия»	Декабрь 2019	0,6	9,10%	Автомобильный транспорт
FM Logistic Russia	BATI Logistics SAS	Hines Global REIT, Inc.	Декабрь 2019	2,0	Нет данных	Складская логистика, автомобильный транспорт
ООО «Атлант»	ВЭБ.РФ	ПАО «ТрансФин-М»	Декабрь 2019	Нет данных	25%	Железнодорожный транспорт
	ПАО «ТрансФин-М»	Неизвестный продавец	Сентябрь 2019	Нет данных	100%	Железнодорожный транспорт
АО «СОВАВТО-С.ПЕТЕРБУРГ»	Артур Лазарян	Неизвестный продавец	Декабрь 2019	Нет данных	5%	Автомобильный транспорт
ПАО «Магаданский морской торговый порт»	Неизвестный покупатель	Неизвестный продавец	Сентябрь 2019	Нет данных	8%	Стивидорные услуги
АО «Туапсинский морской торговый порт»	АО «Первая портовая компания»	UCL Port B.V.	Август 2019	Нет данных	95,66%	Стивидорные услуги
АО «ПГК»	Fletcher Group Holdings Limited (FGHL)	UCL Rail B.V.	Июль 2019	Нет данных	99,96%	Железнодорожный транспорт
ООО «Глобал-Сервис»	АО «ХК «Новотранс»	Неизвестный продавец	Июнь 2019	Нет данных	100%	Морской транспорт
АО «Нефтетранссервис»	РФПИ, фонды Ближнего востока и Азиатско-Тихоокеанского региона	Неизвестный продавец	Июнь 2019	19,5	Нет данных	Железнодорожный транспорт
АО «Рефсервис»	ООО «РегионТранс-Сервис»	ОАО «РЖД»	Март 2019	2,5	100% минус одна акция	Железнодорожный транспорт
АО «Первая тяжеловесная компания»	Группа «ИСТ»	ГК «Промышленные инвесторы»	Февраль 2019	Нет данных	100%	Железнодорожный транспорт

* Без учета авиационного транспорта и транспортировки нефтеналивных грузов.
Источники: Capital IQ, Mergermarket, информационный ресурс СПАРК, анализ EY.

Сдерживающие факторы

По результатам проведенного опроса железнодорожные грузоперевозки – вид транспортировки грузов, нуждающийся в развитии в наибольшей степени на горизонте двух-трех лет для сбалансированного роста рынка грузоперевозок. Такого мнения придерживаются 58% респондентов. Также половина участников опроса указала на необходимость развития перевозок внутренним водным транспортом. Менее половины опрошенных считают, что для сбалансированного роста рынка необходимо в первую очередь развивать перевалку в морских портах (42%) и автомобильные грузоперевозки (33%). Некоторые респонденты сообщили о необходимости развития перевозок грузов воздушным и внутренним водным транспортом для труднодоступных районов.

Железнодорожный транспорт

Недостаточно быстрое развитие железнодорожной инфраструктуры – главный сдерживающий фактор отрасли железнодорожных грузоперевозок.

Основной рост перевозок железнодорожным транспортом за последние 10 лет пришелся на увеличение экспортных перевозок низкодоходных грузов в направлении морских портов, и в перспективе как минимум следующих пяти лет ожидается продолжение данного тренда. Такая динамика создает высокую нагрузку на определенные участки железнодорожной инфраструктуры. Меры по оптимизации перевозочных процессов могут дать только ограниченный эффект, в связи с чем ОАО «РЖД» реализует масштабные программы по расширению железнодорожной инфраструктуры и расшивке узких мест.



Какой вид транспортировки грузов в России нуждается в развитии в наибольшей степени на горизонте двух-трех лет для сбалансированного роста рынка грузоперевозок?



Источник: опрос EY.

Однако по ряду инвестиционных проектов ОАО «РЖД» в последние несколько лет наблюдается неоднократный перенос сроков «вправо»¹²⁵: так, например, окончание строительства проекта по модернизации БАМа и Транссиба (первый этап) было перенесено с 2017 года на 2021 год¹²⁶. Такая тенденция не дает возможности отраслевым игрокам, которые инвестируют в расширение своих логистических и производственных мощностей с учетом планов по строительству и реконструкции железнодорожной инфраструктуры, увеличивать объемы производства и отпуска продукции в соответствии с заявленными планами. В результате возникает нереализованный потенциал для дополнительного роста перевозок, который сдерживается ограничениями в провозной способности железнодорожной инфраструктуры.

