

О. И. Крушинская¹, В. В. Черных¹

¹ Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, Российская Федерация

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация. В данной статье рассмотрена значимость железнодорожной отрасли для российской экономики, а также факторы, которые в большинстве своём влияют на преимущество использования перевозок грузов железнодорожным транспортом по сравнению с автомобильным транспортом. Выявлены основные показатели, которые можно брать за основу анализа организации и эффективности деятельности железнодорожного транспорта. Рассмотрены факторы, влияющие на эффективность функционирования системы железнодорожных перевозок. На основе анализа основных показателей результатов деятельности ОАО «РЖД», Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД) и Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) показана динамика погрузки грузов и грузооборота на ЗСЖД и ВСЖД. Рассмотрены меры, применяемые для повышения эффективности применения парка грузовых вагонов в решении проблемы, связанной с трудностью вывоза запланированного груза в необходимые сроки. Рассмотрена целевая модель перевозок по проекту «Электронный поезд 2016-2020». Также в статье выявлены факторы и условия для сокращения сроков доставки грузов железнодорожным транспортом, в том числе показана целесообразность внедрения повсеместно на предприятиях, занимающихся железнодорожными перевозками, системы электронного документооборота. Рассмотрен относительно новый для России вид доставки грузов в контейнерах и полуконтейнерах по железной дороге, его преимущества и недостатки.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, грузооборот, внутрироссийские и международные перевозки, целевая модель железнодорожных перевозок, железнодорожный транспорт, электронный документооборот, контейнерные перевозки грузов, модернизация вагонов, показатели эффективности.

О. I. Krushinskaia¹, V. V. Chernykh¹

¹ Irkutsk State Transport University, Irkutsk, the Russian Federation

ECONOMIC FEASIBILITY OF FREIGHT TRANSPORTATION BY RAILWAY

Abstract. In this article, the importance of the railway industry for the Russian economy is considered, and the factors that mostly affect the advantage of using freight transportation by rail compared to road transport are considered. The main indicators that can be used as a basis for analyzing the organization and efficiency of railway transport are identified. The factors influencing the efficiency of the functioning of the railway transportation system are considered. Based on the analysis of the main performance indicators of JSC "Russian Railways", the West Siberian Railway (WSR) and the East Siberian Railway (WSR), the dynamics of cargo loading and cargo turnover at the WSR and WSR are shown. The measures used to improve the efficiency of the use of a fleet of freight cars in solving the problem associated with the difficulty of exporting the planned cargo in the required time are considered. The target model of transportation under the project "Electronic train 2016-2020" is considered. The article also identifies the factors and conditions for reducing the delivery time of goods by rail, including the expediency of introducing an electronic document management system at enterprises engaged in railway transportation. The article considers a relatively new type of cargo delivery in containers and semi-containers by rail, its advantages and disadvantages.

Keywords: railway transportation, cargo turnover, domestic and international transportation, target model of railway transportation, railway transport, electronic document management, container transportation of goods, modernization of wagons, performance indicators.

Введение

С начала XXI в. рынок железнодорожных перевозок очень быстро меняется. Вследствие реформы структурных подразделений разделились и функции государственного управления – появился Минтранс, сформировалось Открытое Акционерное Общество «Российские Железные Дороги», появились самостоятельные операторы и перевозчики. Рынок управления грузовыми вагонами развивается, и на сегодня уже около 1600 компаний присут-

ствуется в данной сфере деятельности. Целевой моделью рынка до 2020 г. составляются и внедряются в практику меры по организации конкуренции в сфере грузоперевозок.

Наряду с этим довольно быстро растет конкуренция на рынке транспорта в целом: происходит борьба за привлечение как можно большего количества клиентов, и, следовательно, растет роль создания уникальных практик по привлечению клиентуры для железнодорожных компаний, формирования спроса и стимулирования сбыта транспортных услуг.

Вместе с тем, в настоящее время все чаще происходит превышение спроса над предложением транспортных услуг по перевозке различных грузов. Такая тенденция объясняется, в первую очередь, недостатком транспортных ресурсов (вагонов, контейнеров и прочего), неотрегулированной работой инфраструктуры железных дорог и подсистем данного вида транспорта, большим износом основных фондов и устаревшей транспортной техники.

Несомненно, железнодорожная отрасль значит многое для российской экономики. Высокая капиталоемкость, а также гармоничное смешение в регулировании рыночных механизмов и методов государственного управления, определяют направление, которому стоит уделить особое внимание – работа по обеспечению равновесия на рынке, или, другими словами, необходимость привести уровни спроса на перевозки и предложения транспортных ресурсов всех видов в более или менее равновесное состояние. Другими словами, интенсивно идет работа по увеличению предложения транспортных услуг, чтобы соответствовать росту спроса, а в идеале — добиться его опережения. Но все упирается в то, что предложение транспортных ресурсов зависит от управляющих действий со стороны государства, ОАО «РЖД», а также частных компаний — операторов и перевозчиков.

