

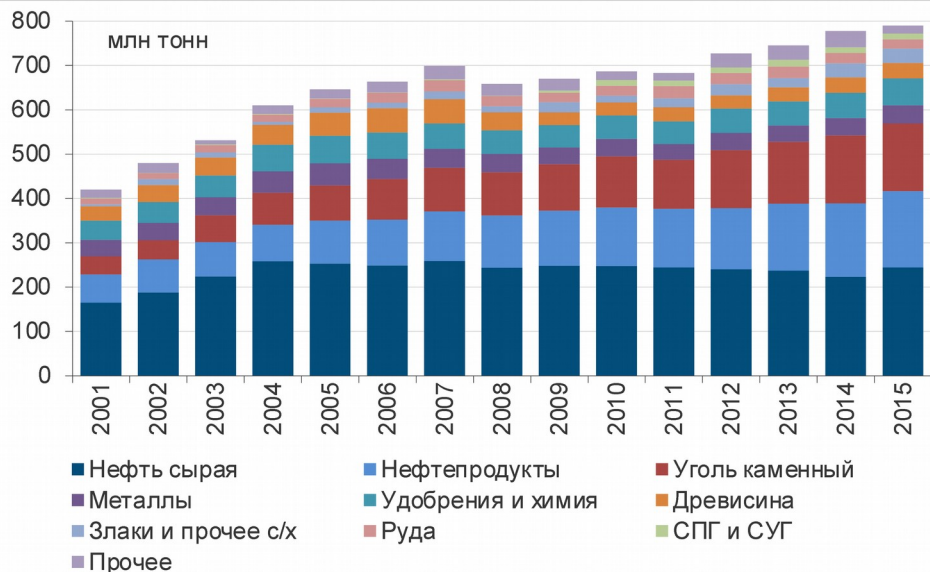
# Транспорт российских грузов – политика или конкуренция.

Сергей Агибалов  
Институт Энергетики и Финансов

Июнь 2016

# Тоннаж внешней торговли

## Товарная структура экспорта по тоннажу\*

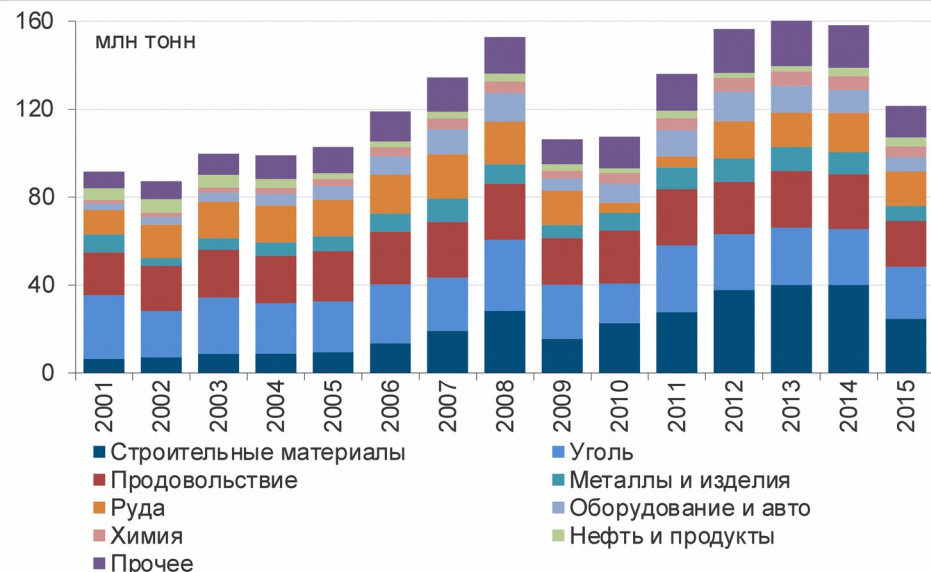


Почти двукратное увеличение физического объема экспорта (по тоннажу) за 2001/2015 – с 420 до 790 млн тонн.

Основной рост объемов за счет энергоносителей, в последние годы в особенности за счет угля (20% тоннажа).

Удельная стоимость тонны экспорта не велика – всего \$380 в 2015 г. (-33% г/г). На пике сырьевых цен удельная стоимость достигала \$660/т.

## Товарная структура импорта по тоннажу\*



Физические объемы импорта кратно меньше – всего 120 млн тонн по итогам 2015 г.

