

Актуальная тема

Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2017 году

М.В. ОЖЕРЕЛЬЕВА,
эксперт,
ozherelieva.m@gmail.com

Ф.И. ХУСАИНОВ,
канд. экон. наук,
f-husainov@mail.ru

В статье рассмотрены основные итоги и перспективы грузовых перевозок железнодорожным транспортом продукции важнейших отраслей российской экономики.

Железнодорожный транспорт на рынке транспортных услуг

Железнодорожный транспорт является важнейшим элементом транспортного комплекса РФ. На него приходится более 45% всего грузооборота страны, а без учета трубопроводного транспорта – более 87%. При этом, если в 2010–2013 гг. темпы роста грузооборота автомобильного транспорта существенно опережали темпы роста грузооборота железнодорожного транспорта, то с 2014 г. тенденция изменилась на противоположную.

В последние четыре года железнодорожный транспорт увеличивал свою долю на рынке транспортных услуг. Так, если в 2016 г. доля железных дорог в грузообороте составляла 45,1%, то по итогам 2017 г. она выросла до 45,5% (доля в грузообороте без учета трубопроводного транспорта соответственно выросла с 86,5 до 87,1%). Впрочем, это количественный показать, а вот каково «качество» этого роста, за счет каких грузов он произошел – об этом пойдет речь ниже.

© М.В. ОЖЕРЕЛЬЕВА, Ф.И. ХУСАИНОВ, 2018

В табл. 1. приведены данные о грузообороте различных видов транспорта в России по итогам 2017 г. и в сравнении с 2016 г.

Таблица 1

Грузооборот различных видов транспорта РФ в 2016 и 2017 гг. (источник: Росстат)

	2016 г.	2017 г.			
	Грузооборот, млрд т·км	Грузооборот, млрд т·км	% к 2016 г.	Доля видов транспорта в общем грузообороте, %	Доля видов транспорта в общем грузообороте без учета трубопроводного, %
Грузооборот транспорта	5197,9	5476,7	105,4	100,0	100,0
в том числе: железнодорожного	2344,1	2 493,0	106,4	45,5	87,1
автомобильного	247,8	250,9	101,3	4,6	8,8
морского	43,1	45,9	106,5	0,8	1,6
внутреннего водного	67,2	64,5	96,0	1,2	2,3
воздушного	6,6	7,6	115,2	0,1	0,3
трубопроводного	2489,1	2614,9	105,1	47,7	–

На рис. 1–4 приведены итоги работы транспортного комплекса России в 2017 г. – доли соответствующих видов транспорта в погрузке и в грузообороте.

Рост грузооборота железнодорожного транспорта в 2017 г. на 6,4% к предыдущему году произошел как за счет роста средней дальности перевозки (она выросла с 1765 км в 2016 г. до 1801 км в 2017 г., или на 2,0%*), так и за счет увеличения объемов перевозок (выросли на 4,2%).

Напомним, что в этом контексте «перевезено» и «погружено» – это различные показатели; *«перевезено»* здесь представляет собой сумму *погрузки* (которая по итогам 2017 г. выросла на 3,2%, подробнее об этом будет сказано ниже),

* В настоящей статье, если не указано иное, источником являются данные отчетов ОАО «РЖД». Пользуясь случаем, авторы выражают благодарность компании «INFOLine – Аналитика» и лично М.Б. Бурмистрову за любезно предоставленные статистические данные из отчетов ОАО «РЖД».

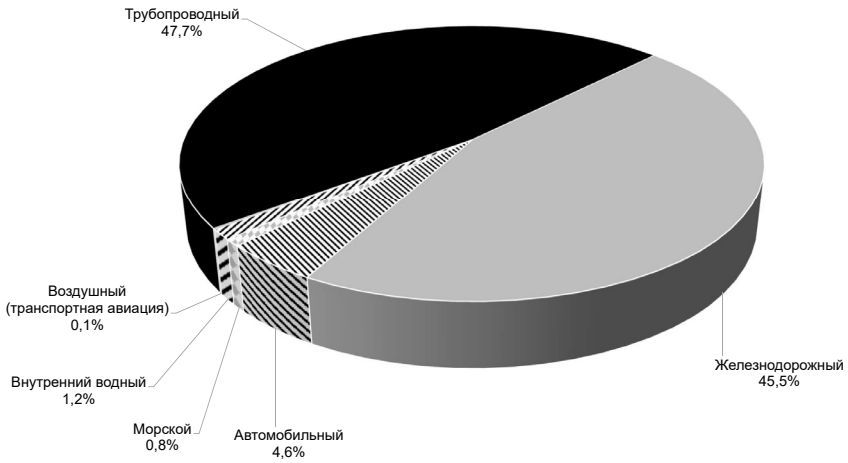


Рис. 1. **Доля различных видов транспорта в грузообороте в 2017 г. (источник: Росстат)**

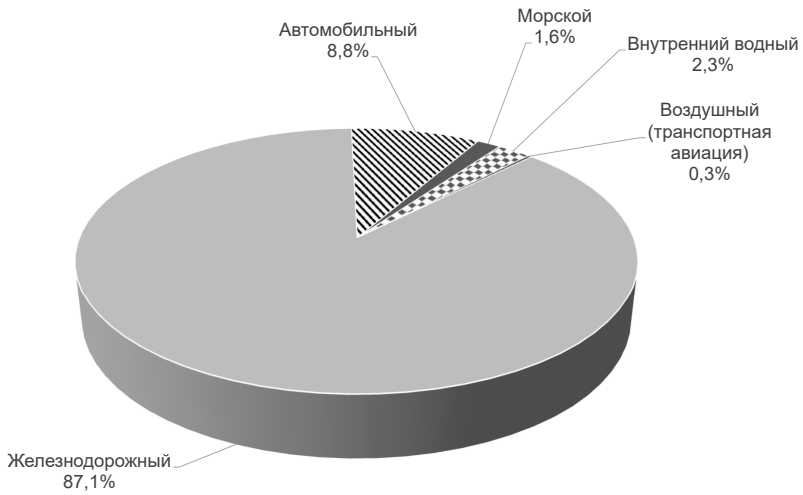


Рис. 2. **Доля различных видов транспорта (без учета трубопроводного) в грузообороте в 2017 г. (источник: Росстат)**

импорта и *транзита*. Подробнее о различии показателей «*погружено*» и «*перевезено*» см. в [1].

Основной вклад в увеличение грузооборота железнодорожного транспорта внесли уголь (+12%), лесные грузы (+8,4%), зерно (+8,0%), химикаты и сода (+6,5%), черные металлы (+5,9%); причем уголь, лесные грузы и химикаты увеличили как объем перевозимых грузов, так и среднюю дальность перевозки, а черные металлы и зерно, увеличившись по объему перевозок, стали перевозиться на несколько уменьшившуюся среднюю дальность.