Автомобильный транспорт

Низкая прозрачность и высокая фрагментированность рынка автомобильных перевозок приводят к появлению недобросовестных перевозчиков, демпингующих рынок.

Отрасль грузовых автомобильных перевозок имеет низкий порог входа, в результате наблюдается низкая степень концентрации – в основном на рынке оперируют малые предприятия, индивидуальные предприниматели и физические лица.

Что, по вашему мнению, мешает развитию железнодорожных грузоперевозок в наибольшей степени?



Источник: опрос ЕУ.

Что, по вашему мнению, мешает развитию автомобильных грузоперевозок в наибольшей степени?



Источник: опрос ЕУ.

¹²⁵ <https://ach.gov.ru/news/rzhd-ne-soblyudaet-sroki-realizacii-investproektov-36592>

¹²⁶ Распоряжение Правительства РФ от 24.10.2014 № 2116-п (ред. от 01.06.2020).

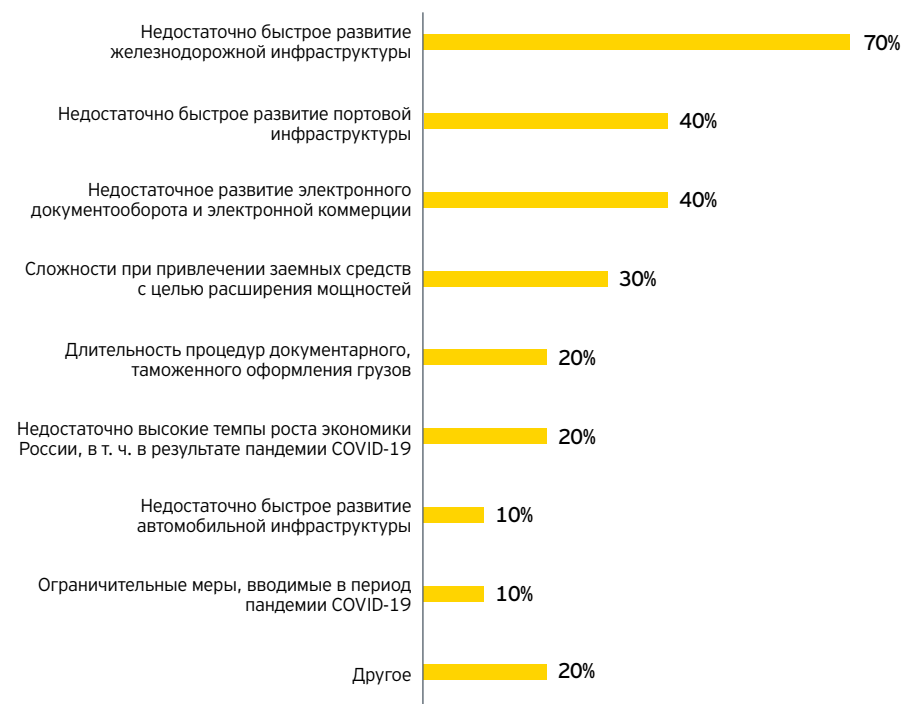
Ввиду низкой прозрачности рынка в отрасли работает относительно большое количество недобросовестных перевозчиков, которые демпингуют рынок низкими тарифами на услуги. Влияние от действия таких перевозчиков распространяется на весь рынок, а основной негативный эффект от этого состоит в том, что рост издержек оказывается выше роста тарифов на перевозки. Так, по данным Росстата, за последние 10 лет¹²⁷ тарифы на грузовые автомобильные перевозки в России выросли на 42% – это наименьший показатель среди всех видов транспорта (например, в сегменте железнодорожных перевозок тарифы за тот же период выросли на 77%, морских перевозок – на 88%, перевозок внутренним водным транспортом – на 140%)¹²⁸. При этом издержки компаний-перевозчиков росли более высокими темпами – так, например, стоимость дизельного топлива за тот же период выросла более чем в два раза¹²⁹.

