

УДК: 347.77

Самосудов В.Д.

студент

6 курс, Юридического института Владимирского государственного университета имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича

Столетовых, специальность таможенное дело

Трунин Г.А.

научный руководитель, доцент кафедры «финансового права и таможенной деятельности», кандидат юридических наук,

Юридического института Владимирского государственного

университета имени

Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

Аннотация. В статье рассматривается роль железнодорожных перевозок в транспортной логистике России, ее динамика по протяженности, перевозкам, погрузке, экспорту/импорту и состоянию подвижного состава за последние три года. Выделены проблемы снижения погрузки и сервиса на сети железных дорог. Представлены рекомендации по преодолению факторов, негативно влияющих и тормозящих развитие российских перевозок железнодорожным транспортом, с учетом влияния антироссийских санкций и импортозамещения.

Ключевые слова: транспортная логистика, перевозки, железнодорожный транспорт, РЖД, грузооборот, пропускная способность, грузонапряженность, санкционные ограничения, эксплуатируемый парк.

RAILWAY TRANSPORTATION IN RUSSIA: PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT

Annotation: The article examines the role of rail transport in the transport logistics of Russia, its dynamics in terms of length, transportation, loading, export/import and condition of rolling stock over the past three years. The problems of reducing loading and service on the railway network are highlighted. Recommendations are presented to overcome the factors negatively affecting and hindering the development of Russian rail transport, taking into account the impact of anti-Russian sanctions and import substitution.

Key words: transport logistics, transportation, rail transport, Russian Railways, cargo turnover, capacity, load capacity, sanctions restrictions, operated fleet.

Железнодорожная логистика – «это один из наиболее эффективных видов транспорта, который обеспечивает безопасную и быструю транспортировку грузов на большие расстояния» [1]. Кроме того, «перевозки грузов по железной дороге обладают рядом особенностей, делающих их незаменимыми в международной и внутренней торговле. Значимость железнодорожной логистики в организации перевозок состоит в ее высокой надежности и эффективности» [2]. Для перевозок грузов железнодорожными путями характерен ряд преимуществ по сравнению с сухопутным и морскими, что показано на рис.1.



Рис. 1. Достоинства и эффект железнодорожных перевозок

Монополистом по железнодорожным магистралям в нашей стране является ОАО «РЖД». Компания распоряжается всей инфраструктурой.

Россия опережает по доле перевозок железнодорожными путями (48%) США (26%) Германию (18%), Китай (16%) и Японию (7%), как показано на рис. 2.

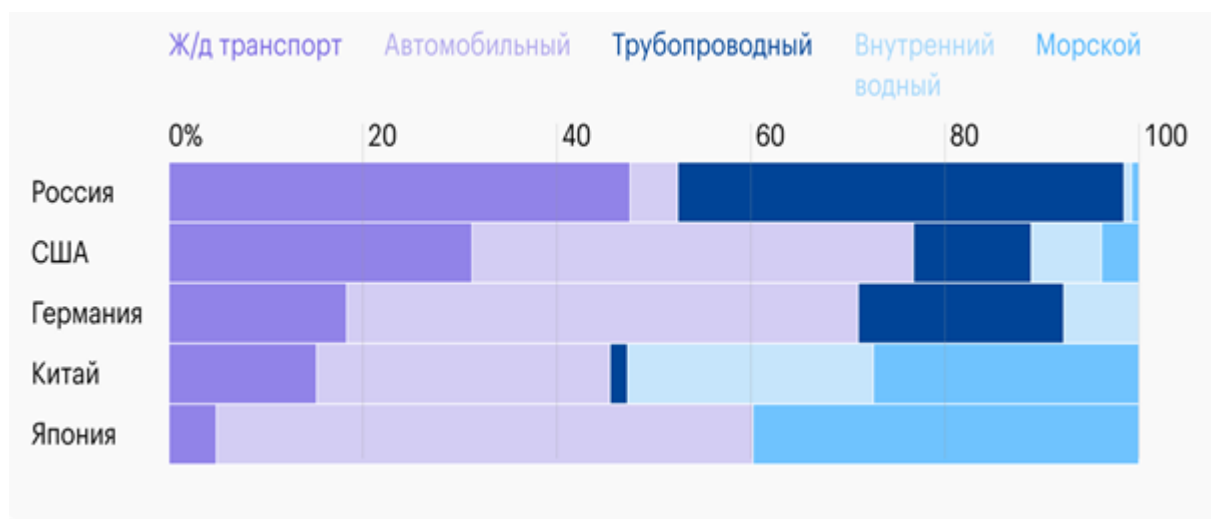


Рис. 2. Доля видов транспорта в грузообороте разных стран в 2023 г. [3]

Протяженность железных дорог ОАО «РЖД» по итогам 2023 г. составила 85,4 тыс. км. (см. табл.1) [4], что на 0,23% ниже, чем в 2021 г. (в 2022 г. 86,97 тыс.км., в 2021 г. 85,6 тыс.км.) – рис.3.

