

УДК 658

А.А. Прудников, А.И. Бурнашов

ФГБОУ ФО «Сибирский государственный университет путей сообщения»,
Новосибирск, email: prgu-aa@mail.ru, burnashovai@wmtrans.ru

ИССЛЕДОВАНИЕ РОССИЙСКОГО РЫНКА КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Ключевые слова: контейнерные перевозки; российский рынок; железнодорожные контейнерные операторы.

Одним из способов повышения эффективности перевозок является рациональная организация работы с учетом потребностей и запросами рынка, как потребителей услуг, так и самих перевозчиков. Увеличение спроса на контейнерные перевозки грузов привело к изменению подходов к организации их работы. Кроме того, происходят изменения в структуре грузопотоков, организации сотрудничества между участниками перевозок, разделении глобального рынка перевозок на сегменты, обслуживаемые определенными операторами, изменении роли участников в схемах доставки. Эти изменения происходят под влиянием пандемий, санкций, военных операций и затрагивают не только экономику определенной страны, но и мировую экономику в целом, политическую, социальную, географическую и транспортную, экологическую и другие сферы человеческой деятельности. Целью данной статьи является изучение динамики развития национального рынка контейнерных перевозок. Исследование различных факторов, влияющих на изменения, происходящие на рынке контейнерных перевозок, позволит спрогнозировать и, возможно, нивелировать последствия их влияния в будущем. Перспективами дальнейших исследований в этом направлении являются выявление основных ориентиров, в которых произошли существенные изменения в контейнерных перевозках, выявление факторов, которые оказали влияние, и моделирование, как отдельных ситуаций, так и их взаимодействия в целом.

A.A. Prudnikov, A.I. Burnashov

Siberian Transport University, Novosibirsk, email: prgu-aa@mail.ru, burnashovai@wmtrans.ru

RESEARCH OF THE RUSSIAN CONTAINER TRANSPORTATION MARKET

Keywords: container transportation; Russian market; railway container operators.

One way to improve the efficiency of transportation is to organize work in a way that meets the needs and demands of the market, both for consumers and carriers. The growing demand for containerized shipping has led to a shift in how we approach this type of transportation. Furthermore, there have been changes in the structure of cargo flows, the way transportation participants collaborate, the division of the global transportation market into segments served by specific operators, and the roles of participants in delivery processes. These changes are driven by factors such as pandemics, sanctions, and military operations, and they affect not only the economy of a particular country but also the global economy as a whole, as well as political, social, geographical, transport, environmental, and other aspects of human activity. The goal of this article is to examine the dynamics of the development of the national container transportation market. By studying the various factors that influence the changes occurring in the container transportation market, we can anticipate and potentially mitigate the effects of these changes in the future. The prospects for further research in this area include identifying the key milestones where significant changes have occurred in container transportation, analyzing the factors that have contributed to these changes, and creating models that capture both individual situations and their interactions as a whole.

Железная дорога представляет собой один из ключевых элементов транспортной логистики, обладающий рядом преимуществ перед другими видами наземного транспорта. Она обеспечивает наиболее экономичные и эффективные перевозки, позволяя за один рейс перемещать значительные объемы грузов. В странах с обширной территорией, таких как Россия, железная дорога играет ключевую роль в системе наземных перевозок.

Грузовые поезда, особенно в крупных государствах, отличаются внушительными размерами и включают более пятидесяти вагонов, что позволяет перевозить значительные объемы грузов за одну поездку. В современных условиях развитие контейнерных перевозок становится одним из основных факторов формирования инновационной, конкурентоспособной и интегрированной транспортной системы.

В мировой транспортной системе использование контейнеров играет ключевую роль за счёт стандартизации процессов доставки и гармоничной интеграции разнообразных транспортных средств и логистических узлов. Это способствует заметному уменьшению транспортных расходов, влияющих на конечную стоимость товаров. Сегодня контейнерные перевозки составляют более 70% от всех международных перевозок тарно-штучных грузов.

Однако если смотреть на Россию, уровень использования контейнеров в грузоперевозках значительно уступает мировым показателям. Согласно данным от ОАО «РЖД», контейнеризация грузов в России оценивается всего в 6-7% от общего рынка, в то время как в Европе этот показатель достигает 30%, а в Канаде – 37% [1].

