

Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2018 году: ЭКОНОМИКО-СТАТИСТИЧЕСКИЙ обзор

Ф.И. Хусаинов

кандидат экономических наук, эксперт Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ Высшая школа экономики, доцент РОАТ Российского университета транспорта (МИИТ)

М.В. Ожерельева

телеведущая «РЖД ТВ», аналитик

В статье проанализированы основные итоги работы железнодорожного транспорта в сфере грузовых перевозок в 2018 гг., изучена динамика погрузки важнейших грузов, перевозимых железными дорогами и рассмотрены перспективы до 2025 года

Железнодорожный транспорт на рынке транспортных услуг¹

Железнодорожный транспорт является важнейшим элементом транспортного комплекса РФ. На него приходится более 46 % всего грузооборота страны, а без учёта трубопроводного транспорта – более 87 %.

При этом, если в 2010-2013 гг. темпы роста грузооборота автомобильного транспорта существенно опережали темпы роста грузооборота железнодорожного транспорта, то, начиная с 2014 г. тенденция изменилась на противоположную. В 2014-

¹ В данных Росстата о перевозках грузов, применительно к железнодорожному транспорту под показателем перевезено понимается показатель погружено, о чём в изданиях Росстата делается примечание под соответствующей таблицей. Это связано с существованием на современном железнодорожном транспорте показателя «перевезено» с другим смыслом. Во времена МПС СССР, в силу особенностей учёта перевозок импортных и транзитных грузов, показатели «погружено» и «перевезено» были тождественными для сети железных дорог (хотя и не были тождественными для дорог, для которых сумма ввоза, вывоза, местного сообщения и транзита в сумме давали показатель перевезено, а те же показатели без ввоза и транзита давали показатель погружено).

2018 гг. железнодорожный транспорт увеличивает свою долю на рынке транспортных услуг. Так, если в 2016 г. доля железных дорог в грузообороте всех видов транспорта составляла 45,1 %, в 2017 г. – 45,5 %, то по итогам 2018 г. достигла величины 47,4 % (доля в грузообороте без учёта трубопроводного транспорта соответственно выросла с 86,5 % в 2016 г. и 87,1 % в 2017 г. до 87,4 % по итогам

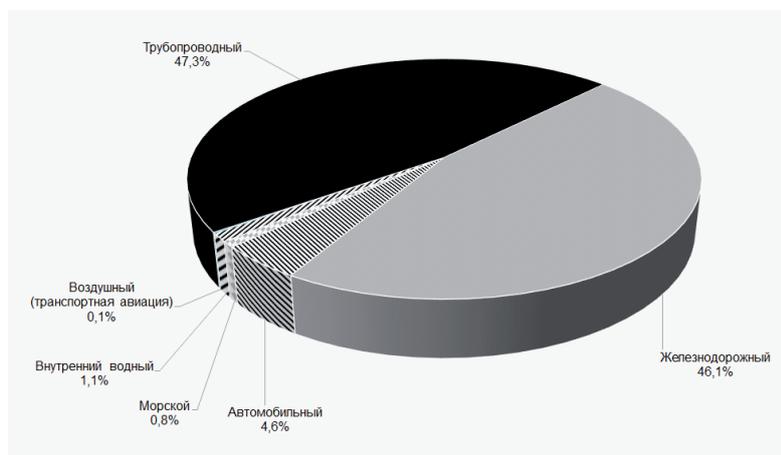
2018 г.). Впрочем, это количественный показатель, а вот каково «качество» этого роста, за счёт каких грузов он произошёл, об этом пойдёт речь ниже.

В табл. 1. приведены данные о грузообороте различных видов транспорта в России по итогам 2018 г. и в сравнении с 2017 г.

На рис. 1 – 4. приведены итоги работы транспортного комплекса России в 2018 г. – доли соответствующих видов транспорта в

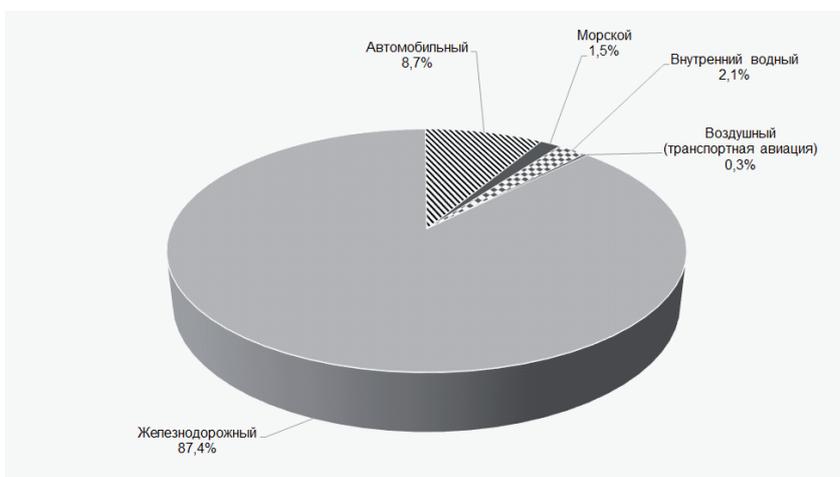
Таблица 1
Грузооборот различных видов транспорта РФ в 2017 и 2018 гг.

	2017 г.		2018 г.		
	млрд. т-км.	млрд. т-км.	в % к 2017 г.	Доля видов транспорта в общем грузообороте, в %	Доля видов транспорта в общем грузообороте без учёта трубопроводного, в %
Грузооборот транспорта	5 482,4	5 639,5	102,9	100,0	100,0
в том числе:					
железнодорожного	2 493,4	2 597,3	104,2	46,1	87,4
автомобильного	253,1	259,0	102,3	4,6	8,7
морского	45,8	44,9	98,1	0,8	1,5
внутреннего водного	67,2	62,6	93,2	1,1	2,1
воздушного (транспортная авиация)	7,9	7,8	99,2	0,1	0,3
трубопроводного	2 614,9	2 667,8	102,0	47,3	-



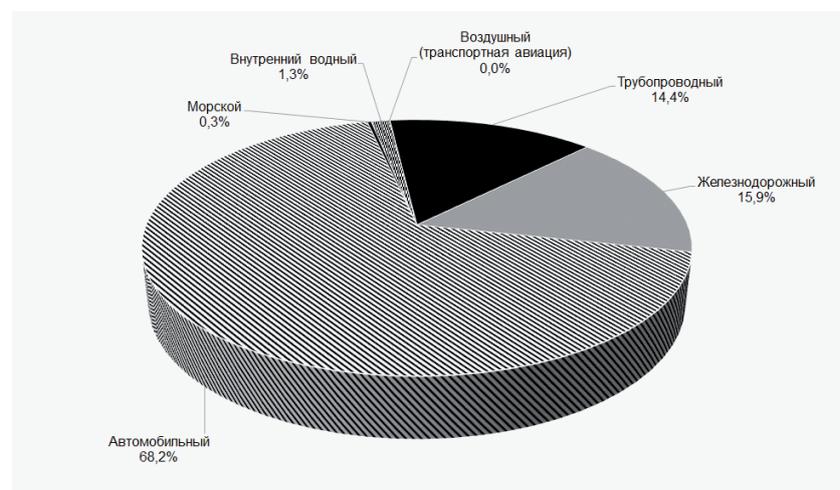
Источник: Росстат

Рис. 1. Доли различных видов транспорта в грузообороте в 2018 г.



Источник: Росстат

Рис. 2. Доли различных видов транспорта (без учёта трубопроводного) в грузообороте в 2018 г.



Источник: Росстат

Рис. 3. Доли различных видов транспорта в перевозке (погрузке) грузов в 2018 г.

погрузке и в грузообороте.

