

Анализ объемов и структуры международных перевозок грузов на Российских железных дорогах в 2015 году

К.В. Холопов,

доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра технологии внешнеторговых сделок - зав. кафедрой,

О.В. Соколова,

доктор экономических наук, профессор, Всероссийская академия внешней торговли, кафедра финансов и валютно-кредитных отношений - профессор

УДК 656 : 339.5

ББК 65.428 : 39

X-737

Аннотация

Анализируется роль Российских железных дорог в обеспечении ВЭС России. Определена степень участия ПАО «Российские железные дороги» в обеспечении внешнеторговых перевозок и перевозок грузов международного транзита. Анализируются соотношения объёмов перевозок экспортных, импортных и транзитных перевозок железнодорожным транспортом в 2015 году по отношению к 2014 году. Определены объёмы и пропорции основных направлений международных перевозок грузов: в страны Ближнего и Дальнего зарубежья, через железнодорожные пограничные переходы и через морские и речные порты. Анализируются внешнеторговые и транзитные перевозки железнодорожным транспортом через порты России, порты стран СНГ и Балтии. Определена основная номенклатура грузов перевозимых железнодорожным транспортом через порты России и стран Ближнего зарубежья. Установлены основные тенденции международных железнодорожных перевозок грузов в России по направлениям.

Ключевые слова: ПАО «Российские железные дороги», экспортные перевозки грузов, железнодорожный транспорт, импортные перевозки грузов, перевозки грузов международного транзита, объёмы перевозок, объёмы перевозок в 2015 и 2014 годах, международные перевозки грузов, порты России, стран СНГ и Балтии, основная номенклатура, экспортные грузы, импортные грузы, транзитные грузы, морские порты.

The analysis of amounts and structure of international transportation of goods by the Russian Railways in 2015

K. V. Kholopov,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,

Department of foreign trade and international transactions - Head of the Department

O. V. Sokolova,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Russian Foreign Trade Academy,

Department of Finance, Monetary and Credit Relations - Professor



Abstract

The authors analyze the role of Russian Railways to foreign economic relations of Russia. They consider the degree of participation of PJSC «Russian Railways» to provide foreign trade transportation and transport the international transit of goods. Also they analyze the ratio of volumes of transportations of export, import and transit traffic by rail in 2015 relative to 2014. They determine the amount and proportion of the basic directions of the international transport of goods: in countries near and far abroad, through the railway border crossings and by sea and river ports and analyze foreign trade and transit by rail through the ports of Russia, CIS and Baltic ports. They try to identify the main types of cargo transported by rail through the ports of Russia and CIS countries and the basic trend of international rail freight traffic in Russia by the main directions.

Keywords: PJSC «Russian Railways», export transportation of goods by rail, imported freight rail transportation of goods international transit traffic volumes, comparing traffic volumes in 2015 and 2014, international transportation of goods, the ports of Russia, CIS and Baltic countries, the basic nomenclature of export, import and transit cargo transported, sea ports.

В 2015 году всеми видами транспорта в Российской Федерации было перевезено 7465,1 млн тонн грузов, что составило только 95% от всех объемов перевозок всеми видами транспорта на территории страны в 2014 году. В этих объемах учитывались и внутренние (национальные) перевозки грузов, и международные, но только в пределах границ России. Поэтому распределение по видам транспорта (в млн тонн) получилось следующее: автомобильный транспорт – 5038,7 (93% к 2014 году), железнодорожный транспорт – 1217,9 (98,9%), трубопроводный транспорт – 1071,0 (99,3%), внутренний водный транспорт – 118,1 (99,2%), морской транспорт – 18,3 (115,5%), воздушный транспорт (гражданская авиация) – 1,1 (102,4%).¹

Одним из наиболее значимых магистральных видов транспорта России с позиций обеспечения международных коммуникаций страны является железнодорожный транспорт. В 2015 году из 1217,9 млн тонн грузов 524,9 млн тонн составляли внешнеторговые грузы и грузы международного транзита. Это составило 43,1% от общего объема перевозок грузов по российским железным дорогам.²

