

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИИ С УЧЕТОМ КОНЬЮНКТУРЫ ТОВАРНЫХ РЫНКОВ

Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н.

*Российский университет транспорта, Россия, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.
podsorin@mail.ru, elena-ovs.21@yandex.ru*

Аннотация: в статье рассмотрены динамика конъюнктуры товарных рынков, как ключевого фактора реализации государственной инвестиционной политики в области развития инфраструктуры железнодорожного транспорта, основные тенденции изменения конъюнктуры транспортного рынка в системе показателей развития транспортного комплекса, выявлены тенденции развития товарных рынков для целей оценки конъюнктуры.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, экспорт, импорт, конъюнктура, конъюнктура товарного рынка, конъюнктура транспортного рынка, государственная инвестиционная политика, основной капитал, основные средства, управление, эффективность, инфраструктура.

Для создания условий развития железнодорожной инфраструктуры России и перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики необходимо эффективное функционирование железнодорожного транспорта. От состояния и качества работы железнодорожного транспорта зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но также возможности государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение потребности граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов [1].

Реализация поставленных государством задач и ключевых инициатив позволит ОАО «РЖД» в значительной степени увеличить основные количественные, качественные и финансово-экономические показатели. Погрузка на сети ОАО «РЖД» с 2018 по 2025 год по оптимистичному сценарию увеличится на 30,1% до 1 677,4 млн тонн. Росту погрузки будет способствовать увеличение грузовой базы широкой номенклатуры грузов. Например, погрузка химических и минеральных удобрений к 2025 году увеличится на 44,4% до 85,5 млн тонн, погрузка лесных грузов составит 61,4 млн тонн, что на 34,4% выше уровня 2018 года, погрузка черных металлов вырастет на 23,6% до 96,5 млн тонн. Общий размер инвестиционной программы железнодорожного транспорта в 2019-2025 годах составит по оптимистичному сценарию 9 773,3 млрд руб., из них ОАО «РЖД» – 5 786,5 млрд руб.

В современных условиях эффективный транспортный комплекс страны способен стать «локомотивом» российской экономики, способствовать созданию условий для инновационного развития страны, формируя спрос на высокотехнологичную инновационную технику и современные эффективные технологические решения [7]. В тоже время, конъюнктура товарных рынков оказывает влияние на развитие железнодорожной инфраструктуры, транспортные и логистические процессы, повышение производительности работы технических систем и эффективность использования производственных ресурсов, минимизацию расхода ресурсов и производственных потерь, повышение объективности оценки конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, детализацию динамики и характер изменения цен, емкость рынка, объемы производства и потребления, оценку прогнозных данных динамики и развития товарных рынков, цен на них, географию потребления и т. д. [8]

Основными показателями, характеризующими это влияние являются грузооборот, объем перевозок грузов, объем добычи массовых грузов.

За прошедшие годы грузооборот на транспорте в России увеличивался. В 2018 году он составил 5 594,5 млрд т-км, что на 20,3% выше уровня 2010 года. На фоне его роста доля железнодорожного транспорта только увеличивалась. Так, в 2010 году она составляла 42,3%, а в 2018 году выросла до 46,1%, составив 2 596,4 млрд. тарифных т-км. Без учета транспортировки по трубопроводам доля железнодорожного транспорта еще более значительна – 87,4%. Рост значения железнодорожного транспорта связан с произошедшими за последние годы изменениями структуры грузовой базы и географии перевозок [3], [4], [5].

Объем перевозок за 8 лет с 2010 года вырос на 83,8 млн. тонн (+7%), однако динамика характеризовалась разнонаправленными трендами. Так, рост погрузки в 2010-2012 годах был в первую очередь связан с восстановлением экономики после мирового экономического кризиса. С 2012 года по 2015 год наблюдается неуклонное снижение объемов перевозок по сети железных дорог, связанное в первую очередь с неблагоприятной мировой экономической конъюнктурой и рецессией в России. Объем перевозок в данный отрезок времени снизился на 57,8 млн. тонн. Наблюдаемый в последние годы рост объемов перевозок (+75,5 млн. тонн) обеспечивается благоприятной конъюнктурой на внешних рынках, способствуя экспортным отправкам.