В последние годы наблюдается движение в сторону повышения прозрачности рынка за счет запуска ряда цифровых сервисов и платформ. Однако по результатам нашего опроса проблемы недостаточной прозрачности рынка и демпинг со стороны недобросовестных перевозчиков все еще остаются актуальными.

Перевалка в морских портах

Для отрасли стивидорных услуг характерна проблема недостижения запланированных показателей в результате рассинхронизации сроков при реализации планов частных инвесторов и государства.

Что, по вашему мнению, мешает развитию рынка стивидорных услуг в наибольшей степени?



Источник: опрос ЕУ.

По мнению большинства респондентов (70%), главным сдерживающим фактором для развития отрасли стивидорных услуг является недостаточно быстрое развитие железнодорожной инфраструктуры. Железная дорога – один из основных способов доставки грузов в порты (в 2020 году железнодорожным транспортом прибыло 50% всех грузов в порты), а по ряду грузов (например, по углю) железнодорожный транспорт является практически безальтернативным видом транспорта. Поэтому планы по развитию железнодорожной инфраструктуры – это один из факторов, на основании которого участники отрасли стивидорных услуг планируют расширение своих мощностей. А рассинхронизация сроков строительства железнодорожной и портовой инфраструктуры отражается в недозагрузке портовых или железнодорожных мощностей.

Не менее важным является вопрос синхронизации строительства портовых объектов со стороны государства и частного сектора. Здесь ситуация аналогичная – задержка сроков строительства объектов инфраструктуры федеральной собственности оказывает негативное влияние на уровень реализации мероприятий по созданию перегрузочных терминалов за счет внебюджетных средств. Так, по данным Счетной палаты РФ, в 2016-2019 годах из 36 запланированных к постройке объектов госсобственности было введено в эксплуатацию только 13, что оказалось одним из факторов снижения уровня внебюджетного финансирования в 2016-2019 годах – с 50% до 14% от установленных показателей¹³⁰.

¹²⁷ С декабря 2010 года по декабрь 2020 года.

¹²⁸ <https://www.fedstat.ru/indicator/31076>

¹²⁹ <https://www.fedstat.ru/indicator/31074>

¹³⁰ <https://ach.gov.ru/checks/10870>

Меры государственной поддержки и регулирования отрасли

В начале 2020 года отрасль грузоперевозок одной из первых стала испытывать сложности в связи с пандемией COVID-19. В основе негативных последствий для отрасли лежит совокупность различных факторов: закрытие государственных границ и введение карантинных мероприятий, сокращение производства, введение ограничений на передвижение товаров, разрыв налаженных производственно-сбытовых цепочек.

Государство традиционно оказывает большое влияние на рынок грузоперевозок, а именно: отвечает за регулирование рынка, обозначая правила игры для его участников, устанавливает тарифы на эксплуатацию инфраструктуры общего пользования и принимает нормативные документы, касающиеся транспортно-экспедиционной деятельности, а также стимулирует и поддерживает инвестиционную активность, направленную на развитие инфраструктуры. На протяжении 2020 года приоритетной задачей стало принятие комплекса мер государственной поддержки отрасли, направленного на смягчение последствий коронавируса.

В апреле 2020 года Правительство РФ включило деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам в список наиболее пострадавших отраслей в результате распространения новой коронавирусной инфекции¹³¹.

Какие меры государственной поддержки могут оказать наибольшее влияние на развитие отрасли грузоперевозок в России в перспективе от пяти до семи лет?



Источник: опрос EY.

Прибегали ли вы к мерам государственной поддержки в 2020 году? Если да, то к каким?



Источник: опрос EY.

¹³¹ <http://static.government.ru/media/files/CGHHI9UNm6PFfn2X2rdgVW9fo757i7A.pdf>

Остальные виды грузоперевозок, а именно грузовые железнодорожные перевозки и деятельность морского и внутреннего водного грузового транспорта, не вошли в этот перечень. Однако после выхода поручений президента, опубликованных в начале июня¹³², некоторые компании данных направлений транспортной отрасли все же получили поддержку (подробности – в таблицах справа).

