

УДК 656.2

Горохова Ирина Анатольевна, к.т.н., преподаватель кафедры Управление транспортом,
e-mail: paley@mail.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

ИЗМЕНЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛОГИСТИКИ: НОВЫЕ РЕАЛИИ В ЦИФРАХ

Аннотация. В данной статье рассматриваются изменения перевозок в 2022-2023 годах железнодорожным транспортом, которые пришлось корректировать из-за геополитической обстановки в мире.

Ключевые слова: транспорт, переориентирование грузовых потоков, объемы перевозок, санкции.

В настоящее время большая часть грузоперевозок по территории РФ осуществляется пятью разными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, трубопроводным, воздушным и водным. Для этого налажены логистические цепочки и сформирована устойчивая транспортная сеть. Распределение грузоперевозок в РФ по видам транспорта в 2021 году представлены на рисунке 1.

В 2022 году почти всю логистику пришлось экстренно корректировать из-за сложившейся геополитической ситуации. Потребовалось переориентирование поставок на Восточный рынок, что привело к глобальным изменениям в работе железных дорог. Для решения поставленных задач пришлось создавать новую инфраструктуру.

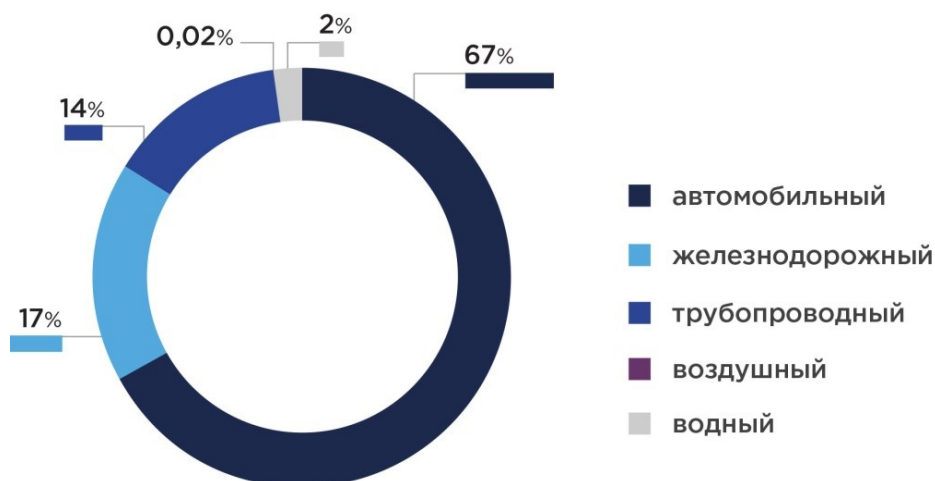


Рисунок 1 – Распределение грузоперевозок в РФ по видам транспорта на 2021 год

По территории страны транспортировку грузов по железным дорогам осуществляет только РЖД. Это компания-монополист, в которой главным и единственным акционером является государство. В ее структуру входят 16 железных дорог. Перечень железных дорог РФ и их фактическая протяженность представлены на рисунке 2.