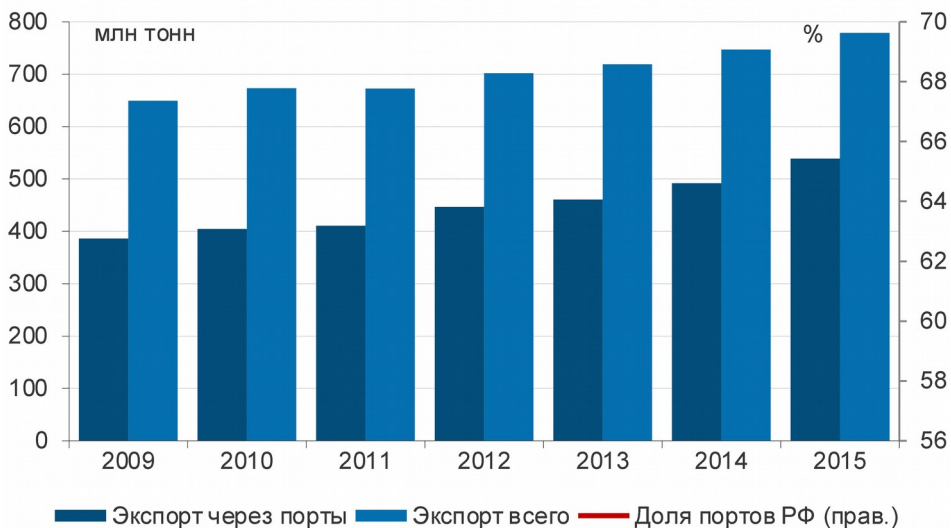
Объемы подвержены существенной динамике – в кризис 2009 г. падение тоннажа составило 30%, в 2015 г. – 23%.

Удельная стоимость тонны импорта кратно выше экспорта – порядка \$1600 в 2015 г. (-18% г/г). На пике удельная стоимость превышала \$2300/т.

Потоку товарного импорта сопутствует поток услуг фрахта, страхования и пр. в объеме \$7-11 млрд

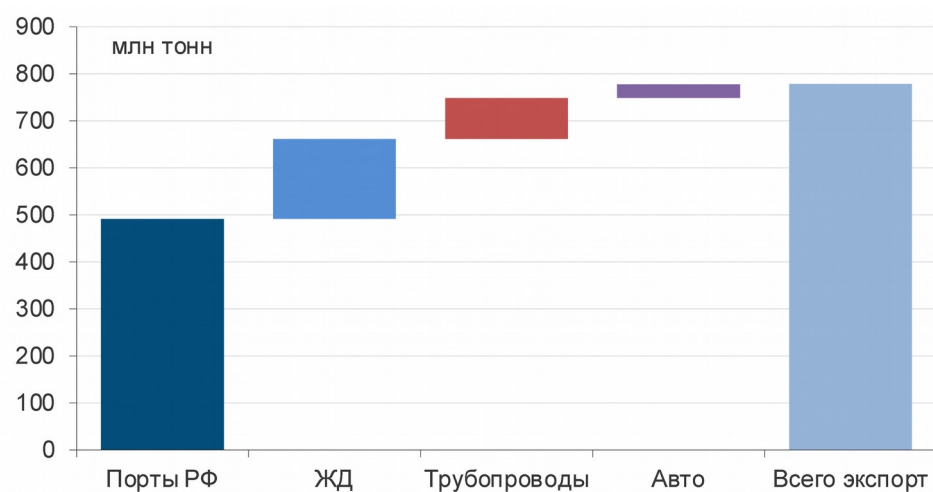
# Экспортный поток

## Экспорт грузов через порты РФ



Экспорт через российские порты рос как с общим тоннажем экспорта, так и за счет переориентации грузопотока (50/50 или порядка +77 млн тонн за счет каждого фактора за 2009-2015 гг.).

