

УДК 338

***АНАЛИЗ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ И МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В
2024 Г.***

Устинов И.А.

студент,

Российский университет транспорта,

Москва, Россия

Лахметкина Н.Ю.

к.т.н., доцент

Российский университет транспорта,

Москва, Россия

Аннотация

В статье анализируется текущее состояние железнодорожных и морских перевозок в 2024 году. Рассматриваются основные тренды и факторы, влияющие на развитие отрасли, основные направления и транспортные коридоры перевозок, а также возможности развития контейнеропотоков. На основе изучения различных источников в статье исследуются перспективы развития рынка перевозок на ближайшее будущее.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, морские перевозки, транспортный рынок, контейнеризация

ANALYSIS OF THE RAIL AND SEA TRANSPORTATION MARKET IN 2024

Ustinov I.A.

student,

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Russian University of Transport,

Moscow, Russia

Lakmetkina N.Y.

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

Russian University of Transport,

Moscow, Russia

Abstract

The article analyzes the current state of rail and sea transportation in 2024. The main trends and factors influencing the development of the industry, the main directions and transport corridors of transportation, as well as the possibilities of developing container flows are considered. Based on the analysis of various sources, the article examines the prospects for the development of the transportation market in the near future.

Keywords: rail transportation, sea transportation, transport market, containerization

В 2023 году евразийский железнодорожный маршрут продемонстрировал, как он справляется с вызовами международно-политической обстановки. Многолетние усилия по развитию евразийских железнодорожных контейнерных перевозок показали свои результаты. Несмотря на внешние вызовы, согласованная тарифная политика на железнодорожном пространстве колеи 1520 мм позволила сохранить стабильность ставок грузоперевозок, в отличие от волатильных ставок морского фрахта, которые хоть и ниже железнодорожных, но не отличаются постоянством.

Конец 2023 года продемонстрировал тенденцию к наращиванию перевозок на фоне обострения ситуации в Красном море, через которое осуществляются морские перевозки между Китаем и Европой. Рост ставок в морском сообщении и задержки в портах стимулируют интерес у грузоотправителей и экспедиторов к железнодорожному маршруту Китай — Европа — Китай. Кроме того, ключевым показателем эффективности работы маршрута считается сохранность грузов. На пространстве трансевразийских железнодорожных перевозок доля контейнеров, проследовавших без технических и коммерческих отцепок, составила 99,997% по итогам 2023 года. Однако санкционное давление сохраняет ограничения для европейских грузоотправителей в части отправки товаров через российскую территорию. Тем не менее, реальные угрозы в Красном море мотивируют осуществлять переоценку рисков, в связи с чем существуют перспективы роста транзита между Китаем и Европой через Россию, по евразийскому железнодорожному маршруту.

Помимо инфраструктурной составляющей существенную роль в повышении эффективности работы евразийского железнодорожного маршрута может сыграть приверженность национальных компаний участников евразийского железнодорожного маршрута к развитию грузоперевозок и внедрению технических инноваций. Так, в декабре 2023 года уполномоченные операторы стран ЕАЭС по работе с навигационными пломбами подписали соглашение о взаимодействии, реализация которого начнется в 2024 году. Использование навигационных пломб позволит обеспечить безопасность и надежность транспортировки грузов, а также минимизирует проведение контрольных мероприятий по пути следования груза.

По итогам 2023 года в рамках Евразийского международного маршрута (Восток-Запад) ключевыми транспортными точками в Европе являются крупнейшие порты Германии Дуйсбург, Мангейм, Гамбург и Бремерхафен. С

китайской стороны важнейшими транспортными точками выступают Сиань, Чэнду, Чунцин, Чжэн-Чжоу и Иу.

Основным направлением развития железнодорожных перевозок на 2024 год по-прежнему является направление Китай – Европа. Время транзита по железной дороге от терминала до терминала составляет 13-14 дней в Польшу, 18-20 дней в Германию и 20-26 дней «от двери до двери» из Китая в Европу. Различные транспортные компании создают ускоренные контейнерные поезда из Сианя и Иу до Дуйсбурга (13-15 дней). Контейнерное оборудование имеется в достаточном для обеспечения перевозок количестве имеется как в Китае, так и в Европе. Поезда курсируют от границы с Китаем через Казахстан, Россию и Белоруссию до границы с Польшей в течение 6-8 дней. [1] В феврале были зафиксированы задержки поездов из-за погодных условий в Казахстане, но уже в марте расписание движения поездов скорректировали многие участники транспортного рынка. В марте же увеличилось количество поездов: возобновилось движение прямых рейсов в Италию.