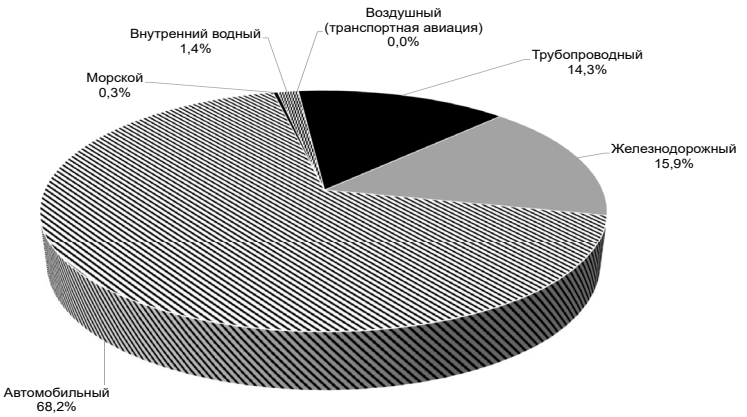


Рис. 3. **Доля различных видов транспорта в погрузке грузов в 2017 г. (источник: Росстат)**

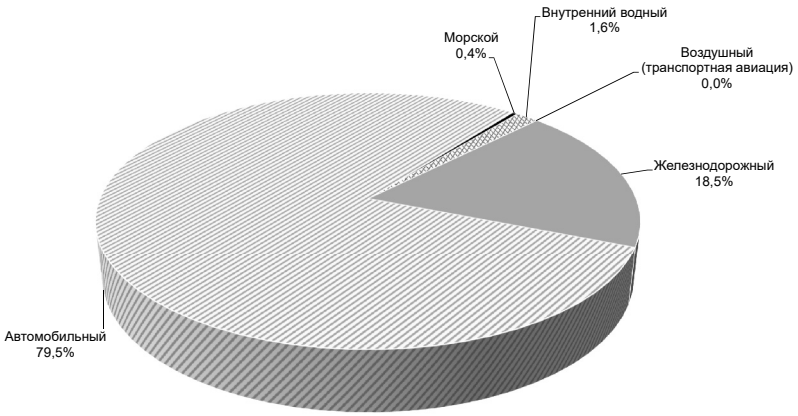


Рис. 4. **Доля различных видов транспорта в погрузке грузов (без учета трубопроводного транспорта) в 2017 г. (источник: Росстат)**

Обзор грузовых перевозок железнодорожным транспортом продукции важнейших отраслей российской экономики

Долгосрочная динамика погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта, охватывающая период с 1990 по 2017 г., приведена на рис. 5.

В 2017 г. погрузка грузов по сети ОАО «РЖД» составила 1261,3 млн т (против 1222,4 млн т в 2016 г.), т.е. она выросла на 3,2%, или 39 млн т, к уровню 2016 г. Три четверти этого прироста, или, если быть точным, 29 млн т, – это рост погрузки каменного угля. Доля угля в общей погрузке ОАО «РЖД» выросла с 26,9% в 2016 г. до 28,4% в 2017 г. (подробнее об этом см. ниже).

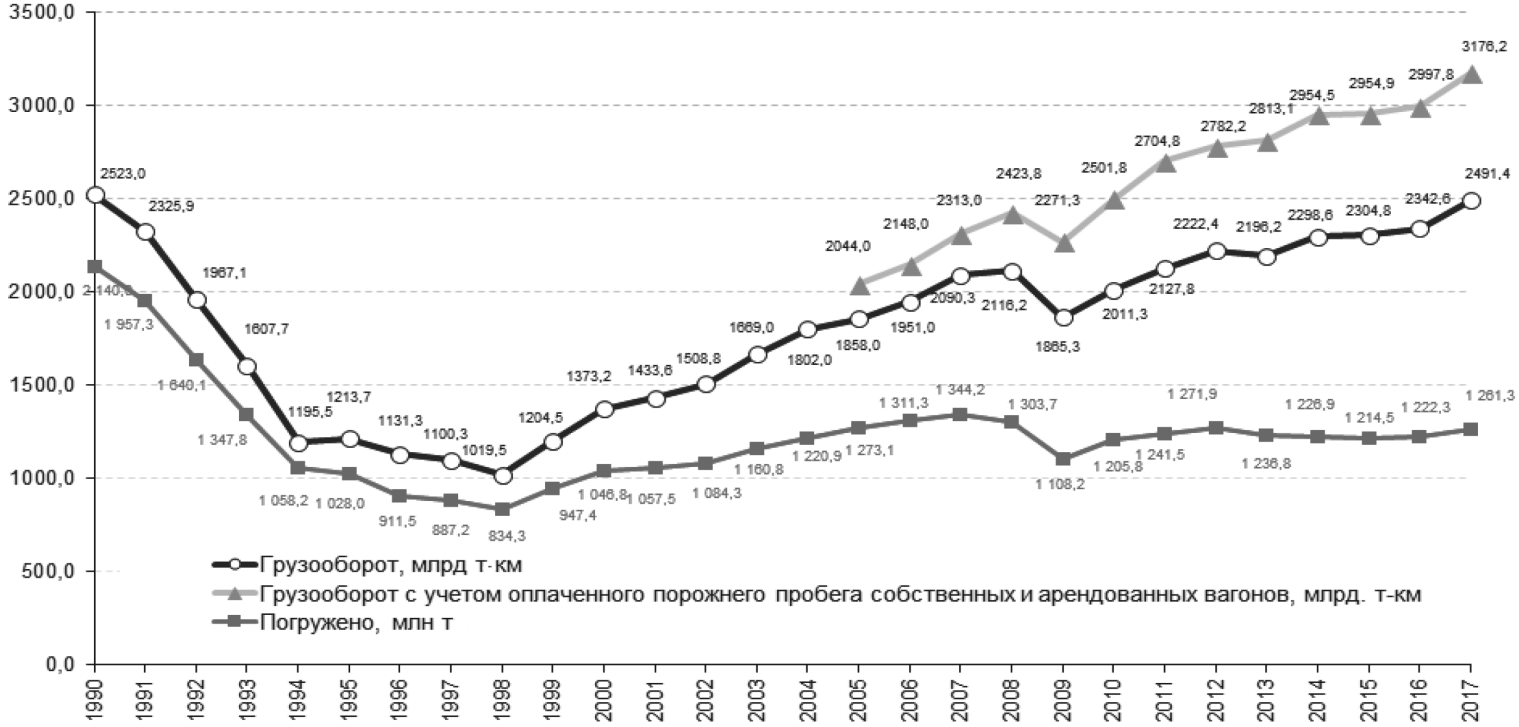


Рис. 5. **Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России в 1990–2017 гг. (источники: МПС СССР, МПС России, ОАО «РЖД»; данные за 1990–1991 гг. – по железным дорогам в границах РСФСР)**

Таким образом, основной рост произошел за счет добывающих, а не перерабатывающих отраслей промышленности. Это, в принципе, коррелирует с данными из обзора Центра развития НИУ ВШЭ, в котором в декабре 2017 г. итоги года прогнозировались следующим образом: «промышленное производство по итогам [2017] года вырастет на 0,9%, причем исключительно за счет добывающих производств... Обрабатывающие производства, согласно данным Росстата, напротив, уже три года не растут»*. По данным Росстата, по итогам 2017 г. обрабатывающие отрасли выросли на 0,2%, добывающие – на 2,0%, а промышленность в целом – на 1,0%**.

