

АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ ОТ НЕГАТИВНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ COVID-19

Ю. И. СОКОЛОВ, О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Железнодорожный транспорт не случайно является «кровеносной системой экономики», так как выступает одним из принципиальных гарантов обеспечения экономической безопасности, устойчивости и развития экономики. Железнодорожная отрасль формирует не только прямые результаты и способствует увеличению ВВП страны, но и генерирует огромный внутранспортный эффект, осуществляя вклад в развитие целых территорий, регионов и отраслей. Несмотря на существенный вклад в развитие экономики страны, железные дороги одними из первых испытывают последствия кризисных явлений как в отдельных отраслях, так и в экономике в целом [3]. На экономическую безопасность железнодорожного комплекса негативные тенденции экономики влияют в первую очередь, что сразу отражается на его показателях.

Экономические последствия искусственных мер по борьбе с распространением COVID-19 уже проявились в отставании темпов развития различных отраслей экономики, в частности, железнодорожного транспорта. Фактически произошло сдерживание не только вируса COVID-19, но и хозяйствующих субъектов, экономики в целом, за исключением отдельных отраслей. Несмотря на отрицательную динамику показателей деятельности железных дорог России в 2020 году, положительная тенденция восстановления деятельности железнодорожного комплекса уже проявляется по итогам первой половины 2021 года.

По оперативным данным ОАО «РЖД» [1], объем пассажирских перевозок за январь – июль 2021 года увеличился на 31 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года: с 543,7 до 600,6 млн человек. Рост в дальнем следовании составил 30 % (547,4 млн чел.), в пригородном следовании – 46 % (53,1 млн чел.) за обозначенный период. Пассажирооборот за аналогичный период 2021 года составил 59,5 млрд пас·км, что на 42,7 % выше данного показателя за 2020 год. В пригородном сообщении рост составил 25,7 %, в дальнем сообщении увеличение произошло на 50 %. По данным статистики можно отметить, что постепенное снятие ограничений на передвижение, определенное удорожание билетов на авиасообщение, рост спроса на туристические поездки, в особенности на курорты Краснодарского края, Сочи и Крыма, а также не только восстановление сообщения с Беларусью, но и запуск новых поездов «Ласточка», связывающих Минск и Москву, – всё это способствовало росту спроса на пассажирские перевозки по сети РЖД.

В секторе грузовых железнодорожных перевозок также наблюдается рост показателей по превалярующей доле номенклатуры грузов и в совокупности. Так, тарифный грузооборот за январь – август 2021 года увеличился на 4,6 % с 1664,3 млрд тарифных т·км в 2020 году до 1741,7 млрд тарифных т·км в 2021 году. Общая погрузка за рассматриваемый период также возросла на 4 % по сравнению с показателем 2020 года и составила 849,8 млн тонн. Динамика погрузки по видам грузов на железнодорожном транспорте за январь – август 2021 года представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Динамика погрузки по видам грузов на железнодорожном транспорте за период январь – август 2021 года [1]

Вид груза	Погрузка, млн т, за январь – август		Изменение в 2021 по сравнению с 2020, %
	2020 г.	2021 г.	
Каменный уголь	226,1	246,1	+8,8
Кокс	7,3	7,7	+5,5
Нефть и нефтепродукты	140,2	142,5	+1,6
Руда железная и марганцевая	80,1	80,5	+0,5
Черные металлы	44,4	45,3	+2
Лом черных металлов	8,7	10,8	+25,2
Удобрения	41,8	43,2	+3,5
Цемент	16,7	17,9	+7,2
Лесные грузы	28,1	28,9	+2,7
Зерно	15,2	15,6	+2,5
Строительные грузы	88,9	85,8	-3,5
Руда цветная и серное сырье	13,4	13,3	-0,6
Химикаты и сода	16,2	16,1	-0,4
Промсырье	22,1	23,5	+6,2
Остальные, включая грузы в контейнерах	67,7	72,5	+7,1

Благоприятное влияние на формирование положительной динамики в перевозке грузов железнодорожным транспортом оказал общий рост промышленного производства в России, который, по данным Росстата за первое полугодие 2021 года, составил 4,4 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом за весь 2020 год падение данного показателя составило 2,9 %.

