

МЕЖГОСУДАРСТВЕННОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

Куликова Екатерина Герасимовна

студент, Самарский государственный университет путей сообщения в г. Саратове, РФ, г. Саратов

Михайлов Андрей Сергеевич

научный руководитель, профессор, Самарский государственный университет путей сообщения в г. Саратове, РФ, г. Саратов

Международная железнодорожная перевозка - это перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами на условиях международной железнодорожной конвенции. Международные железнодорожные перевозки определяются впечатляющими масштабами перемещения пассажиров и грузов на значительные расстояния, особенностями деятельности транспорта, передачей перевозочных средств во временное пользование перевозчикам иностранных государств.

Существует множество разновидностей международных железнодорожных перевозок: прямые и не прямые (ломаные) международные сообщения; соседские перевозки; транзит; сквозные перевозки; бесперегрузочные и перегрузочные международные перевозки; перевозки грузов с переотправкой.

Международные правила железнодорожных перевозок в разных странах должны регулироваться следующими документами: КОТИФ (Конвенция о международных железнодорожных перевозках) 01 мая 1985 и СМГС (международное грузовое соглашение).

Особенностью международных железнодорожных перевозок является существенная разница в ширине колеи в разных странах. Так в Финляндии, Монголии и в странах бывшего СССР, поезда перемещаются по колее, ширина которой составляет 1524 мм. В Северной Америке, Китае и в Западной Европе ширина колеи составляет 1435 мм. Данному стандарту в настоящее время соответствует более 60 процентов всей железных дорог в мире. Подобные различия вызывают определенные неудобства в перевозках. Для относительно свободного перемещения между Россией существуют два способа решения этой проблемы:

1. при помощи специального устройства производят замену вагонной тележки (путём подъёма вагонов подъёмником, либо через опускание тележек на специальном лифте) с соответствующими стандартами колеи;
2. либо контейнеры просто перегружают крановыми подъемными устройствами на границах в вагоны страны назначения.

Несмотря на неудобства «РЖД» осуществляет регулярную транспортировку на любом доступном направлении в Европу, Азию и на всей территории России. Развитие российской железнодорожной инфраструктуры не стоит на месте. С 2001 года возрос процент электрифицированных участков железной дороги с 48,4% до 50,5% в 2016 году, бесстыковых железнодорожных путей с 52,8 тыс. км до 92,7 тыс. км. в 2016 году, путей с упругими креплениями с 26,8 тыс. км. в 2012 году до 41,3 тыс. км в 2016 году, многопутных дорог (в том числе и двухпутных) с 42,3 тыс. км. в 2002 году до 45,4 тыс. км. в 2016 году. Однако существуют и некоторые проблемы: снизилась общая протяженность железной дороги (в 89 тыс. км. в 1994, до 86,3 тыс. км. в 2016), также возросла протяжённость участков

железнодорожных путей требующих капитального ремонта.

Основными моментами, мешающими развиваться Российским железным дорогам, являются: относительно долгая обработка сопровождающих документов на границе; довольно высокие тарифы на хранение груза на станциях; разное законодательство и правовые нормы в области железнодорожных перевозок государств участников; существенная разница в размерах колеи.

Железнодорожный транспорт имеет огромный потенциал на евразийском пространстве. В настоящее время железнодорожные перевозки между Европой и Китаем осуществляются по четырём главным маршрутам: через (Карталы/Канисай, маршрут ОТЛК ЕРА); через Россию (Забайкальск); через Монголию (Наушки); через Россию (порты Дальнего Востока и Гродеково).