Факторы, влияющие на описанную ситуацию, разделяются на субъективные и объективные обстоятельства. В центре внимания российской экономической деятельности находится экспорт сырья для мировых рынков, в то время как экспортная доля готовой продукции, подлежащей контейнеризации, остается ограниченной.

Изменения в системе логистики и расширение географии отправок, а также появление и развитие мультимодальных транспортных маршрутов, включая направления на новые рынки, способствуют росту интереса к использованию контейнерных перевозок. В то же время, большая часть контейнеров, поступающих на территорию России, приходится на импортные товары. В этом сегменте доля контейнеризованных грузов достигает 31% [7].

Повышенное внимание к развитию перевозок в контейнерах по железным дорогам России продолжает оставаться приоритетом. Существует более тысячи трехсот маршрутов для контейнерных поездов в рамках железнодорожной сети. В течение последних двух лет ассортимент товаров, транспортируемых в контейнерах, увеличился в два раза, достигнув отметки в четыре тысячи наименований [6].

Цель исследования

Целью данной статьи является изучение динамики развития национального рынка контейнерных перевозок.

Теоретические исследования

Вопросам развития контейнерных перевозок посвящено значительное количество научных работ. В развитие научной и методологической базы транспортной системы нашей страны, улучшение её способности конкурировать на мировом рынке большой вклад внесли научные исследования: Абрамова А. П., Дерibasа А. Т., Когана Л. А., Козлова Ю. Т., Ситника М. Д., Шкуриной В. А. Эти специалисты положили начало формированию ключевых аспектов в области обработки контейнеров и развития контейнерных транспортных систем (КТС) на железнодорожных дорогах.

В совершенствовании методов управления и организации контейнерных перевозок весомый вклад внесли исследования следующих учёных: В. А. Шарова, С. А. Уварова, Н. П. Терешинной, А. А. Смехова, В. И. Сергеева, С. М. Резера, Н. В. Правдина, В. А. Персианова, В. М. Николашина, Л. Б. Миротина, С. В. Милославской, В. С. Лукинскова, Б. М. Лapidуса, П. В. Куренкова, В. Г. Галабурды, А. Ф. Бородина, А. П. Батурина, А. Э. Александрова среди прочих.

Исследовательские работы в области контейнерных перевозок можно условно категоризировать в две основные группы: одни фокусируются на развитии контейнерной транспортной системы в целом, в то время как другие нацелены на улучшение эффективности функционирования контейнерных терминалов, являющихся частью этой транспортной системы.

За последние несколько лет в секторе российских железнодорожных перевозок произошли значительные преобразования, которые находятся в тесной взаимосвязи с реформами и стратегическими планами развития транспортной отрасли на период до 2035 года. Эти изменения не только касаются внедрения новых методов в контейнерные перевозки, но и затрагивают изменение в самой методологии работы в этом сегменте. Кроме того, следует учитывать, что эти преобразования влияют на динамику, объём и структуру грузов, подлежащих контейнеризации, отражаясь на общих тенденциях рынка грузоперевозок, включая переориентацию направлений и мощностей.

Таблица 1

Объёмы российского контейнерного рынка в январе-июне 2024 г. (в TEU)

Направление	янв.-июн.2023	янв.-июн.2024	янв.-июн.2024/ янв.-июн.2023, %
Груженный, в том числе:	3055029	3458952	13,2%
Внутренние перевозки	672406	736388	9,5%
Каботаж	146652	181411	23,7%
Импорт	956085	1008919	5,5%
Транзит	369598	590657	59,8%
Экспорт	910289	941577	3,4%
Порожний, в том числе:	1328088	1576728	18,7%
Внутренние перевозки	748809	768601	2,6%
Каботаж	103265	112025	8,5%
Импорт	156136	116210	-25,6%
Транзит	13872	140971	916,2%
Экспорт	306006	438921	43,4%
ИТОГ	4383116	5035681	14,9%