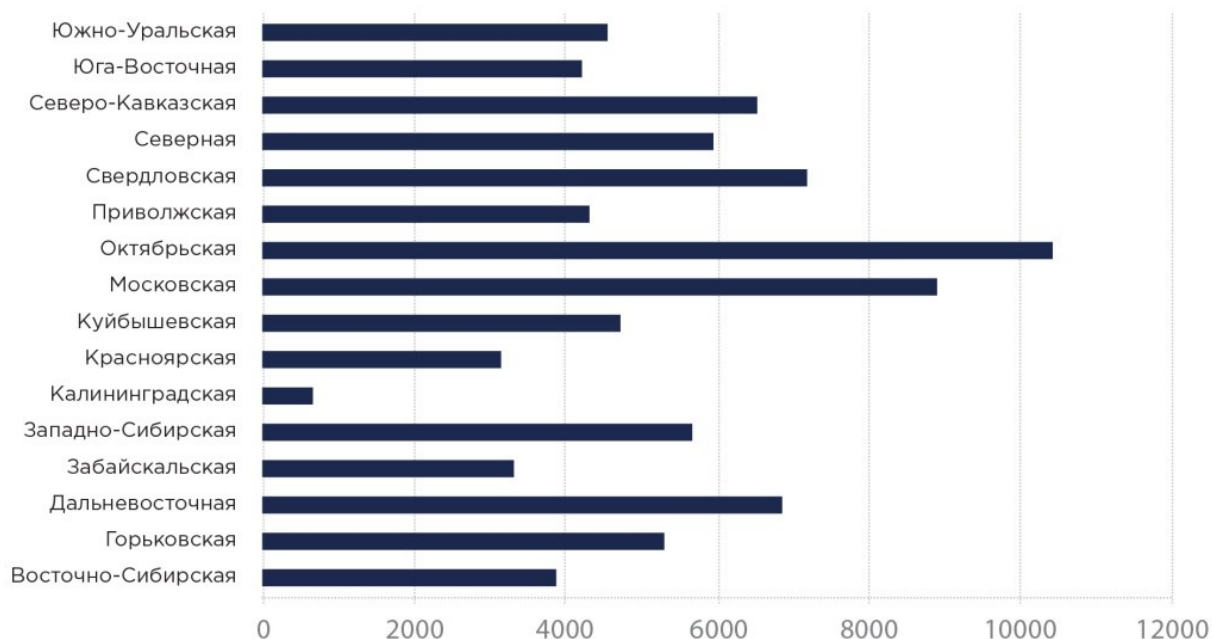


Рисунок 2 – Перечень железных дорог РФ и их фактическая протяженность

С января по июль 2022 года включительно общий объем грузоперевозок значительно уменьшился. В сравнении с аналогичным периодом 2021 года падение показателей произошло на 3.2%. Если эту цифру представить в виде массы, то разница составит около 25 млн. тонн (717 вместо 742).

Эксперты проанализировали ситуацию в контексте типов грузов. Они пришли к однозначному выводу – максимальное уменьшение произошло по двум видам:

- лом черного металла – снижение транспортировки достигло 22.1% (вместо 9.5 млн. тонн было перевезено 7.4 млн. тонн);
- лесные грузы – уменьшение объемов перевозки составило 20.1% (с 25.4% млн. тонн показатели упали до 20.3 млн. тонн).

Снижение объемов грузоперевозок в прошлом году началось с конца первого квартала и постепенно нарастало. В итоге по месяцам оно составило: 2.42% – за март; 4.96% – за апрель; 5.6% – за май; 6.5% – за июнь.

Причины падения перевозок различались. Но все они были связаны со стремительным снижением поставок грузов в Европу. Детальную картину того периода составить сложно из-за многочисленных изменений на небольшом временном промежутке. Но известны значимые аспекты. Так, в марте 2022 года ЕС ввел полный запрет на поставки стальной продукции из России.

К сведению, за 2021 год РФ экспортировала в ЕС около 3.74 млн. тонн готовой продукции из разных сталей. Это значительная доля всего объема поставок.

Чтобы сохранить темпы реализации товаров и нивелировать финансовые потери, потребовалось аналогичный объем продукции направить на альтернативные рынки. Это неизбежно повлекло увеличение протяженности маршрутов.

Подсчитано, что корректировка логистических цепочек привела к росту маршрутов почти на 350% (вместо 2300 км потребовалось везти грузы 7900 км).

А если путь стал больше, то и затраты на его преодоление неизбежно увеличились. За год они стали больше на 17 млрд. рублей.

На рисунке 3 представлено сравнение объемов грузоперевозок за первые два квартала 2020, 2011 и 2022 гг.

