

По данным Белорусской железной дороги за 2020 г., объем контейнерных перевозок по территории Беларуси составил 1,002 млн ДЭФ [2]. 55 % от данного объема – транзитные перевозки в сообщении Китай – Европа – Китай, т. е. 550,8 тыс. ДЭФ.

Таким образом, по итогам работы за 2021 г. достигнуты новые точки роста объемов контейнерных перевозок. Отметку в 1 млн контейнеров в ДЭФ достигли уже в октябре 2021 г.

Объем контейнерных перевозок в 2021г. по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах Беларуси только в рамках Акционерного общества «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) составил 692,5 тыс. ДЭФ, что на 27 % превышает показатель 2020 г., когда было перевезено 546,9 тыс. ДЭФ.

При этом в направлении Европы перевезено 439,5 тыс. ДЭФ (+26 %). В направлении Китая проследовало 253,0 тыс. ДЭФ (+27 %). Всего в 2021 г. в сервисах ОТЛК ЕРА проследовало 6770 контейнерных поездов [2]. Существенное развитие получила отправка грузов по маршруту Китай – Европа – Китай через порты и терминалы Калининградской области – по итогам 2021 г. объемы перевозок выросли почти в 3 раза, или на 188,8 %, т. е. до 133,3 тыс. ДЭФ (46,1 тыс. ДЭФ в 2020 г.) [1].

Всего за 2021 г. общий объем перевозок грузов составил 128,6 млн т, или 102,9 %, к 2020 году. Грузооборот составил 44,5 млрд т·км [2].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Статистика по железнодорожным контейнерным перевозкам по Новому шелковому пути за 2021 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://infotrans.by/2022/01/17/statistika-po-zheleznodorozhnym-kontejnernym-perevozkam-po-novomu-shelkovomu-puti-za-2021-god/>. – Дата доступа : 17.01.2022.

2 Годовой отчет БЖД 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.rw.by. – Дата доступа : 02.02.2022.

I. KULAKOU, L. KULAKOVA

Brest State Technical University, Republic of Belarus

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF CONTAINER TRANSPORTATION IN THE REPUBLIC OF BELARUS

УДК 656.07:338.2

Ю. И. СОКОЛОВ, О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ И ТЕНДЕНЦИЙ РАЗВИТИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Рынок грузовых железнодорожных перевозок после негативных экономических последствий, вызванных карантинными условиями из-за COVID-19,

уверенно восстанавливает объемы перевозок. По оперативным данным ОАО «РЖД», погрузка на сети РЖД по итогам 2021 года достигла 1 млрд 282,9 млн т, что превышает аналогичный показатель 2020 года на 3,2 %, а по сравнению с 2019 годом – больше на 4,8 млн т, или на 0,38 %. Наглядное изменение по номенклатуре грузов за 2019 и 2021 гг. представлено на рисунке 1.

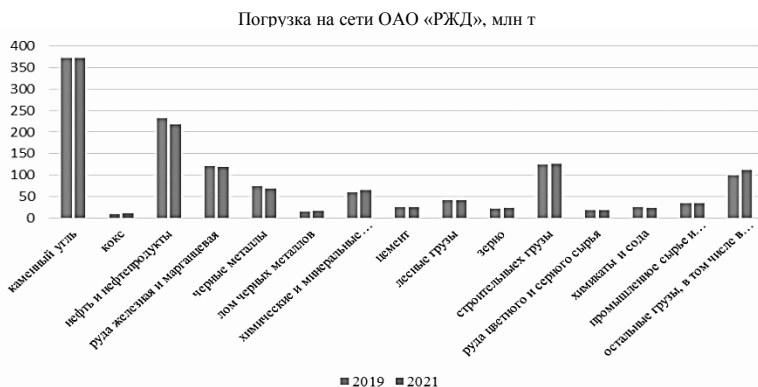


Рисунок 1 – Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2019 и 2021 гг.

Наибольший прирост среди перевезенных грузов по отношению к 2020 году наблюдается у следующих видов: лома черных металлов +14,4 %, кокса +7,5 %, промышленного сырья и формовочных материалов +5,7 %, цемента +5,5 %, каменного угля +5,2 %, черных металлов +4,3 %, нефти и нефтепродуктов +4,2 %, химических и минеральных удобрений +3,6 %. Следует отметить увеличение погрузки химических и минеральных удобрений до 65 млн тонн за 2021 год, что является новым максимумом в современной истории. Более половины химических и минеральных удобрений пришлось на экспорт (59,54 %), причем большинство грузов направлялось в Бразилию, Китай, Швейцарию, США, Финляндию, Литву. С учетом новых экономических санкций, выдвинутых западными странами, география экспорта удобрений может несколько измениться, причем пострадать от этого в большей степени могут именно сами страны запада, а российские производители смогут не только обеспечить свои внутренние потребности в удобрениях, но и найти новые рынки сбыта.

Следует выделить важную тенденцию роста перевозки угля, возникшую в 2021 году и вызванную мировым энергокризисом, спровоцировавшим рост цен, в том числе на уголь. По данным АНО «ИПЕМ», «в мае 2021 года на 18 % выросла погрузка угля на железной дороге по сравнению с маем 2020 года, и более 50 тыс. полувагонов ушло под его перевозку» (рисунок 2) [1].

В то же время продолжение строительства автомагистрали Москва – Казань с продлением до Екатеринбурга вызвало спрос на перевозку строительных грузов, в том числе щебня. Рост спроса на перевозки важнейших

грузов в номенклатуре всех перевозимых грузов вызвал дефицит требуемых вагонов и рост ставок на их предоставление. В приоритет были поставлены перевозки угля. В результате для перевозки части щебня потребовалось привлекать другие виды транспорта (автотранспорт и внутренний водный), а другая часть (порядка 40 тыс. вагоноотравок) так и осталась не перевезена. Такая ситуация сформировала дефицит щебня в строительном комплексе, который вызывает некоторое замедление при реализации ряда строительных проектов.



Рисунок 2 – Показатели перевозки каменного угля и строительных грузов
Источник: АНО «ИПЕМ» [1]

Кроме того, сохраняется негативная для железнодорожного транспорта тенденция роста доли перевозок каменного угля с одновременным падением доли перевозок нефти и нефтепродуктов. Так, если погрузка угля за 2021 год составила 271,7 млн т и почти вернулась к доковидным 272 млн т, то перевозка нефти и нефтепродуктов снизилась с 232 млн т в 2019 до 217,5 млн т в 2021 году. Данная тенденция может усугубить проблемы снижения доходов железнодорожного комплекса и нехватку инвестиций для его дальнейшего развития. Следовательно, для повышения доходов и экономической устойчивости железнодорожного транспорта в период высокой нестабильности требуется разрабатывать детальные долгосрочные планы развития железнодорожного комплекса для обеспечения экономической безопасности всей страны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Рост мировых цен на уголь тормозит поставки строительных материалов в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://ipem.ru/news/ipem/2198.html>. – Дата доступа : 14.02.2022.

2 Погрузка на сети ОАО «РЖД» выросла на 3,2 % в 2021 году, до 1,3 млрд тонн [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=269757>. – Дата доступа : 14.02.2022.

YU. SOKOLOV, O. KORISHEVA
Russian University of Transport (MIIT), Moscow

ANALYSIS OF THE RESULTS AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE FREIGHT RAIL TRANSPORTATION MARKET