Источник: InfraNews

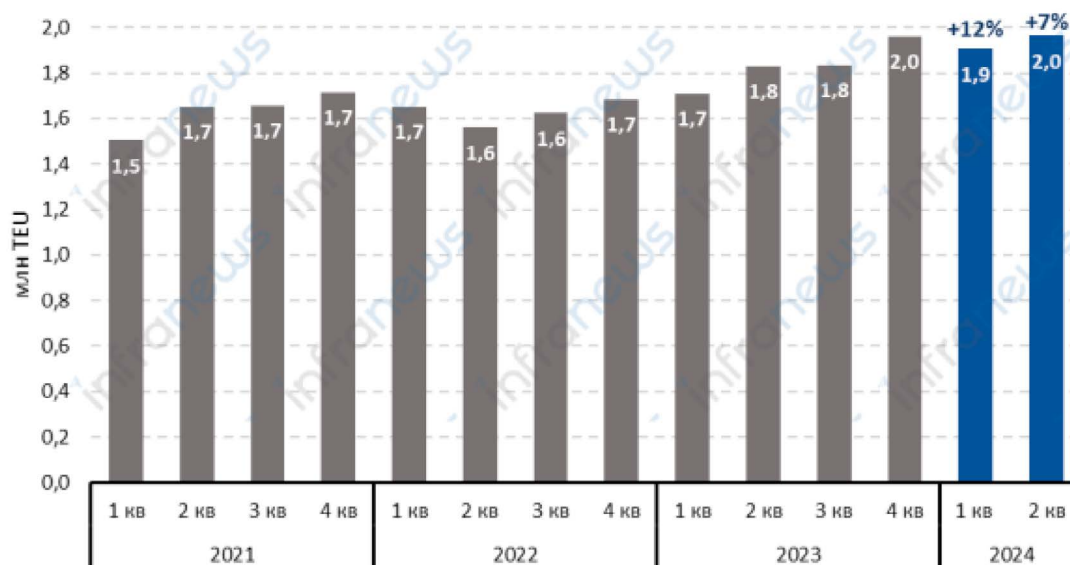


Рис. 1. Поквартальная динамика перевозок контейнеров по сети РЖД в 2021-2024 гг., млн TEU

Источник: InfraNews

Результаты исследования

Рассчитанный по методике InfraNews совокупный объем российского контейнерного рынка по итогам первого полугодия 2024 года составил 5 млн TEU, что на 14,9% больше, чем годом ранее (4,38 млн TEU). Грузный оборот вырос на 13,2% до 3,46 млн TEU (табл. 1) [2].

Перевозка контейнеров по сети РЖД во втором квартале 2024 года почти достигла 2 млн TEU, что больше уровня годом ранее на 7%. Объем перевозок контейнеров во втором квартале вышел на пиковый уровень перевозки прошлого года, увеличившись квартал к кварталу на 3% (рис. 1).

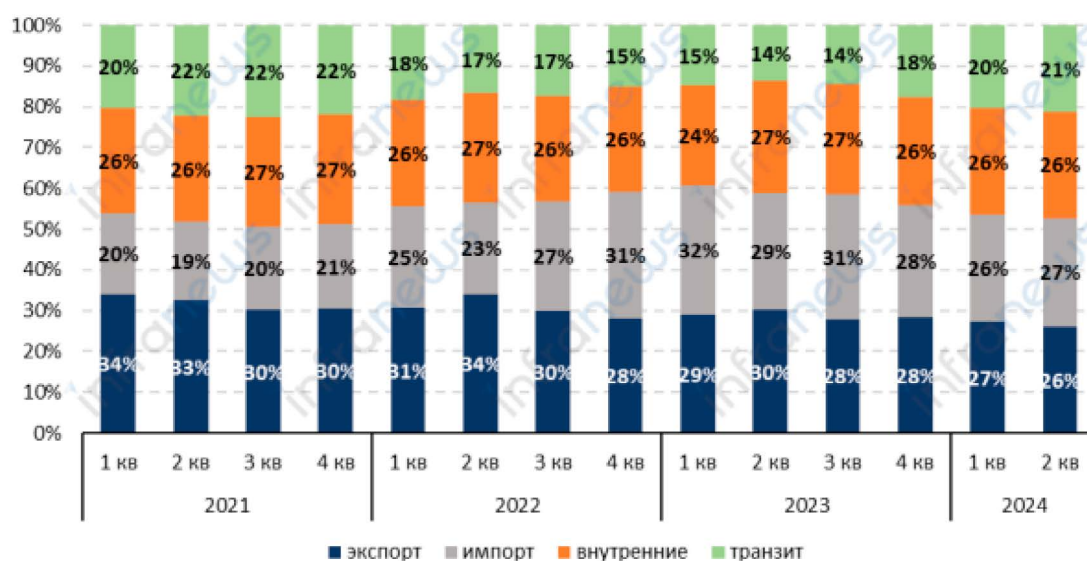


Рис. 2. Поквартальная структура перевозки грузовых контейнеров по сети РЖД по направлениям в 2021-2024 гг., %

