

УДК 656.2

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/109/26>

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

©*Выдашенко П. А.*, ORCID: 0000-0002-7844-3579, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, Vydashenko@mail.ru

©*Кошечев И. А.*, ORCID: 0009-0001-8453-5007, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, Rentgen02@mail.ru

ON SOME ISSUES IN THE INTERACTION OF RAILWAY AND MARITIME TRANSPORT

©*Vydashenko P.*, ORCID:0000-0002-7844-3579, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru

©*Koshcheyev I.*, ORCID: 0009-0001-8453-5007, Ural State University of Railway Transport, Junctions and Freight Work, Yekaterinburg, Russia, Rentgen02@mail.ru

Аннотация. Вследствие введения западных санкций, вызвавших изменение транспортной логистики, морские порты столкнулись с переориентацией грузопотоков, наплывом новых групп грузов, загруженностью железной дороги и складских мощностей, что привело к осложнению взаимодействия морских портов и железной дороги. Внешняя торговля переориентировалась на рынки дружественных стран. Основные направления внешнеэкономической деятельности в настоящее время это восточное и азово-черноморское. Рассматриваются причины возникновения проблем, возникающих при перевалке грузов в морских портах России при совместном участии морского и железнодорожного транспорта, а также предложены мероприятия, снижающие влияние негативных факторов на перевозочный процесс.

Abstract. Due to the introduction of Western sanctions, which caused a change in transport logistics, seaports faced a reorientation of cargo flows, an influx of new groups of cargo, and congestion of the railway and warehouse capacities, which led to complications in the interaction of seaports and the railway. Foreign trade was reoriented to the markets of friendly countries. The main areas of foreign economic activity at present are the eastern and Azov-Black Sea. The causes of problems in the transshipment of goods in the seaports of the Russian Federation are considered. Measures are proposed to reduce the impact of negative factors on the transportation process.

Ключевые слова: морские порты, железнодорожный и морской транспорт, перевалка грузов.

Keywords: seaports, rail and sea transport, cargo handling.

Уровень взаимозависимости грузоотправителей, грузовых операторов, железнодорожников и владельцев портов трудно переоценить. Нынешняя ситуация описывается одной фразой: все в одной лодке, экономические результаты каждого очень серьезно зависят от действий других участников цепочки. Например, доходы портов часто напрямую зависят от провозной способности железнодорожных магистралей, ведущих к ним, а грузооборот железной дороги зависит от динамики объемов экспорта и импорта. На

протяжении последних лет характерна тенденция по увеличению перевалки грузов через морские порты Российской Федерации (1).

Преимущественно порты работают с экспортными грузами, что обусловлено экспортно-сырьевым характером экономики страны, за 2023 год доля экспортных грузов в грузообороте составила 690,5 млн тонн из 883,8 млн тонн. При этом наиболее популярными направлениями являются порты Азово-Черноморского и Дальневосточного бассейнов (Новороссийск, Тамань, Туапсе, Владивосток, Находка, и Восточный), что обусловлено введением санкций и снижении доли поставок в страны Европы через порты Балтики (Усть-Луга, Приморск, Большой порт Санкт-Петербург). В связи с возобновлением проекта МТК «Север-Юг» в 2023 году перспективным считаются порты Каспийского бассейна (Астрахань и Махачкала), что заметно по росту грузооборота на 29,7%. Данные представлены в Таблице 1.

Таблица 1

ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ В ПЕРИОД 2021-2023 гг.

Бассейн	2021 I-XII		2022 I-XII		2023 I-XII	
	млн т	к 2020	млн т	К 2021	млн т	К 2022
Арктический	94,3	-1,9%	98,5	+4,4%	97,9	-0,7%
Балтийский	252,8	+4,7%	245,5	-2,9%	248,6	+1,3%
Азово-Черноморский	256,8	+1,9%	263,6	+2,7%	291,4	+10,4%
Каспийский	7,0	-14,0%	6,0	-13,9%	7,8	+29,7%
Дальневосточный	224,3	+0,6%	227,8	+1,5%	238,1	+4,5%

Рост грузооборота за указанный период происходил в основном из-за увеличения отправок как экспортных, так и импортных групп грузов через порты. К группе экспортных относятся: нефть и нефтепродукты, зерно, черные металлы, минеральные удобрения, уголь и грузы в контейнерах. Спад в 2022 г по отдельным видам грузов обусловлен изменившейся политической обстановкой, однако, как видно по представленным ниже данным, в 2023 рост положительный и превысил показатели 2021 г. Данные представлены в Таблице 2 и Рисунке.

Таблица 2

ПОКАЗАТЕЛИ ГРУЗООБОРОТА ПО ГРУППАМ ГРУЗОВ

Грузы	2021 I-XII		2022 I-XII		2023 I-XII	
	млн т	к 2020	млн т	К 2021	млн т	К 2022
нефтепродукты	238,1	+1,3%	138,8	-5,3%	121,5	-12,6%
нефть	146,7	+2,7%	256,0	+7,5%	272,2	+6,3%
сжиженный газ	32,3	-0,7%	35,2	+8,8%	34,1	-3,2%
уголь	202,7	+7,6%	206,5	+1,8%	205,6	-0,4%
контейнеры	61,2	6,1%	45,3	-26,0%	70,6	+160%
зерно	42,4	-15,8%	45,1	+6,4%	50,1	+10,4%
черные металлы	29,0	+7,8%	24,5	-15,7%	36,7	+150%
минеральные удобрения	19,3	+0,4%	24,2	+25,1%	21,3	-12,8%
руда	11,9	-9,6%	12,6	+6,0	9,8	-23,0%

Однако с увеличением объема грузопотока, идущего на экспорт, через российские порты выявились узкие места, негативно влияющие на перевозочный процесс. В равной мере данные проблемы затрагивают как представителей морского, так и железнодорожного транспорта (2).