Чтобы в полной мере и своевременно удовлетворить потребности экономики страны в перевозках, операторы и частные владельцы должны иметь в распоряжении достаточный парк вагонов и локомотивов, чтобы была возможность обеспечить непрерывность и достойное качество перевозок в периоды, когда возникает повышенный спрос на их определённые виды. Чтобы обеспечить потребность в железнодорожных составах, периодически возникающую ввиду повышения спроса на железнодорожные перевозки, транспортные компании должны не только располагать дополнительным (резервным) парком подвижного состава, но и оптимизировать их эксплуатацию при помощи имеющихся внутренних резервов.

Транспортные компании используют резервы парка локомотивов и вагонов не только во избежание трудностей, возникающих периодически в процессе всей работы, но и для того, чтобы четко организовать весь процесс перевозки при быстро меняющемся ритме, связанном с внешними и внутренними закономерными колебаниями перевозочной работы. Поэтому самым эффективным будет такой парк, который будет согласовываться с оптимальным режимом всего процесса грузоперевозок с учетом изменений, (другими словами, с учетом имеющихся резервов).

Территория России довольно обширна, поэтому энергетические, промышленные и сельскохозяйственные ресурсы находятся на больших расстояниях, и вопрос о постоянном совершенствовании и развитии транспортной системы на протяжении многих десятилетий является очень актуальным. Приоритетной задачей государства является оптимизация деятельности системы железнодорожного транспорта в России, которая невозможна без разработки соответствующих нормативных правовых актов и совершенствования действующей нормативно-правовой базы.

Эффективность функционирования системы железнодорожных перевозок

С экономической точки зрения эффективность функционирования системы железнодорожных перевозок основывается на некоторых показателях. Их оптимизация позволит и увеличить объемы грузо- и пассажироперевозок, и улучшить организацию работы железнодорожного транспорта с помощью влияния инвестиций, которые могут быть получены за счет высокого уровня прибыли.

Отрасль железнодорожного транспорта, на сегодняшний день, в общем удовлетворяет потребности экономики России в перевозках, как государства так и населения отдельно.

В 2019 году всего в Российской Федерации было перевезено 7465,1 млн. тонн грузов, что на 5% ниже, чем объём перевозок в 2018 году. В расчётах были учтены как внутренние (национальные), так и международные грузоперевозки (путь в пределах границ России). Статистика по видам транспорта (в млн. тонн) была выведена такая: автомобильный транспорт — 5038,7 (93% к 2018 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%) [13].

Основные показатели, характеризующие степень организации и эффективность деятельности железнодорожного транспорта, выведены на рисунке 1.

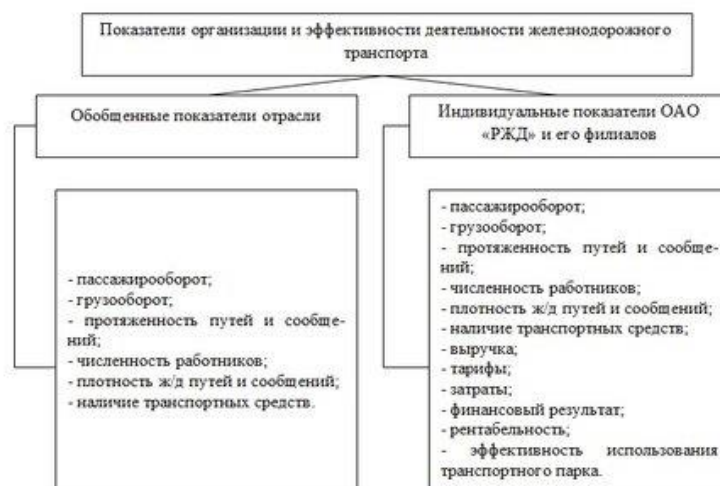


Рис. 1. Основные показатели, характеризующие организацию и эффективность деятельности железнодорожного транспорта

По данным рис. 1 видно, что между обобщенными показателями отрасли транспортных перевозок и показателями конкретно деятельности холдинга ОАО «РЖД» и его дочерних фирм существует общность. Чтобы рассчитать индивидуальные показатели, в отличие от обобщенных показателей, нужно проанализировать работу ОАО «РЖД» в целом и его филиалов отдельно.

Рассчитываются в том числе такие показатели, как эффективность использования имущества предприятия, выручка, прибыль (убыток), рентабельность (убыточность). Анализ и организация этих показателей позволят выявить недостатки и слабости отрасли в целом, вследствие чего будут разработаны меры, направленные на поиск резервов повышения ее эффективности.

Также существует и система показателей организации и эффективности деятельности отрасли железнодорожного транспорта, косвенно характеризующих транспортный сектор. К ним относят налоговые поступления в бюджетную систему РФ, величина которых по различным видам транспорта представлена на рисунке 2 [13].



