

**Ницета Анна Ивановна**, студент,  
РАНХиГС Санкт-Петербург,  
г. Санкт-Петербург

**Семёнова Валерия Андреевна**, студент,  
РАНХиГС Санкт-Петербург,  
г. Санкт-Петербург

**Гелев Василий Сергеевич**, студент,  
РАНХиГС Санкт-Петербург,  
г. Санкт-Петербург

Научный руководитель:  
**Селюков Максим Викторович**, К. э. н., доцент,  
доцент кафедры таможенного администрирования,  
РАНХиГС – Санкт-Петербург,  
г. Санкт-Петербург

## **СОСТОЯНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РФ И ЕГО РОЛЬ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕТОРГОВОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАНЫ**

**Аннотация:** В статье рассматривается текущее состояние грузовых перевозок железнодорожным транспортом в России и их роль в развитии внешнеторгового потенциала страны. Анализируется значение Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, динамике контейнерных перевозок и основным категориям экспортируемых грузов. Проведен анализ проблем отрасли, включая ограниченность рынков сбыта и высоких тарифов.

**Ключевые слова:** железнодорожные перевозки, внешняя торговля, логистика, мультимодальные перевозки, экспорт, транспортные коридоры.

Российские железнодорожные перевозки играют важную роль в международной логистической системе, обеспечивая эффективное соединение между Европой и Азией. С учетом географического положения России ее железнодорожная сеть выступает в качестве ключевого транзитного коридора для грузов, перемещающихся между различными регионами мира. Транссибирская магистраль и Байкало-Амурская магистраль являются важнейшими артериями, связывающими западные и восточные части континента, что позволяет осуществлять доставку товаров быстрее, чем морским транспортом, и дешевле, чем авиационным.

Одна из ключевых особенностей железнодорожной системы России – её способность транспортировать крупные объёмы грузов на большие расстояния. Это особенно важно для доставки энергоносителей, сырья и промышленных товаров. Помимо этого, Россия активно развивает инфраструктуру для контейнерных перевозок, что делает её привлекательной для международной торговли. Контейнерные поезда, следующие из Китая в Европу через Россию, становятся всё более популярными благодаря их скорости и надежности.

Россия активно развивает свои транспортные коридоры в рамках инициативы «Один пояс, один путь», что открывает новые возможности для международной торговли. Взаимодействие с Китаем и другими странами Азии через железнодорожный транспорт способствует увеличению объемов грузоперевозок и созданию новых логистических цепочек.



Российские железнодорожные перевозки способствуют укреплению экономических связей с соседними странами. Например, взаимодействие с государствами СНГ позволяет создавать эффективные логистические схемы и расширять рынок сбыта для российских товаров. Это также способствует развитию инфраструктуры и модернизации железнодорожного транспорта в соседних странах, что в свою очередь улучшает общую конкурентоспособность региона. Россия также активно сотрудничает с соседними странами, такими как Казахстан, Беларусь и Монголия, что позволяет создавать интегрированные транспортные коридоры и укреплять логистические связи.

Развитие мультимодальных перевозок, включающих сочетание железнодорожного, автомобильного и морского транспорта, позволяет оптимизировать логистические процессы и повысить эффективность доставки грузов. Российские железнодорожные компании активно внедряют современные технологии, такие как автоматизация процессов и использование цифровых платформ для отслеживания грузов, что улучшает прозрачность и управляемость логистических операций.

В целом, российские железнодорожные перевозки остаются важным звеном международной логистической системы, обеспечивая надежность, эффективность и устойчивость глобальных цепочек поставок. Переходя от роли российских железнодорожных перевозок в международной логистической системе, стоит обратить внимание на динамику грузовых железнодорожных перевозок внутри России. Так, погрузка грузов по сети РЖД была представлена следующими данными (рис. 1).