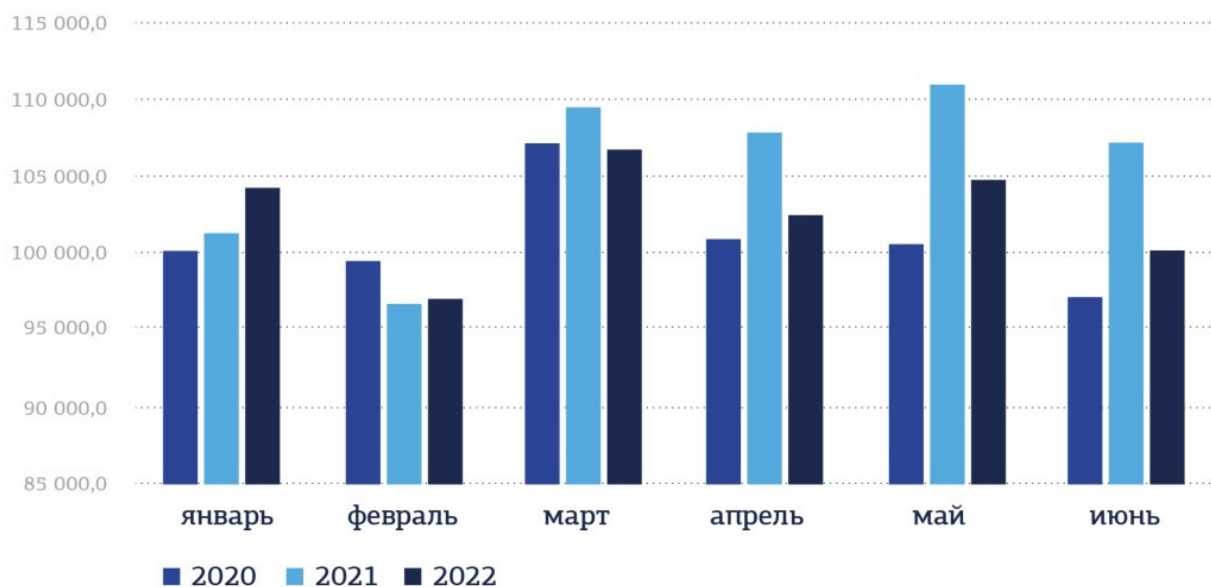


Рисунок 3 – Сравнение объемов грузоперевозок за первые два квартала 2020, 2011 и 2022 гг. (в тысячах тонн)

Переориентирование грузовых потоков в России началось сразу после изменения условий сотрудничества с Европой. И уже в марте 2022 года Росстат зафиксировал небольшой рост грузооборота, составившего 3.2%.

На рисунке 4 представлен грузооборот ж/д транспорта за I и II кв. 2020, 2021 и 2022

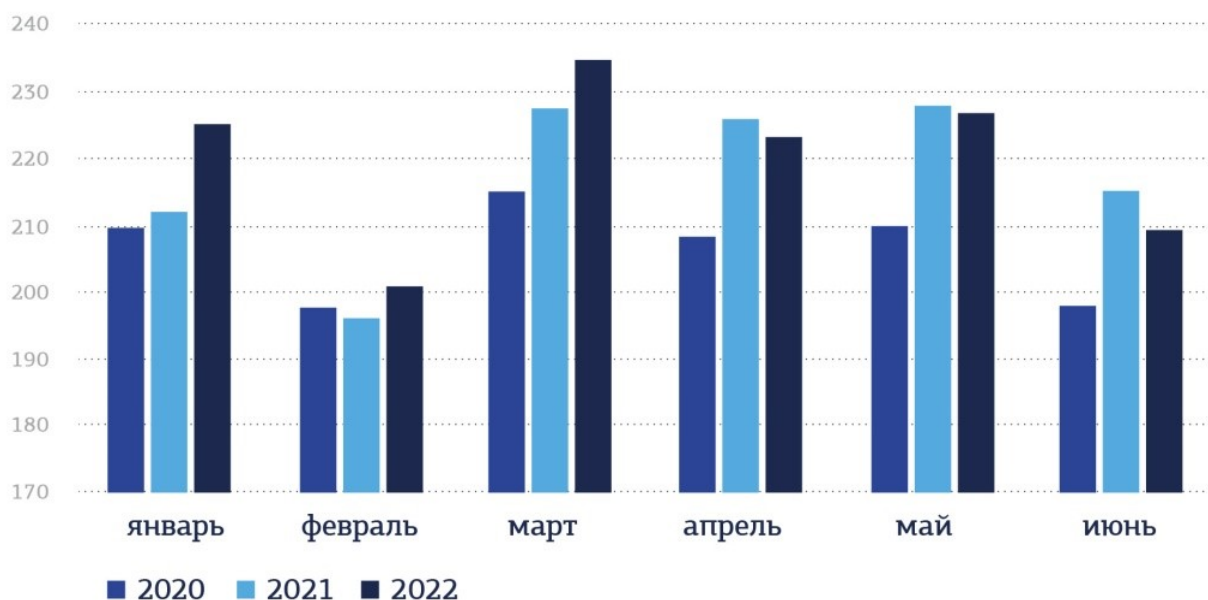


Рисунок 4 – Грузооборот ж/д транспорта за I и II кв. 2020, 2021 и 2022 гг.