Источник: InfraNews

Таблица 2

Структура контейнерных перевозок по сети РЖД в разрезе направлений по итогам января-июня 2023– 2024 гг., тыс. TEU

Загрузка/направление	I пг 2023	Доля направления в структуре перевозок I пг 2024	I пг 2024	Доля направления в структуре перевозок I пг 2023	I пг 2024/ I пг 2023, %	Изменение доли I пг 2024/ I пг 2023, (п.п.)
Грузовые	2589,90	9,3%	2829,89	73,2%	73,1%	-0,1
экспорт	765,78	-1,7%	752,69	29,6%	26,6%	-3,0
внутренние перевозки	672,41	9,5%	736,39	26,0%	26,0%	0,1
импорт	782,12	-4,1%	750,15	30,2%	26,5%	-3,7
транзит	369,60	59,8%	590,66	14,3%	20,9%	6,6
Порожние	948,13	9,8%	1041,45	26,8%	26,9%	0,1
экспорт	46,20	-22,4%	35,86	4,9%	3,4%	-1,4
внутренние перевозки	748,81	2,6%	768,60	79,0%	73,8%	-5,2
импорт	139,25	-31,0%	96,02	14,7%	9,2%	-5,5
транзит	13,87	916,2%	140,97	1,5%	13,5%	12,1
Итого перевозка контейнеров	3538,04	9,4%	3871,34	100,0%	100,0%	-
Тоннаж грузов в контейнерах, млн т	39,31	25,8%	49,47	-	-	-

Источник: InfraNews.

Таблица 3

Перевозка грузов в контейнерах по сети ж/д России по итогам января-июня 2024 года, тыс. TEU

Наименование груза	I кв 2023	Доля груза в структуре перевозок I кв 2024	I кв 2024	Доля груза в структуре перевозок I кв 2023	I кв 2024/ I кв 2023, %	Изменение доли I кв 2024/ I кв 2023, (п.п.)
Химикаты и сода	402,84	396,42	-1,6%	15,6%	14,0%	-1,5
Удобрения	134,97	297,64	120,5%	5,2%	10,5%	5,3
Лесные грузы	293,15	285,92	-2,5%	11,3%	10,1%	-1,2
Автомобили	205,42	228,39	11,2%	7,9%	8,1%	0,1
Метизы	199,00	208,71	4,9%	7,7%	7,4%	-0,3
Промтовары	194,99	187,94	-3,6%	7,5%	6,6%	-0,9
Машины и оборудование	209,98	177,19	-15,6%	8,1%	6,3%	-1,8
Ост. прод. товары	147,16	167,19	13,6%	5,7%	5,9%	0,2
Бумага	185,48	160,63	-13,4%	7,2%	5,7%	-1,5
Черные металлы	129,91	132,29	1,8%	5,0%	4,7%	-0,3
Строительные грузы	99,97	130,66	30,7%	3,9%	4,6%	0,8
Сборные грузы	80,86	98,73	22,1%	3,1%	3,5%	0,4
Цветные металлы	64,03	64,83	1,2%	2,5%	2,3%	-0,2
Зерно	53,45	57,49	7,5%	2,1%	2,0%	0,0
Углеводороды	47,55	55,22	16,1%	1,8%	2,0%	0,1
Продукты перемола	7,50	23,05	207,3%	0,3%	0,8%	0,5
Жмыхи	10,33	20,00	93,6%	0,4%	0,7%	0,3
Руда цветных металлов	14,36	18,07	25,9%	0,6%	0,6%	0,1
Сельскохозяйственные машины	14,33	15,35	7,1%	0,6%	0,5%	0,0
Рыба	16,26	15,06	-7,4%	0,6%	0,5%	-0,1
Прочие	78,36	89,12	13,7%	3,0%	3,1%	0,1
Итого	2589,90	2829,89	9,3%	100,0%	100,0%	–

Источник: InfraNews.