Результаты нашего опроса свидетельствуют о важности мер государственной поддержки для участников рынка. Половина респондентов считает, что дополнительная государственная поддержка может стать драйвером отрасли в ближайшей перспективе (см. раздел «Перспективы дальнейшего развития отрасли»). В качестве необходимых мер подавляющее большинство респондентов выделили финансовую поддержку государства при строительстве инфраструктурных объектов; 42% опрошенных отметили развитие практики государственно-частного партнерства в области финансирования строительства транспортной инфраструктуры; стимулирование использования транспортных средств, позволяющих эффективнее использовать возможности существующей инфраструктуры (например, более мощные локомотивы); а также специальные меры поддержки (инвестиционные контракты, льготы на территориях опережающего развития и прочее) и налоговые льготы при развитии проектов в отрасли.

Далее приведена краткая информация о мерах государственного регулирования и поддержки.

Перевозки внутренним водным транспортом

Мера	Основная суть и ожидания
Перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития транспорта (утв. Президентом РФ 29.05.2020 № Пр-890) ¹³³	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Возмещение в 2020 и 2021 годах налогоплательщикам акциза на бункерное топливо, предназначенное для заправки водных судов, непосредственно после его приобретения (при условии предоставления банковской гарантии).
Законопроект Минтранса РФ о внесении поправок в Кодекс внутреннего водного транспорта и закон о приватизации государственного и муниципального имущества ¹³⁴	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Согласно тексту документа, объекты речного порта, находящиеся в неудовлетворительном состоянии, предлагается выставлять на конкурс с начальной ценой 1 рубль (касается портов, в которых установлены границы). ▶ Принятие законопроекта ускорит передачу права собственности государственных речных портов собственникам, которые обеспечат их восстановление и надлежащее содержание.



¹³² Перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития транспорта (утв. Президентом РФ 29.05.2020 № Пр-890).

¹³³ <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/63433>

¹³⁴ Распоряжение Минтранса России от 13.01.2021 № ВС-5-р (ред. от 05.04.2021) «Об утверждении Плана законопроектной деятельности Министерства транспорта Российской Федерации на 2021 год»

Железнодорожные перевозки

Мера	Основная суть и ожидания
Постановление Правительства РФ от 21.08.2020 № 1265 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» на возмещение недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки по территории Российской Федерации железнодорожным транспортом общего пользования грузов в контейнерах» ¹³⁵	<ul style="list-style-type: none">▶ Субсидия предоставляется в рамках ведомственной целевой программы «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта» подпрограммы «Железнодорожный транспорт» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» организации в размере недополученных доходов, возникающих в результате установления льготных тарифов на транзитные перевозки грузов в контейнерах. Предоставление субсидии направлено на увеличение объема транзитных перевозок грузов в контейнерах.▶ ОАО «РЖД» получит компенсацию недополученных доходов от применения льготного тарифа на транзитную перевозку контейнеров в направлениях Восток – Запад и Запад – Восток.▶ Планируется просубсидировать 7,5 тыс. TEU (эквивалентно объему средств в размере 300 млн рублей) и приблизить тарифы на железнодорожную перевозку к тарифам на морскую перевозку.
Перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития транспорта (утв. Президентом РФ 29.05.2020 № Пр-890) ¹³⁶	<ul style="list-style-type: none">▶ Выделение в 2020 году ОАО «РЖД» 60,5 млрд рублей из ФНБ на реализацию проекта по развитию железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, в том числе 30,5 млрд рублей, предусмотренных на 2021 год в ФНБ на указанные цели. Данное поручение стимулирует ускорение сроков реализации проекта за счет перераспределения финансирования.▶ Введение моратория на установление в 2020-2021 годах новых требований к находящемуся в эксплуатации железнодорожному подвижному составу, которые могут повлечь за собой увеличение стоимости его содержания.▶ Правительство Российской Федерации совместно с Банком России приняло решения, обеспечивающие размещение в 2020 году бессрочных облигаций ОАО «Российские железные дороги» на общую сумму 370 млрд рублей, в целях финансирования инвестиционной программы названного акционерного общества и акционерного общества «Федеральная пассажирская компания». На 2020 год инвестиционная программа РЖД составила более 700 млрд рублей.
Федеральный закон от 23.11.2020 № 374-ФЗ (ред. от 29.12.2020) «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» Законопроект Минфина РФ для выполнения положений основных направлений налоговой политики на 2021-2023 годы ¹³⁷	<ul style="list-style-type: none">▶ Пониженная ставка налога на имущество для организаций железнодорожной инфраструктуры в размере 1,6% была продлена на 2021 год (в 2021 году в соответствии с Налоговым кодексом РФ ставка должна была увеличиться с 1,6% до 2,2%).▶ Также Минфин РФ подготовил законопроект, предусматривающий продление действия пониженной ставки налога на имущество для организаций железнодорожной инфраструктуры до 2023 года.
Постановление Правительства РФ от 22.05.2020 № 734 «О внесении изменений в Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования»	<ul style="list-style-type: none">▶ Установлен порядок приоритетного пропуска грузов при отсутствии возможности полного удовлетворения спроса перевозчиков на услуги по использованию инфраструктуры.▶ Регламентируется новый порядок провоза сырьевых грузов в восточном направлении. Заявки на перевозку угля и руды будут рассматриваться Минэнерго РФ на основании данных ОАО «РЖД» и Минтранса РФ (ранее заявки подавались только в ОАО «РЖД») и формироваться в ежемесячный план перевозок.▶ Принцип распределения квот на перевозку на Восточном полигоне таков, что предпочтение отдается грузоотправителям, которые в своей логистике используют не только восточное направление, но и менее популярное западное направление, а также перевозки внутри страны.