Рост грузооборота железнодорожного транспорта в 2018 г. на 4,2 % к предыдущему году произошёл как за счёт роста средней дальности перевозки (она выросла с 1801 км. в 2017 году до 1836 км в 2018 году или на 1,9 %²), так и за счёт увеличения объёмов перевозок (выросли на 2,3 %). Напомним, что в этом контексте «перевезено» и «погружено» – это различные показатели; перевезено здесь представляет собой сумму погрузки, импорта и транзита (Подробнее об отличии показателей *погружено* и *перевезено* см. в [1, 2]).

Основной вклад в увеличение грузооборота железнодорожного транспорта в 2018 г. внесли уголь (+6,2 %), лесные грузы (+5,5 %), зерно (+6,6 %), химикаты и сода (+56,6 %), чёрные металлы (+2,1 %); причём уголь, химикаты и сода, химические и минеральные удобрения, зерно – увеличили как объём перевозимых грузов, так и среднюю дальность перевозки, а чёрные металлы и лесные грузы – увеличившись по объёму перевозок и грузообороту, стали перевозиться на меньшую среднюю дальность.

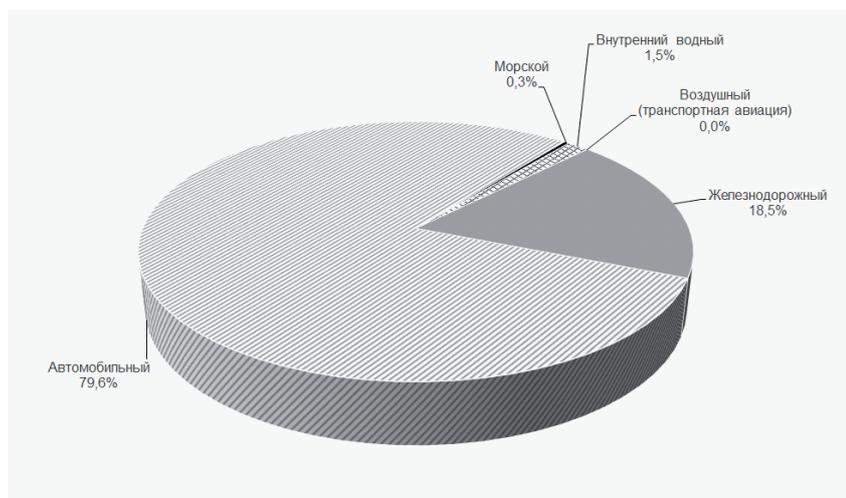
Обзор грузовых перевозок железнодорожным транспортом продукции важнейших отраслей российской экономики

По итогам 2018 г. ВВП России вырос на 2,3 %, промышленное производство увеличилось на 2,9 % (темпы роста в 2018 г. оказались выше, чем в 2017 [3,4]). При этом, обрабатывающие производства выросли на 2,6 %, а добыча полезных ископаемых – на 4,1 %. Грузооборот всех видов транспорта вырос на 2,9 %, перевозки всеми видами транспорта – на 1,7 % [5].

Основные показатели³ грузовых железнодорожных перевозок в

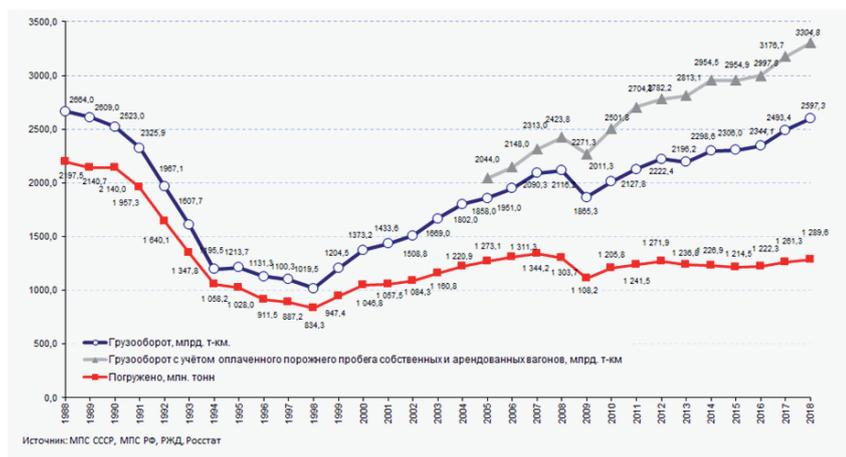
² В настоящей статье, если не указано иное, источником являются данные статистических отчётов РЖД из Базы данных «INFO-Line Аналитика». Пользуясь случаем, авторы выражают благодарность генеральному директору «INFO-Line Аналитика» М.Б. Бурмистрову за любезно предоставленные статистические данные.

³ Эксплуатационные показатели работы РЖД в 2018 г. см.: <https://f-husainov.livejournal.com/626944.html>, за долгосрочный период см.: <https://f-husainov.livejournal.com/627253.html>



Источник: Росстат

Рис. 4. Доли различных видов транспорта в перевозке (погрузке) грузов (без учёта трубопроводного транспорта) в 2018 г.



Источник: МПС СССР, МПС РФ, РЖД, Росстат

Рис. 5. Грузооборот и погрузка железнодорожного транспорта России в 1990-2018 гг.

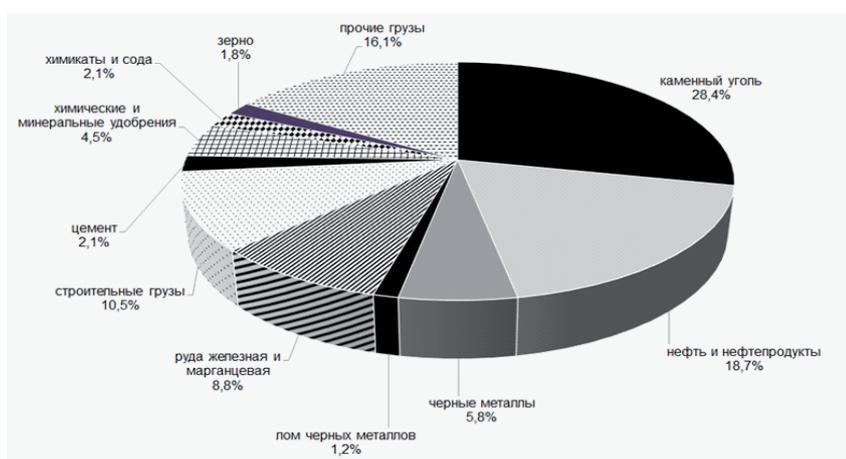


Рис. 6. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2017 г., в %

2018 г. также продемонстрировали рост к уровню предыдущего года:

– грузооборот железнодорожного транспорта вырос с 2493,4 млрд т-км в 2017 г. до 2597,3 млрд т-км в 2018 г. или на 4,2 % [5]⁴.

– погрузка грузов железнодорожным транспортом увеличилась с 1261,3 млн. тонн в 2017 г. до 1289,6 млн. тонн в 2018 г. или на 2,2 %;⁵ (здесь необходимо сделать оговорку о том, что с 2018 г. погрузка по Железным дорогам Якутии учитывается в погрузке РЖД, если учитывать для 2018 г. погрузку по РЖД за вычетом погрузки по ЖДЯ, с целью сделать сравнение сопоставимым, то рост составит 1,9 %⁶).

– показатель «перевезено» вырос с 1382,5 млн. тонн в 2017 г. до 1413,9 млн. тонн в 2018 г. или на 2,3 %⁷.

Долгосрочная динамика погрузки и грузооборота железнодорожного транспорта, охватывающая период с 1990 по 2018 г. приведена на рис. 5⁸.

Как было отмечено, в 2018 г. погрузка грузов по сети РЖД составила 1289,6 млн. тонн (против 1261,3 млн. тонн в 2017 г.), т.е. она выросла на 2,2 % или на 28,3 млн. тонн к уровню 2017 г.⁹ Более половины этого прироста (58 %) или 16,4 млн. тонн – это прирост погрузки каменного угля.