Рост погрузки железнодорожным транспортом преимущественно грузов сырьевого сектора вполне согласуется с общеэкономическими тенденциями.

Но вернемся к объемам погрузки грузов. Помимо угля, еще 3,6 млн т добавили удобрения (+6,8%), 3,1 млн т – зерно (+16,4%) и немногим меньше, 2 млн т, – черные металлы (+2,8%). Большое снижение по строительным грузам – 8 млн т (–5,7%).

С точки зрения модернизации транспортных технологий важным показателем является рост перевозок грузов в контейнерах; погрузка по номенклатурной группе «грузы в контейнерах» выросла на 11%, или 2,9 млн т.

Как видно из рис. 5, в 2017 г. погрузка достигла максимального за пятилетие (2013–2017) уровня, но тем не менее этот уровень ниже показателя 2012 и 2008–2009 гг.

Структура погрузки ОАО «РЖД» по важнейшим группам грузов приведена на рис. 6 и 7.

Важнейшим грузом, перевозимым ОАО «РЖД», является ***каменный уголь***. Его роль велика как для экономики страны в целом, так и для экономики ОАО «РЖД» в частности [2, 3].

Россия входит в число стран с самыми большими объемами добычи каменного угля и занимает 6-е место в мире после Китая, США, Индии, Австралии и Индонезии. На долю России приходится примерно 4,5% мировой угледобычи [3]. В России уголь потребляется во всех субъектах РФ; основными потребителями угля на внутреннем рынке являются электростанции и коксохимические заводы.

---

* Комментарии о государстве и бизнесе, № 146, 20–27 декабря 2017 г., с. 7.

** В 2018 г. Росстат неоднократно корректировал данные о промышленном производстве и ВВП, в том числе и за предыдущие годы. В настоящей статье приводятся данные с учетом корректировок Росстата от 03.04.2018.

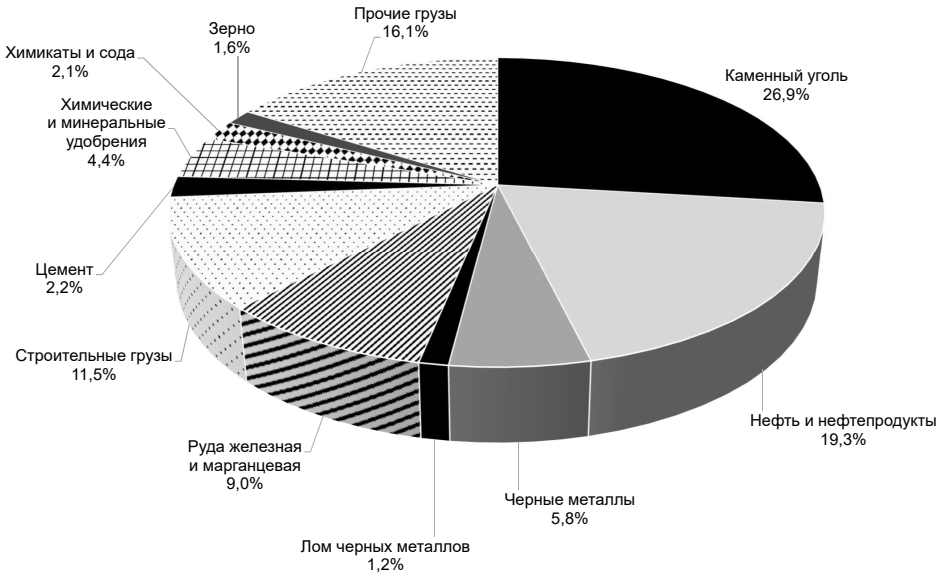


Рис. 6. **Структура погрузки грузов по сети ОАО «РЖД» в 2016 г. (источник: Росстат)**

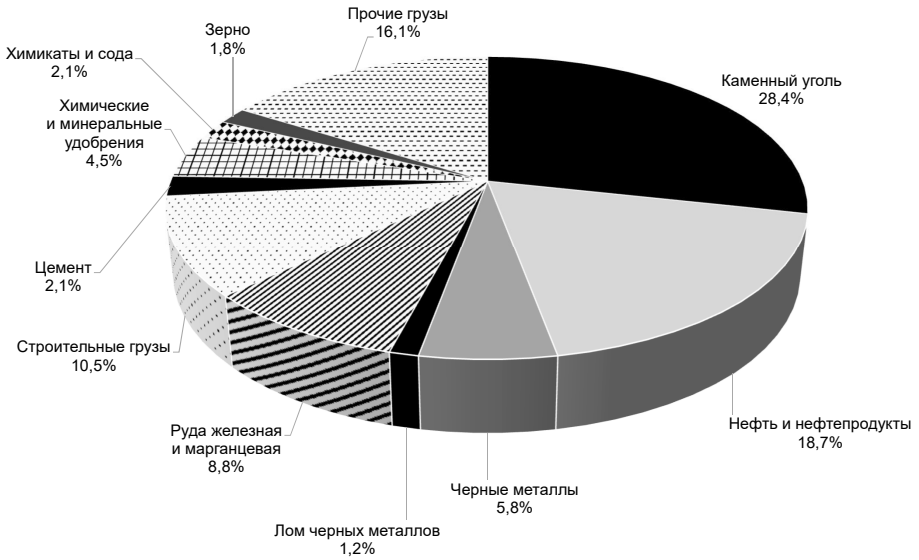


Рис. 7. **Структура погрузки грузов по сети ОАО «РЖД» в 2017 г. (источник: Росстат)**

В 2017 г. по сравнению с 2016 г. добыча угля увеличилась в трех из четырех основных угольных бассейнов – в Кузнецком (на 13,2 млн т, или 6%), в Канско-Ачинском (на 0,9 млн т, или 3%) и в Донецком (на 1,58 млн т, или 37%). В Печорском угольном бассейне зафиксировано снижение добычи (на 1,7 млн т, или 16%) [3, 4]. В целом по РФ объем добычи угля в 2017 г. увеличился на 22 млн т, или 5,7%, по сравнению с уровнем 2016 г. (табл. 2).

Таблица 2

Добыча угля в России в 2010–2017 гг., млн т [3]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общая добыча	323,4	336,7	354,6	352,1	358,2	374,0	386,9	408,9
в том числе: энергетического	253,1	268,7	280,0	268,8	273,1	286,3	294,3	320,3
коксующегося	70,3	68,0	74,6	83,3	85,1	87,7	92,6	88,6

Всего в 2017 г. по железной дороге было отправлено 358,5 млн т угля, что на 9,1% больше, чем в предыдущем году (328,6 млн т). Динамика погрузки каменного угля на железнодорожный транспорт приведена на рис. 8.