При анализе маршрутной сети, связанной с экспортно-импортными операциями, на передний план также выходят маршруты, связывающие Китай и Россию, такие как Сиань — Электроугли (30,6 тыс. ДФЭ), Чунцин — Электроугли (14,7 тыс. ДФЭ), Чунцин — Белый Раст (13,7 тыс. ДФЭ), а также Сиань — Белый Раст (8,1 тыс. ДФЭ). Заметны также маршруты из Китая в Беларусь: Чэнду — Колядичи (22,2 тыс. ДФЭ), а также Чунцин — Колядичи (6,9 тыс. ДФЭ).

В настоящее время рейсы контейнерных поездов в направлении Китай - Европа и Китай - Центральная Азия уже соединили более 100 городов в 11-и странах Азии, а также 217 городов в 25-и странах Европы, перевезя более 55 тыс. видов товаров, 53 различных категорий, таких как автомобили, автокомплектующие, электроника, одежда, аксессуары, продукция легкой и

текстильной промышленности, товары народного потребления, зерно, древесина и другие. [2]

Рассмотрим основные коридоры направления Азия-Европа и продолжительность следования по предлагаемым маршрутам:

1. Западный коридор (22-26 дней) через Китай — Казахстан — Россию — Белоруссию — Польшу.
2. Северный коридор (22-26 дней) через Китай — Россию — Белоруссию — Польшу.
3. Транскаспийский коридор (50-55 дней) через Китай — Казахстан — Каспийское море — Азербайджан — Грузию — Турцию.
4. Южный мультимодальный коридор через Суэцкий канал (28-30 дней).
5. Южный мультимодальный коридор через мыс Доброй Надежды (44-45 дней).
6. Мультимодальный коридор через Дубай (29-30 дней).
7. Мультимодальный коридор через Лонг-Бич (18-23 дня).

Помимо китайских и европейских транспортных точек Турция также стала важным игроком в железнодорожных и морских перевозках. Турция сейчас является региональным логистическим хабом и обладает значительными преимуществами (рисунок 1):

- Стратегически расположена между востоком и западом на перекрестке многих маршрутов.
- Растущие логистические связи и тенденции глобализации открыли новые возможности для торговых потоков в/из и через Турцию.
- В последние годы во все виды транспорта вложены значительные инвестиции в инфраструктуру, расширена железнодорожная сеть.