В том числе, перевозка груженых контейнеров по итогам квартала выросла год к году на 8% и составила 1,5 млн TEU. Порожних контейнеров перевезено 513 тыс. TEU, что больше, чем годом ранее на 6%. Самым быстрорастущим направлением перевозок в текущем году остается транзит. Перевозка груженых транзитных контейнеров во втором квартале выросла на 68%, порожних – почти в 13 раз (рис. 2).

Совокупный объем перевозок контейнеров, как груженых, так и порожних, во внутреннем сообщении по результатам полугодия превысил отметку в 1,5 миллиона двадцатифутовых эквивалентов

(TEU), что на 6% больше, чем годом ранее. Импорт по итогам полугодия сократился на 8%, составив 846 тысяч TEU. В прошлом году за шесть месяцев было перевезено 812 тыс. TEU. Общий объем экспортных перевозок контейнеров составил около 789 тыс. TEU, что меньше, чем годом ранее на 3% (812 тыс. TEU). Транзит вырос почти в 2 раза до 732 тыс. TEU против 383 тыс. TEU годом ранее.

Совокупный объем перевозки контейнеров по сети РЖД за первые шесть месяцев текущего года вырос относительно уровня годом ранее на 9% и достиг 3,9 млн TEU (табл. 2) [5].

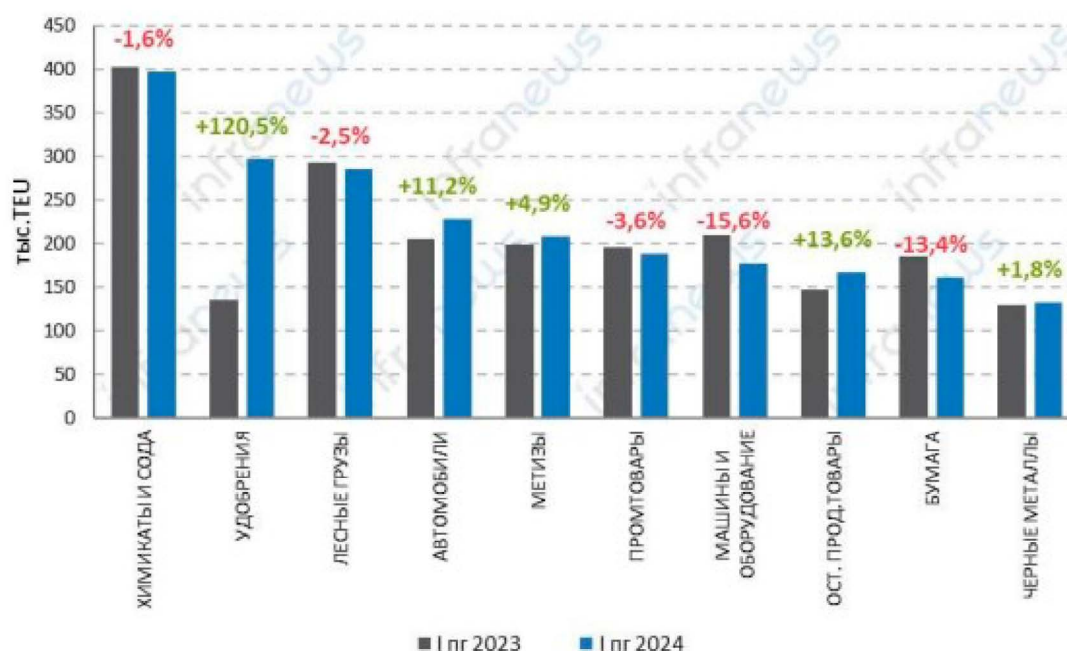


Рис. 3. ТОП 10 номенклатур, перевозимых в контейнерах по ж/д по итогам января-июня 2024 года, тыс. TEU

Источник: InfraNews.