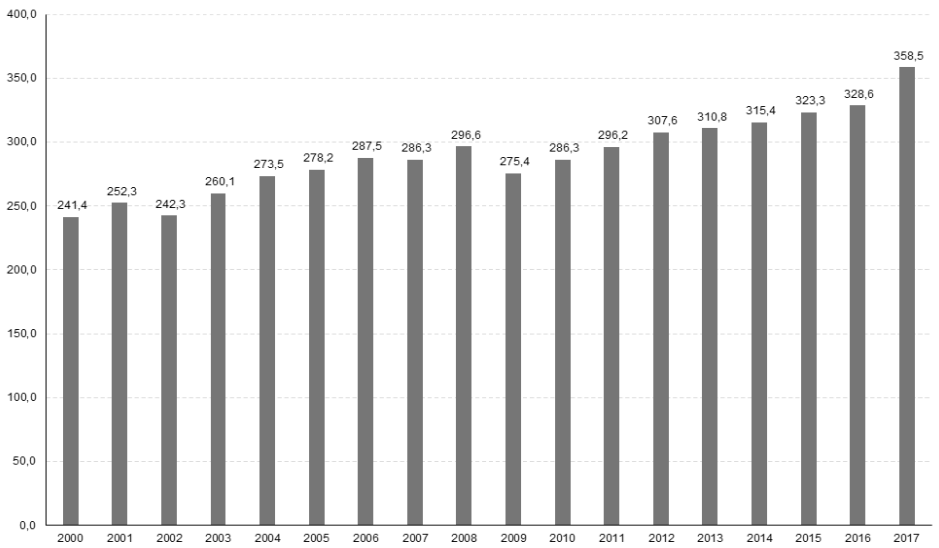


Рис. 8. **Динамика погрузки каменного угля по сети ОАО «РЖД» в 2000–2017 гг., млн т**

Основной прирост перевозок угля произошел в экспортном направлении: по итогам года экспортная погрузка угля на железнодорожном транспорте превысила погрузку во внутреннем сообщении – 192,2 млн т, или 53,6% от всей

погрузки*. По отношению к предыдущему году погрузка угля на экспорт выросла на 17,3% (192,2 млн т в 2017 г. против 163,95 млн т в 2016 г.), а вот погрузка по России увеличилась незначительно – рост составил около 1% (166,2 млн т в 2017 г. против 164,7 млн т в 2016 г.).

Анализируя динамику погрузки каменного угля на железнодорожный транспорт можно отметить две ярко выраженные тенденции: рост доли угля в погрузке и грузообороте РЖД и рост отгрузки угля на экспорт.

Первую тенденцию иллюстрирует рис. 9, из которого видно, что период с 2006 по 2017 гг. доля угля в погрузке всех грузов выросла с 21,9 % до 28,4 %, а доля угля в грузообороте за тот же период – с 32,0 % до 43,1 %.

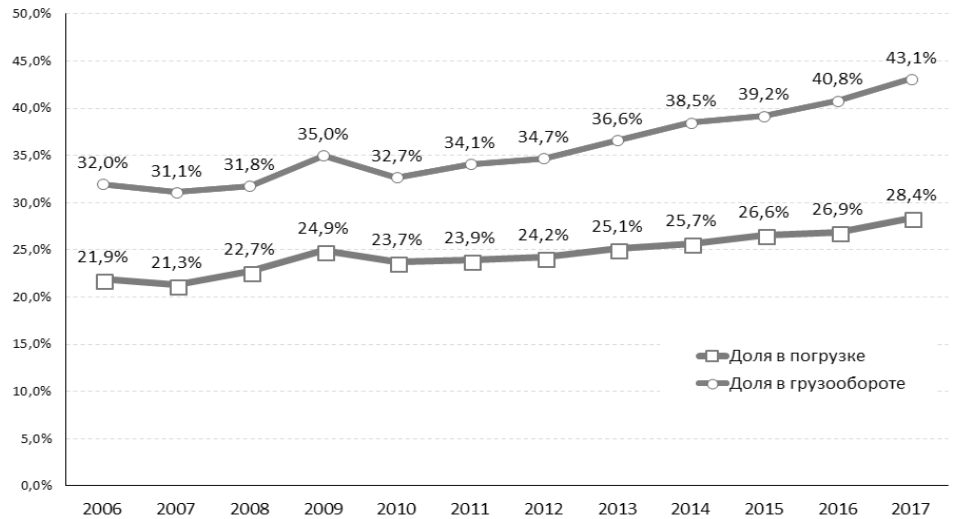


Рис. 9. **Доля каменного угля в погрузке и грузообороте железнодорожного транспорта в 2006–2017 гг.**

Вторую тенденцию иллюстрирует рис. 10, на котором приведены данные о доле погрузки каменного угля на экспорт на горизонте с 2000 по 2017 гг. Погрузка угля в 2017 г. в 1,5 раза (или, если быть точным, на 49,5 %) превысила уровень погрузки 2000 г. Погрузка на экспорт при этом, в 2017 г. была в 5,1 раза выше соответствующего показателя 2000 г. В итоге, доля погрузки угля на экспорт выросла с 15–16 % в начале 2000-х годов до 54% в 2017 году. На подобный рост повлияло много факторов, среди которых важнейшими являются мировая конъюнктура угольного рынка и тарифная политика РЖД в отношении перевозок угля (подробнее о влиянии тарифов РЖД на экспорт угля и на его конкурентоспособность на мировых рынках см. [5,6,7]).

* Традиционно существуют небольшие расхождения в статистической информации об экспорте угля из России по данным ЦДУ ТЭК и по данным ОАО «РЖД».

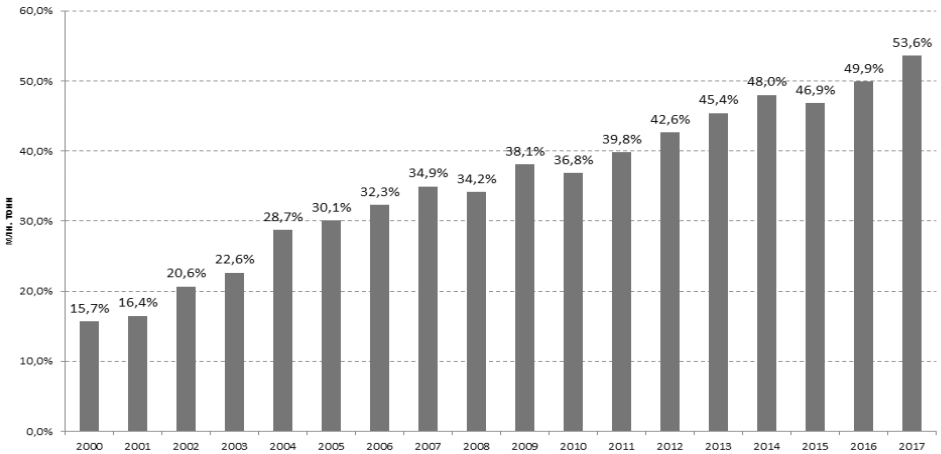


Рис. 10. **Доля погрузки каменного угля на экспорт в общей погрузке каменного угля железнодорожным транспортом в 2000–2017 гг.**

Основной прирост погрузки угля из России в 2017 г. по отношению к предыдущему году произошел в следующие страны назначения: Китай (в 1,5 раза), Польшу (в 2 раза) и Турцию (почти в 2,5 раза), а также Румынию и Индию. Кроме того, закупки угля из России нарастили такие страны, как Южная Корея и Тайвань, а также некоторые европейские страны, включая Польшу.