Доля угля в общей погрузке РЖД выросла с 28,4 % в 2017 г. до 29,1 % в 2018 году (подробнее об этом – ниже). Таким образом, основной рост

⁴ По данным Росстата с учётом корректировок по состоянию на март 2019 г. Сайт РЖД (раздел «РЖД в цифрах») даёт близкие значения показателей: для 2017 г. – 2491,4, для 2018 г. – 2596,4 млрд. т-км.

⁵ По данным отчёта ф. ГО-10, согласно [6]. Данные о погрузке из отчёта ф. ГО-10 совпадают с данными с сайта РЖД.

⁶ Подробнее о вкладе ЖДЯ в погрузку см.: <https://f-husainov.livejournal.com/635046.html>

⁷ По данным отчёта ф. ЦО-12, согласно [6]

⁸ Между данными о грузообороте из годовых отчётов РЖД (или публикаций с сайта РЖД) и данными из отчётов Росстата существуют небольшие расхождения, которые в последние годы составляют от 0,1 % до 0,03 %. Данные о грузообороте при расхождении данных РЖД и Росстата для 2014-2018 гг. приводятся по данным Росстата. Отдельнопроблемой является сопоставимость данных за 1988-1991 гг. с данными по РФ начиная с 1992 г. Подробнее об этой проблеме см.: [<https://f-husainov.livejournal.com/665803.html>]. Данные о грузообороте за 1988-1989 год приведены по [7].

⁹ Помесячную динамику погрузки см. по ссылке: <https://f-husainov.livejournal.com/625692.html>

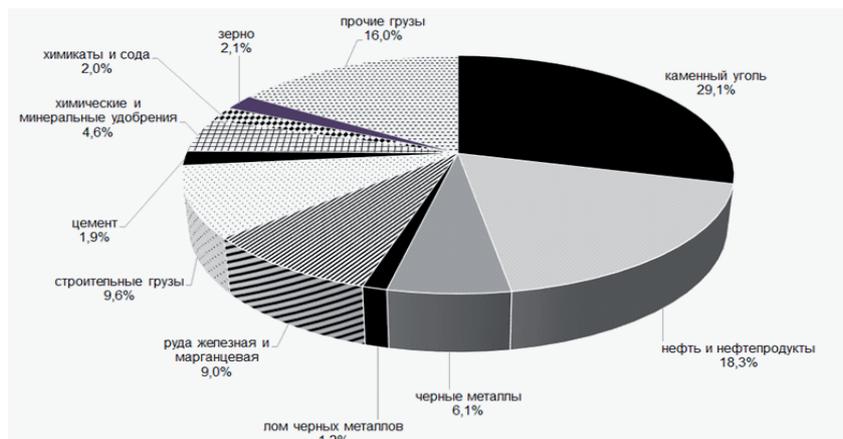


Рис. 7. Структура погрузки грузов по сети РЖД в 2018 г., %

Таблица 2

Добыча угля в России в 2010-2018 гг., млн. тонн

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Добыча угля	323,4	336,7	354,6	352,1	358,2	374,0	386,9	411,2	439,3
в т.ч.									
энергетического	253,1	268,7	280,0	268,8	273,1	286,3	294,3	322,1	341,0
коксующегося	70,3	68,0	74,6	83,3	85,1	87,7	92,6	89,1	98,3

Источник: [10] Данные о добыче угля за 2017 г. в источнике [10] уточнены по сравнению с данными, приводимыми годом ранее в аналогичном обзоре [9]: вместо 408,9 млн. тонн скорректированный показатель добычи составил 411,2 млн. тонн.

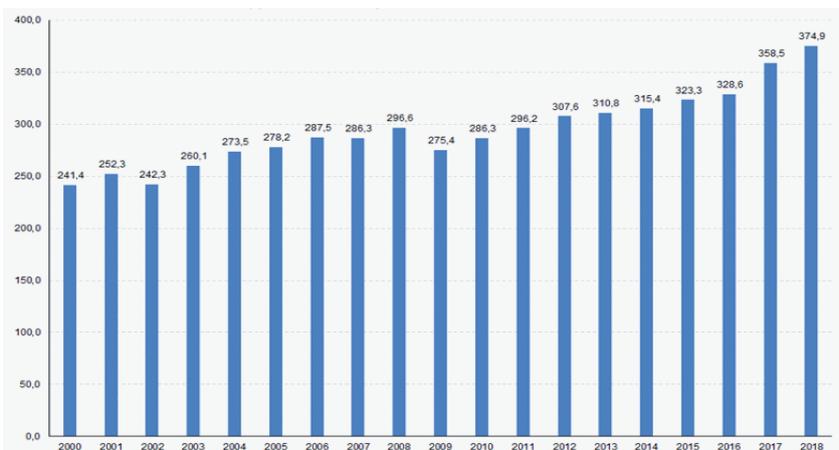


Рис. 8. Динамика погрузки каменного угля по сети РЖД в 2000-2018 гг., млн. тонн

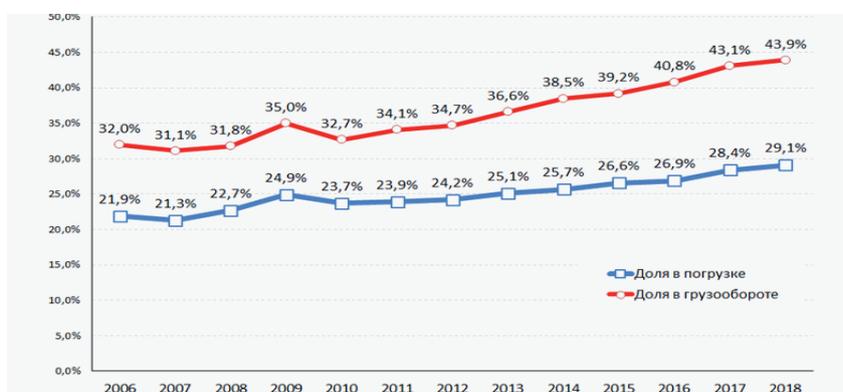


Рис. 9. Доля каменного угля в погрузке и в грузообороте железнодорожного транспорта в 2006-2018 гг., %

произошёл за счёт добывающих, а не перерабатывающих отраслей промышленности. Это, в принципе, коррелирует с приведёнными выше данными о том, что больший вклад в рост промышленного производства вносит добыча полезных ископаемых. Таким образом, рост погрузки железнодорожным транспортом преимущественно грузов, сырьевого сектора – вполне согласуется с общеэкономическими тенденциями.

Значительный рост продемонстрировала погрузка грузов, связанных с металлургической отраслью. Так, погрузка руды железной и марганцевой выросла на 5,7 % или на 6,3 млн. тонн (это 22 % всего прироста погрузки грузов по сети РЖД), погрузка чёрных металлов выросла на 7,0 % или на 5,1 млн. тонн (18 % всего прироста).

Также большой вклад в общий прирост внесло увеличение погрузки зерна (18 % от общего прироста всех грузов)

С точки зрения модернизации транспортных технологий важным показателем является рост перевозок грузов в контейнерах; погрузка по номенклатурной группе «грузы в контейнерах» выросла с 28,2 млн. тонн в 2017 г. до 31,6 млн. тонн или на 12,1 % (на 3,4 млн. тонн) [6], перевозка грузов в контейнерах выросла с 37 до 42 млн. тонн или на 13,5 %. В TEU погрузка контейнеров выросла на 14,3 % (с 3899 TEU в 2017 г. до 4457 TEU в 2018 г.¹⁰

Как видно из рис. 5, в 2018 году погрузка достигла максимального за период с 2008 по 2018 гг уровня, но, тем не менее, этот уровень ниже показателей докризисных 2006 и 2007 гг.