В свою очередь грузооборот по сети железных дорог показывает стабильную положительную динамику. С 2010-2018 года тарифный грузооборот увеличился на 585,8 млрд. т-км, несмотря на небольшое снижение в 2013 году (-25,9 млрд. т-км) по сравнению с 2012 годом. Стоит отметить, что в 2018 году был установлен исторический рекорд грузооборота за всю историю железнодорожного транспорта России (2596,4 млрд. т-км).

В современном экономическом механизме управления транспортным комплексом традиционного анализа грузооборота и объема перевозок грузов недостаточно. Необходимо анализировать конъюнктуру товарных рынков. При этом анализ товарной структуры перевозок должен быть дополнен анализом экспорта и импорта, что способствует определению тенденции развития транспортных связей с учетом мировых товарных рынков [9].

Первое место по добыче массовых грузов занимает нефть добытая, включая газовый конденсат, в 2014 году его объемы составили 526,2 млн. тонны и с каждым годом наблюдается значительный прирост. Второе место по добыче, безусловно, занимает категория строительные грузы, с 2014 года их объемы производства выросли на 46,1 млн. тонн. Также железнодорожным транспортным перевозятся каменный уголь (в 2018 году объем добычи составил 439,3 млн. тонн), зерно (объем прироста по добыче с 2014 года составил 17%), руда железная и марганцевая (в 2018 году объем добычи составил 76,1 млн. тонн). Положительная динамика так же наблюдается у цветной руды и серного сырья, удобрения минеральные или химические и кокс (объем прироста по добыче с 2014 года в среднем составил 5%).

В структуре перевозок грузов на железнодорожном транспорте лидирует категория груза каменный уголь и занимает на протяжении 5 лет более 29 %. Категория груза нефть добытая, включая газовый конденсат занимает второе место с долей в среднем 18%. Российская нефтяная отрасль функционирует в рамках действия соглашения между странами ОПЕК и независимыми производителями о сокращении добычи и мониторинге экспорта нефти. Одной из причин снижения грузовой базы нефтяных грузов на железнодорожном транспорте является активное развитие трубопроводного транспорта. На третьем месте находятся строительные грузы с долей в общей структуре перевозок грузов в среднем 10%. С 2014 по 2018 год объемы перевозок минерально-строительных материалов сокращаются. Причина этого заключается в завершении строительства основных объектов в Сочи и отсутствием альтернативных крупных инфраструктурных проектов.

С 2014 по 2018 год объем перевозки химических и минеральных удобрений на сети ОАО «РЖД» увеличился на 10 млн. тонн. Объем перевозки зерна и продуктов перемола на железнодорожном транспорте с 2014 по 2018 год увеличился на 33,6% до 27,4 млн тонн. Основной рост грузовой базы наблюдался за последние два года, когда перевозки зерна и продуктов перемола выросли на 30,6% или на 8,4 млн. тонн. Росту перевозки способствовал рекордный урожай зерновых в России (в 2017 году валовый сбор зерна составил 135,4 млн тонн), решение о предоставлении скидок в рамках тарифного коридора на перевозку зерновых грузов, конъюнктура внешнего рынка, проводимая работа по расширению географии экспорта российского зерна. Грузовая база зерновых напрямую зависит от урожая, размеры которого труднопрогнозируемы.