Таблица 1 - Длина и грузооборот по железной дороге в странах мира за 2023 г. [5]

Показатели	США	Китай	Россия	Индия	Канада	Германия
Длина, тысяч километров	149,5	102,5	85,4	67,4	48	33,4
Грузооборот, трлн тонно-километров	2,4	3	2,6	0,7	0,4	0,1

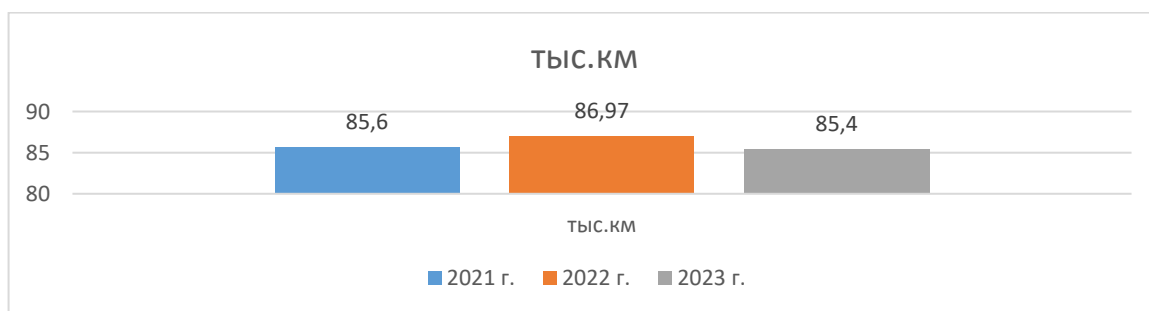


Рис. 3. Динамика протяженности железных дорог ОАО «РЖД» за 2021-2023 гг.

Таким образом, за последние 3 года в России растет грузонапряженность железных дорог. Сокращение протяженности железных дорог ОАО «РЖД» происходило на фоне мощного развития инфраструктур железных дорог в других странах. Прирост доли перевозок грузов по железной дороге в нашей стране за последние 20 лет составил 10%. При этом, удельный вес их преобладает надо доле трубопроводной транспортировки грузов:

- в 2022 г. грузооборот железнодорожного транспорта составил 1969 млрд. тонно-км (в 2021 г. – 1280 млрд.тонн-км., в 2023 г. 2600 млрд. тонно-км, прирост к 2021 г. составил 103,13%);

- в 2022 г. грузооборот трубопроводного транспорта составил 1887 млрд. тонно-км (в 2021 г. 1140 млрд.тонн, в 2023 г. – 1994 млрд. тонно-км, прирост к 2021 г. составил 74,91%) - рис.4.

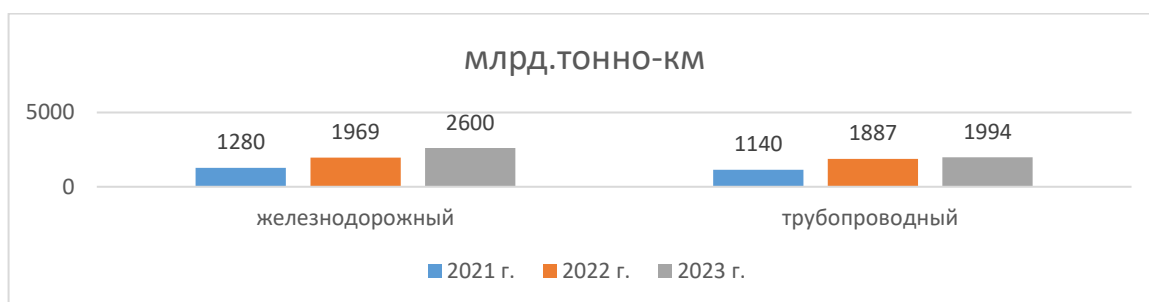


Рис. 4. Динамика грузооборота страны железнодорожным и трубопроводным транспортом за 2021-2023 гг.

Таким образом, темпы прироста грузооборота железнодорожным транспортом выше темпов прироста трубопроводным за последние 3 года.

Объем перевозимых грузов по железным дорогам в России за последние 20 лет составил 25 млрд. тонн грузов (в 2021 г. 1,41 млрд. тонн, в 2022 г. 1,234 млрд. тонн, в 2023 г. 2,323 млрд. тонн), что выше, чем в целом по миру на 15 млрд. тонн – рис.5.