Структура погрузки РЖД по важнейшим группам грузов, приведена на рис. 6 и 7. Самое сильное изменение доли груза в общей погрузке в последние годы произошло по каменному углю: в 2016 она составляла 26,9 %, в 2017 – 28,4 %, а по итогам 2018 г – достигла 29,1 % (+0,7 п.п к предыдущему году).

Доля же нефти и нефтепродуктов продолжает снижаться: в 2016

¹⁰ http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=162&id=4094

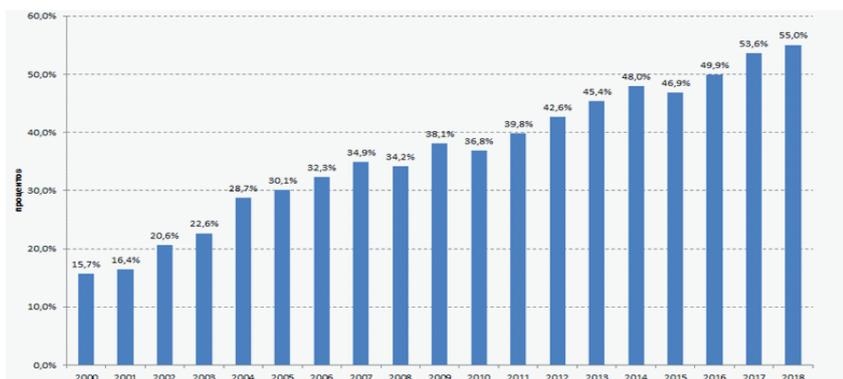


Рис. 10. Доля погрузки каменного угля на экспорт в общей погрузке каменного угля железнодорожным транспортом в 2000-2018 гг., в %

Таблица 3

Производство (добыча) и переработка нефти в России в 2010-2018 гг.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Добыча нефти включая газовый конденсат, млн. т	505,1	511,4	518,0	523,3	526,7	534,0	547,6	546,8	556,0
Первичная переработка нефти, млн. т	249,3	258,0	270,0	278,0	294,4	287,2	284,5	284,3	290,7
Доля переработки нефти в её добыче, %	49,4	50,4	52,1	53,1	55,9	53,8	52,0	51,9	52,3

Источник: [10]

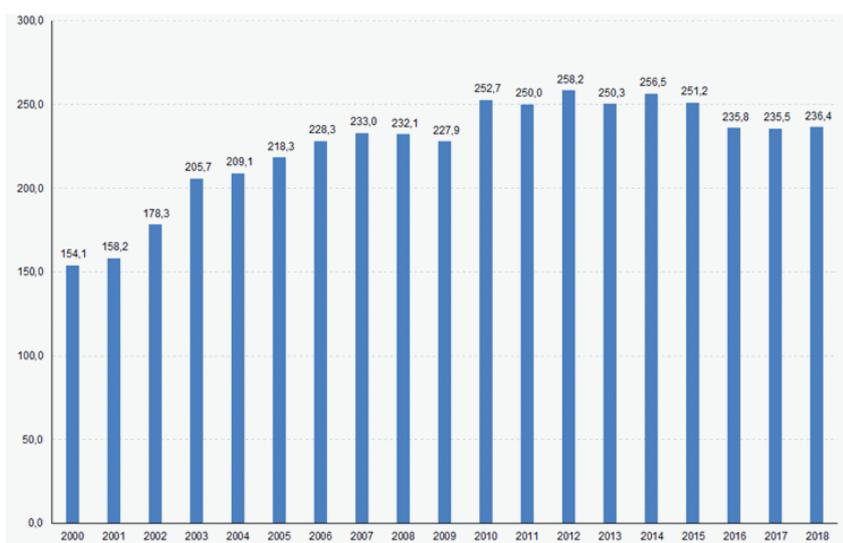


Рис. 11. Динамика погрузки нефти и нефтепродуктов по сети РЖД в 2000-2018 гг., млн. т

она составляла 19,3 %, в 2017 – 18,7 %, а по итогам 2018 г – достигла 18,3 % (-0,4 п.п. к предыдущему году). Важнейшим грузом, перевозимым РЖД, является **каменный уголь**. Его роль велика как для экономики страны в целом, так и для экономики ОАО «РЖД» в частности [8].

Россия входит в число стран с самыми большими объёмами добычи каменного угля. По объёмам добычи угля Россия занимает 6-е место в мире, после Китая, США, Индии, Австралии и Индонезии. На долю России приходится примерно 4,5 % мировой угледобычи [9,10,11]. Кроме того, Россия является третьим (после Австралии и Индонезии) экспортёром угля на мировой рынок (с долей в 14 %)[12]. Таким образом, сегодня роль и доля России в международной торговле углём выше, чем в мировой угледобыче [11].

В России уголь потребляется во всех субъектах РФ; основными потребителями угля на внутреннем рынке являются электростанции и коксохимические заводы. В 2018 г. по сравнению с 2017 г. добыча угля увеличилась в трёх из четырёх основных угольных бассейнах – в Кузнецком (на 14 млн. тонн или на 6 %), в Канско-Ачинском (на 1,9 млн. тонн или на 5 %) и в Печорском (на 1,0 млн. тонн или на 11 %). В Донецком угольном бассейне зафиксировано снижение добычи (на 0,5 млн. тонн или на 8 %) [10]. В целом по РФ объём добычи угля в 2018 г. увеличился на 28,1 млн. тонн или на 7 %, по сравнению с уровнем 2017 г. (см. табл. 2).

Крупнейшими производителями угля в России являются АО «СУЭК», АО УК «Кузбасразрезуголь», АО ХК «СДС-Уголь», ООО «ЕвразХолдинг», ОАО «Мечел-Майнинг».

Всего в 2018 г. по железной дороге было отправлено 374,9 млн. тонн угля, что на 4,6 % больше, чем в предыдущем году (358,5 млн. тонн). Динамику погрузки каменного угля на железнодорожный транспорт приведена на рис. 8.

Основной прирост перевозок

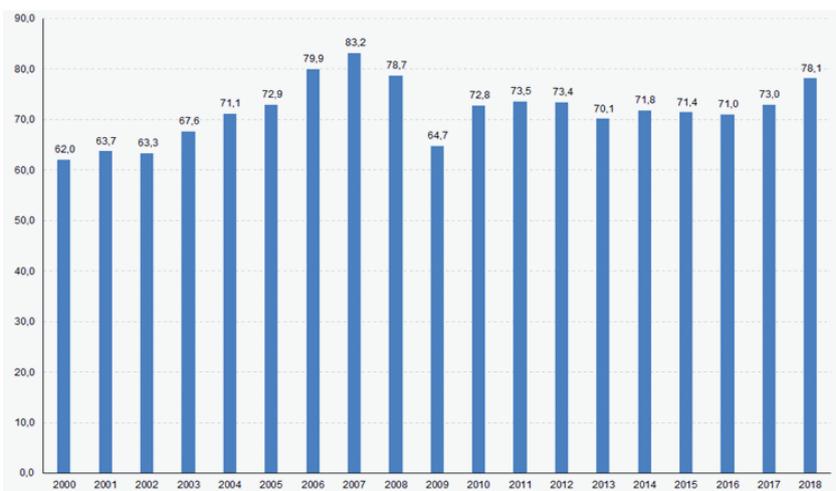


Рис. 12. Динамика погрузки чёрных металлов по сети РЖД в 2000-2018 гг., млн. т

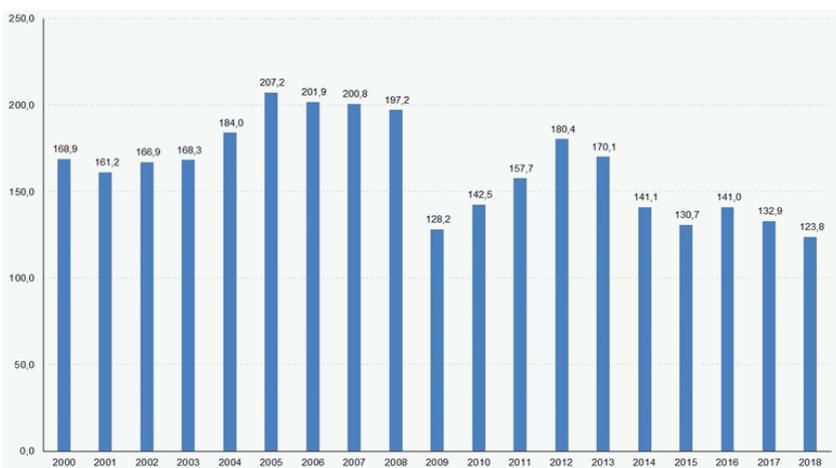


Рис. 13. Динамика погрузки строительных грузов по сети РЖД в 2000-2018 гг., млн. т