Рис. 2. Налоговые поступления в бюджетную систему РФ по видам транспорта

Оценивая такой количественный показатель, как объем работы железнодорожного транспорта (в разрезе динамики и структуры грузоперевозок), важное значение имеет корректное определение основных видов перевозок грузов среди остальных, имеющих в структуре, прослеживание динамики грузоперевозок за рассматриваемый период (рисунок 3), а так же рассмотрение тех направлений, по которым были произведены грузоперевозки. Все приведенные выше этапы позволят, по нашему мнению, разработать программу развития системной организации деятельности железнодорожного транспорта. Рассмотрим на примере РЖД, ЗСЖД и ВСЖД.



Рис. 3. Структура перевозок грузов ж/д транспортом, % [3]

В таблице 1 представлены основные показатели результатов деятельности ОАО «РЖД» и Западно-Сибирской железной дороги (ЗСЖД).

Таблица 1. Основные показатели деятельности ОАО «РЖД» и Западно — Сибирской железной дороги (ЗСЖД)

Наименование показателя	Год			Отклонение 2019 г. к 2017 г.	
	2017	2018	2019	+,-	%
Погрузка, млн. тонн., всего	1236,8	1226,9	1214,5	-22,3	98,20
- в т.ч. ЗСЖД	284,4	269,9	278,1	-6,3	97,78
Грузооборот, млрд.ткм, всего	2813,1	2954,5	2954,9	141,8	105,04
- в т.ч. по ЗСЖД	297,8	309,8	310,1	12,3	104,13
Пассажиروоборот, млрд/пасс. км, всего	138,5	128,8	120,4	-18,1	86,93
- в т.ч. по ЗСЖД	32,4	31,2	29,7	29,7	91,67
Участковая скорость движения грузового поезда, км/ч	36,8	37,7	39,1	2,3	106,25
- в т.ч. на участке ЗСЖД	35,2	35,2	35,3	0,1	100,28
Техническая скорость движения грузового поезда, км/ч	45,6	45,6	46,4	0,8	101,75
Развернутая длина главных путей магистрали, км	114012	114307	115404	1392	101,22
- в т.ч. ЗСЖД	8985,6	8997,2	9020,1	34,5	100,38
Эксплуатационная длина железных дорог, км	85208	85267	85304	96	100,11
- в т.ч. ЗСЖД	5579,1	5587,3	5587,3	8,2	100,15
Доля электрифицированных линий, %, всего	84,9	85,7	86	1,1	101,30
- в т.ч. на участке ЗСЖД	73,5	73,6	74	0,5	100,68
Среднесписочная численность персонала, чел., всего	883697	881741	879867	-3830	99,57
- в т.ч. на участке ЗСЖД	59867	58990	56074	-3793	93,66
Среднемесячная заработная плата персонала, тыс.руб./чел., всего	28,9	29,1	32,4	3,5	112,11
- в т.ч. по ЗСЖД	25,6	27,9	30,4	4,8	118,75

Из таблицы можно сделать следующий вывод: в условиях сложной экономической ситуации, сложившейся за последние несколько лет, объем погрузки грузов в 2019 г. уменьшился на 1% (в сравнении с 2018 годом). Основной причиной снижения погрузки мы считаем снижение количества перевозок внутри страны (рисунок 4).

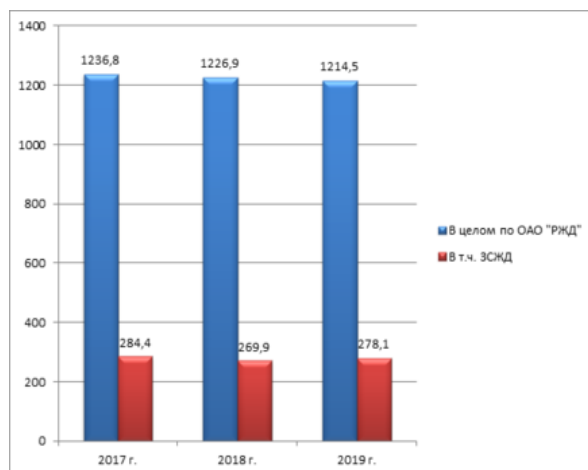


Рис. 4. Динамика погрузки, млн. тонн

Доля погрузки ЗСЖД в общей сети составляет на протяжении всего анализируемого периода 22-23%. На рисунке 5 представлены данные о грузообороте компании.