Важным фактором, оказавшими положительное влияние на экспорт российского угля, стала политика Китая (начатая еще в предыдущие годы) по сокращению избыточных мощностей в своей угольной отрасли (что привело к закрытию около тысячи нерентабельных шахт) на фоне запрета в 2017 г. импорта угля в Китай из Северной Кореи.

В итоге на азиатских рынках возник дефицит коксующихся углей. Кроме того, из-за последствий циклона у берегов Австралии в марте 2017 г. на несколько месяцев остановилась добыча угля в крупнейшем в мире угольном бассейне – австралийском Квинсленде, что также сказалось на мировой динамике потребления угля.

На внутрироссийском рынке продолжается вытеснение угольного топлива газом, и в целом поставки российского угля на внутренний рынок имеют устойчивую тенденцию к сокращению [8]. Впрочем, по нашему мнению, в 2018 г. погрузка угля будет по-прежнему увеличиваться за счет роста погрузки на экспорт (в том числе в Польшу, Японию и, возможно, Украину).

Вторым по объемам перевозок грузом для ОАО «РЖД» являются ***нефть и нефтепродукты***. А с точки зрения выручки РЖД эта группа грузов является наиболее важной, поскольку, если вклад нефти и нефтепродуктов в общую погрузку грузов – лишь 18,7%, то вклад этой номенклатуры в выручку от грузовых перевозок составляет 28%.

В целом Россия входит в тройку стран с самым большим объемом добычи нефти [9], и роль этого рода груза традиционно была высокой как для экономики страны, так и для работы железных дорог. И, судя по всему, будет таковой оставаться и в обозримом будущем. По доказанным запасам нефти Россия занимает 6-е место в мире после Венесуэлы, Саудовской Аравии, Канады, Ирана и Ирака [9].

Данные о добыче нефти приведены в табл. 3

Таблица 3

Производство (добыча) и переработка нефти в России в 2010–2017 гг. [2]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Добыча нефти, включая газовый конденсат, млн т	505,1	511,4	518,0	523,3	526,7	534,0	547,6	546,8
Первичная переработка нефти, млн т	249,3	258,0	270,0	278,0	294,4	287,2	284,5	284,0
Доля переработки нефти в ее добыче, %	49,4	50,4	52,1	53,1	55,9	53,8	52,0	51,9

Некоторое снижение добычи нефти в 2017 г. связано с участием России в соглашении по сокращению добычи, которое заключили 11 крупнейших нефтедобывающих стран. Это, кстати, позволило в 2017 г. участникам «картеля» повлиять на динамику мировых цен на нефть в благоприятном (для производителей нефти) направлении: если по итогам 2016 г. средняя цена нефти Brent составляла 44 долл. за баррель, то по итогам 2017 г. она выросла до 54,4 долл. за баррель, или на 24%. Цена нефти Urals в 2016 г. составляла 41,9 долл. за баррель, а по итогам 2017 г. она составила 53,1 долл. за баррель [2].

Перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом снижаются третий год подряд (рис. 11). Если в 2014 г. их погрузка составила 256,4 млн т, то в 2015 г. она упала до 251,2 млн т, а в 2016 г. – до 235,8 млн т. Итого 20,6 млн т потерял железнодорожный транспорт за эти годы.

В 2017 г. эта тенденция продолжилась, но снижение было уже не таким значительным: было погружено 235,5 млн т нефти и нефтепродуктов, что на 0,3 млн т, или 0,2%, ниже уровня 2016 г. При этом рост внутренних перевозок составил 3,5%, а экспорт снизился на 6%.

Даже тарифные меры, предпринятые ОАО «РЖД», в частности введение понижающих коэффициентов в рамках ценового коридора на ряде направлений, в том числе на экспорт топлива дизельного и мазута со станций Князевка и Нефтяная Приволжской железной дороги, а также скидки на перевозки с некоторых станций назначением на порты Северо-Запада, не смогли переломить

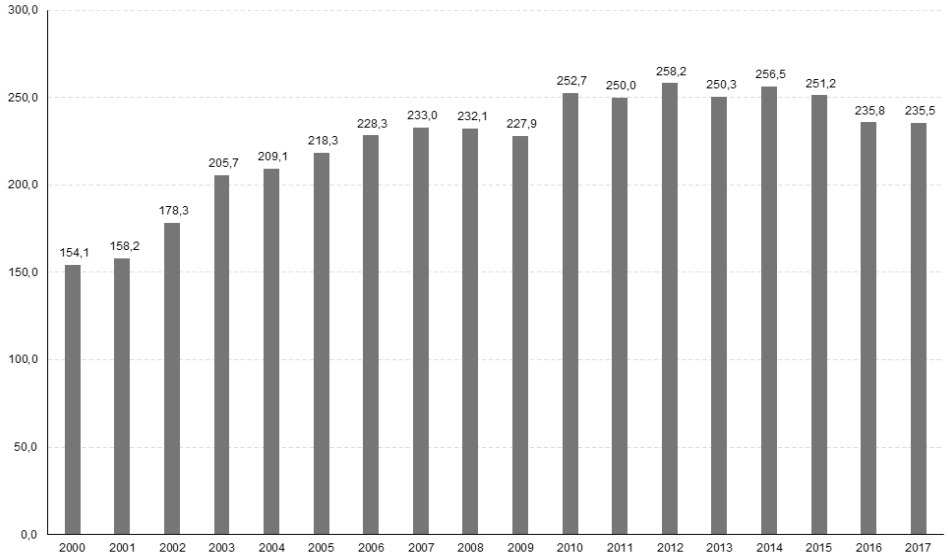


Рис. 11. **Динамика погрузки нефти и нефтепродуктов по сети ОАО «РЖД» в 2000–2017 гг., млн т**

негативную тенденцию (о влиянии тарифов на перевозки нефти и нефтепродуктов см. [10, 11]).

Перевозки нефтеналивных грузов по железной дороге постепенно сокращаются из-за роста прокачки нефтепродуктов по трубопроводам (ряд экспертов прогнозируют, что в 2018 г. на трубопроводный транспорт уйдет более 10 млн т), и даже попытки ОАО «РЖД» скорректировать снижение за счет создания более выгодных условий грузоотправителям не спасают ситуацию.

На заседании съезда Российского союза промышленников и предпринимателей в начале февраля 2018 г. было заявлено о том, что решение ОАО «РЖД» снизить тарифы на перевозку нефтеналивных грузов по направлениям, повторяющим речные перевозки, осложнило жизнь судоходных компаний, а сохранение действующих скидок к тарифам на перевозку железнодорожным транспортом нефтепродуктов может привести к потере более 50% грузовой базы наливных грузов внутреннего водного транспорта.