Таблица 4

Рейтинг ТОП-10 железнодорожных операторов на контейнерном рынке РФ, тыс. TEU

Рейтинг 2023	Рейтинг 2024	Компания	6 мес 2023	6 мес 2024	6 мес 2024/6 мес 2023, %	Доля рынка, 2023	Доля рынка, 2024	Изм. доли рынка, п.п.
1	1	Трансконтейнер (ГК «Дело», Росатом)	1221,6	1091,0	-10,7%	34,5%	28,2%	-6,3%
2	2	ОТЛК ЕРА	350,5	399,4	14,0%	9,9%	10,3%	0,4%
3	3	FESCO (Росатом)	291,3	289,2	-0,7%	8,2%	7,5%	-0,8%
4	4	Логопер	155,2	163,6	5,4%	4,4%	4,2%	-0,2%
5	5	РЖД БА	142,0	148,7	4,7%	4,0%	3,8%	-0,2%
-	6	Бизнес Транс Сервис	0,0	115,3	100,0%	0,0%	3,0%	3,0%
6	7	Модуль	134,8	106,4	-21,1%	3,8%	2,7%	-1,1%
7	8	Евросиб	94,3	100,8	6,9%	2,7%	2,6%	-0,1%
10	9	Транзит	53,0	64,7	22,1%	1,5%	1,7%	0,2%
8	10	ПГК	67,7	61,6	-9,0%	1,9%	1,6%	-0,3%

Источник: InfraNews.

Таблица 5

Перевозка контейнеров и доля компаний в структуре Росатома по итогам января-июня 2021-2024 гг, тыс. TEU и %

Группа	Перевозки контейнеров, тыс. TEU				24/23 %	Доля в структуре перевозок РЖД				24/23 (п.п.)
	6 мес. 2021	6 мес. 2022	6 мес. 2023	6 мес. 2024		6 мес. 2021	6 мес. 2022	6 мес. 2023	6 мес. 2024	
ГК «Дело»	1303	1330	1271	1141	-10,2%	41%	41%	36%	29%	-6%
Группа FESCO	248	281	359	306	-14,8%	8%	9%	10%	8%	-2%
Итого компаниями в структуре Росатом	1551	1611	1630	1447	-11,2%	49%	50%	46%	37%	-9%
Всего перевозка контейнеров по сети РЖД	3155	3215	3538	3871	9,4%	100%	100%	100%	100%	-

Источник: InfraNews.

В частности, объём грузоперевозок в контейнерах достиг 2,8 миллиона двадцатифутовых эквивалентных единиц (TEU), что представляет собой увеличение на 9,3% по сравнению с предыдущим годом. Транзитные перевозки выросли почти на 60% и составили 591 тысячу TEU. Внутренние перевозки, в свою очередь, увеличились на 9,5% за первое полугодие текущего года и достигли 737 тысяч TEU.

Экспорт и импорт, составляющие чуть больше половины оборота перевозок грузных контейнеров, в текущем году сократились – на 2% (экспорт) и на 4% (импорт). Порожних контейнеров перевезено более 1 млн TEU, это почти на 10% превышает аналогичный уровень предыдущего года. Более 70% перевозится во внутреннем сообщении. Этот трафик вырос за полугодие на 3% год к году. Порожний транзит вырос год к году в 10 раз. Тоннаж железнодорожных перевозок грузов в контейнерах составил почти 50 млн тонн, что больше, чем годом ранее на 26% [3].

По итогам 1 полугодия 2024 года ТОП-5 крупнейших контейнерных номенклатур в структуре железнодорожных контейнерных перевозок выглядит следующим образом: химикаты и сода, химические и минеральные удобрения, лесные грузы, автомобили и метизы (табл. 3).

Суммарная перевозка пяти крупнейших контейнерных номенклатур превыси-

ла 1,4 млн TEU – это половина совокупного железнодорожного оборота грузных контейнеров. Объемы перевозки крупнейшей номенклатуры – химикатов и соды – относительно уровня годом ранее сократились (-1,6% год к году). Также по итогам полугодия в топ-10 сократились объемы перевозки леса (-2,5%), промтоваров (-4%), машин, станков и двигателей (-16%), бумаги (-13%) (рис. 3) [2].

Самой динамичной номенклатурой в ТОП-10 остаются химические и минеральные удобрения, перевозка которых более чем в 2 раза превышает уровень прошлого года. За год удобрения поднялись с девятого места на второе за счет российского и белорусского экспорта, который идет теперь по железной дороге на восток.

Помимо удобрений рост рынку в значительной степени обеспечили продукты перемола, жмыхи, строительные грузы, а также цемент.

В рейтинге железнодорожных контейнерных операторов уверенно лидирует «Трансконтейнер», входящий в состав Группы компаний «Дело». Он сохраняет почти трёхкратное преимущество перед ближайшим конкурентом. Объём контейнерных перевозок «Трансконтейнера» за первое полугодие превысил 1 миллион двадцатифутовых эквивалентных единиц (TEU), что на 10,7% меньше, чем годом ранее (табл. 4) [4].