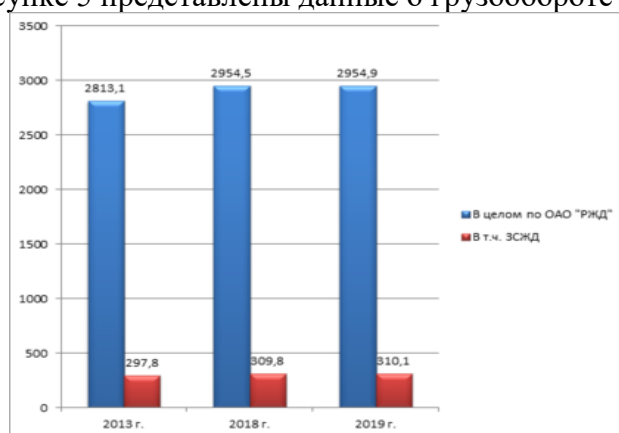


Рис. 5. Динамика грузооборота, млрд. т км

Что касается ВСЖД, то за последние 10 лет рост грузооборота на Восточно-Сибирской магистрали составил 60%. Такой существенный подъем стал возможен только благодаря масштабной программе модернизации железнодорожной инфраструктуры. Если говорить о перевозках контейнерных грузов, то они выросли на 13%. В ближайшие пять лет грузовая база дороги будет увеличиваться за счет реализации крупных инвестиционных проектов по запуску новых и модернизации уже существующих производственных предприятий региона [15].

В связи со сложившейся ситуацией в отрасли главным остаётся вопрос о способах повышения эффективности применения парка грузовых вагонов, поскольку в случае их простоя компания может столкнуться с ещё одной проблемой – трудность вывоза всего запланированного груза в необходимые сроки. Меры, применяемые для решения проблемы:

- сокращение холостого пробега путём совершенствования грузового вагона (например, для перевозки леса) с помощью оснащения платформ;
- сокращение времени прохождения сортировочных станций путём маршрутизации перевозок [10, с. 120].

В свою очередь, модернизация самих вагонов (например, установка мобильного дополнительного оборудования) увеличивает эффективность использования подвижного состава (поэтому в последнее время всё чаще происходит дооборудование фитинговых платформ бортами для перевозки грузов в порожнем направлении). Можно заметить повышение следующих показателей, относящихся к качественным:

- сокращение порожнего пробега вагонов,
- повышение нагрузки вагонов, веса поезда и др. [10, с. 123].

Отметим также, что к концу 2019 года такой количественный показатель, как грузовой грузооборот перевозок на железнодорожном транспорте, вырос на 5,04% по сравнению

с 2018 годом. Отметим, что общий грузооборот (с учетом пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии) на инфраструктуре железнодорожного монополиста “Российские железные дороги” по сравнению с 2018 годом остался почти неизменным (2 954,9 млрд т км), а вот численное значение порожнего грузооборота сократился на 0,9% (до 650,1 млрд т км) [13].

Заметим, что наблюдается положительная динамика грузооборота и одновременно снижение объемов погрузки. Это связано, как мы предполагаем, с ростом средней дальности перевозок грузов. Хотя объемы короткопробежных внутрироссийских, а также импортных перевозок грузов и сократились, данные перевозки были компенсированы перевозками грузов за границу путём мультимодальных перевозок (взаимодействие с припортовыми станциями) (на 34,0 млрд. т км или 4,3%). Численный показатель средней дальности перевозок вырос на 3,1% (46 км) в 2019 году по сравнению с 2018-м, (в т.ч. в грузовой отправке рост на 4%, грузов на своих осях рост на 0,6%) [13].

В сложившейся сложной экономической ситуации в связи с пандемией коронавируса недостаток финансовых ресурсов, превышение спроса над предложением, а также сокращение сроков доставки позволяют транспортной компании выполнять дополнительный грузооборот. Этого компании добиваются с помощью высвобождения перевозочных мощностей.

В случае превалирования количества высвободившихся производственных возможностей транспортных компаний над спросом на перевозки при расчете эффекта учитывают, как правило, долю дополнительного грузооборота в совокупном грузообороте, выполненном в определённых условиях.

В случае крайней ограниченности транспортных ресурсов (иными словами, в момент, когда они на грани исчерпания) необходимо их пополнение, причём до такого количества, которого будет достаточно для совершения минимального или запланированного объема перевозок. В таком случае эффект сократится на сумму денежных средств, выделенных (вложенных) в данный процесс, а эффективность можно будет рассчитать в соответствии с методическими рекомендациями по оценке эффективности финансовых проектов.

Для владельца перевозимого груза очень важно полностью удовлетворить спрос на перевозки, причём желательно, чтобы он был удовлетворён при помощи сокращения пустого пробега вагонов на существенную величину, а также высвобождения дополнительной пропускной способности железных дорог. Вследствие этого в бюджеты разных уровней будут производиться следующие налоговые поступления:

- налог на прибыль;
- налог на добавленную стоимость (НДС) [10, с. 123].