¹³⁵ <http://static.government.ru/media/files/vEoKMIxu3ZHARAtIq4zoBpOEP9WetAWA.pdf>

¹³⁶ <http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/63433>

¹³⁷ https://minfin.gov.ru/ru/press-center/?id_4=37385-minfin_rossii_podgotovil_zakonoproekt_dlya_vypolneniya_polozhenii_osnovnykh_napravlenii_nalogovoi_politiki_na_2021-2023_gody

Автомобильные перевозки

Мера	Основная суть и ожидания
Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»	<ul style="list-style-type: none">▶ Утверждены правила перевозки грузов автотранспортом, в том числе определен порядок работы участников перевозок с электронными перевозочными документами (электронной транспортной накладной, электронным заказ-нарядом, электронной сопроводительной ведомостью). Положения, касающиеся электронных перевозочных документов, применяются с 01.01.2022.
Федеральный закон от 20.07.2020 № 239-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в части, касающейся весового и габаритного контроля транспортных средств»	<ul style="list-style-type: none">▶ Федеральным законом расширяются полномочия Минтранса РФ в части, касающейся регулирования порядка осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств.▶ Установлены требования к площадкам и участкам автодорог, на которых устанавливаются пункты габаритного контроля.▶ Определены требования к скорости движения транспортного средства при прохождении габаритного контроля и порядок передачи информации о фиксации нарушения.
Федеральный закон от 08.12.2020 № 398-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»	<ul style="list-style-type: none">▶ Законом устанавливается ряд новых требований, в том числе:<ul style="list-style-type: none">▶ наличие у российского перевозчика транспортных средств, принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих Конвенции о дорожном движении и Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР);▶ наличие у работника российского перевозчика (в том числе ИП) свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика, подтверждающего его профессиональную компетентность в качестве должностного лица, ответственного за организацию международных автомобильных перевозок, выданного в соответствии с Соглашением о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ;▶ обязательное страхование российским перевозчиком гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств и прочие.
Перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития транспорта (утв. Президентом РФ 29.05.2020 № Пр-890)	<ul style="list-style-type: none">▶ Президент поручил рассмотреть возможность временного снижения ставок транспортного налога, применяемых в отношении транспортных средств, осуществляющих грузовые автомобильные перевозки. Соответствующие должностные лица субъектов РФ в конце 2020 года вводили льготы, освобождающие от налога либо снижающие сумму налога в отношении участников рынка грузовых автомобильных перевозок.
Постановление Правительства РФ от 22.12.2020 № 2216 «Об утверждении Правил оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации»	<ul style="list-style-type: none">▶ Вступление в силу требований об обязательном оборудовании автобусов и грузовых транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации перенесено на 01.09.2021. Эта мера поможет снизить административную нагрузку на транспортную отрасль, пострадавшую от сокращения объема перевозок.
Приказ Минтранса РФ от 16.10.2020 № 424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей»	<ul style="list-style-type: none">▶ Документ устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей.▶ Водитель в сутки может проводить за рулем не более девяти часов (за исключением отдельных случаев), в неделю – не более 56 часов, в течение двух недель подряд – 90 часов. Также водитель должен совершать перерыв минимум 45 минут спустя 4,5 часа за рулем.