Рисунок. Распределение групп грузов по портам РФ. Морские порты России. 4 квартал 2023 года

В цепочке «железная дорога–порт» в настоящее время имеются целый ряд «болезненных точек»: недостаток в пропускной и провозной способностей железной дороги на фоне профицита портовых мощностей, низкий уровень взаимодействия на точке передачи между двумя транспортами, вызванный отсутствием единых информационных систем, изменение режимов работы портов Азово-Черноморского бассейна в связи с риском проведения терактов со стороны недружественных стран [1, 3].

Проблема неравномерного развития железнодорожной инфраструктуры и морских портов является не новой. Так в 2015 г на Дальневосточной железной дороге перед портами в среднем стояло около 300 «брошенных поездов». При этом наблюдался рост профицита портовых мощностей. По состоянию на 2023 г на Дальнем Востоке произошел рост на 38% (241 млн т), Северо-Западе — 47% (321 млн тонн), на Юге — более 50% (488 млн т). При этом к 2030 г запланирован дальнейший рост перевалочных способностей на Юге — 538 млн т, на Северо-Западе — 463,9 млн т, Дальнем Востоке — 453,2 млн т. Возможность увеличения грузопотока, проходящего через морские порты, в настоящее время сдерживает инфраструктурные ограничения железной дороги. Особенно остро проявилась проблема при смене направления грузопотоков после введения санкций.

Причиной возникновения неравномерного развития двух отраслей вызвано несбалансированной модернизацией инфраструктуры морского и железнодорожного транспорта, запланированной в проекте «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»: увеличение перевалочных мощностей морских портов не было в достаточной степени увязано с наращиванием провозной способности железной дороги. В Таблице 3 представлено сравнение мощностей портов и провозная способность железнодорожных подходов к ним на 2023. Недостаток пропускной и провозной способности вызван узкими местами в железнодорожной инфраструктуре: недостаточное количество главных путей на перегонах, полезная длина путей на станциях не соответствует длине обращающихся поездов на участках, большая длина перегонов, вследствие чего возникают сложности при пропуске поездов по однопутным линиям [2].

Наиболее рациональным решением данной проблемы является применение комплексных мер, требующих больших капитальных вложений, которые предусматривают развитие и перевооружение нескольких хозяйств: повешение весовых норм, увеличение силы тяги и скорости движения поездов, строительство двухпутных вставок и вторых главных

путей на перегонах, удлинение станционных путей и строительство новых отдельных пунктов [3].

Таблица 3

СРАВНЕНИЕ МОЩНОСТЕЙ ПОРТОВ И ПРОВОЗНОЙ СПОСОБНОСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОДХОДОВ К ПОРТАМ

Регион	Мощность портов, млн т	Провозная способность жд подхода, млн т	Дефицит провозной способности жд. подходов к мощности портов
Южный	488,0	125,1	390,2%
Северо-Западный	312,0	145,6	214,3%
Дальневосточный	241,0	173,0	139,3%

При этом дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры должно быть увязано с уже имеющимися портовыми мощностями для соблюдения баланса между ними, что предотвратит трудности их взаимодействия для обеспечения перевалки необходимых объемов грузов.

Источники:

- (1). Устав железнодорожного транспорта РФ от 10.01.2003 г. №18-ФЗ.
- (2). ФЗ от 10.01.2003 №17-ФЗ (ред. от 29.12.2022) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Список литературы:

1. Сиротский В. Ф. Эксплуатация портов. М.: Транспорт, 2015. 312 с.
2. Золотарев В. И., Токман Г. И. Совершенствование работы порта в оптимальном режиме. М.: Транспорт, 2022. 160 с.
3. Кузнецов А. Л. Морские и сухопутные порты в новой мировой системе грузораспределения // Эксплуатация морского транспорта. 2016. №1. С. 9-124.

References:

1. Sirotskii, V. F. (2015). *Ekspluatatsiya portov*. Moscow. (in Russian).
2. Zolotarev, V. I., & Tokman, G. I. (2022). *Sovershenstvovanie raboty porta v optimal'nom rezhime*. Moscow. (in Russian).
3. Kuznetsov, A. L. (2016). *Morskie i sukhoputnye porty v novoi mirovoi sisteme gruzoraspredeleniya*. *Ekspluatatsiya morskogo transporta*, (1), 9-124. (in Russian).

Работа поступила
в редакцию 08.11.2024 г.

Принята к публикации
12.11.2024 г.

Ссылка для цитирования:

Выдашенко П. А., Кошечев И. А. О некоторых вопросах во взаимодействии железнодорожного и морского транспорта // Бюллетень науки и практики. 2024. Т. 10. №12. С. 187-190. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/109/26>

Cite as (APA):

Vydashenko, P., & Koshcheyev, I. (2024). On Some Issues in the Interaction of Railway and Maritime Transport. *Bulletin of Science and Practice*, 10(12), 187-190. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/109/26>