В среднесрочной перспективе погрузка нефти и нефтепродуктов будет снижаться, однако по темпам падения у аналитиков пока нет единой точки зрения. В феврале 2018 г. Правительство РФ поручило разработать транспортный баланс железнодорожного, трубопроводного, водного и автомобильного транспорта, который позволил бы сбалансировать рынок транспортных услуг, а также обеспечил взаимоувязанное развитие различных видов транспорта [12, 13]. Возможно, после рассмотрения этого баланса можно будет прогнозировать дальнейшую динамику перевозок нефтеналивных грузов.

Вместе с тем необходимо подчеркнуть, что планы по вводу в действие новых трубопроводов, вероятно, приведут в итоге к снижению перевозок нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

В 2017 г. по железной дороге было отправлено 73 млн т ***черных металлов***, что на 2,8% (или почти 2 млн т) выше уровня 2016 г. (динамика погрузки черных металлов представлена на рис. 12).

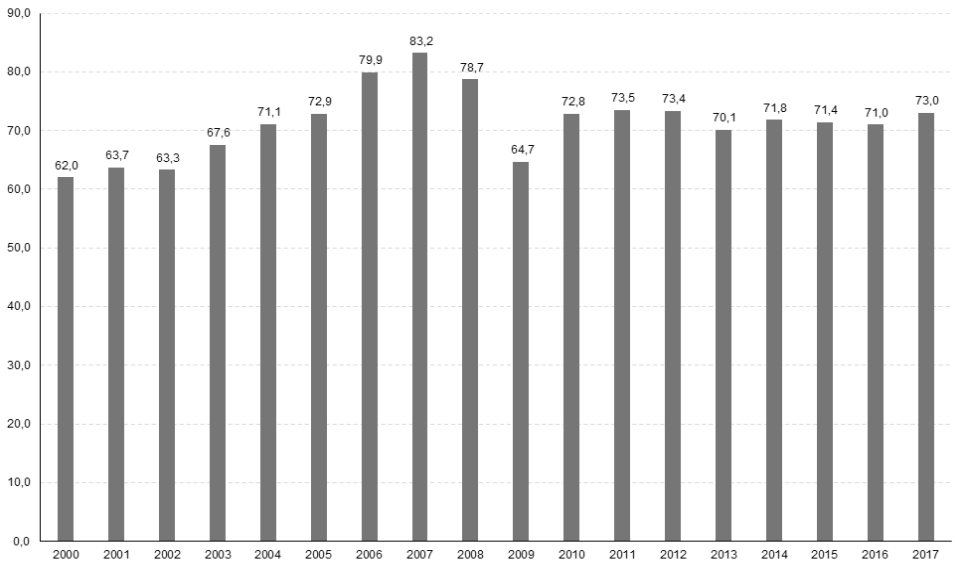


Рис.12. **Динамика погрузки черных металлов по сети ОАО «РЖД» в 2000–2017 гг., млн т**

Производство металлургической отрасли в 2017 г. росло за счет увеличения спроса со стороны строительной отрасли, машино- и автомобилестроения. Причем основным источником спроса стал внутренний спрос, а основным драйвером роста погрузки – соответственно, перевозки во внутрироссийском сообщении (они выросли на 3,8%).

Любопытно, что в 2017 г. выросли перевозки черных металлов в контейнерах на 27,7% относительно 2016 г. (до 104,07 тыс. TEU), в том числе на экспорт – на 30%, во внутрироссийском сообщении – на 6,5%, транзитные перевозки черных металлов контейнерные выросли на 53,5%, импортные – на 27,8%.

В связи с тем что ожидается рост потребления внутри России листовой стали, чугуна, стальных труб большого диаметра и слябов, рост погрузки черных металлов в 2018 г. весьма вероятен.

В 2017 г. погрузка ***строительных грузов*** составила 132,9 млн т, что на 5,7% (или 8 млн т) ниже уровня 2016 г. (рис. 13). О проблемах строительной отрасли,

особенно грузоотправителей щебня, весь 2017 г. активно писали отраслевые СМИ, и проблема дефицита подвижного состава действительно играет важную роль в работе строительной отрасли.

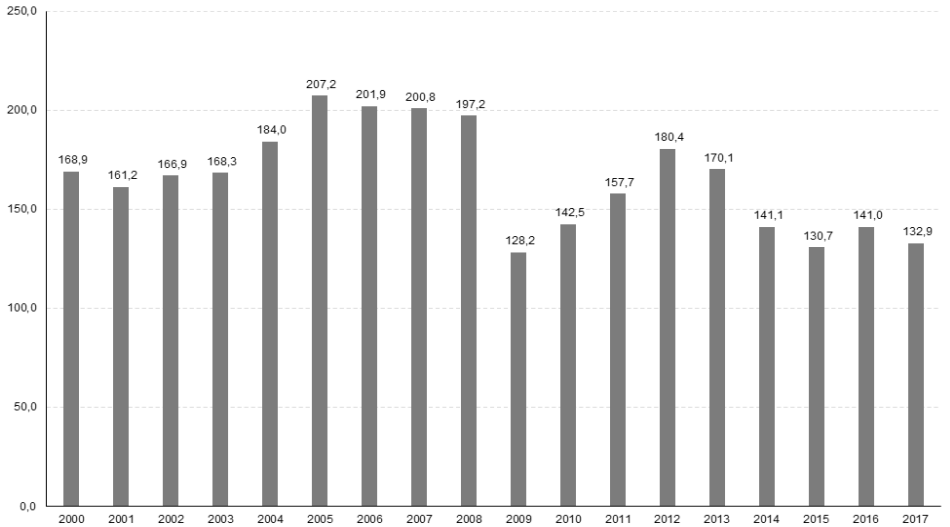


Рис. 13. **Динамика погрузки строительных грузов по сети ОАО «РЖД» в 2000–2017 гг., млн т**

Дефицит вагонного парка стал следствием действительно произошедшего сокращения парка грузовых вагонов, которое было принудительным и стало результатом решений, принятых Правительством РФ, – сначала решения о фактическом запрете продления сроков службы вагонов (август 2014 г.), а затем (с 1 января 2016 г.) внесения поправок в Правила технической эксплуатации о запрете выхода вагонов с продлением сроков службы на пути ОАО «РЖД» [14, 15]. Таким образом, усилия Правительства РФ были успешными и привели ровно к тому результату, о котором предупреждали практически все отраслевые эксперты, – к дефициту вагонов и к росту ставок операторов подвижного состава.

Здесь необходимо отметить, что и сами грузоотправители это прекрасно понимают. Так, один из интервьюируемых в рамках исследования «Индекс качества» грузоотправителей говорит: «А все потому, что наше правительство поддержало машиностроителей и порезало те вагоны, которые на рынке являлись буфером» [16].