Отметим, что, несмотря на общий рост погрузки почти по всей номенклатуре грузов, в том числе, по перевозке нефти и нефтепродуктов, доля перевозок в общем объеме погрузки по данному виду грузов сократилась с 17,16 до 16,77 % за период январь – август 2020 и 2021 гг., соответственно. При этом по перевозке другого вида грузов – каменного угля – наблюдается противоположная ситуация. За аналогичные периоды 2020 и 2021 гг. доля каменного угля в общем объеме перевозок составила 27,68 и 28,96 % соответственно. При этом данная тенденция не может считаться абсолютно положительной для дальнейшей деятельности ОАО «РЖД», так как нефть и нефтепродукты являются высокодоходным грузом в отличие от каменного угля. Данную тенденцию также подтверждают исследования АНО «ИПЕМ» [2], на которых наглядно можно увидеть тенденцию к снижению перевозок нефти не только по сравнению с 2020 г., но и с 2019 г., и наоборот, рост перевозок каменного угля, для чего в настоящее время прилагаются большие усилия по развитию Восточного полигона и строительству новой инфраструктуры.

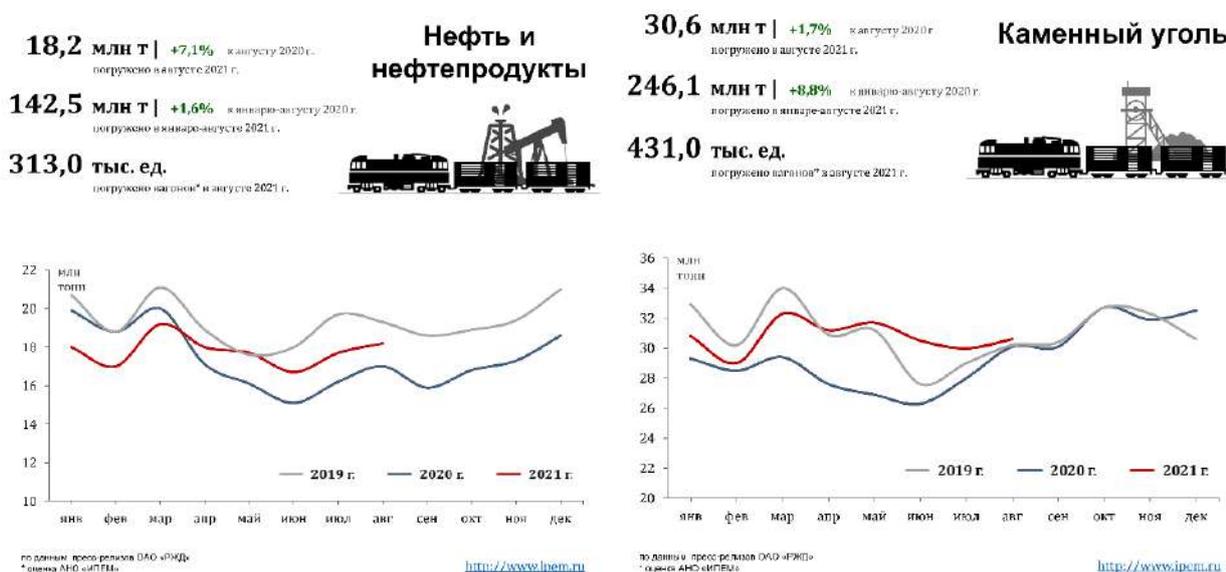


Рисунок 1 – Показатели перевозки каменного угля и нефти и нефтепродуктов за 2019–2021 гг. [2]

Таким образом, рассмотренная статистика свидетельствует о функциональной готовности железнодорожного транспорта к восстановительному периоду в экономике. Возможности транспорта являются одним из необходимых факторов развития иных отраслей экономики России. В то же время наметившиеся тенденции в изменении структуры номенклатуры перевозимых грузов формируют риски экономической безопасности самой железнодорожной отрасли. В связи с этим представляется необходимым при разработке стратегических планов развития российской экономики учитывать экономические интересы железнодорожного транспорта.

Список литературы

- 1 ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru/9377/page/103290?id=16978#main-header>. – Дата доступа : 15.09.21.
 - 2 АНО «ИПЕМ» [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <http://ipem.ru/research/infographics/318.html>. – Дата доступа : 15.09.21.
- Соколов, Ю. И.** Анализ текущего состояния и деятельности транспортного комплекса России в аспекте формирования национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов, О. В. Коришева // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : междунар. сб. науч. тр. ; под ред. В. Г. Гизатуллиной. – Гомель : БелГУТ, 2019. – Вып. 12. – С. 251–258.