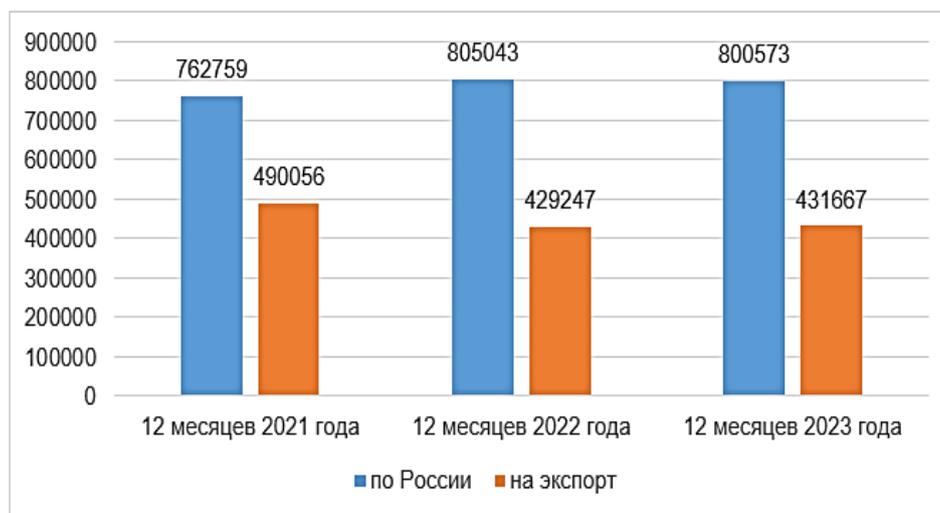


Рис. 1. Динамика погрузки грузов по сети РЖД за 2021–2023 гг., тыс. тонн [5].

Соответственно, из представленных данных видно, что по итогам 2023 г. доля экспорта в общей погрузке относительно 2022 г. чуть подросла. Если за 12 месяцев 2022 г. из всех погруженных тонн на экспорт отправлялось 34,8 %, то по итогам 12 месяцев 2023 г. этот показатель составил 35,0 %. При этом погрузка на экспорт выросла (+0,6 % или +2,4 млн тонн), а назначением по России – снизилась (-0,6% или -4,4 млн тонн). Если рассматривать данный объем в разрезе контейнеров, то можно отметить определенную динамику (рис. 2).



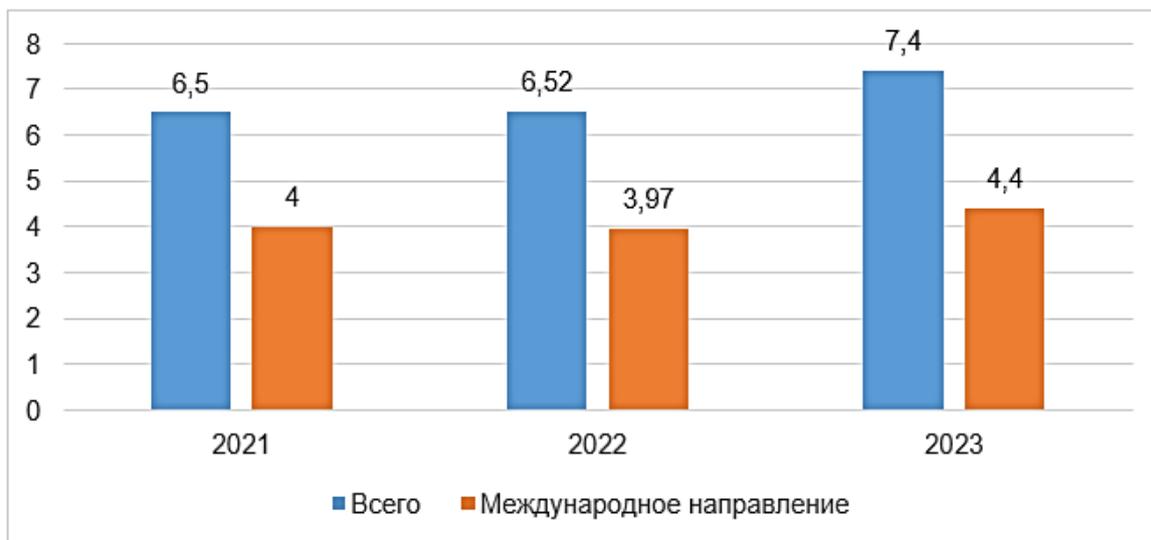


Рис. 2. Динамика контейнерных перевозок по сети РЖД за 2021–2023 гг., млн [5].

В 2021 году по инфраструктуре ОАО «РЖД» было перевезено 6,5 млн контейнеров, из которых 4 млн приходилось на экспортно-импортное направление. В 2022 году общий объем перевозок остался практически неизменным, составив 6,52 млн контейнеров (+0,3% к 2021 году), однако объем перевозок в экспортно-импортном направлении снизился до 3,97 млн контейнеров (-0,75%). В 2023 году наблюдается значительный рост: общий объем перевозок увеличился до 7,4 млн контейнеров (+14,1% к 2022 году), а в экспортно-импортном направлении объем достиг 4,43 млн контейнеров (+11,6%).