В структуре грузооборота основных массовых грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, лидирует каменный уголь. С каждым годом его доля в общей структуре грузооборота

массовых грузов увеличивалась и к 2018 году достигала 43%. Категория груза нефть добытая, включая газовый конденсат стабильно на протяжении 5 лет с 2014 года неуклонно снижалась. Так в 2014 году ее доля в общем грузообороте составила 21%, в 2016 году 18%, а в 2018 году уже 15,7%. Данное снижение может быть связано с переориентацией груза на трубопроводный транспорт. Строительные грузы занимают третье место, с 2013 года их доля в общей структуре грузооборота увеличивалась в среднем на 7%. Руда железная и марганцевая, несмотря на низкий показатель в 2014 году (114,9 млрд. т-км) показала резкий прирост в 2016-2018 годах (51,3 млрд. т-км). Остальные грузы в целом показали положительную динамику за указанный период: удобрения минеральные или химические (+6,8% к 2018 году), руда цветная и серное сырье (+10% к 2018 году), зерно (+12,6% к 2018 году), кокс (+10,1%).

В связи с вышеуказанным требуется развитие железнодорожной инфраструктуры. До 2025 года планируется реализация следующих основных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры [1]: развитие железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона с целью ликвидации «узких мест» на участках Восточного полигона для обеспечения дополнительного объема перевозок грузов российских компаний; развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна с целью обновления железнодорожной инфраструктуры для создания провозной способности к 2020 году на ближних и дальних подходах к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ); развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада России с целью освоения прогнозируемого объема перевозок грузов на подходах к портам Северо-Западного бассейна (СЗБ); проект создания и эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская – Салехард – Надым» с целью сокращения протяженности транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до портов Балтийского, Белого, Баренцева и Карского морей; проект создания и эксплуатации железнодорожной линии общего пользования «Элегест – Кызыл – Курагино» с целью освоения минерально-сырьевой базы Республики Тыва и обеспечения транспортной доступности Элегестского каменноугольного месторождения для вывоза перспективной грузовой базы и др.

По результатам исследования можно сделать следующие выводы:

- Основные методы развития железнодорожной инфраструктуры России с учетом конъюнктуры товарных рынков при обновлении и модернизации инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта в России базируются на моделях прямого централизованного регулирования. К ним относятся реализация проектов, связанных с выполнением поручений Правительства РФ (более 210 млрд руб. в 2018 г.).
- Изучение конъюнктуры транспортного рынка способствует оптимизации эффективности использования технологических и логистических операций, повышению производительности работы технических систем и эффективности использования производственных ресурсов, минимизации расхода ресурсов и производственных потерь, повышению объективности оценки конкурентоспособности на рынке транспортных услуг, детализации динамики и характера изменения цен, емкости рынка, объемов производства и потребления.
- В настоящее время развитие инфраструктуры не учитывает динамику изменения товарных рынков. Так, в ближайшей перспективе будут реализованы следующие проекты: модернизация Байкало-Амурской магистрали и Транссибирской магистрали, освоение подходов к портам Азовского моря, Черноморского и Северо-Западного бассейна, развитие инфраструктуры Московского транспортного узла, комплексная реконструкция участка Подмосковной железной дороги, строительство Северной широтной железной дороги и др. При этом требуется разработать механизм учета влияния на развитие этих проектов конъюнктуры товарных рынков.

Литература

1. Стратегия развития холдинга "РЖД" на период до 2030 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru%3FSTRUCTURE_ID%3D704%26layer_id%3D5104%26id%3D6396
2. Годовые отчеты ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.rzd.ru](http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=35) – официальный сайт ОАО «РЖД».
3. Официальная статистика. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/world16.pdf
4. Терешина Н.П., Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. Исследование конъюнктуры транспортного рынка в условиях цифровизации процессов управления [Текст] // Журнал «Экономика железных дорог», №6 — 2018. – С. 15-18.

5. Подсорин В.А., Овсянникова Е.Н. Оценка влияния конъюнктуры мирового рынка на функционирование и развитие транспортной компании [Текст] // Сборник «Экономика, инновации и научные исследования в транспортном комплексе региона: проблемы и перспективы развития»: Материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Под ред. А.Н. Кобылицкого: Хабаровск: Дальневосточный государственный университет путей сообщения– 2017. – С. 245-248.