По итогам 2019 года компания занимает первое место в мире по грузообороту - 2,6 трлн. т/км, обеспечивая при этом около 1/3 общемирового показателя; третье (после Китая и США) по объёму перевезённых грузов - 1,3 млрд. т. и по протяженности железнодорожной сети - 87 тыс. км; четвертое место (после Китая, Индии и Японии) по пассажирообороту - 134,5 млрд. пасс-км. За счёт резкого увеличения скорости следования поездов по маршрутам, сократились сроки доставки грузов: скорость увеличилась на 13,3%, достигнув 1056 км/сут, в результате среднее время в пути сократилось пропорционально. На данный момент среднее время транзита через Белоруссию, Россию и Казахстан составляет 5,14 суток. Поезда, следующие из Китая в Европу, были практически полностью загружены (доля порожних контейнеров составила 1% общего физического объёма перевезённых грузов), а на обратном направлении сохранялась недозагрузка, но доля гружёных контейнеров в общем объёме перевезённых грузов достигла максимального за последние четыре года уровня (71%).

Распространение коронавируса нанесло серьёзный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции. В настоящий момент российские логистические компании переживают не лучшие времена. По оценкам экспертов, только в России убытки транспортного сектора на начало мая 2020 превышают 230 млрд руб., причем большая часть приходится на авиационный сегмент, практически остановивший логистические операции. В тяжелой ситуации оказались и автотранспортные компании.

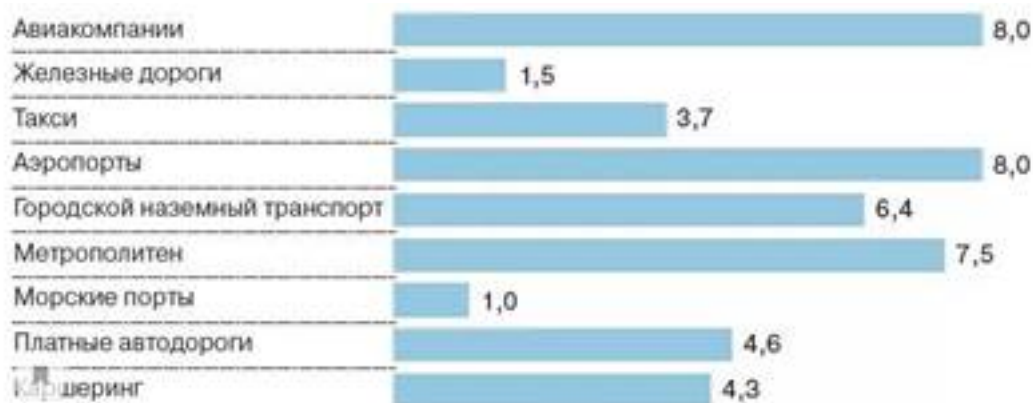


Рисунок 1. Доля потерь в годовой выручке (%)

Отрасль железнодорожных перевозок также переживает кризис, однако наблюдаются и позитивные тенденции. Восстанавливается грузовой поток из стран Азии. На фоне экономического спада ОАО РЖД приняло беспрецедентные меры для стимулирования перевозок скидками на транспортировку угля, антрацита и др. Со скидкой до 42,5% отправляются и социально значимые грузы в крытых вагонах. ОАО РЖД отмечает рост погрузки продуктов питания на фоне эпидемии: в марте на 16,9% с опережающим ростом отдельных позиций, в том числе сахара – на 85,6%, овощей – на 42,3%. В операторском

сегменте продолжает развиваться циклический спад – замедление экономической активности влияет и на рынок предоставления вагонов. Отмена пассажирских поездов позволила освободить расписание для курсирования грузовых составов.

Железнодорожные транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между Россией, ЕС и Китаем. Кроме того, именно железная дорога в ближайшие несколько лет станет одним из основных логистических каналов для обеспечения бесперебойной торговли между РФ, Китаем и Европой и доставки противоэпидемических средств.

Список литературы:

1. Воронов В.И. Международная логистика (Электронный ресурс). Вестник университета (Государственный университет управления). 2014. с.700.
2. Годовой отчёт РЖД за 2016 год
3. Годовой отчет РЖД за 2019 год
4. Международные перевозки жд транспортом – [Электронный курс] – режим доступа. – URL: <http://avtopravozashita.ru/perevozki/zheleznodorozhnye/mezhdunarodnye-zheleznodorozhnye-perevozki.html>
5. Федеральная служба государственной статистики