При этом основными категориями товаров, перевозимыми железнодорожным видом транспорта за рассматриваемый период стали каменный уголь, нефть и железная руда (рис. 3), рассмотрим каждый из них более подробно.

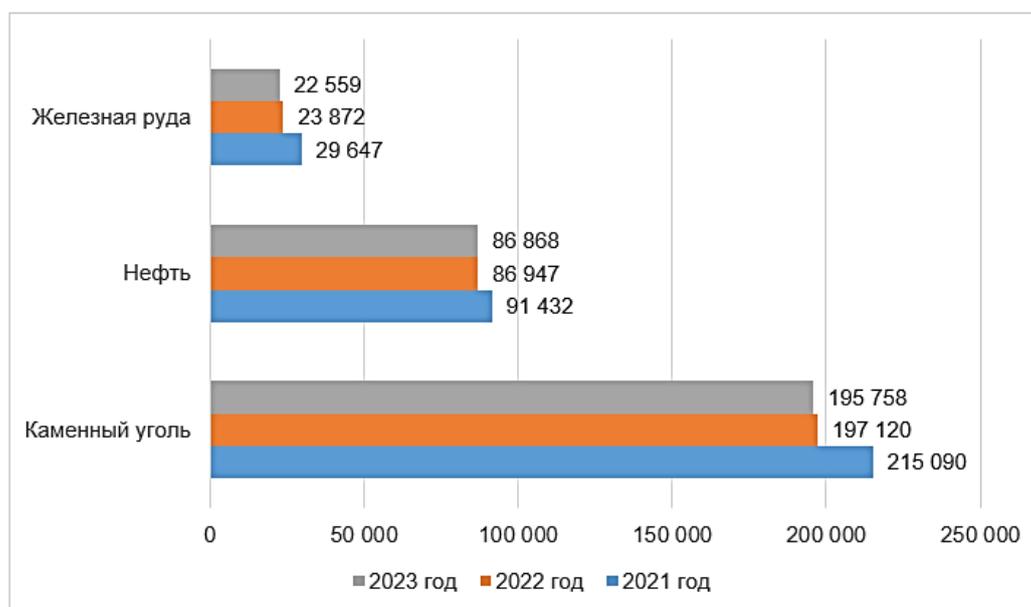


Рис. 3. Динамика экспорта железнодорожным видом транспорта РФ основных категорий товаров за 2021–2023 гг., тыс. тонн [3].



Так, в последние годы больше половины всего погруженного в России угля отправлялось на экспорт, эта доля хоть и несколько увеличилась по сравнению 2023 г к 2022 гг., но снизилась относительно уровня 2021 года. Что касается нефти, то доля экспорта нефти сократилась на 2,1% за рассматриваемый период и, наконец, экспорт железной руды сократился на 4,3% по сравнению с 2022 годом и на 8,1% в сравнении с 2021 годом.

Таким образом, можно выделить основные проблемные вопросы, оказывающие влияние на такую динамику. Прежде всего, остро стоит вопрос ограниченных рынков сбыта. Международные отношения и связанные с ними сложности ограничивают доступ к новым рынкам и снижают привлекательность российского экспорта. Увеличение зависимости от нескольких ключевых покупателей делает логистику менее гибкой и затрудняет диверсификацию [2].

При этом динамика экспорта грузов по разным направлениям не одинакова. Экспорт всех грузов на Восток вырос на 4,6%. Экспорт в направлении Северо-Запада снизился на 4,5%. А экспорт на Юг снизился на 3,8%, при этом, экспорт через порты Азово-Черноморского бассейна снизился на 4,3%, однако вырос экспорт через погранпереходы с Казахстаном (+11,4%), с Азербайджаном (+5,1%), с Грузией (+6,9%).

Другой проблемой является недостаточная конкурентоспособность на международных маршрутах. Высокие тарифы на перевозку железнодорожным транспортом по сравнению с альтернативными видами транспорта, такими как морские пути, делают российские железные дороги менее привлекательными, а также замедляет транзит товаров. Однако стоит отметить, что доля транзита за рассматриваемый период увеличилась с 2,4% до 3,1%.

