

Пинчук Дарья Игоревна

студентка

ФГБОУ ВО «Владивостокский государственный

университет экономики и сервиса»

г. Владивосток, Приморский край

РОССИЯ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация: в данной статье рассмотрены основные особенности железнодорожных перевозок. Обозначены составляющие вагонного парка железных дорог. Проанализированы тенденции на рынке железнодорожных грузоперевозок за последние годы. Отмечено важное стратегическое значение железнодорожных перевозок для экономики России. Представлена динамика грузооборота и погрузок грузов на железнодорожном транспорте. Отражено распределение объемов международных железнодорожных перевозок грузов в России по видам и сообщениям. Охарактеризованы международные транспортные коридоры.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, вагонный парк, международные перевозки, грузоперевозки, международные транспортные коридоры.

В России железная дорога имеет ряд преимуществ перед другими видами транспорта в силу большой протяженности территорий. Дорожная сеть ограничена, многие регионы страны попросту недостижимы. Внутренние водные пути также недостаточно развиты и не могут использоваться зимой, поскольку несколько месяцев в году находятся подо льдом.

Воздушные перевозки справляются лишь с малыми объемами и не подходят для многих типов грузов.

На трубопроводный транспорт приходится значительная доля перевозок нефти и газа, хотя и в этом случае железнодорожные перевозки не так уж сильно отстают.

Россия простирается на огромной территории от берегов Балтийского моря на западе до Тихого океана на востоке, от Северного Ледовитого океана на севере, до Чёрного, Азовского и Каспийского морей на юге. Её площадь – более 17 млн кв. км, что составляет около 10% суши Земли.

Поэтому железнодорожный транспорт является важнейшей составляющей российской экономики. Без учета трубопроводов на железнодорожный транспорт в России в последние годы приходится более 85% грузооборота, то есть на дальних маршрутах железные дороги успешно выигрывают конкурентную борьбу за грузы [1]. Но на средних и особенно близких дистанциях выбор грузотправителей расширяется, и в последние годы часть грузов ушла с железных дорог на автомобили, реки и даже трубопроводы.

Вагонный парк железных дорог, в зависимости от назначения вагонов, которые он включает, подразделяется на парк грузовых и пассажирских вагонов. Грузовой парк состоит из крытых вагонов, полувагонов, платформ, цистерн, изо-термических вагонов и вагонов специального назначения. Пассажирский парк состоит из вагонов, которые используют под перевозку пассажиров: вагоны-рестораны, багажные, почтовые и вагоны специального назначения.

Около 80% своих прибылей РЖД получают именно от грузовых перевозок.

На рынке железнодорожных грузоперевозок в период 2012–2015 гг. видны две тенденции: относительно устойчивые объемы грузооборота железных дорог и воздействие внутреннего спада вместе с высокой ролью экспортной составляющей.

Общие объемы грузоперевозок в 2015 году сократились. Максимум последних 20 лет был зафиксирован в 2012 году, после чего за 2013 год погрузки сократились на 2,8%, а результаты 2013–2014 годов оказались ниже уровня 2011 года. Если в январе 2012 г. было погружено 109 млн т., то к июню 2015 г. показатель месячной погрузки опустился до 101 млн т., и с тех пор остается на этом уровне [2]. При этом наблюдается тенденция роста дальности перевозок РЖД, что отражается на небольшом увеличении объемов грузооборота (рисунок 1).

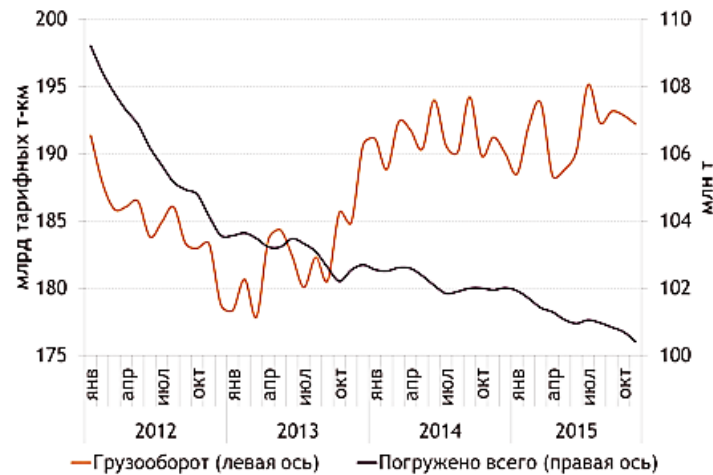


Рис. 1. Грузооборот и погрузки грузов на железнодорожном транспорте, сез. скорр. ряды [2]

Минус железнодорожных перевозок в том, что не работает принцип доставки «от двери до двери», труднее осуществлять планирование поставок, необходимо нести дополнительные расходы, связанные с погрузкой и разгрузкой товара.

