

Мой отчет

Обзор рынка грузовых перевозок



Грузооборот железнодорожного транспорта России в 2012 году увеличился на 2,9 % до 2 782,6 млрд ткм. Динамика роста в течение года постепенно замедлялась: с +12 % в январе до снижения на —2,5 % в декабре, что стало результатом замедления темпов роста промышленного производства и сокращения инвестиций в основной капитал. Оба макроэкономических показателя сильно влияют на объемы перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Общий грузооборот в 2012 году в России

5 055,4

млрд ткм

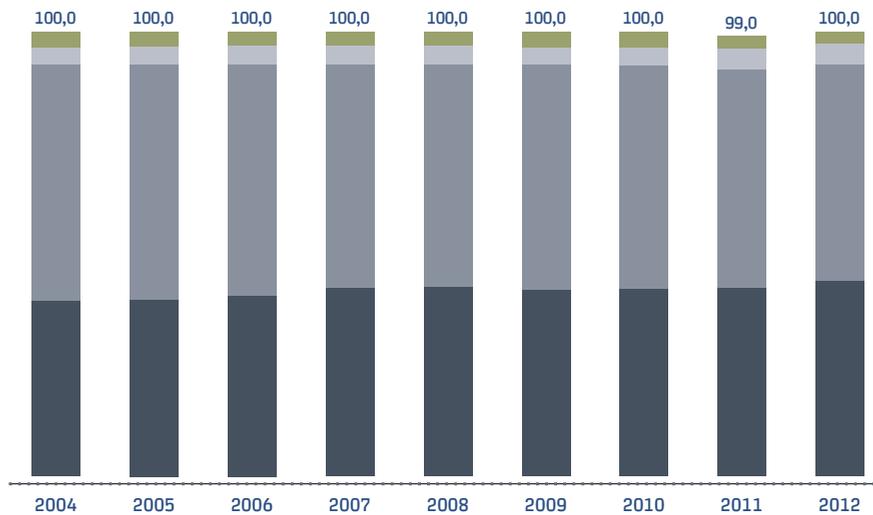
По данным Росстата, в 2012 году грузооборот транспорта в России вырос на 2,9 % по сравнению с 2011 годом.

Доля железнодорожного транспорта (без учета трубопроводного)

85,4 %

Это один из самых высоких показателей в мире.

СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, МЛРД ТКМ



- Железнодорожный
- Трубопроводный
- Автомобильный
- Прочие

* доля РЖД без учета трубопроводного транспорта.

Доля железнодорожного транспорта

44 %

В структуре грузооборота транспортной системы страны доля возросла на 0,7 п. п. к 2011 году.

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЙ ГРУЗОБОРОТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 2012 Г. К 2011 Г., %

Автомобильный

11,3

Железнодорожный

4,4

Воздушный

2,2

Трубопроводный

1,0

Водный

8,1

ОАО «РЖД» обеспечило увеличение объемных показателей перевозок. При росте промышленного производства в стране в 2012 году на 2,6 % погрузка возросла на 2,4 % и составила порядка 1 271,9 млн т.

Основной вклад в рост погрузки в последние годы вносит экспорт через российские порты, динамика внутригосударственных перевозок серьезно отстает даже от докризисного уровня. В результате по отдельным направлениям экспортных перевозок сеть железных дорог работала на пределе пропускных способностей, а на Дальнем Востоке загрузка сети на 30 % превысила максимальные значения за всю историю российских железных дорог.

При достаточно значимом росте объемных показателей перевозок в 2012 году ОАО «РЖД» обеспечило чуть меньший вклад в ВВП — 1,71 % против 1,77 % в 2011 году — наглядное свидетельство существенного снижения транспортной нагрузки на экономику и создания условий для развития других отраслей экономики за счет сдерживания роста тарифов железнодорожной компании, а по сути дела — за счет недофинансирования железнодорожной инфраструктуры.