ПАО «Российские железные дороги» (ПАО РЖД) является крупнейшим международным перевозчиком для всех видов транспорта не только в России, но и на всём постсоветском пространстве. Это определяется не только его естественно монопольным положением на рынке железнодорожных услуг, но и географи-

¹ Перевозки грузов транспортом. Таблица 3. // РЖД Партнёр Документы, 2016, №5-6 (263-264), с. 89

² Там же



ей грузовых корреспонденций и товарной номенклатурой перевозимых грузов в международных сообщениях. Особенностью международных перевозок грузов на железнодорожном транспорте является то, что они, как и внутренние грузовые перевозки, реализуются практически всегда в пределах национальных границ.³ Поэтому очень важен юридический аспект перевозки – будет ли перевозимая по накладной партия груза отправлена (переотправлена) на сухопутной или водной границе за пределы страны.

Объемы, структура товаропотоков, номенклатура перевозимых грузов и география международных перевозок ПАО РЖД основываются на базе тех перевозочных и таможенных документов, которые оформляются на перевозку каждой партии грузов, предполагаемой к ввозу или вывозу их страны. Это могут быть перевозочные документы международного образца (накладные СМГС⁴ или накладные Российско-Финляндского прямого международного железнодорожного сообщения)⁵ и таможенные документы, прилагаемые к внутренним железнодорожным накладным, подтверждающие тот или иной таможенный режим при пересечении грузом государственных и таможенных границ России в морских и речных портах, а также на железнодорожных пограничных станциях.

В статистике объемов перевозок грузов ПАО РЖД, а это единственный публичный железнодорожный перевозчик в России, международные перевозки складываются из внешнеторговых перевозок и перевозок грузов международного транзита. Внешнеторговые перевозки разделяются на перевозки экспортных и импортных грузов. Из общего объема международных перевозок (524,9 млн тонн) на экспортные перевозки грузов пришлось в 2015 году 423,3 млн тонн, или 80,65%. Импортные перевозки составили 81,0 млн тонн, или 15,43% объема международных перевозок грузов по железным дорогам России. На транзит в 2015 году пришлось 20,6 млн тонн, или, соответственно, 3,92%. Детализация различных видов международных перевозок грузов по железным дорогам России приведена в таблице 1.

³ В качестве исключения можно привести деятельность ПАО РЖД в качестве перевозчика на территории Армении, где национальные железные дороги отданы российскому железнодорожному холдингу в концессию сроком на 30 лет.

⁴ Соглашение о прямом международном железнодорожном грузовом сообщении, в котором участвуют национальные железные дороги всех сухопутных стран-соседей России, кроме Финляндии и Норвегии.

⁵ Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно знать об этом экспортёру. // «Российский внешнеэкономический вестник», 2016, №5, с.72

Таблица 1

Распределение объемов международных железнодорожных перевозок грузов в России по видам и сообщениям в 2015 году (млн тонн)

		Международные перевозки:		
		Через пограничные ж/д переходы	Через морские и речные порты России	Через морские порты Украины и стран Балтии
Экспортные перевозки	423,3	106,6	261,8	54,9
Импортные перевозки	81,0	73,3	6,5	1,2
Транзитные перевозки	20,6	6,2	10,5	3,9
ВСЕГО	524,9	186,1	278,8	60,0

Источник: составлено авторами на основании: Перевозки грузов транспортом. Таблица 3. // РЖД Партнёр Документы, 2016, №5-6 (263-264), с. 89; Грузооборот портов стран Балтии. // РЖД Партнёр Документы, 2016, №5-6 (263-264), с. 92; Грузооборот морских портов России в январе – декабре 2015 года. // РЖД Партнёр Документы, 2016, №4 (262), с. 80; Перевозки российских грузов через морские порты за 2015 год. Таблица 1. // Морские порты, 2016, №1 (142), с. 67

По отношению к уровню 2014 года объемы экспортных перевозок грузов по железным дорогам России не изменились. Зато на 23% уменьшились объемы импортных перевозок грузов и на 15% объемы перевозок грузов международного транзита.

ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНЗИТА

Транзитные перевозки грузов подразделяют в зависимости от того, какие категории грузов являются транзитными, и каким образом этот транзит попадает на территорию страны. Для Российских железных дорог почти весь международный транзит (99,1%) контейнерный – 20-и и 40-а футовые контейнеры международного стандарта ISO. Из сухопутной составляющей транзита (6,2 млн тонн) около 90% объема, так или иначе, связано с Китаем. Или контейнеры следуют из Китая в Европу, в том числе транзитом через Казахстан и Монголию, или маршруты (ускоренные контейнерные поезда) формируются в основном из Германии и портов Финляндии в Китай.

Транзитные грузопотоки, пришедшие в Россию с моря, начинаются в основном в портах Дальнего Востока – портах Находка, Восточный, Владивосток. Объемы транзита в западном направлении (на Европу) и восточном направлении (из Европы) соотносятся примерно как 3:1. Корреспонденции идут, в большинстве своём, из Китая, Японии, Республики Корея. Основные российские игроки (международные экспедиторы) на транзитных контейнерных маршрутах – ПАО «Трансконтей-



нер» и АО «РЖД Логистика», а также их дочерние и аффилированные структуры. Основное падение транзита в 2015 году наблюдалось на китайском направлении при перевозках контейнеров через железнодорожные погранпереходы. Это объясняется резким падением фрахтовых ставок (тарифов) на регулярных морских линиях при доставке контейнеров из портов Китая в порты Западной Европы (Антверпен, Роттердам, Бремерхафен, Гамбург).⁶

ПЕРЕВОЗКА ИМПОРТНЫХ ГРУЗОВ

Импортные железнодорожные перевозки грузов в Россию следует рассматривать в двух плоскостях. В первом разрезе статистика представлена по пунктам зарождения импортных грузопотоков. Здесь принципиально разделены две линии импортных корреспонденций в Россию. В 2015 году из 81,0 млн тонн железнодорожного импорта из стран Ближнего Зарубежья (страны СНГ и Балтии)⁷ было перевезено 70,4 млн тонн. Это на 24% ниже уровня 2014 года. Из стран Дальнего Зарубежья (Китай, Монголия, страны Центральной и Западной Европы) по Российским железным дорогам было перевезено 10,6 млн тонн, что соответствует падению на 16% к уровню аналогичных по направлению корреспонденций 2014 года.

Второй разрез подразумевает разделение импортных перевозок по тому, каким образом грузы попали на сеть отечественных железных дорог. Через пограничные станции проследовало в 2015 году большинство импортных грузов – 73,3 из 81,0 млн тонн. Это – минус 20% к уровню 2014 года. Через морские и речные порты России, Украины и стран Балтии – всего 7,7 млн тонн, что на 7% ниже уровня 2014 года. Тарифная политика ФАС России и Российских железных дорог способствовала тому, чтобы почти все импортные потоки обрабатывались именно в российских портах. Так и случилось: из 7,7 млн тонн «морского импорта» Российских железных дорог в отечественных портах было перегружено в железнодорожные вагоны 6,5 млн тонн грузов.⁸ Итоговое разделение направлений входа импортных грузопотоков на Российские железные дороги в 2015 году представлено в таблице 2.

⁶ Потоки на европейском побережье от Бордо до Гамбурга принято именовать «Портами Континента».

⁷ В терминологии, принятой в статистике Минтранса России и на Российских железных дорогах, перевозки грузов железнодорожным транспортом в страны СНГ и Балтии, принято именовать «межгосударственными сообщениями».