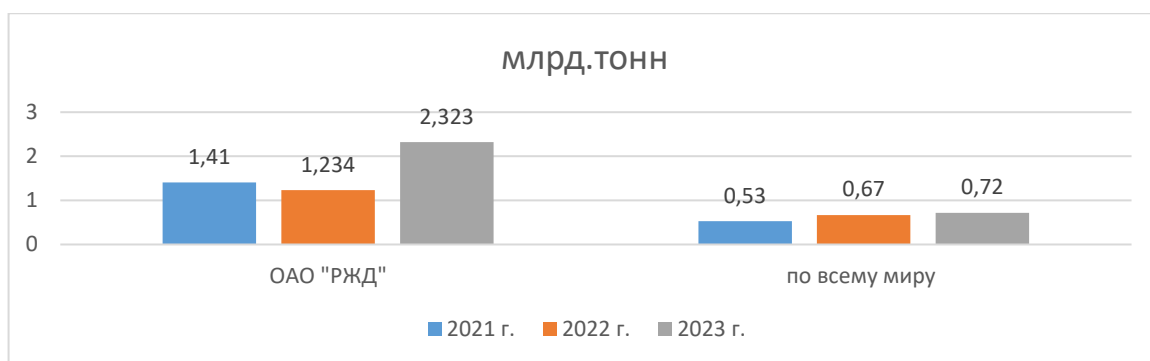


Рис. 5. Динамика перевозок ОАО «РЖД» и железными дорогами мира за 2021-2023 гг.

Таким образом, темпы прироста перевозок железнодорожным транспортом в России выше темпов его прироста по всему миру за последние 3 года.

В настоящее время Около 80% своих прибылей ОАО «РЖД» получают именно от грузовых перевозок [6] - рис.6.

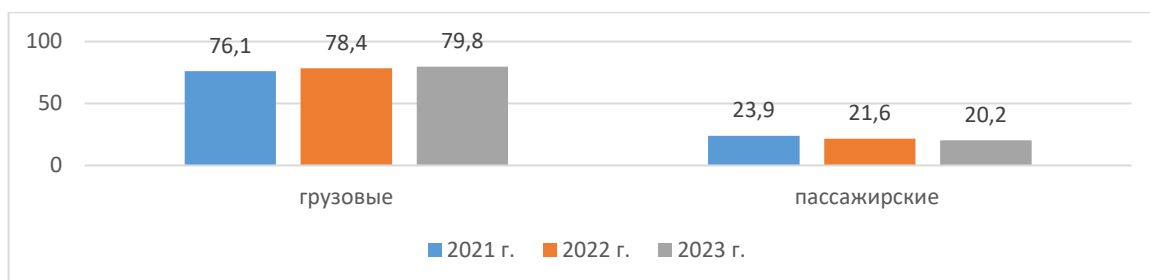


Рис. 6. Динамика структуры прибылей ОАО «РЖД» за 2021 -2023 гг., %

Объем перевозок железнодорожным транспортом в 2022 г. составил 1234,3 млн. тонн и ниже показателя 2021 г. на 3,8%. В 2023 г. данный показатель составил 1232,3 млн. тонн и на 0,2% меньше объема перевозок «РЖД» за 2022 г. – рис.7.

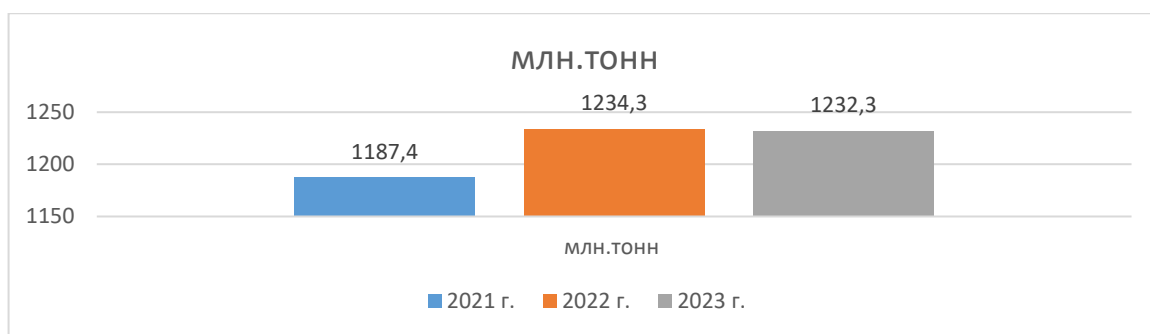


Рис. 7. Динамика погрузки на сети ОАО «РЖД» за 2021-2023 гг.