Перевалка в морских портах

Мера	Основная суть и ожидания
Постановление Правительства РФ от 27.12.2019 № 1923 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации, касающиеся государственного регулирования цен (тарифов, сборов) на услуги субъектов естественных монополий в портах и услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей»	<ul style="list-style-type: none">▶ Второй пункт постановления вносит изменения в перечень услуг субъектов естественных монополий в морских портах, цены на которые регулируются государством. Тарифы на услуги стивидоров в морских портах выведены из-под государственного регулирования, они будут формироваться в условиях конкурентного рынка. Государство теперь будет регулировать тарифы только на перевалку нефти и нефтепродуктов, которые поступают в порты только трубопроводным транспортом.
Постановление Правительства РФ от 07.11.2020 № 1792 «О создании на территории Астраханской области портовой особой экономической зоны и Каспийского кластера» (в районе действующего морского порта Оля)	<ul style="list-style-type: none">▶ Создание ОЭЗ позволит повысить конкурентоспособность российских портов на Каспии и привлечь дополнительный грузопоток из стран Ближнего Востока и Азии.▶ В 2021-2022 годах Минэкономразвития РФ предоставит 1,1 млрд рублей для модернизации причалов порта Оля и 1,4 млрд рублей на создание инфраструктуры для строительства нового контейнерного терминала.▶ В рамках проекта заявлены пять якорных резидентов с общим объемом заявленных инвестиций в 19 млрд рублей. Компаниями-резидентами будет создано около 1000 рабочих мест.
Приказ ФАС России № 1196/20 от 08.12.2020 «Об утверждении предельных максимальных размеров инвестиционного портового сбора на 2021 год и индексов на 2022, 2023 годы к размеру инвестиционного портового сбора на 2021 год, взимаемого ФГУП «Росморпорт» в морских портах Российской Федерации»	<ul style="list-style-type: none">▶ В приказе содержится список из 13 портов, где будет взиматься инвестиционный сбор в 2021-2023 годах. В этот список включены следующие порты: Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Восточный, Находка, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Ванино, Де-Кастри, Пригородное и Мурманск.▶ Согласно приказу, предельный максимальный размер сбора в 2021 году составит 12,31 рублей/ГТ. Помимо этого, утверждены повышающие индексы к размеру предельных максимальных сборов: 1,235 на 2022 год к размеру 2021 года и 1,406 на 2023 год к размеру 2021 года.▶ Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) ранее требовал перенести сроки ввода инвестиционного портового сбора на 2022 год или далее «с учетом экономической ситуации» выполнить обоснование выбора портов, где будет взиматься сбор, и его базовой ставки, а также пересмотреть редакцию приказа ФАС и ввести разный размер ставки для различных категорий судов, в том числе контейнеровозов¹³⁸. Замечания РСПП учтены не были.
Законопроект № 1070119-7 о внесении изменений в Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах» (на рассмотрении Государственной Думой во втором чтении)	<ul style="list-style-type: none">▶ Предлагается внести поправки, касающиеся вопроса инвестиционных декларации и соглашения о создании объектов инфраструктуры морского порта. Поправки закрепляют обязательства инвесторов по созданию и развитию инфраструктуры морских портов (по объему инвестиций, срокам ввода объектов в эксплуатацию и проч.). Инвесторы также будут обязаны предоставлять финансовое обеспечение исполнения соглашения на сумму, соразмерную вкладу государства (либо подведомственных органам власти организаций).
Законопроект № 1121987-7 о внесении изменений в «Кодекс торгового мореплавания» (на рассмотрении Советом Государственной Думы)	<ul style="list-style-type: none">▶ Разрешит регистрацию в Российском международном реестре судов (РМРС) плавучих хранилищ сжиженного природного газа (по аналогии с плавучими накопителями нефти и нефтепродуктов).▶ Вносимые изменения позволят распространять на суда, используемые для хранения и перевалки СПГ в морских портах России, налоговые таможенные льготы, предусмотренные для судов, зарегистрированных в российском международном реестре.
Перечень Поручений по итогам совещания по вопросам развития транспорта (утв. Президентом РФ 29.05.2020 № Пр-890)	<ul style="list-style-type: none">▶ Продление срока действия мер государственной поддержки ранее заключенных лизинговых сделок, предметом которых являются морские и речные суда, построенные на российских верфях, в том числе предусматривающих компенсацию части лизинговых платежей.▶ Необходимость докапитализации лизинговых компаний с государственным участием, осуществляющих деятельность в сфере судостроения, за счет средств федерального бюджета в целях снижения платежей в отношении судов, построенных российскими судостроительными организациями, а также установления фиксированного размера этих платежей.▶ Проработка вопроса о предоставлении российским стивидорным компаниям, осуществляющим деятельность в морских портах, права пересматривать тариф на услуги с учетом изменения курса рубля.
Федеральный закон от 08.12.2020 № 416-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»	<ul style="list-style-type: none">▶ Федеральный закон снимает запрет на размещение складов агрохимикатов (в частности, минеральных удобрений) в пределах 500 м от моря. Запрет был введен в 2013 году, и по мнению российских производителей, не позволял расширять мощности по хранению продукции и затруднял наращивание отгрузки товара. В соответствии с текстом внесенных поправок, допускается хранение агрохимикатов в границах прибрежных защитных полос (30-50 м) как в новых специализированных хранилищах, так и введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года, при условии оборудования таких хранилищ сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов.