⁸ Грузооборот морских портов России в январе – декабре 2015 года // «РЖД Партнёр Документы», 2016. №4 (262), с. 80

Таблица 2

Распределение импортных грузопотоков по направлениям перевозок и местам их появления на сети Российских железных дорог в 2015 году (млн тонн)

	Через пограничные станции	Через порты России	Через порты СНГ и Балтии	Всего
Из Ближнего зарубежья	69,2	-	1,2	70,4
Из Дальнего зарубежья	4,1	6,5	-	10,6
Всего	73,3	6,5	1,2	81,0

Источник: составлено авторами на основании: Перевозки грузов транспортом. Таблица 3. // РЖД Партнёр Документы, 2016, №5-6 (263-264), с. 89; Грузооборот портов стран Балтии // РЖД Партнёр Документы, 2016, №5-6 (263-264), с. 92; Грузооборот морских портов России в январе – декабре 2015 года // РЖД Партнёр Документы, 2016. №4 (262), с. 80; Перевозки российских грузов через морские порты за 2015 год. Таблица 1. // Морские порты, 2016, №1 (142), с. 67.

Среди российских портовых лидеров по показателю перевалки импортных грузопотоков на железную дорогу следует указать: Ванино (1,18 млн тонн – глинозем)⁹, Санкт-Петербург (1,13 млн тонн – строительные грузы, черные металлы, химикаты, зерно), Восточный (1,09 млн тонн – химикаты, метизы, машины и оборудование в контейнерах), Новороссийск (0,84 млн тонн – сахар, автомобили, строительные грузы), Владивосток (0,75 млн тонн – метизы, химикаты, машины и оборудование в контейнерах, строительные грузы). Среди портов стран Ближнего Зарубежья дальнейшими корреспонденциями импортных грузов на Российские железные дороги в 2015 году отметились: латвийский порт Рига (0,45 млн тонн), а также эстонские порты Мууга (0,22 млн тонн) и Вайвара (0,12 млн тонн).¹⁰

ПЕРЕВОЗКА ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ

Наибольшая детализация в железнодорожной статистике отмечается в перевозках экспортных грузов. Сначала они, как и перевозки импортных грузов, подразделяются по географии. В страны Ближнего Зарубежья (СНГ и Балтия) было поставлено 54,9 млн тонн грузов (87% от всего экспорта товаров из России железнодорожным транспортом), что всего лишь на 2% ниже уровня 2014 года. В 3-и

⁹ Здесь, и далее указана основная номенклатура в преимущественных объемах перерабатываемых портами импортных и – по дальнейшему анализу - экспортных грузов.

¹⁰ Перевозки внешнеторговых грузов России через морские порты за 12 месяцев 2015 года, Таблица 12. // «Морские порты», 2016, №1 (142), с. 79



страны (Дальнее Зарубежье) из России было перевезено 368,4 тонн экспортных грузов (13% железнодорожного экспорта), что практически соответствует уровню 2014 года.

Статистика, предоставляемая ПАО РЖД, построена таким образом, что в ней отдельной строкой выделяется т.н. межгосударственное сообщение. Такая статистика «межгосударственного сообщения» фиксирует перевозки экспортных товаров из России в страны Ближнего Зарубежья (СНГ и Балтия), которые предусматривают погашение грузопотоков и внутреннее потребление товаров в этих странах (импорт из России) и не предусматривает каким-либо образом переправку грузопотоков в третьи страны. Наоборот, перевозка грузов в страны Дальнего Зарубежья (3-и страны) может осуществляться непосредственно через пограничные железнодорожные переходы (прямое международное железнодорожное сообщение) и через морские порты России и порты стран СНГ и Балтии.¹¹

В третьи страны (без конечных поставок на внутреннее потребление в страны СНГ и Балтии) при участии железнодорожного транспорта было экспортировано 368,4 млн тонн грузов, или 30% всей погрузки ПАО РЖД. Через пограничные переходы на экспорт ушло 51,7 млн тонн (-3% к уровню 2014 года), что составляет 14% экспортных перевозок в третьи страны и чуть более 12% от всех экспортных перевозок грузов железнодорожным транспортом из России. Через пограничные переходы транзитом в третьи страны через железные дороги стран СНГ и Балтии в прямом международном железнодорожном сообщении ушло 13,2 млн тонн (-6% к уровню 2014 года), а напрямую через российскую границу в страны Дальнего Зарубежья – 38,5 млн тонн (-2% к уровню 2014 года). Из этих 38,5 млн тонн на экспортные поставки в Китай приходится 21,9 млн тонн (-3% к уровню 2014 года), а на экспорт в Финляндию – 12,0 млн тонн (-5% к уровню 2014 года). Остальные экспортные перевозки грузов через пограничные станции в страны Дальнего Зарубежья – 4,6 млн тонн – приходятся на Монголию, КНДР и Польшу (из Калининградской области).