Что касается экспорта в грузоперевозках железнодорожным транспортом, то показатель в 2023 г. снизился по структуре (см. табл.3) на 4,7 п.п. к 2021 г. и на 1,6 п.п. к 2022 г. Такая динамика вызвана санкциями Запада, вследствие чего ОАО «РЖД» переориентировала перевозки на внутренние.

Таблица 3. Динамика структуры перевозок ОАО «РЖД» по направлениям за 2020-2023 гг.

Вид перевозок	2020, %	2021, %	2022, %	2023, %	Изм. 2023 /2021 (пункты)	Изм. 2023 /2022 (пункты)
Внутрироссийское	58,1	57,4	60,3	61,2	+3,8	+0,9
Экспорт	34,9	34,8	31,7	30,1	-4,7	-1,6
Импорт	5,3	5,4	5,2	5,6	+0,2	+0,4
Транзит	1,7	2,4	2,7	3,1	+0,7	+0,4

Объем внутренних перевозок увеличился за 2023 г. на 0,1%, составив 818,2 млн. тонн – рис. 8.

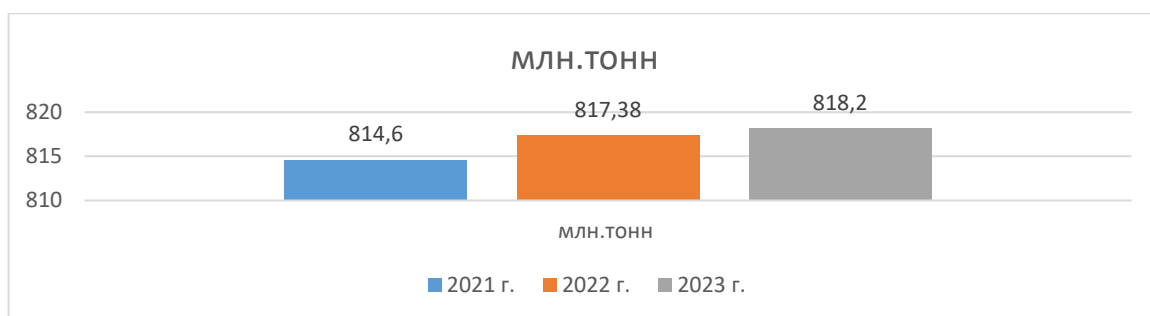


Рис. 8. Динамика внутренних перевозок ОАО «РЖД» за 2021-2023 гг.

Показатель международных перевозок ОАО «РЖД» составил в 2023 г. 551,6 млн. тонн, что на 2,2% выше показателя 2022 г. При этом, 352,3 млн. тонны было перевезено портами с приростом на 0,6% к 2022 г., а показатель по пограничным переходам составил 199,3 млн. тонн и превысил уровень 2022 г. на 5,1% – рис.9.

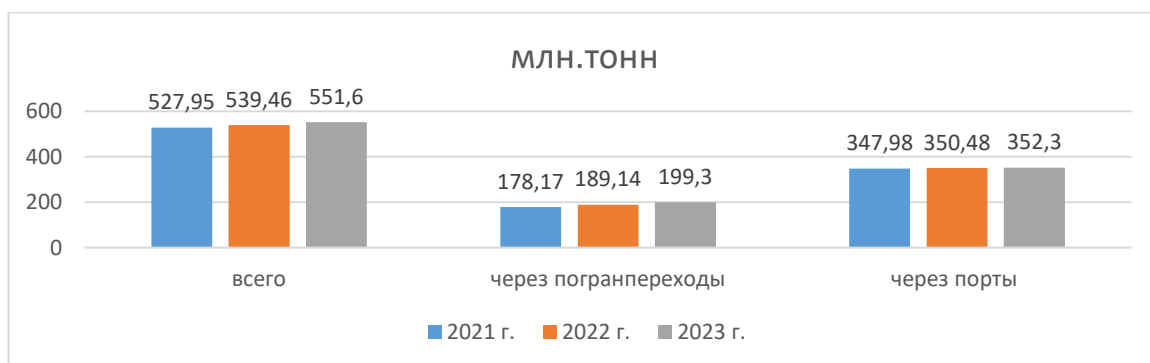


Рис. 9. Динамика международных перевозок ОАО «РЖД» за 2021-2023 гг.,

млн. тонн

Импорт в 2023 г. увеличился на 7,3%, до 76,7 млн. тонн. При этом, 15,6 млн. тонны было перевезено портами с приростом на 7,4% к 2022 г., а показатель по пограничным переходам составил 61,1 млн. тонн и превысил уровень 2022 г. на 7,3% – рис.10.