Останавливают участников рынка и резко возросшие тарифы – в начале 2015 на все перевозки РЖД они выросли на 10%, а дополнительно к этому Федеральная служба по тарифам установила предельно допустимое отклонение от него [3].

В результате РЖД ввела надбавку к тарифу в размере 13,4% на перевозку ряда экспортируемых грузов, в том числе таких ключевых товаров, как нефть и нефтепродукты, зерновые и металлопродукция. После таких реформ востребованность железнодорожных перевозок снизилась. Это наглядно прослеживается по показателям первой половины 2015 года. Более того, отдельные предприятия, деятельность которых тесно сопряжена с транспортировкой, и вовсе предпочли сократить выпуск продукции, особенно на фоне снижения спроса на неё со стороны Китая.

В 2016 году мы наблюдаем более благоприятную картину.

По данным ОАО «РЖД», сетевая погрузка в марте составила 105,1 млн т, что на 2% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Таким образом,

положительный тренд в грузовой работе, наметившийся ранее (в феврале 2016 г. прирост погрузки достиг 2,9%), сохраняется [4].

Есть на рынке грузовых железнодорожных перевозок и относительно новые явления: крупные грузоотправители стали чаще обращаться к регуляторам с просьбами либо об отмене повышенных тарифов, либо о сохранении полученных ранее льгот.

В марте 2016-го среднесуточная погрузка составила 3388,5 тыс. т в сутки. Грузооборот железнодорожного транспорта снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,2% и составил 197,7 млрд тарифных т-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время сократился на 1,7% и составил 253,2 млрд т-км.

В структуре грузовой работы в марте 2016-го по сравнению с прошлым годом существенно выросли лишь объемы грузов первого тарифного класса – на 6% – при одновременном снижении погрузки грузов второго класса на 3,7% и третьего класса – на 2%. Так, в течение месяца было погружено 28,2 млн т угля, что на 5,2% больше, чем в марте 2015 года. По данным Минэнерго России, в январе – феврале 2016-го объем добычи угля в стране увеличился на 4,5% в годовом исчислении, объем экспорта угля также вырос на 4,5%, а расчетный индекс средних цен российских производителей на каменный энергетический уголь увеличился на 3,4% (относительно конца декабря 2014 г.). При этом по состоянию на 25.03.2016 г. из-за снижения спроса на твердое топливо со стороны российских предприятий, а также профицита его запасов на складах данный показатель снизился на 3,5% (к концу декабря 2015 г.) [5]. На данный момент, ситуация на рынке железнодорожных перевозок остается стабильной.

Что касается международных перевозок, то объемы, структура товаропотоков, номенклатура перевозимых грузов и география международных перевозок ОАО «РЖД» основываются на базе тех перевозочных и таможенных документов, которые оформляются на перевозку каждой партии грузов, предполагаемой к ввозу или вывозу их страны. Это могут быть перевозочные документы международного образца (накладные СМГС4 или накладные Российско-Финляндского

прямого международного железнодорожного сообщения) и таможенные документы, прилагаемые к внутренним железнодорожным накладным, подтверждающие тот или иной таможенный режим при пересечении грузом государственных и таможенных границ России в морских и речных портах, а также на железнодорожных пограничных станциях.

В статистике объёмов перевозок грузов ОАО «РЖД», а это единственный публичный железнодорожный перевозчик в России, международные перевозки складываются из внешнеторговых перевозок и перевозок грузов международного транзита. Внешнеторговые перевозки разделяются на перевозки экспортных и импортных грузов. Из общего объёма международных перевозок (524,9 млн тонн) на экспортные перевозки грузов пришлось в 2015 году 423,3 млн тонн, или 80,65%. Импортные перевозки составили 81,0 млн тонн, или 15,43% объёма международных перевозок грузов по железным дорогам России. На транзит в 2015 году пришлось 20,6 млн тонн, или, соответственно, 3,92% [5]. Детализация различных видов международных перевозок грузов по железным дорогам.

Таблица 1

Распределение объёмов международных железнодорожных перевозок грузов в России по видам и сообщениям в 2015 году (млн тонн)

		Международные перевозки		
		Через пограничные ж/д переходы	Через морские и речные порты России	Через морские порты Украины и стран Балтии
Экспортные перевозки	423,3	106,6	261,8	54,9
Импортные перевозки	81,0	73,3	6,5	1,2
Транзитные перевозки	20,6	6,2	10,5	3,9
Всего	524,9	186,1	278,8	60,0

По отношению к уровню 2014 года объёмы экспортных перевозок грузов по железным дорогам России не изменились. Зато на 23% уменьшились объёмы импортных перевозок грузов и на 15% объёмы перевозок грузов международного транзита.