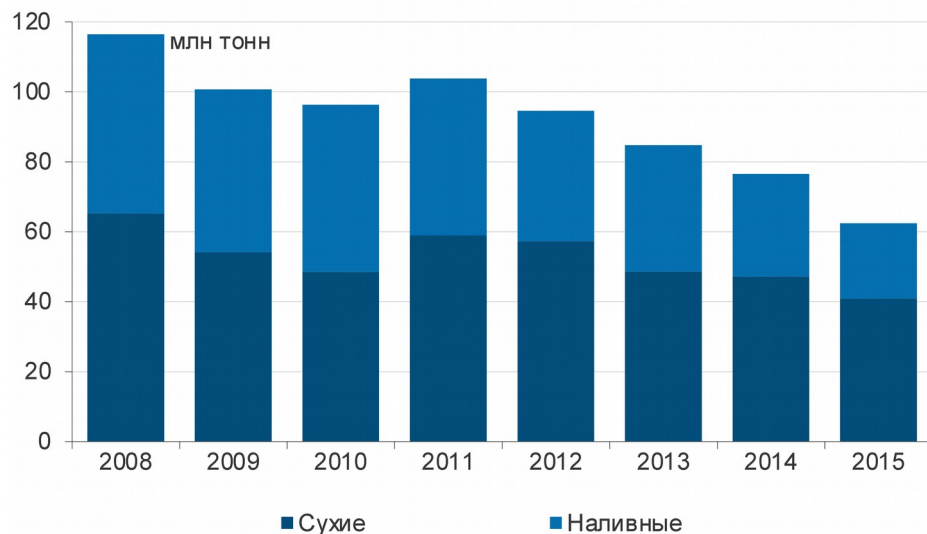
## Экспорт по видам транспорта



За 2009-2015 гг. доля поставок грузов на экспорт через порты РФ выросла с 59% до 69% в общем тоннаже экспорта.

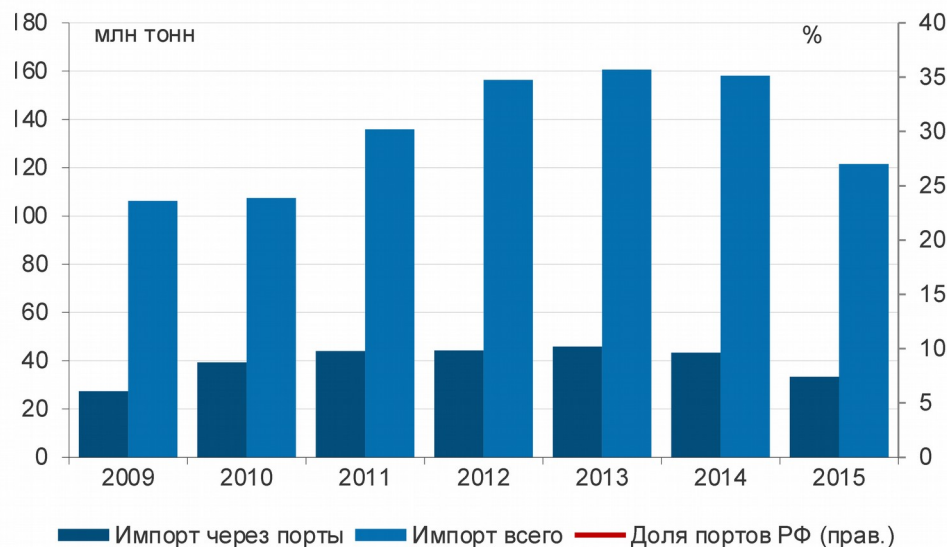
# Транзит российских грузов и импортный поток

## Объем перевозок российских грузов через морские порты Балтии и Украины



Российские грузы уходят из портов Балтии и Украины (-41 млн тонн за 2011/2015 гг.)  
Опережающим темпом снижается поток наливных грузов (двукратное сокращение за 2011/2015 гг.)