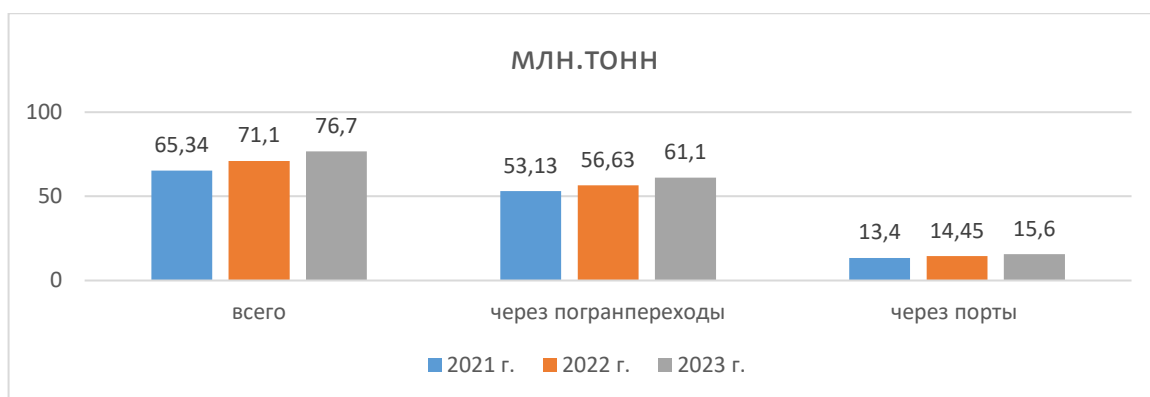


Рис. 10. Динамика импорта на сети ОАО «РЖД» за 2021-2023 гг., млн.тонн

Грузооборот транзитным способом составил 42,2 млн. тонн и вырос к 2022 г. на 14,2%. При этом, 1,4 млн. тонны было перевезено портами со снижением на 16,5% к 2022 г., а показатель по пограничным переходам составил 40,8 млн. тонн и превысил уровень 2022 г. на 15,7% – рис.11.

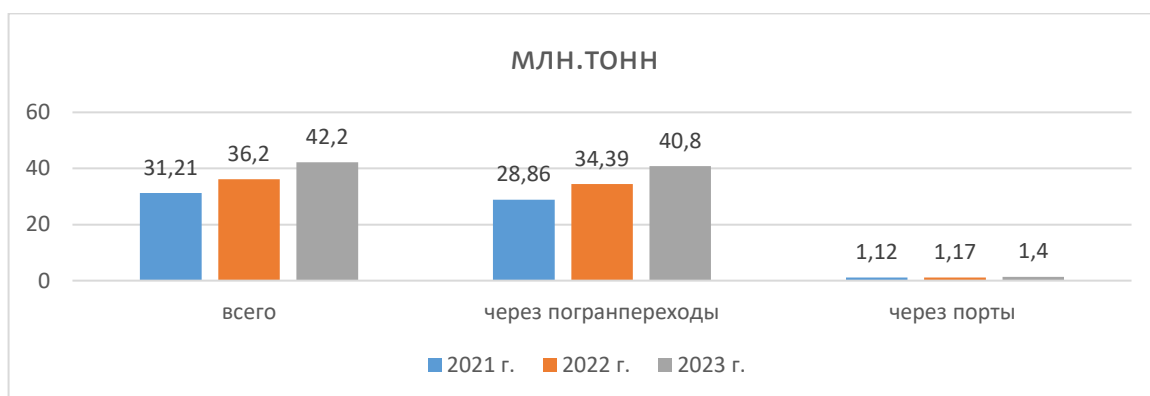


Рис. 11. Динамика транзита на сети ОАО «РЖД» за 2021-2023 гг., млн.тонн

Не смотря на ослабление ограничительных мер по железнодорожной логистике в 2023 г. было зафиксировано снижение погрузки на 4,8% [7]. Среди основных проблем, снижающих темпы перевозок железнодорожным транспортом в России за последние 2 года можно назвать следующие:

- «- распространение COVID-19 и меры противодействия пандемии в Китае;
- распространение COVID-19 на территории России;
- проведение Специальной военной операции на Украине.
- санкционное давление на российскую экономику;

- ограничение поставок импортных компонентов западного производства;

- ограничение авиаперелетов в ряд городов Юга России;

- высокий уровень ключевой ставки ЦБ России;

- переориентация транспортных потоков с Запада на Восток» [8].