По территории России проходят оптимальные маршруты, многие из которых являются частью международных транспортных коридоров (МТК).

Международный транспортный коридор (МТК) – высокотехнологичная транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорта общего пользования и телекоммуникации. Наиболее широкое развитие получили панъевропейские транспортные коридоры, однако МТК развиваются и на территории азиатских стран, включая Китай и Россию [6].

Рассмотрим их более подробно.

Перевозки по направлению «Восток – Запад»

Коридор «Восток – Запад» создает прямой выход грузам России, стран Европы и СНГ к дальневосточным российским морским портам и пограничным переходам, расположенным на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном.

На территории Российской Федерации в западной своей части он совпадает с общеевропейским транспортным коридором №2, в восточной – с Транссибирской железнодорожной магистралью.

Коридор имеет значительный потенциал привлечения перевозок евроазиатского контейнерного транзита. Наглядным подтверждением роста популярности среди грузовладельцев данного маршрута является положительная динамика транзитных перевозок крупнотоннажных контейнеров в сообщении со странами АТР (в частности Республика Корея, КНДР, Китай, Монголия и Япония).

Объемы перевозок грузов через железнодорожные пункты пропуска и морские порты, расположенные в восточной части МТК «Восток – Запад», в 2015 году составили 89 млн тонн, увеличившись на 4% к уровню 2014 года [7; 10; 11].

ОАО «РЖД» определен стратегический курс на развитие логистики и позиционирование на рынке в качестве компании-интегратора транспортных услуг (обеспечение регулярного сквозного сервиса).

Совместно с зарубежными партнерами введется работа по совершенствованию технологий ускоренных контейнерных перевозок: совершенствование технологий документального сопровождения транзитных перевозок, расширение практики использования сквозных и прозрачных тарифных ставок, упрощение прохождения погранично-таможенных процедур, повышение производительности подвижного состава, создание сети логистических центров.

Важную роль в реализации стратегической задачи по развитию экспорта транспортных услуг играет Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК). Ее деятельность ориентирована на увеличение объемов внешнеторговых контейнерных перевозок в направлении АТР – Россия – страны Европы (по территории Евразийского экономического союза). Сферой деятельности компании является оказание комплексных транспортно-логистических услуг по схеме «от двери до двери» при обслуживании интермодальных контейнерных перевозок.

За 8 месяцев 2016 года, по данным Координационного Совета по Транссибирским перевозкам, объем международных перевозок крупнотоннажных контейнеров железнодорожным транспортом с использованием Транссибирской магистрали сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 6% и составил 318,6 тыс. TEU. Произошло значительное снижение транзитных перевозок до 63,5 тыс. TEU (–16% по отношению к аналогичному периоду прошлого года). Однако объем импортируемых и экспортируемых грузов в контейнерах по магистрали остался примерно на том же уровне: 123,5 и 131,6 тыс. TEU, что, соответственно, на 4% и 2% ниже аналогичного периода 2015 года.

Суммарный объем железнодорожных перевозок по Транссибирской магистрали в международном сообщении постоянно растет. В 2015 году объем перевозок по Транссибу составил более 113 млн т, что выше уровня 2014 года на 3,9%. К уровню 2010 года перевозки выросли на 11%. (или на 11,3 млн т, в основном за счет увеличения экспортного грузопотока сырья: уголь, руда, лесные

грузы). При этом объем контейнерных перевозок за последние пять лет увеличился на 57% и составил почти 504 тыс. единиц в двадцатифутовом эквиваленте [8].

Развитие международного транспортного коридора «Север – Юг»

В силу удобного географического положения на пересечении торговых путей между крупнейшими центрами торговли Евразии Россия имеет значительный потенциал для вовлечения национального транспортного комплекса страны в обеспечение межрегионального торгово-промышленного обмена. Возможности реализации транспортно-транзитного потенциала на направлении МТК «Север – Юг» обусловлены:

- процессами интенсификации торгово-экономических отношений стран Среднего Востока и Южной Азии (Индия, Пакистан) со странами СНГ и Евро-союзом;

- перспективами полного снятия санкций с Ирана, что открывает дополнительные возможности обслуживания грузопотоков транснациональных корпораций по территории страны;

- наличием развитой железнодорожной инфраструктуры Азербайджана и Ирана, прежде всего, на направлении «Север – Юг» и проводимой целенаправленной совместной работы по ее интеграции с транспортными системами соседних стран;

- формированием в регионе разветвленной сети транспортных, в том числе железнодорожных маршрутов.

Маршруты следования по МТК «Север – Юг»

Формирование международного транспортного коридора «Север – Юг» инициировано Минтрансом России в целях реализации стратегического партнерства нашей страны со странами Прикаспийского региона. Одновременно этот коридор должен улучшить связи России со странами Персидского залива и Южной Азии, а также будет способствовать развитию транзитных евро-азиатских перевозок с задействованием транспортного комплекса России.