Очень важную роль при этом играет скорость доставки грузов. Эффект от ускорения доставки грузов как на транспорте, так и грузовладельцев достигается за счет применения как организационно-технических мероприятий (организация ускоренного пропуска части поездов по станциям и перегонам, совершенствование составления графика движения поездов), так и за счет масштабных мероприятий, требующих значительных финансовых вложений (например, увеличение пропускной способности перегонов и перерабатывающей способности станций на грузонапряженных линиях за счет строительства дополнительных путей, повышение мощностей локомотивов) [10, с. 123-124].

При перевозке грузов промышленного характера с потоковым производством большое значение имеет, прежде всего, соблюдение сроков и размеров поставок, прописанных в контракте (с учетом сезонных и циклических колебаний). А показатель ритмичности перевозки грузов как раз включает в себя точное время отправки груза, срока доставки и соответствие производственного цикла предприятия (которое составляется с учётом промежутка между поставками).

При этом ускоренная доставка груза оказывает влияние только при одновременном ускорении доставки. Эффект достигается от ускорения оборота капитала [10, с. 124].

Можем сделать следующий вывод – ускорение доставки грузов особенно сильно влияет на перевозку скоропортящихся и дефицитных грузов.

Ещё один метод, позволяющий транспортной компании сократить доставку грузов – мобильное оформление документов на перевозку, которое может быть реализовано, например, с помощью использования электронного документооборота, либо внедрения новых усовершенствованных форм документов. Помимо приведённых способов используется повсеместно автоматизация их заполнения. В таком случае положительный эффект происходит благодаря экономии времени оформления документов и, как следствие, сокращения простоя вагонов и локомотивов.

В настоящее время в сфере международных железнодорожных грузовых перевозок активно развивается электронный документооборот с клиентами и государственными контролирующими органами. Электронное взаимодействие между всеми участниками внешнеэкономической деятельности, федеральными органами исполнительной власти и национальным железнодорожным перевозчиком в лице ОАО «РЖД» носит сетевой характер и кардинально меняет технологию международных грузовых перевозок.

Для реализации электронных сервисов необходимо решать множество научно-практических задач.

С этой целью в ОАО «РЖД» в 2008-2011 гг. была проделана огромная работа по развитию инфраструктуры электронного документооборота — обустройству станций компьютерной техникой, установке программного обеспечения, внедрению систем связи для обмена данными в режиме реального времени, включению всех участников перевозочного процесса в единую информационную сеть и т.д. Были разработаны и утверждены нормативные правовые акты компании по применению электронных перевозочных документов, проведено соответствующее обучение причастных сотрудников компании, оказана методологическая и практическая помощь клиентам по созданию у них аналогичной инфраструктуры и ее сопряжению с информационными системами ОАО «РЖД» [9].

Такая работа продолжается и в настоящее время. На сегодняшний день все станции ОАО «РЖД», открытые для грузовых операций Тарифным руководством № 4 (более 3700), более 14,5 тыс. предприятий и организаций, все причастные сотрудники ОАО «РЖД», более 130 тыс. внешних пользователей подключены к системе обмена электронными юридически значимыми документами. В 2019 г. в среднем оформлялось более 2,1 млн. электронных документов в месяц.

Была разработана целевая модель международных перевозок (рисунок 6). Она основана на использовании при перевозках электронных документов, а также их транзите между участниками перевозок и иными заинтересованными лицами. Эта модель базируется на следующих принципах. Перевозка осуществляется по транзитному транспортному коридору при участии трех и более перевозчиков (стран), к примеру из Китая в Западную Европу, по единому электронному перевозочному документу, оформленному ОДИН раз (электронная накладная НИМ/СМГС). Документ подписывается электронной подписью участников в стране оформления документа в соответствии с национальным законодательством об электронной подписи. Накладная существует только в электронном формате, а в бумажном варианте – нет. Ее юридическая значимость на всем пути следования обеспечивается взаимодействием удостоверяющих центров сдающего и принимающего перевозчика на основе подписанных соглашений и регламентов, опирающихся на национальные законодательства об электронной подписи. Документ доступен в режиме онлайн всем перевозчикам, контролирующим органам (налоговым, таможенным), участникам перевозки согласно действующим правилам. Взаимодействие с национальными контролирующими органами стран, по территории которых проходит перевозка, осуществляется также в электронном виде [9, с. 5].

Основные положения целевой модели были впервые сформулированы еще в 2010 г. в инициативном порядке коллективом специалистов, работавших на базе ЦФТО и Октябрьской железной дороги по принципу проектного офиса. На их основе в настоящее время построена и функционирует комплексная сетевая электронная технология перевозок грузов в международном сообщении.



Рис. 6. Целевая модель перевозок по проекту «Электронный поезд» 2016-2020 гг.