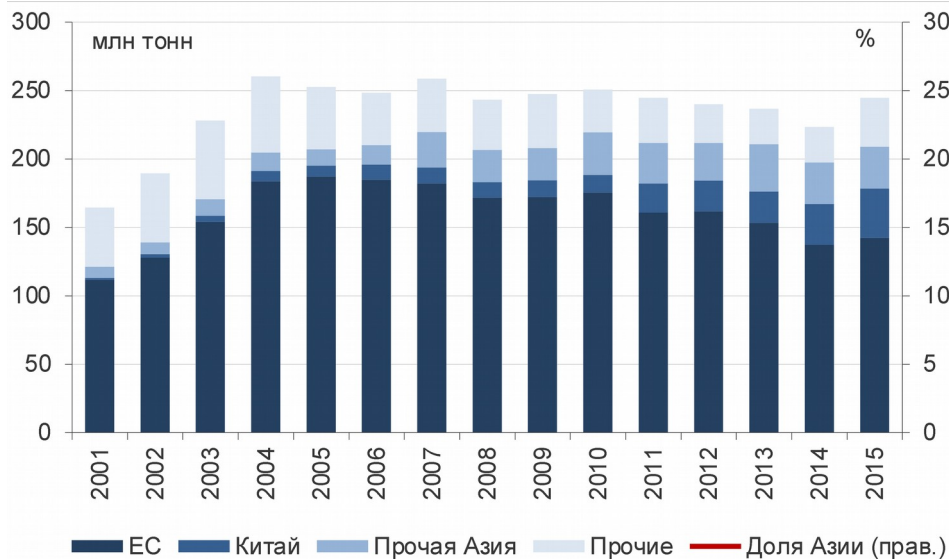
## Импорт грузов через порты РФ



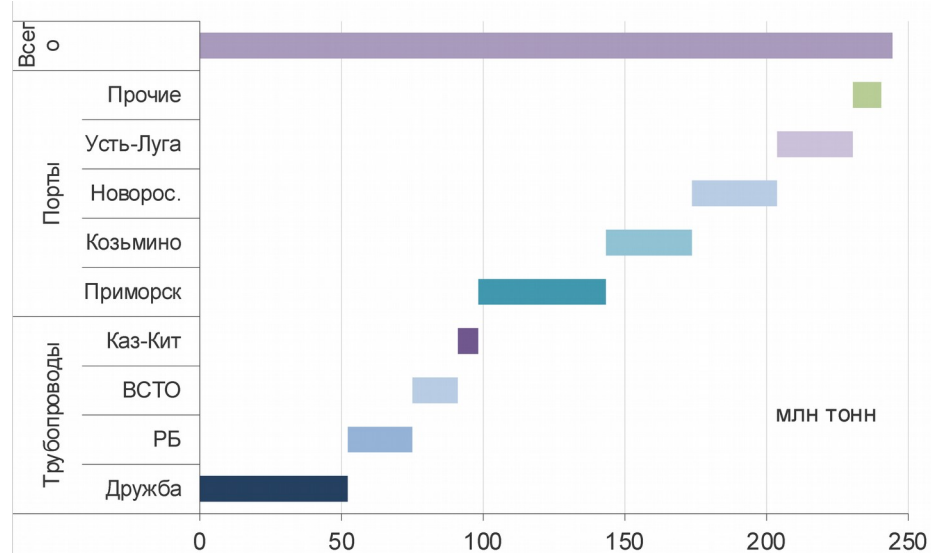
Импорт через российские порты после быстрого восстановительного роста в 2010/11 гг. в последние годы стагнировал, а в 2015 г. сократился с общим спадом импортного грузового потока.  
Доля портов РФ в импортном грузопотоке остается на низком уровне в 27% от общего тоннажа импорта.

# Нефть – поворот на Восток

## Экспорт нефти по направлениям поставок



## Экспорт нефти по направлениям отгрузки



Из-за действовавшего налогового режима, все последние годы экспорт сырой нефти сокращался. Рост поставок наблюдался только в азиатском направлении.

На европейском рынке шло замещение поставок нефти нефтепродуктами, т.к. таможенная субсидия даже простую переработку делала исключительно выгодной. 2015/2016 – разворот на добычу и экспорт сырой нефти. Простая переработка становится убыточной из-за «большого налогового маневра» и падения цен на нефть.

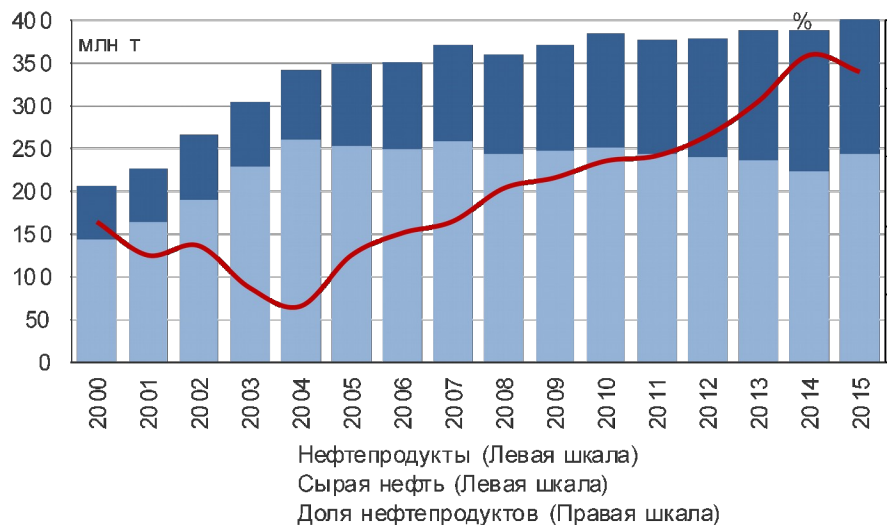
Порты доминируют в качестве основной инфраструктуры экспорта нефти.