В результате изменений в логистике на железные дороги Восточных регионов существенно возросла нагрузка. За первые 2 квартала 2022 года ее можно выразить следующим образом:

- Перевозки зерна. За указанный период было поставлено в Приморье более 520 тыс. тонн. Львиная доля всего объема прошла через станцию Гродеково – через нее почти 230 тыс. тонн зерна было направлено в КНР.

- Каменный уголь. За первые 6 месяцев 2022 года на Восток было отправлено осадочной породы на 10.7% больше. Общий объем составил около 16.2 млн. тонн – почти 2/3 пошло на экспорт (что почти на 17% позволило увеличить показатели предыдущего года). Более половины от общего объема было поставлено с Эльгинского месторождения (почти 9 млн. тонн).

На Юге также произошло увеличение объемов грузоперевозок. С начала 2022 года по июль включительно отгрузили чуть менее 55 млн. тонн. Это на 2.5% больше прошлогоднего периода. Больше всего прирост по отдельным позициям составил: уголь – 25%, руда – 10.3%, химикаты – 15.1%, чистая нефть и производные – 0.1%.

На рисунке 5 – изменение транспортировки грузов на СКЖД за первые полугодия 2021 и 2022 гг.

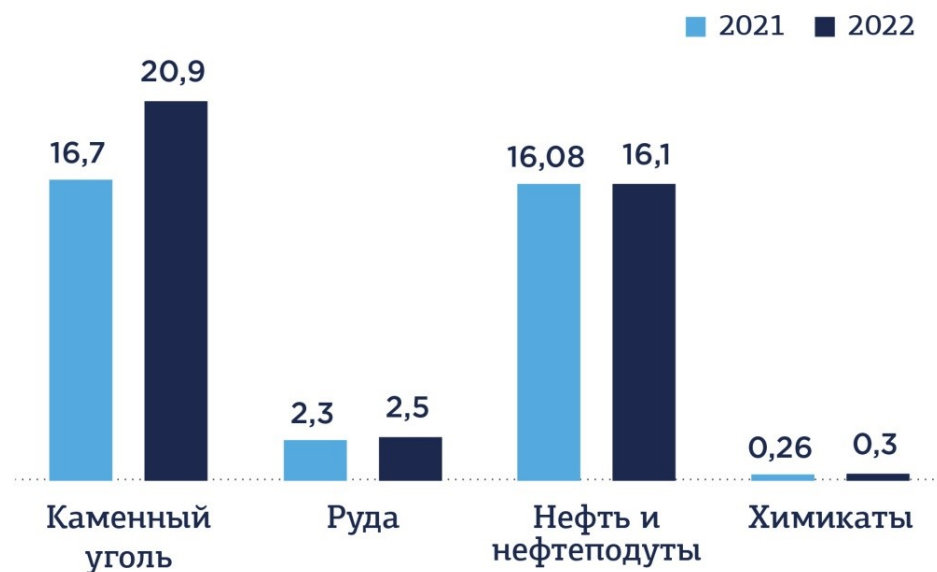


Рисунок 5 – Изменение транспортировки грузов на СКЖД за первые полугодия 2021 и 2022 гг.

Прирост объемов грузоперевозок отмечался не на всех железных дорогах. Например, на Октябрьской ж/д за семь месяцев 2022 года этот показатель снизился на 4.1% (то есть на 58 млн. тонн). Обратная ситуация на ОЖД наблюдалась с экспортными грузами, перевозимыми в контейнерах. Их количество возросло на 8.5%. При этом общее движение грузов посредством такого оборудования за первые полгода достигло 2.8 млн. тонн (это почти на 7.5% больше, чем за такой же период в 2021 году).