Итоговое распределение в 2015 году железнодорожных перевозок российских экспортных грузов по направлениям представлено в таблице 3. Следует обратить внимание на то, что абсолютно равными оказались два показателя: потребление российского железнодорожного экспорта в странах СНГ и Балтии и российский железнодорожный экспорт в третьи страны через порты этих стран.

¹¹ Строго говоря, следует говорить и об экспортных поставках железнодорожным транспортом через речные порты России, но в статистике они таким способом не выделяются, а упоминаются просто как «порты».

Таблица 3

Распределение экспортных грузопотоков по направлениям перевозок и местам их ухода с сети Российских железных дорог в 2015 году (млн тонн)

	<i>Через пограничные станции</i>	<i>Через порты России</i>	<i>Через порты СНГ и Балтии</i>	<i>Всего</i>
В Ближнее зарубежье	54,9	-	-	54,9
В Дальнее зарубежье	51,7	261,8	54,9	368,4
Всего	106,6	261,8	54,9	423,3

Источник: составлено авторами на основании: Перевозки грузов транспортом. Таблица 3. // РЖД Партнёр Документы, 2016, №5-6 (263-264), с. 89; Грузооборот портов стран Балтии. // РЖД Партнёр Документы», 2016, №5-6 (263-264), с. 92; Грузооборот морских портов России в январе – декабре 2015 года. // РЖД Партнёр Документы 2016. №4 (262), с. 80; Перевозки российских грузов через морские порты за 2015 год. Таблица 1. // Морские порты, 2016, №1 (142), с. 67.

По показателю перевалки экспортных грузов с железнодорожного на морской транспорт среди российских лидеров 2015 года следует указать порты: Усть-Луга (46,26 млн тонн – нефть, уголь), Восточный (31,65 млн тонн – уголь), Новороссийск (30,89 млн тонн – чёрные металлы, нефть, руда, зерно), Санкт-Петербург (23,92 млн тонн – минеральные удобрения, нефть, чёрные металлы), Ванино (22,04 млн тонн – уголь), Мурманск (17,39 млн тонн – уголь), Туапсе (15,20 млн тонн – нефть, уголь, чёрные металлы). Среди портов стран Ближнего Зарубежья в обработке экспортных российских грузов, прибывших по железной дороге, в 2015 году можно отметить только латвийские порты Рига (16,31 млн тонн – уголь, минеральные удобрения) и Вентспилс (10,05 млн тонн – нефть, уголь).¹²

ВЫВОДЫ ПО АНАЛИЗУ ОБЪЁМОВ И СТРУКТУРЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Объёмные и структурные показатели деятельности Российских железных дорог отражают современное развитие внешнеэкономических связей нашей страны и ее экспорт транспортных услуг. На уровне 2014 года остались только экспортные перевозки, однако значительно упал железнодорожный импорт (-23%) и транзит (-15%). Не упали объёмы низкодоходных железнодорожных перевозок экспорт-

¹² Перевозки внешнеторговых грузов России через морские порты за 12 месяцев 2015 года. Таблица 12. // Морские порты, 2016, №1 (142), с. 79



ных грузов (81% от объёма международных перевозок), но значительно сократились поступления от высокодоходных перевозок импортных грузов (-23%) и грузов международного транзита (-15%).¹³

Велика доля международных железнодорожных перевозок России через морские порты. Она составила 64,55% от всего объёма международных перевозок грузов Российскими железными дорогами. В кризисный 2015 год морские порты России увеличили перевалку экспортных грузов, получаемых с железнодорожного транспорта, на 4,1% по отношению к 2014 году.¹⁴

Преодолена существовавшая в конце XX-го века зависимость России от экспортных перевозок грузов через порты стран СНГ и Балтии. Особенно это касается портов Украины. В 2015 году в портах Украины было переработано и отправлено железнодорожным транспортом в Россию всего 0,13 млн тонн импортных грузов. В обратном экспортном направлении – 7,9 млн тонн экспортных грузов.¹⁵ В сумме это составляет всего 2,47% от общего объёма международных перевозок грузов Российскими железными дорогами через порты России и сопредельных государств.