Снижается роль «Дружбы» и перевалки нефти в Черноморском бассейне РФ.

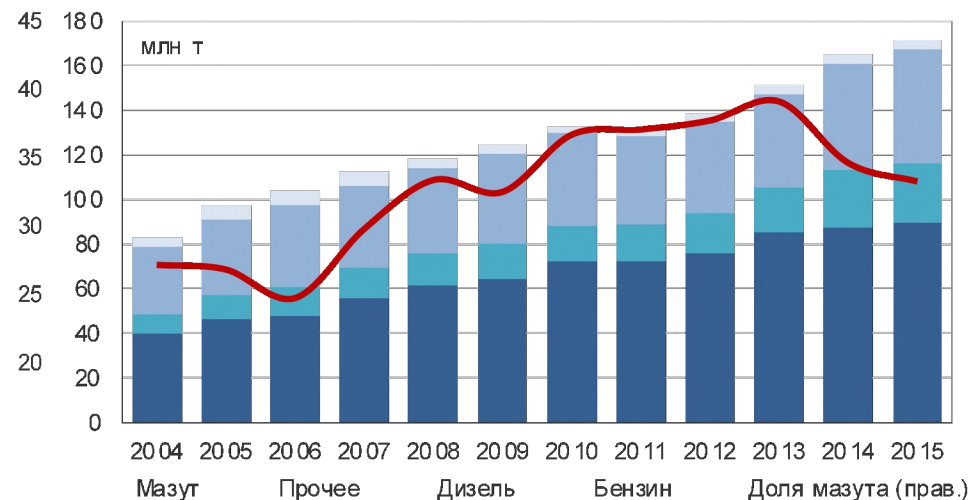
Наиболее активный рост – порты Дальнего Востока (+5,5 млн тонн в Козьмино в 2015 г.).

# Экспорт нефтепродуктов – медленное просветление

## Экспорт нефти и нефтепродуктов



## Экспорт нефтепродуктов по видам



Тренд на изменение структуры в пользу экспорта нефтепродуктов, при практически неизменных суммарных объемах экспорта, завершился.

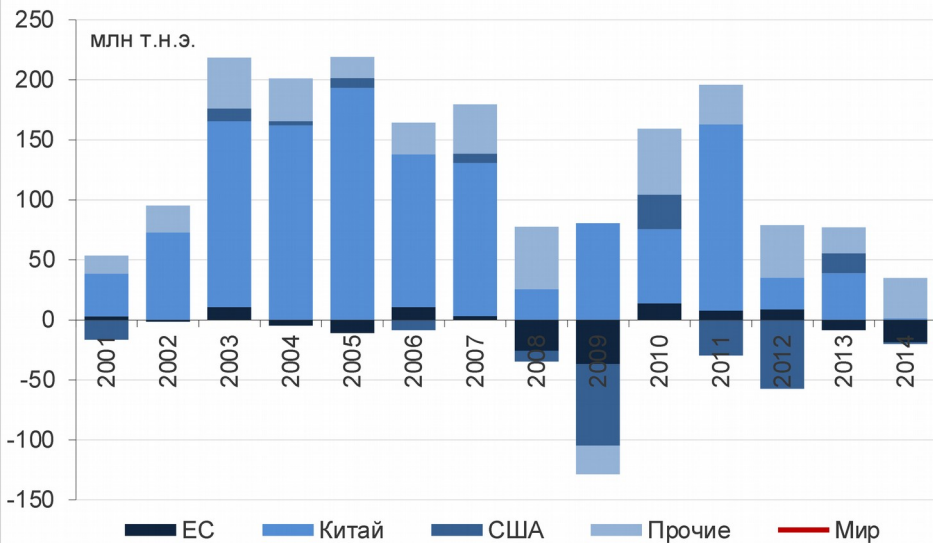
Новый приоритет – непосредственный экспорт нефти.

Основным экспортным товаром остается мазут, а также дизельное топливо и прямогонный бензин/нафта.