На втором месте в рейтинге находится ОТЛК ЕРА с оборотом свыше 399,4 тысячи TEU, что представляет собой увеличение на 14% по сравнению с предыдущим годом. Доля компании остаётся стабильной и составляет 10%. Третье место занимает FESCO с оборотом 289 тысяч TEU, что на 0,7% меньше, чем годом ранее. Доля компании сократилась с 8% до 7,5%. В первую пятёрку также входят «Логопер» с оборотом 163,6 тысячи TEU, что на 5,4% больше, чем годом ранее, и «РЖД Бизнес Актив» с оборотом 149 тысяч TEU, что на 4,7% больше, чем в предыдущем году.

На долю компаний, входящих в структуру Росатома, приходится 37% рынка, что составляет уменьшение по сравнению с 46% в прошлом году и около 50% в 2021–2022 годах (табл. 5).

Структура пятёрки лидеров в сфере железнодорожных перевозок по сравнению с предыдущим годом не претерпела изменений. В десятку ведущих компаний в этой области в текущем году вошёл «Бизнес Транс Сервис», который занял шестое место, продемонстрировав рост оборота до 115 тысяч TEU.

Выводы

В настоящее время ключевым фактором, стимулирующим развитие контейнерных перевозок в России, являются внешне-торговые отношения с Китаем. С 2022 года операторы существенно сократили сроки

погрузочно-разгрузочных операций. Так, если раньше погрузка занимала 40–60 минут, то сейчас – в среднем 10 минут. Задача на будущее – ускорить процесс вдвое, до 5 минут и, по мнению экспертов, это возможно. Кроме того, за неполные два года, удалось расширить географию перевозок контейнеров в полувагонах.

Одно из перспективных направлений дальнейшего развития контейнерных перевозок в России – это перевозка контейнеров в полувагонах. По данным РЖД, за 8 месяцев 2024 года из портов Дальнего Востока вывезено порядка 5 тыс. контейнерных поездов, из них 1,5 тыс. в полувагонах.

Второе решение – это увеличение длины контейнерных поездов. Сейчас используются составы в 120–140 условных вагонов. Увеличение показателя до 142 условных вагонов требует решения нескольких задач. В частности, необходимо, чтобы к этому были готовы терминалы отправки и прибытия.

Возможности использования контейнеров для транспортировки грузов в России далеко не полностью реализованы, поскольку в странах с развитой железнодорожной инфраструктурой этот показатель достигает 30–40%. К 2030 году объём рынка железнодорожных контейнерных перевозок превысит отметку в 10 миллионов TEU, что почти на треть больше, чем в 2024 году.

Библиографический список

1. ВЭФ-2024: уровень контейнеризации грузов в России составляет 6%. [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=218468&ysclid=m2ugtc3gx496380208> (дата обращения 08.12.2024).
2. Контейнерный отчет по итогам 1 квартала 2024 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.infranews.ru/wp-content/uploads/2024/05/Container-q1-2024-InfraNews-Content.pdf?ysclid=m2u2s649ed861361176> (дата обращения 08.12.2024).
3. Обзор работы грузового железнодорожного транспорта за 6 месяцев 2024 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://railsovet.ru/upload/iblock/d55/7f79k3bsimumbvwe04dufgzqs7w7jlr8.pdf?ysclid=m2vuro8jvf75173296> (дата обращения 08.12.2024).
4. Рейтинг железнодорожных операторов на контейнерном рынке России по итогам первых пяти месяцев 2024 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/65324-rejting-zheleznodorozhnyh-operatorov-na-kontejnernom-rynke-rossii-po-itogam-pervyhyati-mesyatsev-2024-goda> (дата обращения 06.12.2024).
5. Статистика рынка железнодорожных перевозок // Сайт ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]. URL: <http://company.rzd.ru/ru/cargo.html> (дата обращения 06.12.2024).
6. Уровень контейнеризации грузов в РФ остается низким. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/uroven-konteynerizatsii-gruzov-v-rf-ostaetsya-nizkim> (дата обращения 06.12.2024).
7. Уровень контейнеризации грузов РФ ниже, чем в Канаде в 5,3 раза. [Электронный ресурс]. URL: <https://dzen.ru/a/ZthYkuNUOCE4dic5?ysclid=m2ugw4ijg268076131> (дата обращения 06.12.2024).