На рисунке 6 – распределение грузов по категориям на ОЖД с января по июнь 2022 г.



Рисунок 6 – Распределение грузов по категориям на ОЖД с января по июнь 2022 г.

Самое существенное увеличение объемов перевозок произошло по следующим видам продукции:

- торф и продукция с его большим содержанием – почти на 400%;
- удобрения – около 300%;
- масла и мясо животного происхождения – 60%;
- чермет – 37%.

Отдельное решение было принято по углю. На Восток начали направлять на 72% больше этого полезного ископаемого. Транспортировка осуществлялась по КЖД (Красноярская железная дорога). Планировалось, что прирост поставок достигнет 43 млн. тонн, но за первое полугодие удалось перевезти лишь 15.1 млн. тонн.

На рисунке 7 представлено распределение грузов на КЖД по категориям за первые полугодия 2021 и 2022 гг.



Рисунок 7 – Распределение грузов на КЖД по категориям за первые полугодия 2021 и 2022 гг.

Южно-Уральская ж/д в 2022 году также получила дополнительную нагрузку. Перенаправление грузов на Восток потребовало введения семи новых маршрутов

ускоренного типа. Часть из них проходили через пограничные пункты Забайкальск и Гродеково по пути в Китай. Всего за 5 месяцев прошлого года объемы перевозимой продукции составили 434 тыс. тонн. На указанной ж/д запущен сервис «Грузовой экспресс». Он позволил добавлять вагоны со срочными грузами к идущим по расписанию поездам.

Таким образом решилась проблема с поставками на нефтеперерабатывающие предприятия Пыть-Ях, Подклетное и Круглое поле.

В настоящее время остро стоит вопрос о количестве контейнеров на железных дорогах.

По статистике за первые 5 месяцев 2022 года в РФ на 5.9% выросло использование ж/д контейнеров (их общее количество достигло 1.047 млн. TEU). С учетом пустых емкостей прирост составил 2.9%. Распределение перевозимой контейнерами продукции по категориям за первые пять месяцев 2022 года – рисунок 8.

Рост объемов перевозок контейнерами наблюдался для следующих товаров (в процентах и ДФЭ):

- химические удобрения – около 200% (35 тыс.);
- рыба и продукция из нее – на 40% (почти до 14 тыс.);
- зерно – более чем на 24% (почти 20 тыс.);
- стройматериалы – около 18% (до 64.5 тыс.).

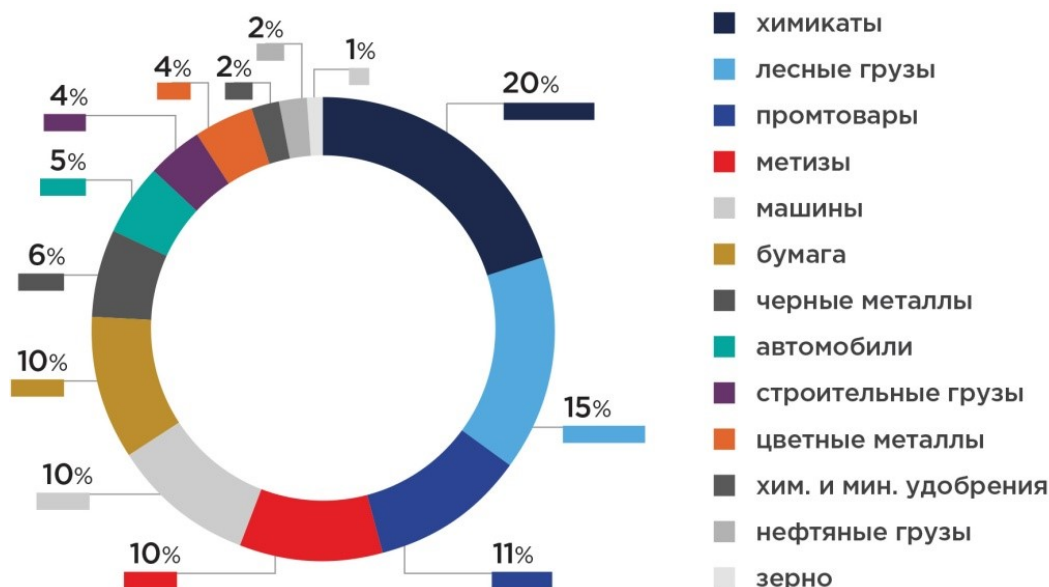


Рисунок 8 – Распределение перевозимой контейнерами продукции по категориям за первые пять месяцев 2022 года (в тысячах ДФЭ)