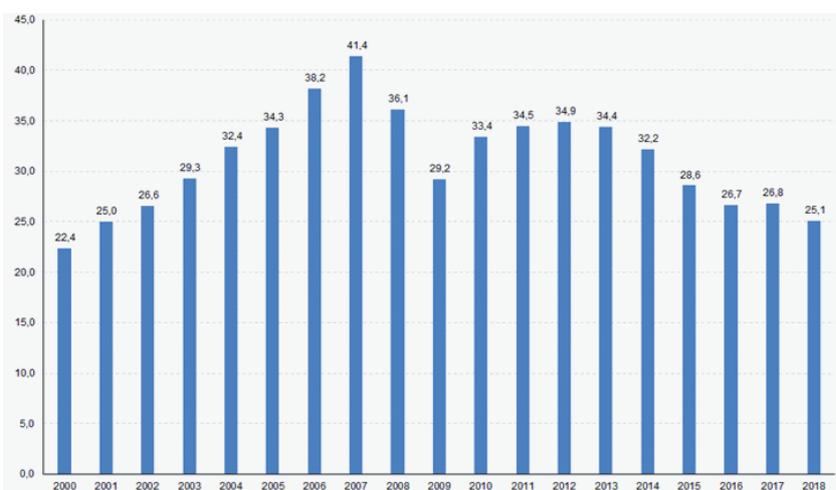


Рис. 14. Динамика погрузки цемента по сети РЖД в 2000-2018 гг., млн. т

угля произошёл в экспортном направлении: по итогам года экспортная погрузка угля на железнодорожном транспорте превысила погрузку во внутреннем сообщении – 206,3 млн. тонн или 55 % от всей погрузки¹¹. По отношению к предыдущему году погрузка угля на экспорт выросла на 7,3 % (206,3 млн. тонн в 2018 г. против 192,2 млн. тонн в 2017 г.), а вот погрузка по России увеличилась незначительно – рост составил 1,3 % (168,5 млн. тонн в 2018 г. против 166,3 млн. тонн в 2017 г.)

Отметим, что рост доли угля в погрузке и в грузообороте по сети РЖД – это не сиюминутный скачок показателя, а уже давно – долгосрочная и устойчивая тенденция. Так, за период с 2006 по 2018 гг. доля угля в погрузке всех грузов выросла с 21,9 % до 29,1 %, а доля угля в грузообороте за тот же период – выросла с 32,0 % до 43,9 %. Эту тенденцию иллюстрирует рис. 10.

Причём, здесь необходимо отметить, что рост погрузки каменного угля на экспорт – это тоже долгосрочная тенденция, наблюдаемая с начала 2000-х годов. Погрузка угля в 2018 г. на 55 % превысила уровень погрузки 2000 г. Погрузка на экспорт при этом, в 2018 г. была в 5,5 раз больше соответствующего показателя 2000 г. На рис.10 приведены данные о доле погрузки каменного угля на экспорт на горизонте с 2000 по 2018 гг. Подробнее о влиянии тарифов РЖД на экспорт угля и на его конкурентоспособность на мировых рынках см. [8, 13, 14].

Из десяти стран-крупнейших потребителей российского угля, восемь (по данным ФТС России) увеличили в 2018 г. импорт угля из России: Корея на 11,7 % к уровню предыдущего года, Китай на 7,6 %, Япония на 3,9 %, Украина на 53,2 %, Германия на 42,1 %, Польша на 74 %, Нидерланды на 11 %, Тайвань на 6,1 %. Турция и Великобритания (которые тоже входят в TOP-10 крупнейших потребителей угля из России) снизили импорт угля

¹¹ По данным РЖД. При этом необходимо иметь в виду, что традиционно существуют небольшие расхождения в статистических данных об экспорте угля из России по данным ЦДУ ТЭК и по данным РЖД. См. об этом в [1, 2].

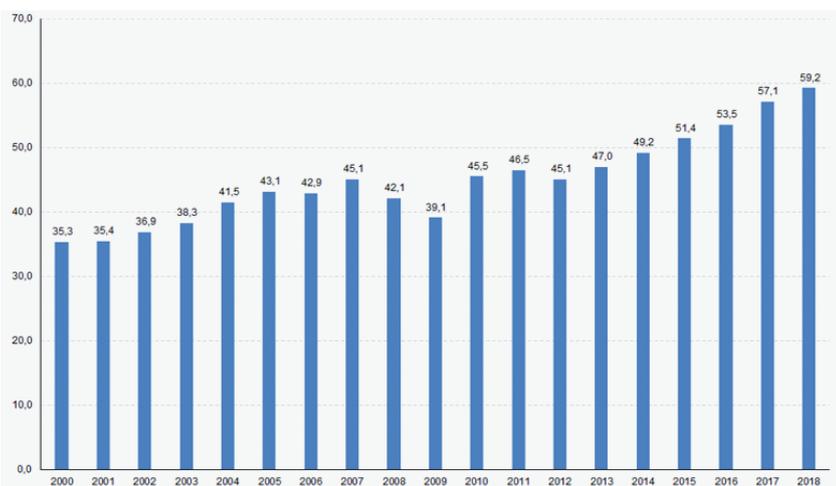


Рис. 15. Динамика погрузки химических и минеральных удобрений по сети РЖД в 2000-2018 гг, млн. т

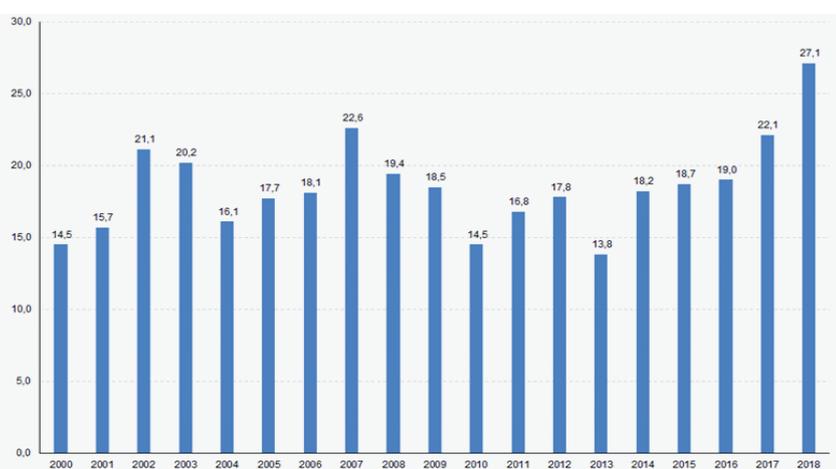


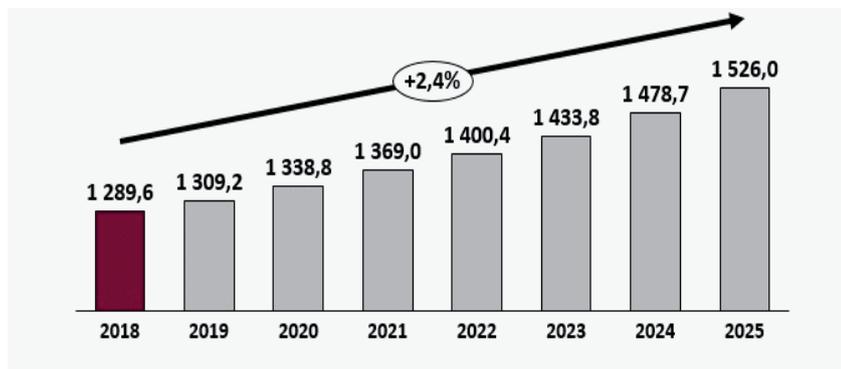
Рис. 16. Динамика погрузки зерна по сети РЖД в 2000-2018 гг, млн. т