Международное соглашение о международном транспортном коридоре «Север – Юг» было подписано между Россией, Ираном и Индией 12 сентября 2000 г. (в ходе II Евро-азиатской конференции по транспорту). В мае 2002 г. в г.

Санкт-Петербурге министрами транспорта стран-участниц подписан протокол об официальном открытии коридора. МТК «Север – Юг» в своей южной части предполагает несколько маршрутов следования грузов с использованием железнодорожного транспорта:

1. Транскаспийский маршрут – с использованием российских морских портов Астрахань, Оля, Махачкала и портов Ирана – Бендер-Энзели, Ноушехр и Бендер-Амирабад.

2. Западная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через пограничные переходы Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан), с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничный переход Астара (Азербайджан) – Астара (Иран).

3. Восточная ветвь коридора – прямое железнодорожное сообщение через Казахстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом на железнодорожную сеть Ирана через пограничные переходы Сарахс (Туркменистан) – Серахс (Иран) и Акяйла (Туркменистан) – Инче Бурун (Иран).

Объемы перевозок внешнеторговых грузов железнодорожным транспортом России в рамках МТК «Север – Юг» в 2015 году составили 7,3 млн тонн, увеличившись на 4% к уровню 2014 года [9].

Перспективы развития грузовых перевозок в рамках МТК «Север – Юг» связаны как с развитием торгово-экономических связей стран-участниц «Международного соглашения о МТК «Север – Юг» между собой, так и с привлечением грузопотоков в сообщении стран Европы со странами Персидского залива и Южной Азии.

Большое значение для развития МТК «Север – Юг» в среднесрочной перспективе будут иметь сроки ввода в эксплуатацию новой железнодорожной линии Решт – Астара (Исламская Республика Иран) – Астара (Азербайджанская

Республика), которая является последним недостающим звеном прямого железнодорожного маршрута по западной ветви МТК «Север – Юг».

Основное преимущество западной ветви МТК «Север – Юг» перед другими маршрутами заключается в более коротком расстоянии перевозок, что позволяет существенно сократить сроки доставки грузов.

Таким образом необходимо развивать структуру железнодорожного транспорта, так как железнодорожные перевозки имеют важное стратегическое значение для экономики России, железнодорожный комплекс связывает всю экономическую систему страны, обеспечивает стабильную жизнедеятельность промышленных предприятий, путем своевременного подвоза необходимых грузов во многие регионы.

Список литературы

1. Информационные ресурсы сайта Бюллетень социально- экономического кризиса в России // Динамика грузоперевозок в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>

2. Информационные ресурсы сайта Globaltrans. Rail plays an integral part in the movement of freight in Russia [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.globaltrans.com/about-us/rail-industrymarket/industry-overview/>

3. Информационные ресурсы сайта РЖД партнер.ру. Обзор грузовых железнодорожных перевозок. Trade Russia: foreign investment [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/reviews/obzor-gruzovykh-zheleznodorozhnykh-perevozok-v-marte-2016-goda/gpuzopepevozok-2015-statistika-i-tendentsii.html>

4. Информационные ресурсы сайта Министерство энергетики. Железнодорожные грузоперевозки. Trade Russia: foreign investment [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://minenergo.gov.ru/>

5. Холопов К.В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг / К.В. Холопов, О.В. Соколова // Российский внешнеэкономический вестник. – 2016. – №1. – С. 68–81.

6. Левченко Т.А. Совершенствование транспортной инфраструктуры Приморского края / Т.А. Левченко // Институциональные и инфраструктурные аспекты развития различных экономических систем: сборник статей МНПК (10 апреля 2016 г., г. Пермь). В 2 ч. Ч. 1. – Уфа: АЭТЕРНА, 2016. – С. 197–199.
7. Грузооборот портов стран Балтии // РЖД Партнёр Документы. – 2016. – №5–6 (263–264). – С. 92.
8. Информационные ресурсы сайта РЖД международные отношения // Мировая транспортная система [Электронный ресурс] // ОАО «РЖД» – Режим доступа: <http://inter.rzd.ru/>
9. Информационные ресурсы сайта РЖД партнер.ру // Обзор Объем международных железнодорожных контейнерных перевозок [Электронный ресурс] // Trade Russia: foreign investment Режим доступа: <http://www.rzd-partner.ru/>
10. Грузооборот морских портов России в январе–декабре 2015 года // РЖД Партнёр Документы. – 2016. – №4 (262). – С. 80.
11. Перевозки российских грузов через морские порты за 2015 год. Таблица 1. // Морские порты. – 2016. – №1 (142). – С. 67.