

### Список литературы

- 1 Еловой, И. А. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов : теория, методология, организация / И. А. Еловой, И. А. Лебедева ; под науч. ред. В. Ф. Медведева. – Минск : Право и экономика, 2011. – 461 с.
- 2 Комаров, А. В. Теория комплексной эксплуатации видов транспорта / А. В. Комаров // ВИНТИ : Транспорт, наука, техника. Ч. I. – 2002. – № 10. – С. 70.
- 3 Резер, С. М. Тарифное регулирование логистических схем товаропотоков / С. М. Резер, И. А. Еловой. – М. : ВИНТИ РАН, 2009. – 364 с.

УКД 656.07:338.2

## АНАЛИЗ ТЕНДЕНЦИЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В ПЕРИОД ТРАНСФОРМАЦИИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК

Ю. И. СОКОЛОВ, З. П. МЕЖОХ, О. В. КОРИШЕВА  
Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

Развитие экономики и повышение уровня экономической безопасности находится в тесной взаимосвязи с возможностями транспортного комплекса. Особую роль в российской экономике занимает железнодорожный транспорт, обеспечивая почти половину грузооборота в стране, а без учета трубопроводного транспорта более 85 % грузооборота. Железнодорожный транспорт участвует не только во внутренних перевозках, но и в международном сообщении, а также транзитных перевозках. При этом сам железнодорожный транспорт зависит от состояния экономики и тенденций ее развития, так как любой экономический спад сразу отражается в падении показателей деятельности транспорта, а, следовательно, и доходов [3]. Текущие изменения в сфере международных отношений и торговли сформировали новые вызовы и угрозы для железнодорожной отрасли и транспорта в целом. Резкое изменение логистических цепочек и рынков сбыта привело к падению показателей деятельности транспорта с одновременной необходимостью поиска подходов по формированию цепочек поставок.

За первые полгода 2022 года наблюдается снижение по многим видам грузов. Например, каменного угля за январь – июнь 2022 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года погружено на 5 % меньше, а именно 176,2 млн т; цемента за аналогичный период погружено на 3 % меньше, 11,8 млн т; зерна погружено на 14,1 % меньше по сравнению с прошлым годом, а именно, 10,5 млн т. Погрузка чёрных металлов и сырьевых грузов также снижается, основной причиной чего служит снижение объемов производства данных видов грузов. Так, железной руды погружено меньше на 1,9 % в январе – июне 2022 года по сравнению с аналогичным показателем 2021 года – 58,3 млн т; лома черных металлов погружено за анализируемый период на 18,2 % меньше по сравнению с прошлым годом – 6,5 млн т; кокса погружено на 9,1 % меньше по сравнению с 2021 годом – 5,2 млн т; погрузка черных металлов также начала снижаться и с середины апреля 2022 года стала меньше показателей 2021 года и в июне 2022 года даже опустилась ниже показателей 2020 года (таблица 1).

Таблица 1 – Динамика погрузки ключевых видов грузов за первое полугодие 2022 года [2]

Груза	Погружено в июне 2022 г., млн т	Изменение к июню 2021 г., %	Погружено в январе – июне 2022 г., млн т	Изменение к январю – июню 2021 г. %	Погружено вагонов в июне 2022 г., тыс. ед.
Каменный уголь	26,9	– 11,8	176,2	– 5	379,0
Удобрения	5,0	– 3,8	30,6	– 6,1	73,0
Строительные материалы	12,5	+ 1,6	62,5	+ 1,3	185,0
Нефть и нефтепродукты	17,5	+ 4,8	107,0	+ 0,4	301,0
Зерно	1,3	0,0	10,5	– 14,1	19,0
Цемент	2,6	– 10,3	11,8	– 3,0	38,0
Черные металлы	5,0	– 10,7	34,8	+ 1,2	79,0
Кокс	0,8	– 20,0	5,2	– 9,1	16,0
Железная руда	9,5	– 4,0	58,3	– 1,9	136,0
Лом черных металлов	0,8	– 52,9	6,5	– 18,2	14,0

*Примечание – Составлено по данным АНО «ИПЕМ» [2].*

При этом за первое полугодие 2022 года по сравнению с январем – июнем 2021 года рост погрузки произошел по строительным грузам и нефти и нефтепродуктам: +1,3 % и +0,4 % соответственно.