Таблица 4

Валовой сбор зерновых в России, млн. тонн

Год	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
млн. тонн	61,0	94,2	70,9	92,4	105,3	104,8	120,7	135,4	112,9

Источник: Росстат. За 2018 год - оперативные данные



Источник: ДПР РЖД

Рис. 17. Прогноз погрузки грузов по сети РЖД на 2019-2025 гг., млн т

соответственно на 14,6 % и 26,5 % относительно уровня 2017 г.

Крупнейшими экспортёрами угля из России являются АО «СУЭК», АО «Казбасразрезуголь», АО ХК «СДС-Уголь», ПАО «Кузбасская ТК», ОАО «Мечел-Майнинг», АО «Сибирский Антрацит»[10].

Важным фактором, оказавшими положительное влияние на экспорт российского угля в 2013-2018 гг. стала политика Китая по сокращению избыточных мощностей в своей угольной отрасли, что привело к закрытию около тысячи нерентабельных шахт в 2013-2016 гг.), запрет в 2017 г. импорта угля в Китай из Северной Кореи. В итоге на азиатских рынках возник дефицит коксующихся углей. Кроме того, из-за последствий цикла на у берегов Австралии в марте 2017 года 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 (хотя и не равномерную) тенденцию к сокращению. Вместе с тем, погрузка угля на экспорт в 2018 г., как уже отмечалось выше, выросла и, по оценкам Международного энергетического агентства, мировое потребление угля будет расти до 2022-2023 гг., а затем, как минимум, до 2040 г. будет оставаться на примерно постоянном уровне [15].

Вторым по объёмам перевозок грузом для 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 18,3 %, а доля в общем грузообороте 15 %, то вклад этой номенклатуры в выручку от грузовых перевозок составляет 27,5 %.

В целом Россия входит в тройку стран с самым большим объёмом добычи нефти [16] и роль этого рода груза традиционно была



Рис. 18. Прогноз грузооборота по сети РЖД на 2019-2025 гг., млрд т-км

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[16].

Данные о добыче нефти приведены в табл. 3.

На горизонте 2010-2016 гг. добыча нефти в России росла. 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 доллара 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.

Добыча в 2018 г. вновь возросла. Связано это с тем, что в некоторых участвующих в соглашении ОПЕК+ странах в силу различных причин произошло значительное падение добычи нефти, превысившее величину

предусмотренную соглашением. В этих условиях в июне 2018 г. страны ОПЕК+ приняли решение об увеличении добычи с начала июля на 1 млн барр. в сутки по сравнению с уровнем мая. В итоге, ряд стран получили возможность нарастить добычу нефти во втором полугодии 2018 г. В частности, это сделали Саудовская Аравия и Россия.

При этом, мировая цена на нефть Brent выросла до 71,1 долл /барр. (в среднем за 2018 год), а на нефть Urals – до 69,8 долл /барр [10].

Вместе с тем, в конце 2018 г. цены на нефть демонстрировали разнонаправленную динамику: сначала они выросли, достигнув в сентябре рекордной отметки (около 83 долларов за баррель нефти Brent*), затем в 4 квартале 2018 г. цены на нефть вновь несколько снизились, достигнув в ноябре и декабре уровня ниже 60 долл/барр. Многие аналитики связывали подобную динамику с объявлением США о введении с ноября 2018 г. санкций против Ирана. Санкции предусматривали запрет на покупку иранской нефти и сформировали ожидания снижения добычи иранской нефти, вследствие чего, в сентябре-октябре был зафиксирован некоторый рост. Позже США объявили о сохранении возможности продолжения закупок иранской нефти в течение шести месяцев несколькими

крупными потребителями (такими как Китай, Индия, Япония и Южная Корея). Это существенно скорректировало ожидания участников рынка, которые поняли, что величина добычи будет несколько выше прогнозируемой ранее и это понизило цену. Увеличение добычи крупнейшими мировыми производителями (США, Саудовская Аравия, Россия), более мягкий вариант санкций США против Ирана и некоторые другие факторы привели к снижению цен на нефть в последние месяцы года¹². [10].

Перевозки нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом третий год подряд находятся примерно на одном уровне. В 2018 г. рост составил 0,4 % к уровню 2017 года, а в 2017 г. этот показатель снизился на 0,2 % относительно 2016 г. (см. рис.11). При этом, сложившийся в 2016-2018 гг. уровень погрузки нефти и нефтепродуктов ниже, чем в предшествующие шесть лет (с 2010 по 2015 гг.).

Также необходимо отметить, что перевозки нефти и нефтепродуктов во внутрироссийском сообщении немного увеличиваются: в 2016 г. они составляли 131 млн. тонн, в 2017 г. – 136 млн. тонн, а в 2018 г. 138 млн. тонн. При этом экспорт нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом снижается: в 2016 г. он составлял около 104,6 млн. тонн, в 2017 г. – 99,4 млн. тонн, а в 2018 г. 98,1 млн. тонн.

Тарифные меры, предпринятые РЖД, в частности, введение понижающих коэффициентов в рамках ценового коридора на ряде направлений, в том числе на экспорт, не смогли радикально изменить тенденцию, хотя, возможно, немного замедлили отток груза с железнодорожного на трубопроводный транспорт. Так, грузооборот трубопроводного транспорта вырос на 2 %, объем перевозок (прокачки) трубопроводами увеличился на 2,7 %. Возможно, что без указанных тарифных решений, этот рост был бы выше.

¹² Динамику цен на нефть Brent см., например, здесь: <https://www.calc.ru/dinamika-Brent.html?date=2018> или здесь: <https://ru.investing.com/commodities/brent-oil-historical-data>

Впрочем, большинство экспертов полагают, что в долгосрочной перспективе объёмы перевозки нефтеналивных грузов по железной дороге постепенно будут сокращаться из-за роста прокачки нефтепродуктов по трубопроводам и даже попытки ОАО «РЖД» скорректировать снижение за счёт создания более выгодных условий грузоотправителям не спасут ситуацию. Тем более, что за последние несколько лет было введено в эксплуатацию около 5 тыс. км. магистральных нефтепроводов, например, нефтепровод, соединивший Комсомольский НПЗ и ВСТО [17], соединение Волгоградского НПЗ и дизельного нефтепродуктопровода до порта Новороссийск («Проект Юг»), и ряд других проектов

С другой стороны, эксперты РЖД предполагают, что если в 2019-2022 г. погрузка нефти и нефтепродуктов будет сохраняться на уровне ниже 2018 года, то в 2023-2025 гг. этот показатель превысит уровень 2018 г. [18]. Кроме того, начальник ЦФТО А.Н. Шило в марте 2018 г. в интервью газете «Гудок» отметил, что «Несмотря на существенные потери объёмов перевозок в связи с вводом в действие новых трубопроводов, мы планируем к 2025 году нарастить объёмы перевозок нефти и нефтепродуктов не менее чем на 7 млн тонн» [19].