Другим факторов, оказавшим негативное влияние на погрузку строительных грузов, было снижение ввода жилья (по данным Минстроя России, на 2%) на фоне снижающихся реальных располагаемых доходов населения. Впрочем, количество ипотечных кредитов, выданных населению, и их общая сумма в 2017 г. выросли, поэтому полагаем, что прямой зависимости в краткосрочной перспективе между динамикой доходов и вводом нового жилья нет.

Но не вся строительная отрасль характеризовалась в 2017 г. отрицательной динамикой. Так, погрузка ***цемента*** не упала, а даже немного подросла – на 0,6% Впрочем, это лишь стабилизация в рамках долгосрочного понижательного тренда (рис. 14).

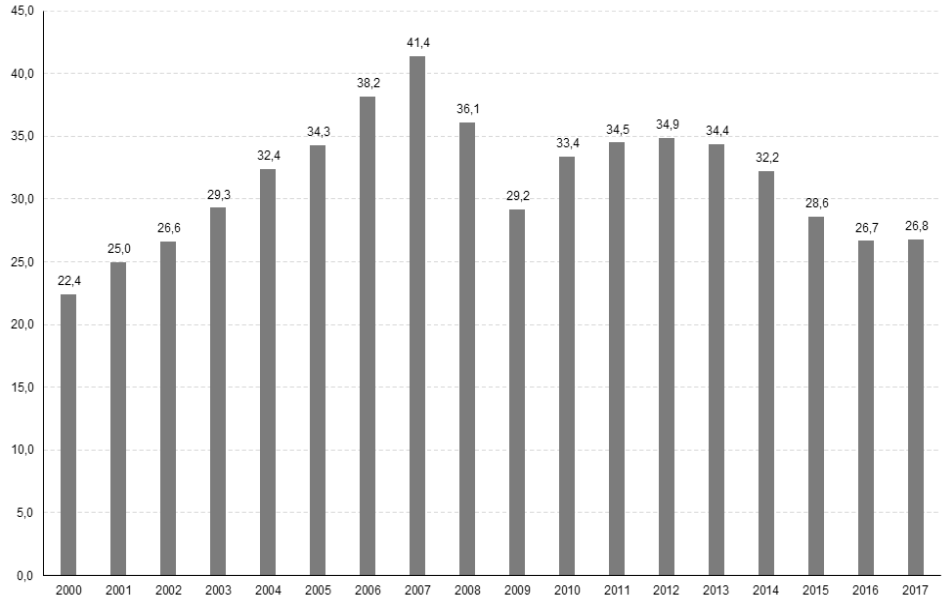


Рис. 14. **Динамика погрузки цемента по сети ОАО «РЖД» в 2000–2017 гг., млн т**

В последние годы парк хоппер-цементовозов сокращается. Обычно в период пиковых значений спроса на цементовозы грузоотправители использовали зерновозы (в летние месяцы до 3 тыс. зерновозов, переключившихся на перевозки цемента, становились своего рода демпфером, сглаживающим шоки со стороны спроса). Кроме того, для перевозки тарированного цемента использовались полувагоны и крытые вагоны.

Однако в 2017 г. рост ставок оперирования на рынках полувагонов и зерновозов сделал затруднительным их использование для перевозок цемента. Соответственно, риски, которые при этом могут возникнуть, заключаются в переключении части перевозок цемента на автомобильный транспорт [17, 18].

Погрузка ***химических и минеральных удобрений*** в 2017 г. составила 57,1 млн т, что на 6,8% (или 3,6 млн т) выше уровня 2016 г. (рис. 15). Отгрузка удобрений выросла как в экспортном сообщении (на 9%), так и во внутрироссийском (хотя и в меньшей степени – на 4,5%). Главными драйверами роста отгрузки на экспорт стали Китай (рост на 10%), Бразилия (рост на 15%), Украина (рост на 30%) и ряд других стран, включая Турцию.

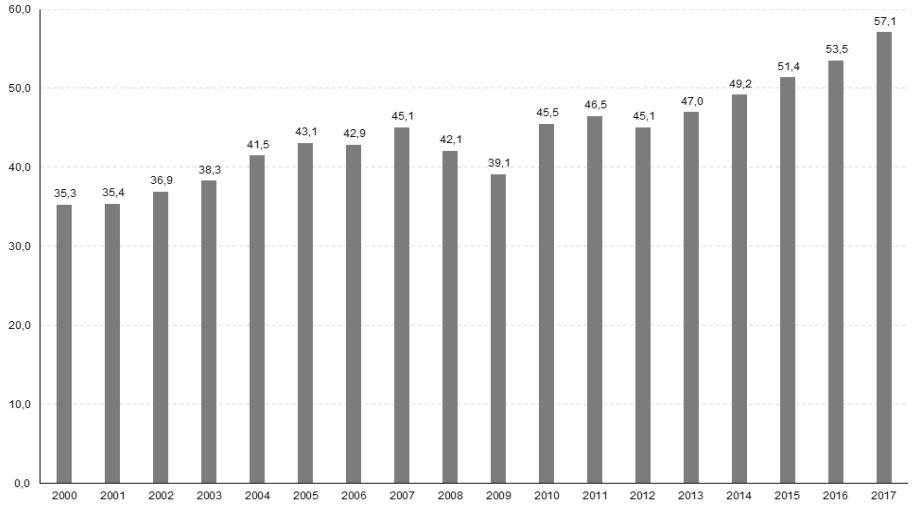


Рис. 15. **Динамика погрузки химических и минеральных удобрений по сети ОАО «РЖД» в 2014–2017 гг., млн т**

Одним из факторов, повлиявшим на рост погрузки удобрений, является тарифная политика ОАО «РЖД», которая предоставила скидку на экспорт аммиака [19] в размере 9,1% при перевозке на расстояние свыше 1500 км. При этом погрузка химикатов и соды выросла незначительно – на 1,7% к уровню 2016 г.

Погрузка ***зерна*** составила в 2017 г. 22,1 млн т, что на 16,4% (или 3,1 млн т) выше погрузки 2016 г. При этом внутренние перевозки зерна снизились на 3%, а экспортные возросли почти на 40%. Данные о погрузке зерна приведены на рис. 16.

Подобная динамика объясняется главным образом рекордно высоким урожаем зерновых. Кроме того, в сентябре 2017 г. Правление ОАО «РЖД» приняло решение о предоставлении скидки на экспортные перевозки зерна из ряда субъектов Российской Федерации через российские порты, что также сделало экспорт более выгодным.

При этом выгодность экспорта была настолько велика, что даже некоторый рост ставок на предоставление зерновозов не оказал отрицательного влияния на динамику спроса на подвижной состав и объемы погрузки. Так, крупнейший потребитель российской пшеницы – Египет – почти вдвое увеличил объем закупок зерна.

Кроме того, позитивно повлияли на динамику экспорта зерновых временная отмена («обнуление») экспортной таможенной ставки на пшеницу и ликвидация целого ряда таможенных ограничений в двусторонней торговле России с Турцией.

Необходимо также отметить, что сельхозпроизводители из некоторых удаленных от границ регионов России получили скидку к тарифам ОАО «РЖД» в размере 10,3% на экспортные перевозки через порты юга России.