Значительно упали объёмы международных перевозок грузов железнодорожным транспортом через порты стран Балтии. Только за 2015 год порты Литвы потеряли 28,8% импортного грузопотока в направлении России и 5,18% экспортного. Для портов Латвии соответствующие показатели следующие: минус 14,1% по импорту, и минус 7,91% по экспорту. Для эстонских портов – минус 40,1% по импорту и минус 4,65% по экспортным потокам с российских железных дорог. Всего для портов стран Балтии потери в импортном грузопотоке на Россию составили 352,2 тыс. тонн, или 14,31% по отношению к 2014 году. По экспортным потокам, принимаемым портами прибалтийских государств с российских железных дорог, потери составили 3623,0 тыс. тонн, или 7,15%.¹⁶

Общая статистика – по всем видам и направлениям – не может обрадовать ПАО РЖД по уровню доходов от международных перевозок грузов. В абсолютном большинстве своем перевозимые грузы относятся к категории низкодоходных, так называемые грузы первого класса. Если объёмы перевозок низкодоходных грузов в 2015 году выросли на 2,6%, то перевозка высокодоходных грузов уменьшилась

¹³ Перевозки грузов транспортом. Таблица 3. // «РЖД Партнёр Документы», 2016, №5-6 (263-264), с.89

¹⁴ Грузооборот морских портов России в январе – декабре 2015 года. // «РЖД Партнёр Документы», 2016, №4 (262), с.80

¹⁵ Перевозки внешнеторговых грузов России через морские порты за 12 месяцев 2015 года. Таблица 12 // «Морские порты», 2016, №1 (142), с. 79

¹⁶ Грузооборот портов стран Балтии в 2015 году // «РЖД Документы», 2016, №5-6 (263-264), с. 92

за тот же период на 7,8%.¹⁷ В экспорте это – нефть, уголь, черные металлы, минеральные удобрения, руда. В импортных перевозках – строительные грузы, метизы, химикаты и совсем немного машин и оборудования.

БИБЛИОГРАФИЯ:

Холопов К.В., Голубчик А. М. Исакова М. А. Экономика и организация транспортного обеспечения внешнеэкономической деятельности. - М.: ВАВТ. 2016. – 236 с. (Holorov K.V., Golubchik A. M. Isakova M. A. Jekonomika i organizacija transportnogo obespechenija vneshnejekonomicheskoj dejatel'nosti. - M.: VAVT. 2016. – 236 s.)

Холопов К.В., Данчеева Н. В. Общие правила союза экспедиторов северных стран // Российский внешнеэкономический вестник, 2016, № 3, с. 101-116 (Holorov K.V., Dancheeva N. V. Obshhie pravila sojuza jekspeditorov severnyh stran // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik, 2016, № 3, s. 101-116).

Холопов К. В., Соколова О. В. Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг // Российский внешнеэкономический вестник. 2016, № 1, с. 68-81 (Holorov K. V., Sokolova O. V. Problemy funkcionirovanija i osnovnye napravlenija postroenija i regulirovanija rossijskogo rynka mezhdunarodnyh transportno-logisticheskij i transportno-jekspeditorskih uslug // Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik. 2016, № 1, s. 68-81)

Холопов К.В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно знать об этом экспортёру. // «Российский внешнеэкономический вестник», 2016, №5, с. 71 - 81 (Holorov K.V. SMGS: novye pravila mezhdunarodnyh zheleznodorozhnyh perevozok грузов. Chto objazatel'no znat' ob jetom jeksportjoru. // «Rossijskij vneshnejekonomicheskij vestnik», 2016, №5, s. 71 - 81)

¹⁷ Транспорт в цифрах. Структура погрузки на сети РЖД по классам (%). //РЖД Партнёр, 2016, №4 (320), с. 9