Погрузка чёрных металлов растёт второй год подряд. В 2017 г. она росла за счёт увеличения спроса со стороны строительной отрасли, машино – и автомобилестроения. Причём, 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 году выросли перевозки чёрных металлов в контейнерах – на 27,7 % относительно 2016 года (до 104,07 тыс. TEU). В том числе на экспорт – на 30 %, во внутрироссийском сообщении – на 6,5 %, транзитные перевозки чёрных металлов контейнерные выросли на 53,5 %, импортные

– на 27,8 %.

В 2018 году по железной дороге было отправлено 78,1 млн. тонн чёрных металлов, что на 7 % (или на 5,1 млн. тонн) выше уровня 2017 года. Рост погрузки чёрных металлов произошёл как на экспорт (107,1 %), так и во внутрироссийском сообщении (107,4 %). В целом, если рассматривать 2018 г. к 2016 г., то рост составил 10,1 %, при этом, перевозки по России увеличились в большей степени, чем на экспорт (111,5 % против 108,4 %).

На рост потребления чёрных металлов оказало влияние строительство Крымского моста, рост заказов на производство труб большого диаметра для строительства трубопроводов. Кроме того, ряд видов металлургической продукции, которую раньше российские потребители импортировали, теперь, после реализации некоторых инвестпроектов стало возможным производить в России. Например, на Брянском машиностроительном заводе начали выпускать новый вид арматуры, который ранее импортировали из Китая, группа «Евраз» начала выпуск сложных профилей, а «ММК-Метиз» освоили выпуск новых видов стальных канатов и высокоуглеродистой проволоки.

Работы РЖД по развитию Восточного полигона, проведению капитального ремонта путей а также роста объёма оздоровления пути (на 16,5 % к предыдущему году[20]) обеспечили рост спроса и соответственно увеличение перевозок рельсов.

Кроме того, росту экспорта чёрных металлов способствовала девальвация рубля, поскольку себестоимость производства продукции в рублях снизилась.

В 2017 г. погрузка строительных грузов составила 132,9 млн. тонн, что на 5,7 % (или на 8 млн. тонн) ниже уровня 2016 года. О проблемах строительной отрасли, особенно грузоотправителей щебня весь 2017 г. активно писали отраслевые СМИ, отмечая проблему дефицита подвижного состава, которая играла важную роль в работе строительной

отрасли.

В 2018 г. погрузка строительных грузов продолжила снижение, достигнув уровня 123,8 млн тонн (на 6,8 % ниже показателя предыдущего года). Это исторический минимум погрузки строительных грузов за всю современную историю России (1991-2018). Связано это не столько со снижением производства строительной продукции и стройматериалов (ввод жилья в 2018 г. в стране вырос), но и с переключением части перевозок на автомобильный транспорт. В ряде регионов резко выросли продажи тяжёлых самосвалов и седельных тягачей, а в Ленинградской области продажи грузовой автомобильной техники выросли в два раза [15]. Таким образом, те факторы, которые снижали привлекательность железнодорожного транспорта для грузоотправителей щебня в последние годы (2014-2018), включая расчёт тарифа не по кратчайшему расстоянию, а по фактическим кружностям¹³, реализованную в 2014 году [21], которая привела к 1,5 кратному росту провозных платежей при перевозке щебня из ряда регионов и, прежде всего, из Карелии, в конечном счёте негативно повлияли на конкурентоспособность железнодорожного транспорта в части перевозок строительных грузов.

Кроме того, зафиксировано снижение поставок щебня в адрес дорожно-строительных организаций по сравнению с 2017 г., что, помимо прочих причин, обусловлено также завершением строительства крупных дорожных инфраструктурных объектов и снижением (на 13 %) бюджетного финансирования Подпрограммы «Дорожное хозяйство» государственной программы «Развитие транспортной системы». Всё это привело как к снижению производства строительных грузов, так и к уменьшению доли железнодорожного транспорта в перевозках этой номенклатуры грузов.

Кроме того, дефицит вагонного парка также сыграл здесь свою

¹³ Кружность – направление (маршрут) перевозки груза, отличающееся от кратчайшего (тарифного).

роль. Как известно, дефицит полувагонов (и ряда других родов подвижного состава) стал следствием сокращения парка грузовых вагонов¹⁴, которое было результатом решений, принятых Правительством РФ – сначала решения о «фактическом запрете» продления сроков службы вагонов (с 02.08.2014 г.)¹⁵, а затем (с 01.01.2016 г.) и юридическом запрете – внесении поправок в ПТЭ о запрете выхода вагонов с продлением сроков службы на пути РЖД¹⁶. (Подробнее этот сюжет описан в работе [22]).

Погрузка **цемента** в 2018 г. составила 25,1 млн. тонн, что ниже уровня предыдущего года на 6,5 %. Тенденция снижения перевозок цемента наблюдается с 2012 г. и некоторый рост в 2017 был всего лишь небольшим отклонением от долгосрочного тренда (см. рис. 14).

По данным опросов грузоотправителей, доля железнодорожного транспорта в отгрузке цемента продолжает снижаться и достигла примерно 47-48 % (при том, что в 2007 г. она составляла около 70 %).

Погрузка **химических и минеральных удобрений** стабильно увеличивается все последние годы (см. рис.15).

В 2017 г. относительно 2016 г. наблюдался рост (на 6,7 %), однако в 2017 г., в отличие от 2018 г., основным драйвером роста погрузки были экспортные перевозки (они выросли на 8,3 % против роста внутрироссийских на 4,3 %). Главными драйверами роста отгрузки на экспорт в 2017 г. стали Китай (рост на 10 %), Бразилия (рост на 15 %), Украина (рост на 30 %) и ряд других стран, включая Турцию. Важным фактором, повлиявшим на рост погрузки удобрений являлась тарифная политика РЖД, которая предоставила

¹⁴ Динамика вагонных парков за 2001-2018 гг. приведена здесь: <https://f-husainov.livejournal.com/627981.html>

¹⁵ Правительство вводит почти полный запрет на продление эксплуатации старых вагонов // [Metaprom.ru](http://metaprom.ru), 29.04.2013 г. URL: <http://www.metaprom.ru/articles/a1087-pravitelstvo-vvodit-pochti-polnyy-zapret-na-prodlenie-ekspluatatsii-staryh-vagonov/>

¹⁶ Приказ Министерства транспорта РФ от 25.12.2015 № 382 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286».

скидку на экспорт аммиака [23] в размере 9,1 % при перевозке на расстояние свыше 1500 км.

В 2018 г. погрузка составила 59,2 млн. тонн, что на 3,7 % (или на 2,1 млн. тонн) выше уровня 2017 года (см. рис. 15). Причём, если перевозки на экспорт выросли лишь на 1,1 %, то перевозки во внутригосударственном сообщении увеличились на 7,8 %. Таким образом, теперь основным драйвером роста стал внутренний спрос.

Это связано, с одной стороны – с увеличением спроса на удобрения со стороны внутреннего рынка (агропромышленный комплекс в последние два года получает повышенные, по сравнению с прошлыми годами дотации, в том числе по линии программы поддержки экспорта; ожидается, что в 2019 г. АПК получит от государства рекордные 302 млрд руб., это на 60 млрд. больше, чем в 2018 г. [24]). А с другой стороны – с некоторым увеличением препятствия для экспорта (о проблемах экспортных перевозок см., например [25, 26, 27]). Например, в ЕС введён импортный таможенный барьер для минеральных удобрений в размере 6,5 % и антидемпинговые пошлины на импорт российской аммиачной селитры, а, кроме того, для российских компаний действует запрет импорта удобрений в Украину [28].

Несмотря на то, что сельское хозяйство создаёт лишь около 4 % ВВП [29], а доля зерновых грузов в общей погрузке обычно составляет примерно 2 %, это традиционно, важная часть грузовой базы железнодорожного транспорта.