Следует отметить, что для обеспечения перехода на перевозки грузов в международном сообщении по электронным документам первоначально с участием сопредельных перевозчиков были организованы такие перевозки для порожних вагонов. Для этого со всеми соседями был согласован форматный и реквизитный состав электронной накладной и организован устойчивый электронный обмен данными. На данный момент для упрощенного документооборота Россия и такие страны, как Финляндия, Белоруссия, Украина, Латвия, Литва, Эстония, Казахстан и Монголия осуществляют перевозку порожних вагонов, оформляя лишь электронные накладные [9, с. 5].

Железнодорожные контейнерные грузоперевозки занимают конкурентный сектор рынка транспорта (конкуренция происходит с автомобильными и морскими перевозками). Из-за слабой развитости инфраструктуры в России автомобильный транспорт осуществляет перевозки малой и средней дальности (до 2000 км) и из России в Западную Европу. Из-за выделенных особенностей автомобильный транспорт может быть более выгодным лишь на территории России до Урала, ведь по цене на азиатской части автомобильный транспорт существенно уступает железнодорожным перевозкам, поскольку затраты на топливо очень велики [4].

Доставка грузов контейнерами появилась в России сравнительно недавно, поэтому их качество отстаёт от среднего на рынке и требует дальнейшего развития. Из-за их неразвитости значительные объемы грузов перевозятся другими видами транспорта, хотя могли бы быть перевезены именно контейнерами. Поэтому необходимо добиться повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок контейнерами до такого уровня, чтобы повысилось качество их обслуживания и чтобы были закрыты все потребности грузовладельцев, а также произошло получение максимально полезного эффекта [4].

Помимо контейнерной доставки грузов существует такой способ, как доставка грузов железнодорожным транспортом в вагонах и полувагонах. Полувагон – это железнодорожный вагон без крыши, имеющий высокие борта. Это довольно распространённый тип подвижного состава для перевозки тяжеловесных грузов. Благодаря его форме очень удобно осуществлять погрузку и выгрузку грузов. Но большим недостатком полувагонов является незащищённость груза от изменчивых погодных условий, поэтому контейнер явно лидирует по сравнению с полувагоном, так как он защищает содержимое груза от воровства и изменчивости климата.

Из вышесказанного делаем вывод, что контейнерный способ наиболее безопасен по сравнению с остальными типами подвижного состава, однако, чтобы контейнер стал обычным способом доставки любого груза (вне зависимости от его веса, формы и т.д.), необходимо расширять применение этого способа перевозок и качественное развитие контейнерных перевозок.

Таким образом, контейнерные перевозки на железной дороге соперничают как с другими видами транспорта (автомобильным и морским транспортом), поскольку сектор перевозок грузов – конкурентный, так и с альтернативными способами транспортировки грузов (в вагоне или полувагоне).

Для того чтобы железнодорожный транзит, а также импорт стали привлекательными, для увеличения числа грузоотправителей нужно обеспечить создание расписания, согласно которому контейнерные поезда будут ходить так же, как и пассажирские поезда. Пока это технически сложно и, к сожалению, удается не всегда. Или, если появляется неожиданная дополнительная заявка от грузоотправителя, поезд не всегда удастся включить в расписание. Эти вопросы требуют серьезного подхода и решения на законодательном уровне.

Конкурентоспособность предприятия определяется в разрезе с анализом деятельности остальных фирм на рынке. А на транспорте конкуренция – это соперничество транспортных предприятий за более выгодные условия осуществления перевозок, а также освоение новых секторов экономики и внедрение в них использование своих услуг. Помимо этого, данное понятие также включает в себя борьбу грузовладельцев за получение максимально полезного эффекта благодаря применению современных, эффективных технологий, а также повышения качества, надежности и скорости перевозок [4].

Заключение

Железнодорожные перевозки в настоящее время являются одними из самых эффективных, удобных и высокоскоростных в сфере перевозок людей и доставки продукции. Железные дороги соединяют все главные производственные и потребительские пункты как внутри нашей страны, так и за ее пределами. Уже несколько десятилетий ж/д перевозки представляют собой основной вид внутренних и международных сообщений для перемещения разнообразных товарно-материальных ценностей по разным направлениям.

По железной дороге можно перевезти практически любой тип груза – от сыпучих материалов до продуктов питания. Современные вагоны-рефрижераторы позволяют сохранить свежесть быстро портящихся продуктов и при этом существенно сэкономить. Стоимость железнодорожных перевозок является достаточно экономичной ввиду очень высокой грузоподъемности.

Кроме того, работа железной дороги не зависит от погодных условий, что также благотворно сказывается на снижении возможных расходов из-за задержек в пути. Благодаря отлаженному и точному расписанию, транспортная компания легко прогнозирует время доставки груза в место назначения. Также, этот вид перевозок довольно безопасный. Согласно статистике, взлом вагонов и хищение товаров случаются крайне редко, по сравнению, к примеру, с автомобильными перевозками.