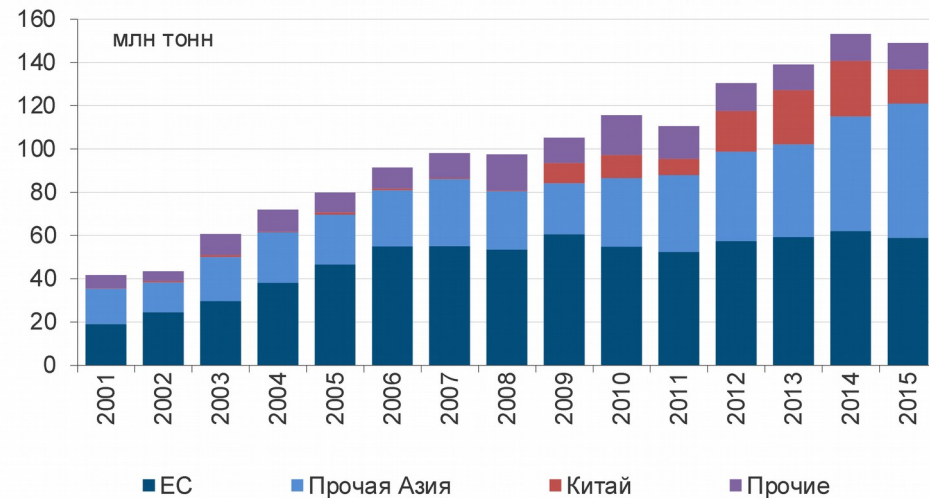
Но на фоне оптимизации выпуска и модернизации, доля темных продуктов в экспорте снизилась до 52% в 2015 г.

# Уголь – ренесанс завершается

## Прирост потребления угля в мире



## Экспорт угля из России



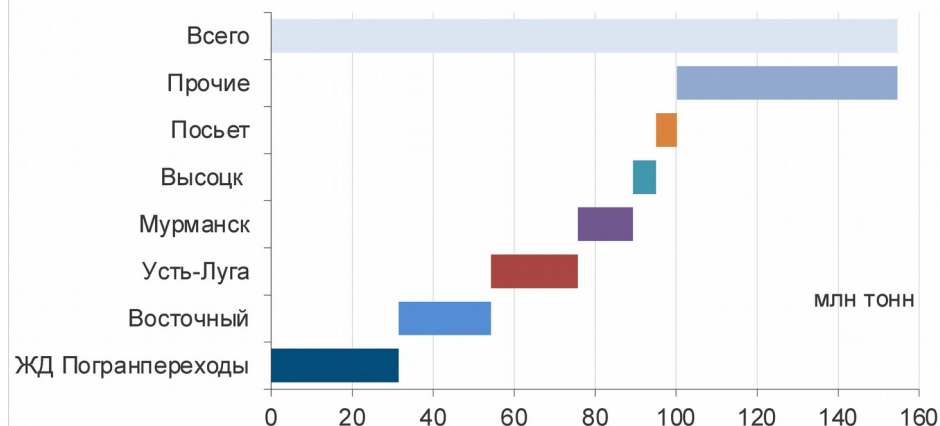
После замедления в 2012-2014 гг., в 2015 г. произошел существенный спад мирового потребления угля.

В Китае в 2015 г. импорт угля упал на 30% (-87 млн тонн), потребление угля снизилось на 3,7% г/г.

Резкий спад потребления угля в США (-14% г/г или -120 млн тонн).

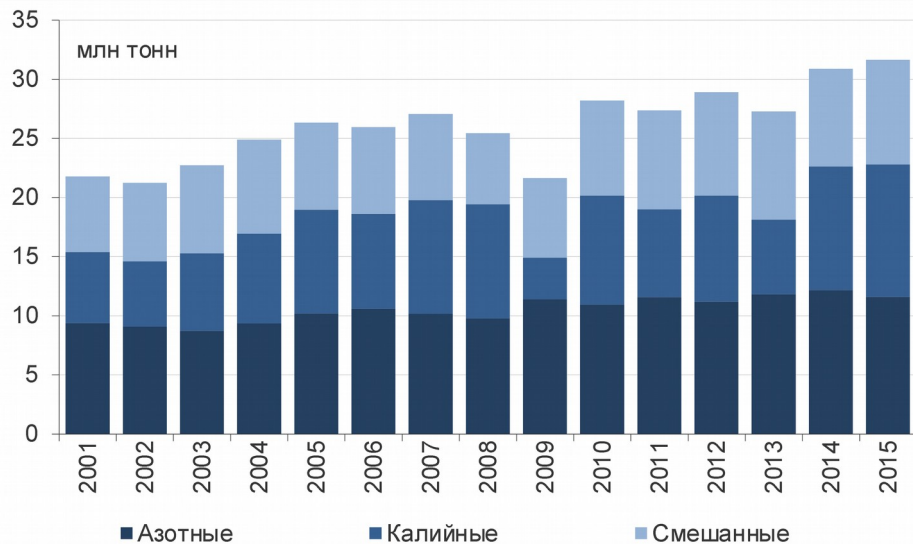
Российские экспортеры быстро адаптировались к падению экспорта в Китай (-10 млн тонн), перенаправив экспорт в другие страны Азии (+1,9 млн тонн в Корею и +1,3 млн тонн в Индию).