Погрузка **зерна** составила в 2018 г. 27,1 млн. тонн, что на 22,6 % (или на 5 млн. тонн) выше погрузки 2017 г. При этом, внутренние перевозки зерна выросли на 7,2 %, а экспортные возросли на 34,4 %.

Основные потребители российского зерна в последние годы это – Египет, Турция, Саудовская Аравия, Вьетнам, Нигерия [30]. Вообще, необходимо отметить, что долгие годы мировой рынок зерна (кроме риса) почти полностью контролировали пять стран – США, Канада,

Франция, Аргентина и Австралия, но начиная с 2000-х годов в число крупнейших поставщиков зерна вошли Россия, Украина и Казахстан [31].

Данные о погрузке зерна на железнодорожный транспорт приведены на рис. 16.

Подобная динамика 2016-2018 гг. объясняется, главным образом высоким урожаем зерновых (см. табл. 4¹⁷).

Кроме того, в сентябре 2017 года Правление ОАО «РЖД» приняло решение о предоставлении с 01.10.2018 г. скидки в размере 7,1 % на экспортные перевозки зерна¹⁸ из ряда субъектов Российской Федерации¹⁹ через российские порты, что так же сделало экспорт более выгодным. В июне 2018 г. действие скидки было пролонгировано. 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 на объёмы погрузки. 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.

Перспективы грузовых железнодорожных перевозок до 2025 года

Согласно прогнозу погрузки, объявленному РЖД объявленному РЖД в "Долгосрочной программе развития ОАО "РЖД" до 2025 г." (далее - ДПР) [18], на горизонте с 2018 по 2025 гг. погрузка грузов увеличится в целом на 18 %, среднегодовой темп роста составит 2,4 % (см. рис. 17). Наибольший прирост произойдёт

¹⁷ В сельскохозяйственной статистике чаще используется т.н. «сельскохозяйственный год» – с 1 июля текущего года по 30 июня следующего года, но Росстат публикует данные, приведённые к календарному году. В данном случае публикуется ряд сбора зерновых по данным Росстата.

¹⁸ Точнее, зерновых грузов, включая пшеницу, рожь, овёс, ячмень, кукурузу, рис, гречиху, бобы, фасоль и ряд других грузов.

¹⁹ Скидка (коэффициент 0,929 к тарифу) была предоставлена грузоотправителям Воронежской, Орловской, Тамбовской, Оренбургской, Саратовской, Новосибирской, Омской, Курской, Липецкой, Пензенской, Самарской, Ульяновской и Курганской областей.

за счёт каменного угля (+25 % за весь период), лесных грузов (+26 %), удобрений (+29 %), минеральных и строительных материалов²⁰ (+22 %).

Согласно прогнозу динамики грузооборота, заложенному в ДПР (см. рис.18), на горизонте с 2018 по 2025 гг. грузооборот по сети РЖД увеличится на 22 % (среднегодовой темп роста составит 2,9 %).

Наибольший прирост произойдёт за счёт роста грузооборота каменного угля (+31 % за весь период), металлических руд (+30 %), удобрений (+28 %), хлебных грузов²¹ (+23 %).

Согласно прогнозу Минэкономразвития, темпы роста ВВП и промышленного производства в 2019 г. уменьшатся по сравнению с 2018 годом. В частности, согласно этому прогнозу, темп прироста ВВП с 2,3 % в 2018 г. снизится до 1,3 % в 2019 г., а темп роста промышленного производства – с 2,9 % в 2018 г. до 2,3 % в 2019 г. В этой связи, а также учитывая нестабильность цен на рынках угля, вероятно, что 2019-2020 годы будут не столь успешными для РЖД с точки зрения объёмов погрузки.

Список использованных источников

1. Хусаинов Ф.И. Экономическая статистика железнодорожного транспорта. Очерки – М.: ИД «Наука», 2016 – 100 с.

2. Ожерельева М.В., Хусаинов Ф.И. Перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2017 году: экономико-статистический обзор // Вестник транспорта. 2018. № 9. С.15-23.

3. Российская экономика в 2017 году: тенденции и перспективы – М.: Издательство института Гайдара, 2018. – 572 с.

²⁰ Под использованным в ДПР термином «минеральные и строительные материалы» из номенклатуры отчёта ф. ЦО-12 понимается сумма объёмов по пяти грузам из номенклатуры отчёта ф.ГО-10: «строительные грузы», «промышленное сырьё и формовочные материалы», «огнеупоры», «гранулированные шлаки и цемент».

²¹ Под использованным в ДПР термином «хлебные грузы» из номенклатуры отчёта ф. ЦО-12 понимается сумма объёмов по группам грузов «зерно» и «продукты перемолота» из номенклатуры отчёта ф.ГО-10.

4. Российская экономика в 2018 году: тенденции и перспективы – М.: Издательство института Гайдара, 2019. – 656 с.

5. Социально-экономическое положение России: 2018 год – М.: Росстат, 2019. – 402 с.

6. База данных «INFOLine-Аналитика» за 2018 г.

7. Морозов В.Н. Эволюция с учётом всех рисков // РЖД-Партнёр. 2017. № 15-16. С.26-31.

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

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

10. Итоги работы угольной промышленности России за январь-декабрь 2018 года // Уголь. 2019. № 3. С.64-79.

11. Кудияров С. Спасительный экспорт // Эксперт. 2018. № 21. С.98-101.

12. Лебедев А. Уголь: предел достигнут // РЖД-Партнёр. 2019. № 3-4. С.17.

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

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

15. Солнцев А. Перевозки растут. И риски тоже? // РЖД-Партнёр. 2018. № 20. С.36-40.

16. Шмулевич М.И. Транспортная инфраструктура нефтегазовой отрасли России // Транспорт Российской Федерации. 2018. № 6. С.36-44.

17. Перепелица О. Нефть: балансирующая стабильность // РЖД-Партнёр. 2019. № 3-4. С.19.

18. Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года. Утв. Распоряжением Правительства

РФ от 19.03.2019 г. № 466-р.

19. Шило А.Н. Ориентир – потребности клиентов // Гудок. 2018. – 26 марта. С.3.

20. Краснощёк А.А. Приоритеты в работе производственного блока компании // Железнодорожный транспорт. 2019. №2. С.4-10.

21. Мазо Л.А. Сбылась мечта монополиста (о тарифных расстояниях и «кружностях») // Вектор транспорта. Альманах. 2014. № 2. С.21.

22. Хусаинов Ф.И. О применении концепций теории общественного выбора к некоторым проблемам экономики железнодорожного транспорта // Экономика железных дорог. 2018. № 5. С.12-22.

23. Сипров В. Аммиаку насчитали долгий путь // Гудок. 2018. № 44 (от 21.03.2018 г.) С.3.

24. Лабыкин А. Агропром разворачивают на экспорт // Эксперт. 2018. № 45. С.32-39.

25. Котляренко А.Ф., Тучков Э.В., Куренков П.В. Повышение эффективности внешне-торговых перевозок через порты Юга России // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 2. – С.30-35.

26. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Взаимодействие грузовладельца с причастными подразделениями при экспортно-импортных железнодорожных перевозках через морские порты // Бюллетень транспортной информации. – 1997. – № 6. – С.34-38.

27. Хусаинов Ф.И. Вступление России в ВТО и железнодорожный транспорт // Бюллетень транспортной информации. 2012. № 9. С. 9-15.

28. Солнцев А. Минудобрения: Комбинаты нахмичили рост // РЖД-Партнёр. 2019. № 3-4. С. 22.

29. Миронов В.В. О диагностике текущего состояния российской экономики и среднесрочных перспективах её роста // Вопросы экономики. 2019. № 2. С.5-35.

30. Гусаченко Н. Зерно: вывезем, что выросло? // РЖД-Партнёр. 2019. – № 3-4. С.24.

31. Хохлов А.В. Мировые товарные рынки – М.: Магистр, 2016. – 304 с.