¹³⁸ <https://rspp.ru/events/news/rspp-prosit-otlozhit-vvedenie-novoy-portovoy-nadbavki-5fb501ca98788/>

Заключение

В 2019 году по некоторым сегментам российской отрасли грузовых перевозок намечилось вхождение в фазу экономического спада. Последующее снижение добычи полезных ископаемых, отрицательная динамика по ряду обрабатывающих производств, падение объемов мировой торговли и общая экономическая рецессия под влиянием пандемии коронавирусной инфекции усугубили ситуацию и привели к более позднему восстановлению.

Тем не менее достигнутые по результатам 2020 года показатели в сфере грузоперевозок России выглядят относительно высокими на фоне спада в сегменте пассажирских перевозок, а также более существенного снижения перевозок в ряде других стран. Так, грузооборот железнодорожного транспорта в 2020 году снизился на 2,2%, автомобильного - на 1,4%, объем перевалки в морских портах упал на 2,3%, а наибольшее падение наблюдалось в сегменте внутреннего водного транспорта, где грузооборот снизился на 8,6%.

Несмотря на пандемию, в сегменте перевозок контейнерных грузов железнодорожным транспортом продолжился положительный тренд последних пяти лет. Грузоотправители при выборе способа доставки грузов между Китаем и странами Европы все чаще обращают внимание на евразийские железнодорожные коридоры вместо традиционной морской доставки, а российские логистические компании в ответ на увеличение спроса запускают новые сервисы. В конце 2020 года произошел кратный рост ставок морского фрахта контейнеров в результате дефицита порожних контейнеров в портах Китая, что послужило дополнительным стимулом к увеличению железнодорожных перевозок.

В период пандемии значительно вырос рынок интернет-торговли, и это оказало положительный эффект на перевозку сборных грузов. Также пандемия в значительной степени простимулировала увеличение темпов цифровой трансформации отрасли.

В целом участники рынка сохраняют позитивный настрой на среднесрочную перспективу. Если в 2020 году компании в основном решали задачи, связанные с оптимизацией затрат, поддержанием текущих мощностей и перестроением бизнес-процессов, то в среднесрочной перспективе участники рынка планируют вернуться к планам по расширению мощностей и созданию новых сервисов¹³⁹.