## Экспорт по направлениям отгрузки



# Удобрения – последний оплот

## Экспорт минеральных удобрений по видам



Динамика экспорта удобрений задается прежде всего поставками калийных удобрений.

Основная тенденция последних лет – опережающий рост экспорта калийных удобрений. В 2015 г. – рекордный объем в 11,2 млн тонн.

В 2015 г. Россия уступила Китаю роль крупнейшего мирового экспортера удобрений, на фоне реактивного роста китайских поставок азотных и смешанных удобрений.

## Экспорт минеральных удобрений по направлениям



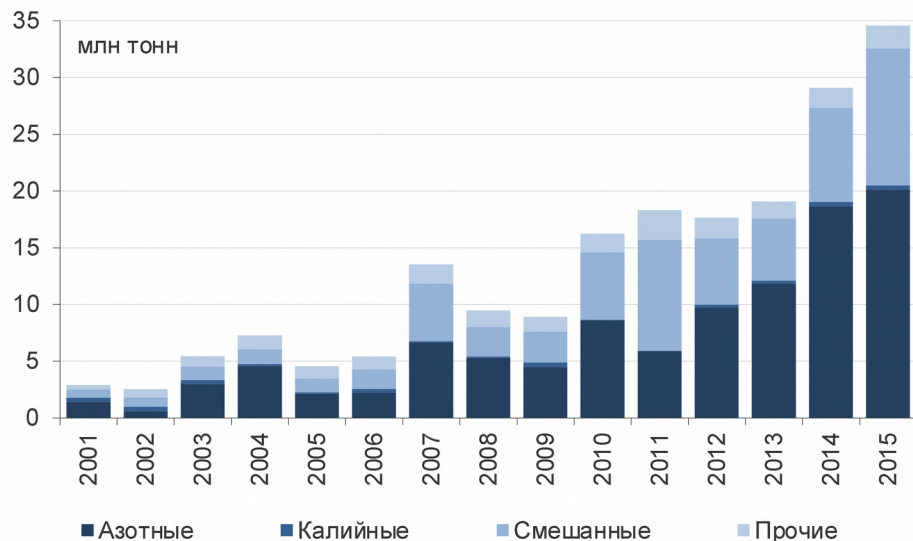
Российские порты медленно, но планомерно усиливают свои позиции по перевалке удобрений.

Спустя 10 лет доля перевалки в портах РФ от общего экспорта удобрений достигла 51% в 2015 г.



# Азотные удобрения – сложное будущее

## Экспорт минеральных удобрений из Китая

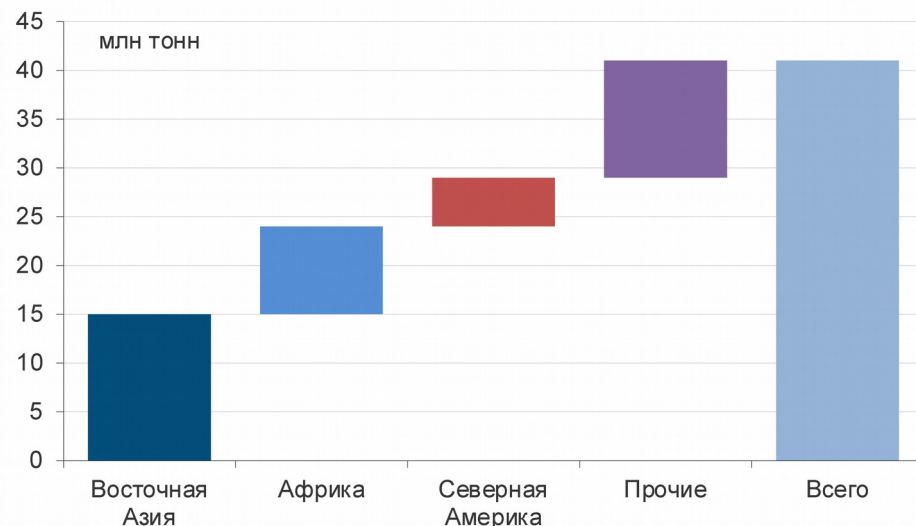


В 2015 г. экспорт азотных удобрений из России снизился на 0,6 млн тонн.