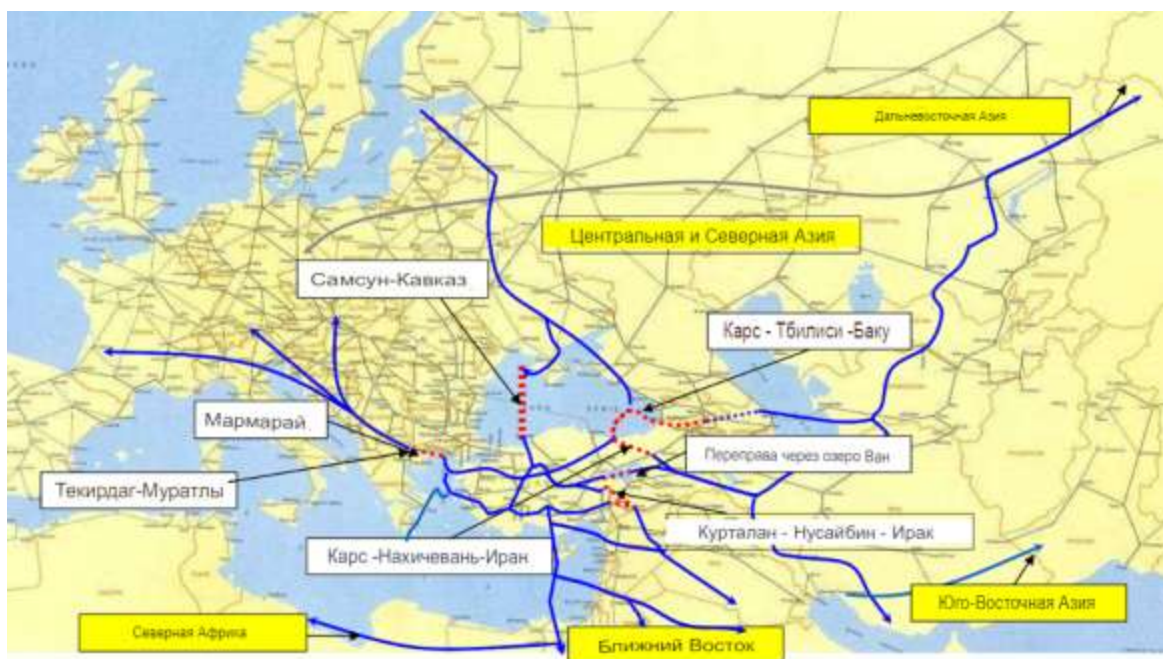


Рис. 1 – «Турция – мультимодальный мост между Европой и Азией»¹

Также стоит упомянуть про Зангезурский коридор - продвигаемый Азербайджаном проект транспортного коридора длиной около 40 км через территорию Сюникской области Армении, рассматривающийся в качестве возможного средства для обеспечения транспортного сообщения между западными районами Азербайджана и его эксклавом Нахичеванской Автономной Республикой (рисунок 2). Зангезурский коридор - проект, который позволит соединить Турцию и Азербайджан железнодорожным и автомобильным транспортом. Коридор предлагает маршрут, который позволит сэкономить время и увеличить объем грузоперевозок в Европу и страны Центральной Азии.

¹ Взято с: Bilgehan Engin EDITED final.pptx



Рис. 2 – «Зангезурский коридор на карте Азербайджана и Армении»²

Ключевыми тенденциями развития российской контейнерной логистики являются следующие:

- Восстановление экспорта, в том числе увеличение спроса на контейнерный экспорт.
- Переориентация грузопотоков на азиатское направление.
- Перераспределение на маршруты, проходящие не только через порты Дальнего Востока.
- Восстановление контейнеропотока через порты Северо-Запада. [5]

Выполним SWOT-анализ новых маршрутов для старых направлений железнодорожных грузоперевозок в России (таблица 1). SWOT-анализ позволяет выделить сильные и слабые стороны, а также возможности и угрозы новых маршрутов для старых направлений железнодорожных грузоперевозок в России. Это позволяет разработать эффективные стратегии развития и минимизировать риски при внедрении новых проектов.

² Взято с сайта: <https://dzen.ru/a/ZG-8cGNXyVGAV09>

Таблица 1 – SWOT-анализ новых маршрутов для старых направлений железнодорожных грузоперевозок в России³

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	СЛАБЫЕ СТОРОНЫ
<ol style="list-style-type: none"> 1. Расширение сети маршрутов позволит разнообразить предложение для клиентов и привлечь новых заказчиков. 2. Эффективное использование существующей инфраструктуры и железнодорожного транспорта. 3. Увеличение конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок за счет новых маршрутов. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Необходимость дополнительных инвестиций в разработку и обслуживание новых маршрутов. 2. Возможные проблемы с организацией логистики и управлением развивающимися направлениями. 3. Риски, связанные с возможными техническими проблемами или нехваткой квалифицированных сотрудников.
ВОЗМОЖНОСТИ	УГРОЗЫ
<ol style="list-style-type: none"> 1. Повышение эффективности и скорости доставки грузов по новым маршрутам. 2. Привлечение новых клиентов и развитие существующей клиентской базы за счет расширения предложения. 3. Увеличение доходов и рост прибыли за счет развития новых направлений. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Конкуренция со стороны других видов транспорта, таких как автомобильные и воздушные грузоперевозки. 2. Изменения в правительственном регулировании или политике, которые могут повлиять на развитие новых маршрутов. 3. Возможные экономические и политические кризисы, способные повлиять на спрос на грузоперевозки и использование новых маршрутов.

В 2023-24 году также наблюдается переориентация экспортных грузопотоков России. Эксперты транспортного рынка отмечают сокращение экспорта «на Запад» и расширение экспорта «на Восток». Страны и регионы, где наблюдается спад экспорта из России: страны ЕС (от 25% до 98%), США (73%), Канада (95%), Аргентина (66%), Бразилия (4%), Турция (11%), Австралия (99%). Страны, где наблюдается рост экспорта из России: Швейцария (234%) преимущественно за счет увеличения поставок золота, Китай (20%), Индия (158%), Сингапур (17%), Индонезия (20%).

Также стоит отметить морские перевозки по направлению Китай – Европа. Морской фрахт - самый медленный, но при доставке из Китая в Европу Китай превосходит их, предоставляя множество портов. Он может напрямую

³ Составлено автором

транспортировать продукцию с заводов в порт и далее по всему миру. Эта прямая связь и возможность отправить столько, сколько вы можете, делают этот способ самым дешевым.