По отдельным категориям было отмечено уменьшение перевозок указанным способом (также выражается в процентах и ДФЭ):

- цветмет – более чем на 10% (до 57 тыс.);
- металлические конструкции – на 22% (до 51 тыс.);
- авто и комплектующие – 7.1% (до 84.9 тыс.);
- бумага – 1% (почти до 149 тыс.);
- чермет – 0.2% (около 100 тыс.).

Увеличение железнодорожных перевозок контейнерами выявило неожиданную проблему с нехваткой универсальной тары. В этой сфере задействовано около 700 тыс. контейнеров и около 70% и них принадлежат другим странам:

- из ЕС – 40%;

- из Китая – 31%.

Отмечу, что соотношение емкостей, используемых для экспорта и импорта, составляет 8/1. Причем отечественные предприятия способны за год изготовить не более 6 тыс. контейнеров.

Решение проблемы должно стать комплексным. Это закуп дополнительных емкостей у Китая (его заводы в месяц изготавливают несколько сотен тысяч контейнеров), параллельное увеличение собственного производства и повышение срока размещения контейнеров в станах ЕАЭС.

Указанные шаги будут очень кстати. В обозримом будущем РФ и Китай планируют нарастить объем взаимных грузоперевозок ж/д транспортом. Для этого будут реализованы два амбициозных проекта: строительство подстанции «Нижнеангарская» (на 500 кВ) и протяжка высоковольтной линии до Усть-Кута (также 500 кВ).

В 2023 году будут активно наращиваться объемы поставок в Китай коксующегося угля. Планируется, что перевозки достигнут 30 млн. тонн, хотя годом ранее соседнее государство закупило только 8.5 млн. тонн.

Ближе к концу году ожидается 7-процентное снижение нагрузки на железные дороги. Сама РЖД при самом негативном сценарии хочет удержать спад объемов погрузки в пределах 5%. Такой результат потребует сохранения поставок на Восток и дополнительного финансирования. Предварительно озвучена сумма 131 млрд. рублей. Около 90% из этой суммы будут получены путем отмены льгот и увеличения экспортных тарифов на перевозку каменного угля.

Список литературы:

1. Домнина, О. Л. Влияние санкций на перевозку грузов / О. Л. Домнина // Транспорт. Горизонты развития: Труды 2-го Международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 07–09 июня 2022 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2022. – С. 9.
2. Домнина, О. Л. Основные проблемы транспортного комплекса России и пути их решения / О. Л. Домнина, А. Н. Ситнов, И. В. Липатов // Речной транспорт (XXI век). – 2019. – № 3(91). – С. 23-25.
3. Проблемы экономической безопасности: новые решения в условиях ключевых трендов экономического развития / М. Стуль, Ш. А. Смагулова, А. Е. Ермуханбетова [и др.]; Министерство науки и высшего образования Российской Федерации; Южно-Уральский государственный университет, Кафедра «Экономическая безопасность». – Челябинск: Издательский центр ЮУрГУ, 2020. – 461 с.
4. Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния: Коллективная монография: в 2-х частях / З. Б. Амирова, Л. Б. Аристова, Ю. М. Баженов [и др.]. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. – Ч.1. - 482 с.
5. Актуализация транспортной стратегии России как необходимое условие обеспечения экономического прорыва и национальной безопасности страны на этапах геополитического противостояния: Коллективная монография: в 2-х частях / З. Б. Амирова, Л. Б. Аристова, Ю. М. Баженов [и др.]. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. – Ч.2. - 336 с.

CHANGES IN RAILWAY LOGISTICS: NEW REALITIES IN NUMBERS

Irina A.Gorokhova

Annotation. This article discusses the changes in transportation in 2022-2023 by rail, which had to be adjusted due to the geopolitical situation in the world.



Keywords. Transport, reorientation of cargo flows, traffic volumes, sanctions.