Динамика темпов изменения погрузки на сетях ОАО «РЖД» за последние 3 года, в основном, имеет отрицательные тенденции, что представлено в табл.4.:

«- каменного угля – 350,3 млн. тонн (-1,2%);

- нефти и нефтепродуктов – 210,1 млн. тонн (-2,7%);

- руды железной и марганцевой – 110,3 млн. тонн (-4,3%);

- цемента – 24,3 млн. тонн (-2,2%);

- лесных грузов – 26,9 млн. тонн (-14,2%);

- строительных грузов – 129,7 млн. тонн (-3,1%);

- руды цветной и серного сырья – 17,7 млн. тонн (-1,3%);

- химикатов и соды – 21,8 млн. тонн (-4,5%)» [9].

Таблица 4. Динамика темпов изменения погрузки ОАО «РЖД» за 2021-2023 гг.

Группа товара	2021, %	2022, %	2023, %
Каменный уголь	105,2	95,4	98,8
Нефть и нефтепродукты	104,2	99,3	97,3
Строительные грузы	96,2	105,7	96,9
Руда железная и марганцевая	100,3	96	95,7
Лесные грузы	102,7	75,2	85,8
Цемент	105,5	94	97,8
Химикаты и сода	99,2	93,8	95,5

В 2024 г. продолжилась отрицательная динамика погрузки на сети ОАО «РЖД» (-1,5% в феврале 2024 г. к декабрю 2023 г., -3,5% за 1 кв. 2024 г.), особенно по товару 1 класса- углю. На данный показатель не смогла повлиять положительная динамика перевозок зерна, удобрений и контейнеров. Данные тенденции начались еще в октябре 2023 г. Снижение погрузки угля по «РЖД» в марте 2024 г. составило 7,5% к декабрю 2023 г., а сам спад начался в августе 2023 г. [10] (рис.12).

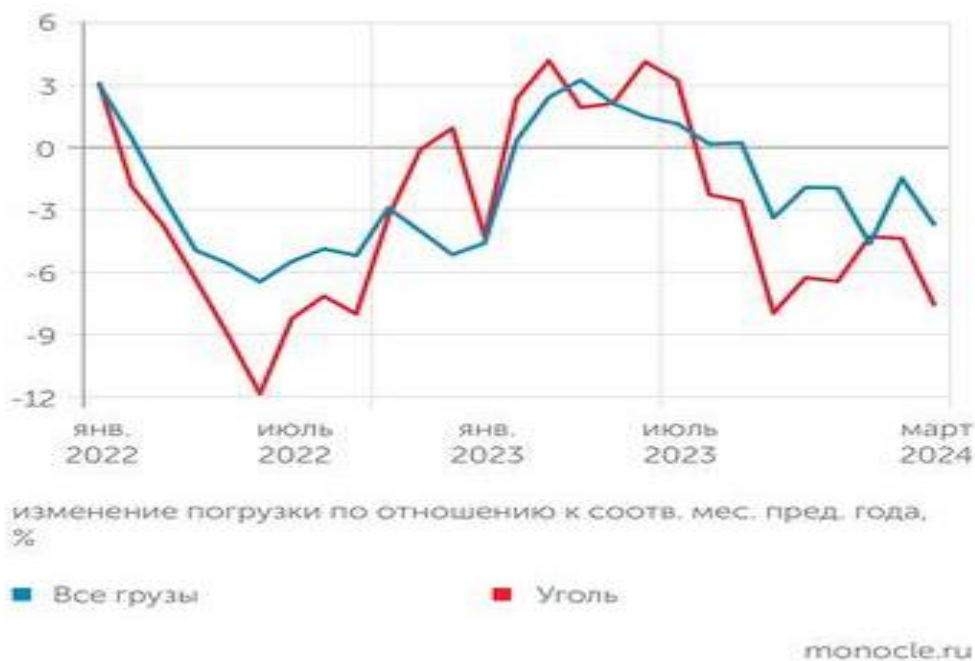


Рис. 12. Динамика погрузки грузов на ОАО «РЖД» с 2022 г. по 1 кв. 2024 г. [11] по данным Росстата и РЖД

Также на сети ОАО «РЖД» наблюдается проблема технической оснащённости по локомотивам: наблюдается снижение грузовой скорости поездов на 1,2% к 2022 г. до 42,4 км/час в 2023 г. - рис.13.