Самыми быстрыми морскими маршрутами из Китая в Европу являются: из Шеньчжэня в Копер (Словения) через Суэцкий канал (19 дней) и из Шеньчжэня в Барселону вокруг мыса Доброй Надежды (34 дня) (рисунок 3).



Рис. 3 – «Самые быстрые морские маршруты из Китая в Европу»⁴

Если рассматривать перевозку из Европы в Китай, то можно выделить 2 самых быстрых пути: из Роттердама в Циндао через Суэцкий канал (29 дней) и из Копера в Циндао через мыс Доброй Надежды (39 дней) (рисунок 4).

⁴ Взято с сайта: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-rail-market-overview.pdf>

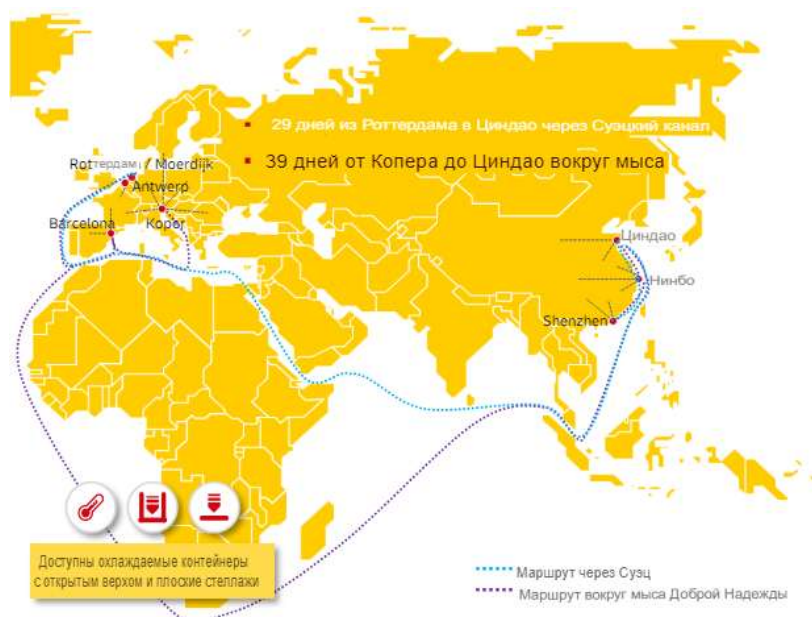


Рис. 4 – «Самые быстрые морские маршруты из Европы в Китай»⁵

Проанализировав представленную информацию, можно выделить перспективы развития рынка перевозок в 2023-24 году. Прошедший год показал способность железных дорог совершенствоваться и адаптироваться к изменениям в мире. Значительным показателем стало развитие экспортно-импортных сегментов евразийского маршрута, которые позволили компенсировать временно выпавшие объемы транзита в сообщении Китай — Европа — Китай. Тем не менее, на фоне неспокойной ситуации в Красном море, через которое осуществляется перевозка морским фрахтом, в 2024 году ожидается рост спроса на железнодорожные перевозки. Дестабилизация на рынке морских грузоперевозок приведет к оттоку грузов в пользу евразийского железнодорожного маршрута. [3]

Библиографический список:

1. Обзор рынка железнодорожных перевозок. Март 2024 [Электронный ресурс] – URL: <https://index1520.com/analytics/obzor-rynka-zheleznodorozhnykh-perevozok-mart-2024/>

⁵ Взято с сайта: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-rail-market-overview.pdf>

2. Фадеев А.В., Кизимиров М.В. Проблемы и перспективы развития контейнерных перевозок в Российской Федерации / А.В. Фадеев, М.В. Кизимиров // Наука и образование транспорту. 2022. № 1. С. 276-279.
3. Чеченова Л.М. Перспективы транспортировки грузов в границах стран пространства 1520 // Бюллетень результатов научных исследований. 2023. № 1. С. 133-146.
4. Смирнова Ж.В., Хрестина А.А. Анализ динамики транзитных железнодорожных перевозок по маршруту Китай - Европа – Китай // В сборнике: Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее. труды международной научно-практической конференции. Москва, 2023. С. 273-277.
5. Ковалев Г.А., Числов О.Н., Супрун Е.Е. Развитие контейнерных железнодорожных перевозок из Китая в Европу с использованием транзита // В сборнике: Сборник научных трудов IV международной научно-практической конференции «Транспорт и логистика: пространственно-технологическая синергия развития». Ростов-на-Дону, 2020. С. 121-125.

Оригинальность 79%