Рост перевозок строительных грузов обусловлен активизацией различных строительных проектов в стране, однако, увеличение спроса на перевозки данных грузов сопровождается определенными сложностями. Так, с начала года образовался дефицит вагонов под перевозку строительных грузов, что спровоцировало рост цен на предоставление вагонов. Однако к концу первого полугодия 2022 года из-за снижения объемов перевозок сформировался, наоборот, профицит вагонов, и цены предоставления вагонов снизились. Снижение цен на вагоны способствовало росту перевозок строительных грузов, но изменение логистических цепочек увеличило спрос на железнодорожные перевозки и грузоотправителям строительных материалов пришлось столкнуться с ограничениями, так как, учитывая строительную специфику, спрос на вагоны под перевозку этого груза возникает зачастую незапланированно. Выделение части вагонного парка из оборота под перевозки строительных грузов вызвало бы необходимость поиска источников возмещения простоя вагонов операторам, поэтому «наиболее рыночным саморегулируемым механизмом являлось бы проведение своевременных тендерных процедур на подряды и заключения победителями тендеров соответствующих договоров с производителями стройгрузов. Это позволило бы внедрить фактор долгосрочного планирования производственной программы, заключения договоров на предоставление вагонов, планирования перевозок в ОАО «РЖД»» [1].

В сегменте контейнерных перевозок также наблюдается отрицательная динамика в связи с изменением логистических цепочек. Основные потоки переориентировались с запада на восток и юг. Основными направлениями сейчас являются Турция и Республика Корея, откуда прибывающие из России грузы направляются по дальнейшим маршрутам. Рост контейнерных перевозок за первые шесть месяцев 2022 года по сравнению с 2021 годом составил лишь 1,5 %, что к концу года может даже перейти в отрицательные значения, так как в июне 2022 года по сравнению с июнем 2021 года падение перевозок в контейнерах составило 4,8 %. Динамика контейнерных перевозок по видам грузов представлена в таблице 2.

Таблица 2 – Динамика контейнерных перевозок по видам грузов [2]

Груз	Доля в структуре контейнерных перевозок В 2022 году, %	Изменение за январь – июнь 2022 года По сравнению с январем – июнем 2021 года, %
Химикаты и сода	11,9	+1,8
Лесные грузы	9,0	-2,5
Промышленные товары	6,4	-6,8
Метизы	5,8	-8,2
Бумага	5,7	+2,7
Машины, станки, двигатели	5,5	-3,4
Черные металлы	3,7	-3,3
Автомобили и комплектующие	3,5	-22,5
Остальные и сборные	2,8	+15,5
Строительные	2,5	+16,6
Цветные металлы	2,1	-11,6
Удобрения	1,5	+90,0
Прочие грузы	39,6	+6,8

*Примечание – Составлено по данным АНО «ИПЕМ» [2].*

Следует выделить рост перевозок удобрений за первые шесть месяцев 2022 года, что связано с существенным ростом транзитных перевозок белорусских удобрений в Китай. Только в мае 2022 года было отправлено 2719 контейнеров, а в июне 2022 года уже 4894 контейнера. Транзитные перевозки являются важнейшим перспективным сегментом, способным повысить доходы железнодорожного транспорта в непростой период, а увеличение контейнерных перевозок в целом должно также стать одним из приоритетных направлений развития железнодорожного транспорта. Проанализированные тенденции работы железнодорожного транспорта подтверждают значимость и ключевую роль транспорта в формировании новых торговых связей и развитии экономики.

#### Список литературы

- 1 АНО «ИПЕМ» [Электронный ресурс] : [официальный сайт]. – Режим доступа : <http://ipem.ru/news/publications/2262.html>. – Дата доступа : 28.09.2022.
- 2 На Северо-Западном направлении экспорт в июне снизился на 17,1 % – до 12 млн тонн [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://ipem.ru/research/rail\\_transport/rail\\_presentations/371.html](http://ipem.ru/research/rail_transport/rail_presentations/371.html). – Дата доступа : 28.09.2022.
- 3 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. – Гомель, 2019. – Вып. 12. – С. 328–334.