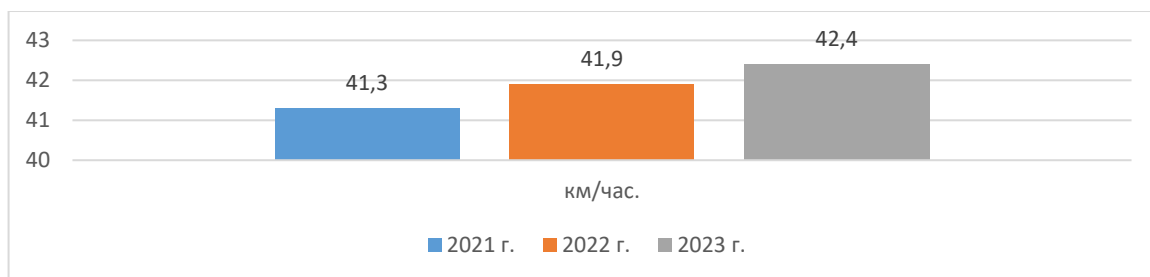


Рис.13. Динамика участковой и технической скоростей по сети РЖД за 2021-2022 гг.

Не менее важной проблемой является и сервисное обслуживание локомотивов: за 2023 г. возросло число поездов без движения в 2,3 раза к 2022 г. и составило 42600 ед. Среди причин отставки поездов можно назвать «отсутствие или ожидание локомотива перевозчика из-за недосодержания эксплуатируемого парка локомотивов к установленному плану по видам движения» [12] – рис. 14.

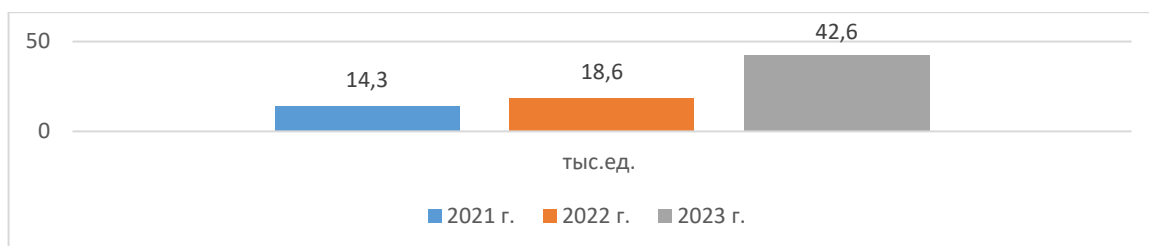


Рис. 14. Динамика числа поездов, отставленных от движения из-за «недосодержания парка локомотивов» за 2021-2023 гг.

Следующая проблема, снижающая показатели железнодорожных перевозок в России – это недостаток комплектующих для поездов и дефицит сервисного персонала организаций, их обслуживающих. По этим причинам в 2023 г. Несмотря на то, что число простоев составило 3,7 тыс.ед., что выше показателя 2022 г. на 15,7%, возможности вывоза грузов ОАО «РЖД» снижены ввиду большого объема ремонта локомотивов и их длительного нахождения «ремонтников».

Таким образом, среди причин проблем с погрузкой и сервисом в ОАО «РЖД» выделены следующие:

- санкции в связи со СВО и пересмотр логистики;
- импортозамещение запчастей для подвижного состава;
- десятилетиями изношенное оборудование в депо «РЖД»;
- весомый удельный вес магистральных тепловозов платформы ТЭ116/ТЭ116У, которые производились в Луганске, компонентная доля которых произведена еще в Украине. В свете СВО «РЖД» не могла в срочном порядке создавать аналоги, так как не было соответствующих производств;

- дефицит персонала у сервисных компаний.

Для повышения показателей грузоперевозок по железной дороге, в первую очередь, рекомендуется развивать производство подвижного состава следующими способами:

- оперативное создание производств ключевых комплектующих для техники ОАО «РЖД», которые ранее оно импортировало;

- оперативная разработка и производство российских инновационных моделей поездов;

- пересмотр конструкторской документации на производство имеющегося подвижного состава в контексте замены импортных запчастей и агрегатов на российские;

- развивать льготное финансирование проектов освоения ключевых компонентов и долгосрочные контракты финансирования поставщиков оборудования и запчастей для подвижного состава «РЖД»;

- обеспечить своевременный и оперативный сервис эксплуатируемых локомотивов «РЖД»;

- организовать своевременное техническое обслуживание импортного производственного оборудования, поставленного в сервисные организации недружественными странами.

- обеспечить поддержку инновационной и научной деятельности, стимулировать применение обратного инжиниринга, в совокупности развивая производство техники для железнодорожных перевозок и комплектующих для нее.

ОАО «РЖД» необходимо наращивать перевозки внутри страны. Прежде всего, необходимо пересмотреть приоритет по грузам, исходя из тенденций их доходности в 2023 г.:

1) грузы 1 класса - (уголь, железную руду, щебень, необработанную древесину), которые сейчас перевозятся по заниженному тарифу, свести их перевозки к минимуму;

2) грузы 3 класса (стальные болванки, сплавы цветных металлов в болванках, алюминий), которые перевозятся по повышенному тарифу – развивать перевозки интенсивно.