Еще одной проблемой стала невозможность отслеживания товаров у транспортных компаний и экспедиторов [1]. Раньше, ещё до СВО, у одного из крупнейших контейнерных операторов ЭТРАНа был бесплатный и доступный абсолютно для всех сервис отслеживания контейнеров. Функционал ЭТРАНа остается доступен, но информация о статусе перевозки доступна только собственникам подвижного состава. Таким образом, ни грузоотправители, ни грузополучатели, ни экспедиторы, обеспечивающие мультимодальную перевозку, не обладают данными о местонахождении контейнеров.

Для решения данных проблем принимаются различные меры. Важным шагом является стимулирование экспорта за счет продления скидок на перевозку грузов. Например, предоставляются 50%-ные скидки на транспортировку черных металлов через стратегически важные пограничные переходы, такие как Самур на границе с Азербайджаном и восточный маршрут коридора «Север – Юг». Это позволяет снизить издержки экспортеров и привлечь дополнительные объемы грузов.

Одновременно Россия активно расширяет рынки сбыта, усиливая сотрудничество с соседними странами, такими как Казахстан, Беларусь и Монголия [4]. Создание интегрированных транспортных коридоров и активизация взаимодействия в рамках инициативы «Один пояс, один путь» открывают новые возможности для экспортеров. Помимо этого, создание доступной системы отслеживаемости способствует быстрой идентификации местонахождения товара и позволит оптимизировать маршруты и время доставки, что впоследствии снизит затраты на логистику. Данная система также важна для улучшения мультимодальных перевозок, так как может быть направлена на возможность отслеживать контейнеры не только на железнодорожных участках, но и на автомобильных и морских.

Таким образом, российские железнодорожные перевозки остаются важнейшим элементом международной логистической системы. Несмотря на значительный потенциал и преимущества, такие как скорость, надежность и способность перевозить крупные объемы грузов, отрасль сталкивается с рядом вызовов. Среди них выделяются ограниченность рынков сбыта, высокая стоимость перевозок, недостаточная прозрачность логистических операций и сложности с диверсификацией экспортных направлений.



Анализ динамики перевозок показывает, что, несмотря на общий рост объемов контейнерных перевозок и укрепление экспортного потенциала, наблюдаются снижение доли экспорта отдельных категорий товаров и разнонаправленность развития по странам.

Для преодоления существующих проблем предлагается внедрение доступной системы отслеживания грузов, стимулирование мультимодальных перевозок, снижение тарифов и развитие новых логистических маршрутов. Эти меры способны повысить эффективность перевозок, укрепить конкурентоспособность российской логистической системы и создать условия для устойчивого развития железнодорожного транспорта как в России, так и на международной арене.

*Список литературы:*

1. А.Г. Биртанов, А.В. Никитин, М.П. Перякина – О проблемах железнодорожной инфраструктуры транспортной системы России // [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-problemah-zheleznodorozhnoy-infrastruktury-transportnoy-sistemy-rossii?ysclid=m5pg9dlpaq613527230>.
2. А. В. Козлова, Логистический анализ актуальных проблем железнодорожной отрасли России / А. В. Козлова. – Текст: непосредственный // Молодой ученый. – 2023. – № 29 (476). – С. 83-87 [Электронный ресурс] – URL: <https://moluch.ru/archive/476/104944/>.
3. Шалыгина Н.П., Селюков М.В. (2023). Позиционирование российских производителей на мировом рынке продукции АПК: проблем и перспективы. Экономика. Информатика, 50 (1): 94–104. URL: <https://doi.org/10.52575/2687-0932-2023-50-1-94-104>
4. Селюков М.В., Шалыгина Н.П. (2024). Развитие внешнеторгового потенциала России как фактор обеспечения экономической безопасности государства. Экономика. Информатика, 51 (1): 93–106. URL: <https://doi.org/10.52575/2712-746X-2024-51-1-93-106>
5. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>
6. Правление РЖД // Федеральная антимонопольная служба URL: <https://fas.gov.ru/srv/node/1587?ysclid=m5pg7srmyi385032518>.
7. Обзор работы грузового железнодорожного транспорта // [Электронный ресурс] – URL: <https://railsovet.ru/upload/iblock/d0c/9b2tx6i2zwc4u7x8lsvwuojs6qh1rd.pdf?ysclid=m5pg79iu77588599852>.