Грузоперевозки по железнодорожной дороге актуальны и востребованы в настоящее время, благодаря следующим факторам:

- доступная стоимость, по сравнению с доставкой на автомобилях или воздушных судах. Данное решение экономически выгодно в случае значительного расстояния между пунктами доставки;
- большая протяженность пути. Железнодорожное сообщение благодаря широкой сети железных дорог способно обеспечить доставку товарно-материальных ценностей при минимальных затратах в любой регион;
- отсутствие влияния погодных условий на качество перевозок;
- высокий уровень безопасности перевозок. Достаточно редко происходят кражи и взломы при грузоперевозках;
- универсальность. Возможно транспортирование абсолютно любых грузов;
- грузоподъемность. Можно перевозить масштабные и тяжелые предметы примерно, причём одним вагоном в три раза больше, чем одной фурией.

Помимо вышеперечисленных преимуществ, также имеются и недостатки. Речь идет о скорости перевозок на больших расстояниях, которая уступает другим видам транспорта.

Однако, отправители пользуются услугами экспресс-доставки, на которую требуется меньше времени при значительном увеличении стоимости перевозки.

Хотя перевозка грузов с помощью железной дороги и является безопасной подходить к выбору компании-перевозчика нужно очень ответственно и осознанно, чтобы при доставке грузов не возникло никаких неожиданных проблем.

Своевременная и безопасная доставка грузов железнодорожным транспортом возможна благодаря техническим устройствам, оперативной и слаженной работе персонала, от взаимодействия и надежности которых зависит надежность всей транспортной составляющей по перевозке грузов.

Кроме того, технические устройства, задействованные в перевозке грузов, должны работать безупречно, что очень важно с экономической точки зрения, так как задержки в отправке поездов из-за неисправностей, ввиду чего происходит нарушение графиков их движения и, как следствие, нарушение сроков доставки грузов, приводят к значительным материальным потерям.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абдикеримов Г. С. и др. Логистическое управление грузовыми перевозками и терминально-складской деятельностью / под ред. Елисеева С. Ю., Николашина В. М., Сеницыной А. С.: учеб. пособие // М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2013. – 428 с.

2. Верижникова Т. И. и др. Экономика эксплуатационной работы железнодорожного транспорта / под ред. Шкуриной Л. В.: учеб. пособие // М.: ФГБОУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. – 276 с.

3. Житинев П. Ю. Анализ влияния постпандемийного кризиса на рынок железнодорожных перевозок нефтеналивных грузов // Экономические науки, 2020. – № 8 (189). – С. 29

4. Козлова И. Н. Конкурентоспособность и влияющие на нее факторы на рынке железнодорожных перевозок контейнеропригодных грузов / И. Н. Козлова, А. А. Перминова // Экономика: решения, проблемы и перспективы, 2015. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentosposobnost-i-vliyayuschie-na-nee-factory-na-rynke-zheleznodorozhnyh-perevozok-konteyneroprigodnyh-gruzov/viewer> (дата обращения: 30.04.2021).

5. Смехова Н. Г. и др. Издержки и себестоимость железнодорожных перевозок: учеб. пособие / под ред. Смеховой Н. Г. и Кожевникова Ю. Н. // М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. – 472 с.

6. Соколов Ю. И. Проблемы и методы формирования спроса на грузовые железнодорожные перевозки: Монография. – М.: Маршрут, 2005. – 126 с.

7. Соколов Ю. И. и др. Управление спросом на железнодорожные перевозки и проблемы рыночного равновесия / под ред. Соколова Ю. И.: монография // М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. – 320 с.

8. Соколов Ю. И. Экономика качества транспортного обслуживания грузовладельцев: монография. //М.: УМЦ ЖДТ, 2011. – 182 с.

9. Суродин Ю. Н. Электронный документооборот при перевозках грузов в международном сообщении // Железнодорожный транспорт, 2020. – № 7. – С. 4-9.

10. Соколов Ю. И., Лавров И. М., Анисеева Л. О., Наumenко, В. Г. Галабурда Оценка вне-транспортного эффекта от повышения качества грузовых перевозок. // Финансы, налоги, экономический анализ, 2018. – С. 118-126.

11. Транспортный маркетинг / под редакцией В. Г. Галабурды и Ю. И. Соколова : учебник //М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2020. – 472 с.

12. Экономика железнодорожного транспорта / Под ред. Н.П. Терёшиной, Л.П. Левицкой, Л.В. Шкуриной. // учебник М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 536 с.

