



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

14/2024

Перспективы грузовых железнодорожных перевозок в Северной Америке на 2024 год

Положительной новостью для железнодорожной отрасли США являются перспективы развития отраслей гражданской инфраструктуры и промышленного производства, в которые государство и частный бизнес инвестируют значительные средства. Это делается для поддержки переноса производства из Китая в различные регионы США и Мексику, который, как ожидается, произойдет в течение ближайших 10 лет.

Рост объемов строительства ведет к увеличению перевозок по железной дороге строительных грузов от щебня до стали. В 2023 г. отправка металлических руд выросла на 10%, строительных заполнителей на 5,3%, лома – на 3,3%. Так же низкая стоимость угля и природного газа в Северной Америке положительно влияет на химическое производство, и хотя в 2023 г. объем перевозок химических веществ железнодорожным транспортом США снизился на 1,8%, он увеличился на определенных коридорах.

Объемы перевозок древесины и стройматериалов для жилищного строительства, как и новых автомобилей, будут зависеть от спроса, на который влияет процентная ставка. Высокие ставки по ипотечным кредитам могут привести к снижению заказов как на пиломатериалы, так и на новую бытовую технику, которые перевозятся по железной дороге. Пиломатериалы, используемые в жилищном строительстве, с начала 2024 г. уже показывают снижение на 9,8%, при этом в Канаде падение составило 15,7%. Тоже самое касается перевозки новых автомобилей – потенциальные покупатели ожидают снижения процентных ставок по автокредитам, в результате может образоваться избыток произведенных автомобилей в наличии.

Ожидаемый дефицит импорта зерна из Украины и России способствует поддержке сельского хозяйства и росту экспорта всех видов зерна и продовольственных товаров как из Канады, так и из США. В 2023 г. перевозка зерна по железной дороге снизилась на 11,3%, но на 8,2% выросла по другим продовольственным товарам. Анализ показывает, что зерновая и продовольственная продукция имеют серьезный потенциал роста в перевозках начиная с 2024 г. и дальше.

В интермодальных железнодорожных перевозках можно выделить два сегмента рынка с разным потенциалом роста. Внутренние интермодальные перевозки в основном осуществляются на большие расстояния 53-фт высокими контейнерами в 2 яруса, которые конкурируют с автомобильными полуприцепами. Конкуренция присутствует примерно по 12 стратегическим железнодорожным коридорам, проходящих параллельно автомагистралям между штатами. Перевозки автомобильных полуприцепов по железной дороге продолжают снижаться из-за большого веса тары полуприцепов.

Другой сегмент интермодального рынка состоит из внутренних перевозок на большие расстояния 40-фт обычных морских контейнеров с импортируемыми товарами. Сейчас лишь немногие морские контейнеры перевозятся по железной дороге – груз из них в портах перегружается в более крупные 53-фт контейнеры, поскольку это экономически более выгодно для железных дорог, особенно при их перевозке в 2 яруса.

Перспективы роста для интермодальных железнодорожных перевозок выглядят лучше, чем для большинства товарных групп грузовых вагонов, но с рядом оговорок. Американская ассоциация грузоперевозок (АТА) в течение следующих 10 лет ожидает роста железнодорожных интермодальных перевозок на 62%, что составляет совокупный темп роста более чем на 5%. Однако, учитывая сдержанные прогнозы развития международных морских контейнерных перевозок, объем интермодальных перевозок по железным дорогам в США, может не достичь уровня прогнозов АТА. В I полугодии 2024 г. эксперты ожидают снижение объемов морских контейнеров, направляемых в США.

По состоянию на конец ноября 2023 г. общее число интермодальных единиц (международных и внутренних контейнеров) сократилось на 6,2% по сравнению с аналогичным периодом 2022 г., в то время как количество интермодальных грузовых автомобилей с прицепами и полуприцепами сократилось почти на 24%. Число контейнеров, перевозимых поездами в основном в 2 яруса, сократилось на 5,1%. На протяжении большей части 2023 г. объемы интермодальных перевозок снижались ещё больше.

Растут также объемы перевозки металла и стали, как и цены на лом и на готовую металлопродукцию. Это улучшение по сравнению со снижением

цен на эти сырьевые товары, происходившее на протяжении большей части последнего десятилетия. Учитывая спрос на военную продукцию со стороны ВПК и от принятого федерального законодательства о финансировании инфраструктуры, в 2024 г. ожидается рост перевозки металлов.

Отдельно выделяется перевозка энергетического угля, поскольку в последние годы она выросла из-за роста стоимости природного газа на мировом рынке, что временно повысило его ценовую привлекательность. Однако этот рост вряд ли продолжится долго из-за планируемого закрытия угольных электростанций. Прогнозируется, что перевозки угля по железной дороге, которые уже сократились на 0,5% в 2023 г., продолжают свое падение. Для сравнения – объем перевозок коксующегося угля для сталелитейной промышленности вырос на 2,7%.

Тарифы на железнодорожные перевозки (за 1 т-км) по-прежнему остаются ниже, чем у грузовых автоперевозок. Кроме того, рентабельность железнодорожных компаний в 2024 г., исходя из нормы прибыли и рентабельности капитала, останется выше, чем у автоперевозчиков.

Хотя объем трафика грузовых вагонов в 2024 г. имеет потенциал роста, он вряд ли превысит 2-3%. Это меньше ожидаемых темпов роста ВВП и промышленного производства США. Ряд железных дорог поставили цели увеличить объем своих перевозок в 2 раза по сравнению с темпами роста ВВП, что выглядит мало реализуемым, однако не невозможным.

Если экономика США останется сильной и избежит рецессии, то сектор железнодорожных перевозок сможет расти и оставаться прибыльным. По канадской и мексиканской железнодорожной сети, которые используют те же операционные процедуры и рыночные подходы, что и в США, также прогнозируется рост объемов перевозок.

*Источники: railwayage.com, 26.01.2024 (англ. яз.)
railjournal.com, 24.01.2024 (англ. яз.)*