На ведущих экспортных рынках (Лат. Америка, США) – усиление конкуренции с Китаем.

В 2015 г. российские поставки в Бразилию снизились на 260 тыс. тонн, из Китая выросли на 345 тыс. тонн.

## Увеличение мировых производственных мощностей по карбамиду в 2013-2018



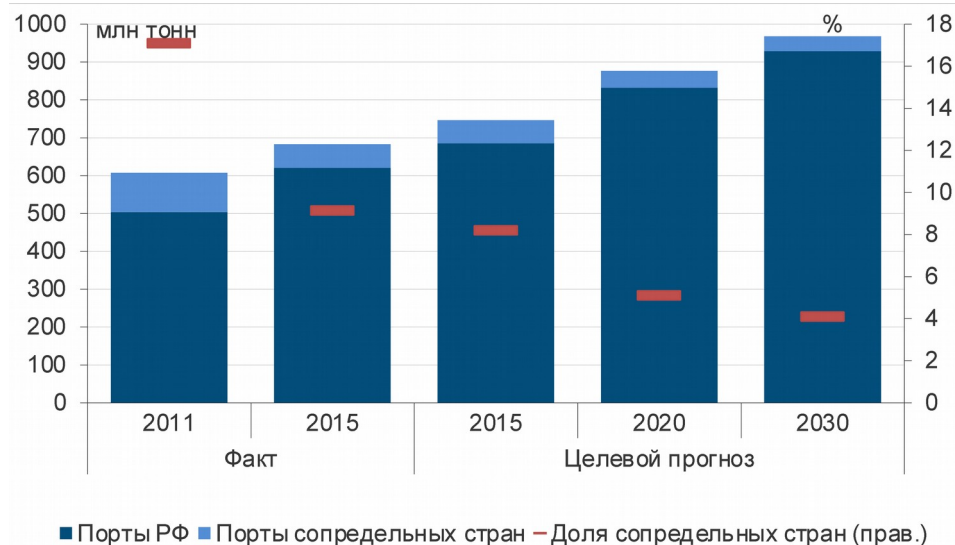
В ближайшие годы ожидается существенное усиление глобальной конкуренции между производителями азотных удобрений.

Уже имеющийся существенный избыток мощностей будет дополнен новыми вводами в Китае и регионах с низкой стоимостью природного газа (США, Ближний Восток).

Ключевые проекты в России – «Аммиак-4» на Акроне (700 тыс. тонн, запуск в 2016 г.), СП "КуйбышевАзота" и немецкой Linde Group (запуск в 2017 г.), ФосАгро (аммиак 760 тыс. тонн и выпуск гранулированного карбамида 500 тыс. тонн).

# Перспективы грузопотоков

## Транспортная стратегия



Сокращение доли сопредельных государств в общем объеме перевалки внешнеторговых грузов до 5% и менее – официальная цель «Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года».

Промежуточный итог 2015 г. близок к целевому индикатору – 9,1% против 8,2% (цель).

К 2020 г. поток грузов через порты сопредельных стран должен сократиться с 62 до 45 млн тонн.

## Продвижение в Doing Business – условия для международной торговли



Условия ведения внешнеэкономической деятельности – ключевое препятствие для дальнейшего продвижения России в рейтинге Doing Business.

Без существенных улучшений условий для внешней торговли достижение 20-го места в 2018 г. будет невозможно.

Либерализация регуляторного режима будет способствовать росту общего грузопотока экспорта и импорта, в том числе через Балтийские порты.

- Неизбежное дальнейшее переключение части объема внешнеторговых потоков Российской Федерации в порты России из Украины и стран Балтии (порядка 20-25 млн тонн).
- Глобальная дефляция сырьевых цен делает затраты на логистику более существенными. Времена тугих кошельков позади. Экспортеры сырья будут искать высокое качество по низкой цене услуг.
- На рынке минеральных удобрений выход новых производственных проектов в 2016-2020 гг. будет преимущественно обеспечивать загрузку внутрироссийских мощностей по перевалке. Риски существенного обострения конкуренции.
- Необходимость перепрофилирования мазутных терминалов под перегрузку светлых нефтепродуктов. Риск ухода дизеля после реализации проектов нефтепродуктопроводов Север и Юг.
- Огромный потенциал роста по снижению издержек ведения внешнеэкономической деятельности в России, что открывает перспективы для общего роста торговой активности.

**Спасибо за внимание**

**Сергей Агибалов**

**[s\\_agibalov@fief.ru](mailto:s_agibalov@fief.ru) , [www.fief.ru](http://www.fief.ru)**