13. Эффективность железнодорожного транспорта. 2020 г. – URL: <https://schetuchet.ru/effektivnost-zheleznodorozhnogo-transporta> (дата обращения: 13.02.2021)
14. Эксплуатация железных дорог. 2020 г. – URL: <http://lokomо.ru/info/ekspluatatsiya-zheleznyh-dorog.html> (дата обращения: 13.02.2020)
15. Грузооборот ВСЖД. Декабрь 2019 г. - URL: <https://baikal24.ru/text/25-12-2019/057/> (дата обращения: 10.02.2021)

REFERENCES

1. Abdikerimov G. S. and others; ed. Eliseeva S. Yu., Nikolashina V. M., Sinitsynoy A. S. Logistic management of cargo transportation and terminal-warehouse activity: textbook. manual // М.: FGBOU "Training and methodological center for education in railway transport", 2013. 428 p.
2. Verizhnikova TI and others; ed. Shkurinoy L. V. Economics of operational work of railway transport: textbook. manual // М.: FGBOU DPO "Educational and methodological center for education in railway transport", 2019. 276 p.
3. Zhitinev P. Yu. Analysis of the impact of the post-pandemic crisis on the market of railroad transportation of oil cargo. // Economic sciences, No. 8 (189), 2020. P. 29
4. Kozlova I.N., A.A., Perminova. Competitiveness and factors affecting it in the market for rail transportation of containerized cargo. // Economy: solutions, problems and prospects, 2015. <https://cyberleninka.ru/article/n/konkurentosposobnost-i-vliyayuschie-na-nee-factory-na-rynke-zheleznodorozhnyh-perevozok-konteyneroprigradnyh-gruzov/viewer> (date of access: 30.04.2021)
5. Smekhova N. G. and others; ed. Smekhova N. G. and Kozhevnikova Yu. N. Costs and prime cost of railway transportation: textbook. manual // М.: FGBOU "Training and methodological center for education in railway transport", 2015. 472 p.
6. Sokolov Yu.I. Problems and Methods of Forming Demand for Freight Rail Transport: Monograph. - М.: Route, 2005. 126 p.
7. Sokolov Yu. I. and others; ed. Sokolova Yu. I. Demand management for railroad transportation and problems of market equilibrium: monograph // М.: FGBOU "Educational and methodological center for education in railway transport", 2015. 320 p.
8. Sokolov Yu. I. Economics of the quality of transport services for cargo-dealers: monograph. М.: UMTs ZhDT, 2011 – 182 p.
9. Surodin Yu. N. Electronic document management for the transportation of goods in international traffic. - Railway transport, No. 7, 2020. Pp. 4-9.
10. Sokolov Yu. I., Lavrov I. M., Anikeeva L. O., Naumenko, V. G. Galaburda. Assessment of the non-transport effect from improving the quality of freight traffic. // Finance, taxes, economic analysis, 2018. – p. 118-126.
11. Transport marketing: textbook / edited by V. G. Galaburda and Yu. I. Sokolov // М.: FGBU DPO "Educational and methodological center for education in railway transport", 2020. 472 p.
12. Economy of railway transport: Textbook. / Ed. N.P. Tereshina, L.P. Levitskaya, L.V. Skin. // М.: FGBOU "Educational and methodological center for education in railway transport", 2012. 536 p.
13. The efficiency of rail transport. 2020. – URL: <https://schetuchet.ru/effektivnost-zheleznodorozhnogo-transporta/> (date accessed: 13/02/2021)
14. Railway operation. 2020. – URL: <http://lokomо.ru/info/ekspluatatsiya-zheleznyh-dorog.html> (date accessed: 13/02/2021)
15. Freight turnover of the VSZhD. December 2019. - URL: <https://baikal24.ru/text/25-12-2019/057/> (date accessed: 10/02/2021)

Информация об авторах

Крушинская Ольга Игоревна - к.э.н., доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте», Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: tulasi1970@gmail.com

Черных Владислав Валентинович – студент 2 курса факультета «Экономика и управление», группа Э.9-19-1, Иркутский государственный университет путей сообщения, г. Иркутск, e-mail: vlad6901@yandex.ru

Authors

Krushinskaia Olga Igorevna - Ph.D.in Economy Science., Associate Professor, Irkutsk State Transport University, Irkutsk, e-mail: tulasi1970@gmail.com

Chernykh Vladislav Valentinovich - 2nd year student of the Faculty of Economics and Management, Professor of Economics. 9-19-1, Irkutsk State University of Railway Transport, Irkutsk, e-mail: vlad6901@yandex.ru

Для цитирования

Крушинская О. И. Экономическая целесообразность перевозки грузов железнодорожным транспортом [Электронный ресурс] / О. И. Крушинская, В. В. Черных // Молодая наука Сибири: электрон. науч. журн. – 2021. – № 1(11) 2021. – Режим доступа: <http://mnv.irgups.ru/toma/111-2021>, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ. (дата обращения: 06.06.2021)

For citation

Krushinskaia O. I., Chernykh V. V. *Ekonomicheskaya celesoobraznost' perevozki грузов zheleznodorozhnym transportom* [Economic feasibility of carriage of goods by rail]. *Molodaya nauka Sibiri: ehlektronnyj nauchnyj zhurnal* [Young science of Siberia: electronic scientific journal], 2021, no. 1. [Accessed 06/06/2021]