В отношении Восточного полигона предлагаются следующие меры:

- объединить ОАО «РЖД» и морские линии, чтобы разгрузить полигон;
- увеличить количество контейнерных блок-поездов с 550 до 700 к концу 2024 г. за счет перевода большего удельного веса грузов из вагонов в контейнеры. Среди грузов целесообразны такие, как: «машины и оборудование, потребительские товары, спецгрузы, химикаты и сода, строительные материалы, химические и минеральные удобрения, зерно, продукты перемола, черные металлы и плодоовощная продукция» [13].

На внешних железнодорожных перевозках предлагается развивать международный транспортный коридор «Север - Юг» путем налаживания активных связей с Северным Кавказом и Турцией. Тем самым можно организовать импорто-экспортные перевозки по маршруту «Турция - Новороссийск-Северо-Кавказская ЖД». Среди методов реализации данной меры рекомендуются:

- увеличить провозную способность за счет ввода новых технологий;
- расширить инфраструктуру на узких местах «РЖД»;
- продлить действие скидок на перевозку широкой номенклатуры грузов, чтобы ликвидировать недозагруженные ветки ж/д сети;
- провести масштабную ревизию простаивающих вагонов и лишние ликвидировать.

Таким образом, будет достигнут прирост грузоперевозок железнодорожным транспортом на Восточном полигоне, по транспортному коридору «Север-Юг» и по всей сети ОАО «РЖД».

Литература:

1. Семёнов, М.Р. Особенности развития железнодорожных перевозок (международный и российский опыт) / М. Р. Семёнов, Е. П.

Борщевская // Молодой ученый. 2019. №25 (263). С. 232-233. [Электронный ресурс]. URL: <https://moluch.ru/archive/263/60965/> (дата обращения: 11.03.2024).

2. Сборник трудов IV Международной научно-практической конференции студентов, молодых ученых и специалистов. «Железнодорожный транспорт проблемы и пути развития, его прошлое, настоящее и будущее». Калуга. 2023.

3. Что говорят показатели железнодорожной отрасли о состоянии экономики. [Электронный ресурс]. URL: <https://journal.tinkoff.ru/review-railway-industry/>(дата обращения: 10.04.2024).

4. Роль железнодорожного транспорта в экономике страны. [Электронный ресурс]. URL: <https://zhd.online/articles/vajnost-i-vklad-jeleznodorojnogo-transporta-v-ekonomiku-natsionalnogo-gosudarstva/> (дата обращения 10.03.2024)

5. Что говорят показатели железнодорожной отрасли о состоянии экономики. [Электронный ресурс]. URL: <https://journal.tinkoff.ru/review-railway-industry/>(дата обращения: 10.04.2024).

6. Информационно-аналитический отчет: Железнодорожный транспорт: результаты импортозамещения 2022-2023. М.: ROLLINGSTOCK Agency, 2023.

7. В РЖД подвели итоги 2023 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://rlw.gov.ru/press/document/18398>(дата обращения: 10.04.2024).

8. Почему падает погрузка (15 апреля 2024) | Monocle.ru. [Электронный ресурс]. URL: <https://monocle.ru/monocle/2024/16/pochemu-padayet-pogruzka/> (дата обращения 14.05.2024).

9. Эксперты INFOLine подвели итоги 2023 года на рынке железнодорожных грузоперевозок. [Электронный ресурс]. URL: <https://infoline.spb.ru/news/?news=285006>(дата обращения: 10.04.2024).

10. У РЖД возникли сложности с обслуживанием локомотивов. [Электронный ресурс]. - URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6564389> (дата обращения 14.05.2024).

11. Почему падает погрузка (15 апреля 2024) | Monocle.ru. [Электронный ресурс]. URL: <https://monocle.ru/monocle/2024/16/pochemu-padayet-pogruzka/> (дата обращения 14.05.2024).

12. Почему падает погрузка (15 апреля 2024) | Monocle.ru. [Электронный ресурс]. - URL: <https://monocle.ru/monocle/2024/16/pochemu-padayet-pogruzka/> (дата обращения 14.05.2024).

13. Роль железнодорожного транспорта в экономике страны. [Электронный ресурс]. URL: <https://zhd.online/articles/vajnost-i-vklad-jeleznodorojnogo-transporta-v-ekonomiku-natsionalnogo-gosudarstva/> (дата обращения 10.03.2024)