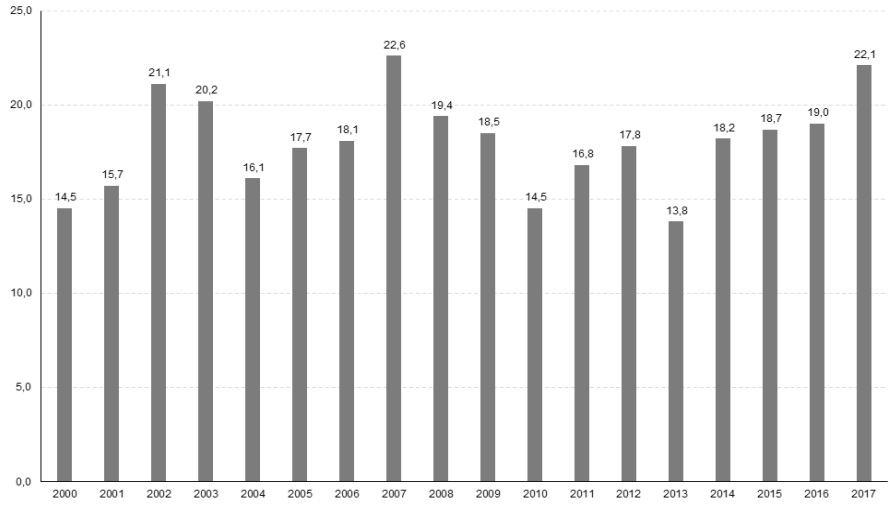


Рис. 16. **Динамика погрузки зерна по сети ОАО «РЖД» в 2000–2017 гг., млн т**

Прогноз на 2018 год

По данным, которые приводит газета «Коммерсант», финансовый план ОАО «РЖД», представленный в Правительство РФ, предусматривает рост погрузки в 2018 г. в целом по сети ОАО «РЖД» на 1,8% [20]. В этой же статье приводятся данные о прогнозе ИПЕМ: «Более сдержанны в Институте проблем естественных монополий (ИПЕМ), где считают, что в 2018 году рост погрузки составит 0,8–1,7% «в зависимости от изменения стоимости услуг, наличия вагонов и рыночной конъюнктуры». В 2018 году из-за высокой базы этого года рост уже не будет столь ощутимым, полагают эксперты ИПЕМ» [20].

В феврале и марте 2018 г. представители ОАО «РЖД» на ряде конференций выступили с новым вариантом прогноза. Теперь ожидается, что по итогам 2018 г. погрузка грузов увеличится на 2,2% и составит 1289 млн т*. Аналогичный прогноз со ссылкой на данные ОАО «РЖД» был опубликован журналом «РЖД-Партнер» в мае 2018 г. [21].

Наш прогноз немногим более оптимистичен: мы полагаем, что в 2018 г. следует ожидать прироста погрузки грузов в целом по сети ОАО «РЖД» на 3,0% к уровню 2017 г.

Что касается прогноза грузооборота, то, по данным ОАО «РЖД», он вырастет в 2018 г. на 2,9–3,0% (составив 2564,7 млрд т·км).

Мы полагаем, что в 2018 г. следует ожидать прироста грузооборота на величину на 4,5% к уровню 2017 г.

* Прогноз прозвучал в выступлении представителей ОАО «РЖД» на конференции в РУТ (МИИТ) в марте 2018 г., и он же был продублирован в выступлении руководителя Центральной дирекции управления движением П.А. Иванова на заседании научно-технического совета ОАО «РЖД» 24.03.2018.

Список литературы

1. Экономика железнодорожного транспорта / под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лапидуса. – М.: УМЦ ЖДТ, 2011.

2. Российская экономика в 2017 году: тенденции и перспективы. – М.: Изд-во Института Гайдара, 2018.

3. Итоги работы угольной промышленности России за январь–декабрь 2017 года // Уголь. – 2018. – № 3. – С. 58–73.

4. *Горбунов А.* Угольная пыль раздора // Эксперт. – 2018. – № 21. – С. 105–108.

5. *Ожерельева М.В., Хусаинов Ф.И.* Особенности тарифообразования при перевозках каменного угля железнодорожным транспортом // Вестник СамГУПС. – 2016. – Вып. 3. – С. 71–76.

6. *Хусаинов Ф.И., Ожерельева М.В.* Экономические проблемы железнодорожных перевозок каменного угля // Экономика железных дорог. – 2016. – № 9. – С. 54–61.

7. *Хусаинов Ф.И., Ожерельева М.В.* Влияние тарифной политики железных дорог на конкурентоспособность угольной отрасли // Мир транспорта. – 2016. – № 5. – С. 84–95.

8. *Кудияров С.* Спасительный экспорт // Эксперт. – 2018. – № 21. – С. 98–101.

9. *Шмулевич М.И. Транспортная инфраструктура нефтегазовой отрасли России // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – № 6. – С. 36–44.*

10. *Хусаинов Ф.И.* Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. – 2015. – № 5. – С. 91–141.

11. *Хусаинов Ф.И.* Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – № 8. – С. 15–22.

12. *Мохонько В.П., Исаков В.С., Куренков П.В.* Проблемы создания ситуационно-аналитической системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте // Бюллетень транспортной информации. – 2004. – № 9. – С. 22–27.

13. *Мохонько В.П., Исаков В.С., Куренков П.В.* Система поддержки принятия экономически обоснованных решений // Экономика железных дорог. – 2005. – № 1. – С. 18–26.

14. *Хусаинов Ф.И.* Повышение эффективности железнодорожных перевозок при конкуренции с автотранспортом // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 1. – С. 54–56.

15. *Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И.* Перспективы конкуренции железнодорожного и автомобильного транспорта // Бюллетень транспортной информации. – 2013. – № 11. – С. 3–14.

16. Исследование в сфере оценки потребителями качества услуг на рынке грузоперевозок железнодорожным транспортом. II квартал 2017 г. – СПб: РЖД-Партнер, 2017.

17. *Солнцев А.* Амбиции для роста есть // РЖД-Партнер. – 2018. – № 3–4. – С. 36–39.

18. *Хусаинов Ф.И.* Реформа железнодорожного транспорта в России: итоги и задачи // Транспорт Российской Федерации. – 2011. – № 5. – С. 20–24.

19. *Сипров В.* Аммиаку насчитали долгий путь // Гудок, № 44, 21.03.2018. – С. 3.

20. *Веденеева А.* Зерну повезло // Коммерсант, № 2, 10.01.2018. – С. 9.

21. *Ушкова Е.* Погрузка на сети РЖД в 2018 году вырастет почти на 28 млн т // ИА РЖД-Партнер.ру, 21.05.2018. URL: http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/pogruzka-na-seti-rzhd-v-2018-g-vyrastet-pochti-na-28-mln-t/

Ключевые слова: *железнодорожный транспорт, погрузка грузов, уголь, нефть и нефтепродукты, черные металлы, промышленное производство, рынок железнодорожных грузовых перевозок*