Уже к концу 2020 - началу 2021 года намечались первые признаки преодоления негативного тренда по отдельным грузам и направлениям, а начиная с конца 2021 года и в течение всего 2022 года участники отрасли ожидают практически полного восстановления отраслевых сегментов в результате возобновления экономической активности¹⁴⁰. При этом темпы восстановления во многом будут зависеть от эпидемиологической обстановки в стране

и в мире, эффективности программы по вакцинации населения и конъюнктуры на внутреннем и внешнем рынке.

Вопросы развития некоторых направлений отрасли по-прежнему остаются на повестке дня. Среди них увеличение перевозок грузов в Восточном направлении, развитие Северного морского пути и евразийских железнодорожных и автомобильных транзитных маршрутов. Реализация этих планов требует существенных инвестиций как в транспортную инфраструктуру, так и непосредственно в компании отрасли. Также необходимо сфокусироваться на вопросах, связанных с дальнейшим развитием железнодорожной инфраструктуры, низкой прозрачностью и высокой фрагментированностью рынка автомобильных перевозок, а также необходимостью более тщательной синхронизации планов частных инвесторов и государства.



¹³⁹ По результатам опроса ЕУ.

¹⁴⁰ По результатам опроса ЕУ.

Контактная информация



Ольга Архангельская

Партнер, руководитель направления по оказанию услуг компаниям сектора недвижимости, гостиничного бизнеса и строительства, государственным компаниям, предприятиям автомобильной и транспортной отраслей в СНГ

Тел.: +7 495 755 9854
olga.arkhangel'skaya@ru.ey.com



Полина Галова

Партнер, практика стратегии и сделок

Тел.: +7 495 755 9956
polina.galova@ru.ey.com



Сергей Трофимов

Директор, практика стратегии и сделок

Тел.: +7 495 755 9700
sergey.trofimov@ru.ey.com



Виктор Махачев

Старший консультант, практика стратегии и сделок

Тел.: +7 495 755 9700
viktor.makhachev@ru.ey.com



EY | Совершенство бизнеса, улучшение мира

Следуя своей миссии – совершенствуя бизнес, улучшать мир, – компания EY содействует созданию долгосрочного полезного эффекта для клиентов, сотрудников и общества в целом, а также помогает укреплять доверие к рынкам капитала.

Многопрофильные команды компании EY представлены в более чем 150 странах мира. Используя данные и технологии, мы обеспечиваем доверие к информации, подтверждая ее достоверность, а также помогаем клиентам расширять, трансформировать и успешно вести свою деятельность.

Специалисты компании EY в области аудита, консалтинга, права, стратегии, налогообложения и сделок задают правильные вопросы, которые позволяют находить новые ответы на вызовы сегодняшнего дня.

Название EY относится к глобальной организации и может относиться к одной или нескольким компаниям, входящим в состав Ernst & Young Global Limited, каждая из которых является отдельным юридическим лицом. Ernst & Young Global Limited – юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством Великобритании, – является компанией, ограниченной гарантиями ее участников, и не оказывает услуг клиентам. С информацией о том, как компания EY собирает и использует персональные данные, а также с описанием прав физических лиц, предусмотренных законодательством о защите данных, можно ознакомиться по адресу: ey.com/privacy. Более подробная информация представлена на нашем сайте: ey.com.

Мы взаимодействуем с компаниями из стран СНГ, помогая им в достижении бизнес-целей. В 19 офисах нашей фирмы (в Москве, Владивостоке, Екатеринбурге, Казани, Краснодаре, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Санкт-Петербурге, Тольятти, Алматы, Атырау, Нур-Султане, Баку, Бишкеке, Ереване, Киеве, Минске, Ташкенте, Тбилиси) работают 5500 специалистов.

© 2021 ООО «Эрнст энд Янг – оценка и консультационные услуги». Все права защищены.

Информация, содержащаяся в настоящей публикации, представлена в сокращенной форме и предназначена лишь для общего ознакомления, в связи с чем она не может рассматриваться в качестве полноценной замены подробного отчета о проведенном исследовании и других упомянутых материалов и служить основанием для вынесения профессионального суждения. Компания EY не несет ответственности за ущерб, причиненный каким-либо лицам в результате действия или отказа от действия на основании сведений, содержащихся в данной публикации. По всем конкретным вопросам следует обращаться к специалисту по соответствующему направлению.

ey.com/ru