

4) Индекс конкурентоспособности регионов России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://lc-av.ru/wp-content/uploads/> (дата обращения: 18.03.2025).

5) Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Самарской области. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://samarastat.gks.ru/grp> (дата обращения: 18.03.2025).

6) Официальный интернет-портал правовой информации. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://pravo.gov.ru/links/samara_obl/ (дата обращения: 18.03.2025).

7) Уровень жизни // Самарстат. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://samarastat.gks.ru/standards_of_life (дата обращения: 18.03.2025).

8) Лазарева А.А. Экономика Самарской области: проблемы и пути решения // 2023, с. 214.

9) Тюкавкин Н.М., Манукян М.М. Локализация инновационных технологий промышленного производства как инструмент интенсификации политики импортозамещения // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. 2024. Т. 15. № 1. С. 95-103.

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В ЕАЭС

Личман Елена Александровна¹

Российская Федерация, г. Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский государственный экономический университет.

Аннотация: В статье исследуются проблемы и перспективы развития международных железнодорожных перевозок на пространстве Евразийского экономического союза. Целью исследования является выявление факторов, сдерживающих эффективность логистики и увеличение сроков доставки грузов, с акцентом на анализ пропускной способности Московского железнодорожного узла. В качестве примера в статье предлагается рассмотреть альтернативные логистические схемы для импортных поставок из Китая, направленные на снижение нагрузки

¹Кандидат экономических наук, ассистент кафедры таможенного дела Санкт-Петербургского государственного экономического университета.

на Московский железнодорожный узел и оптимизацию транспортных расходов.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, ЕАЭС, логистика, пропускная способность, транспортный узел.

IMPROVING THE EFFICIENCY OF RAILWAY TRANSPORTATION IN THE EAEU

Lichman E.A.

Russian Federation, Saint Petersburg, St. Petersburg State University
of Economics.

Abstract: The article examines the problems and prospects for the development of international rail transportation in the Eurasian Economic Union. The aim of the study is to identify factors that hinder the efficiency of logistics and increase the delivery times of goods, with an emphasis on the analysis of the capacity of the Moscow railway hub. As an example, the article proposes to consider alternative logistics schemes for import deliveries from China, aimed at reducing the load on the Moscow railway hub and optimizing transportation costs.

Keywords: railway transportation, EAEU, logistics, capacity, transport hub.

Введение

В контексте развития международных перевозок на пространстве ЕАЭС, ключевым фактором повышения эффективности логистики и сокращения сроков доставки грузов является устранение дисбалансов в железнодорожной инфраструктуре. Это предполагает детальный анализ пропускной способности ключевых транспортных узлов, в частности Московского железнодорожного узла, и разработку научно обоснованных мер по оптимизации процессов обработки и перенаправления грузопотоков, направленных на минимизацию времени ожидания и повышение оборачиваемости вагонного парка.

Ход исследования

Несмотря на усилия по развитию инфраструктуры и цифровизации логистики, сохраняются проблемы, связанные с неоптимальным использованием подвижного состава, несбалансированностью грузопотоков и загруженностью ключевых узлов. Так, дефицит фитинговых платформ для формирования полносоставных поездов, особенно на дальневосточном направлении, увеличивает сроки ожидания отправки грузов, что обусловлено

приоритетом РЖД в обеспечении экспортных отгрузок в Юго-Восточную Азию. Неравномерность прибытия грузов в порты и отсутствие эффективных механизмов перераспределения контейнеров также приводят к дополнительным задержкам и увеличению логистических издержек. В результате, загруженность Московского железнодорожного узла продолжает сдерживать развитие транзитного потенциала ЕАЭС, приводя к простоям составов и увеличению общего времени доставки грузов [1].

Подтверждением указанных проблем является ситуация, зафиксированная по состоянию на 12 ноября 2024 года, когда было выявлено 92 брошенных железнодорожных состава, направляющихся в адрес станций Московского железнодорожного узла (Селятино - 45 контейнерных платформ (далее - кп), Электроугли - 11 кп, Белый Раст - 6 кп, Люберцы II - 9 кп, Ворсино - 4 кп). При этом общее количество железнодорожных составов, находящихся в состоянии простоя, превышает 120 единиц [2]. Данная ситуация обусловлена, в том числе, сложностями в обеспечении поставок запасных частей для ремонта железнодорожного подвижного состава, вызванными ограничениями в международной торговле.

В связи с вышеизложенным, для раскрытия потенциала международных железнодорожных перевозок в ЕАЭС необходимо реализовать комплексный подход, включающий оптимизацию использования подвижного состава и балансировку грузопотоков, расширение пропускной способности ключевых транспортных узлов, координацию работы портов и железнодорожной инфраструктуры, разработку и внедрение эффективных механизмов перераспределения контейнеров, а также устранение дисбаланса между экспортными и импортными перевозками. Реализация этих мер позволит значительно повысить эффективность железнодорожной логистики и сократить сроки доставки грузов, что, в свою очередь, будет способствовать росту товарооборота и развитию экономики ЕАЭС [3].

В качестве примера применения комплексного подхода для решения вышеперечисленных проблем, рассмотрим ситуацию с импортными поставками из Китая.

Согласно заявлению заместителя начальника Северного территориального центра фирменного транспортного обслуживания, для грузополучателей характерна логистическая схема, в рамках которой все импортные грузы из Китая поступают в Москву по железной дороге, а затем транспортируются в регионы автомобильным транспортом.

Для оптимизации логистических процессов и сокращения транспортных расходов, а также распределения нагрузки на инфраструктурные мощности, представляется целесообразным рассмотреть альтернативные маршруты, например, предложенный в Таблице 1.

Таблица 1 - Предложенный маршрут

№ этапа	Название этапа	Описание этапа
Этап 1	Китай (Производитель/Поставщик)	Исходная точка - производитель или поставщик товара в Китае.
Этап 2	Погрузка контейнеров на судно	Последующий выход судна
Этап 3	Прибытие судна в порт	Выгрузка, проведение мер таможенного контроля (в случае срабатывания), выпуск декларации и открепление контейнеров для выхода по ЖД
Этап 4	Погрузка контейнеров на поезд	Товар загружается в контейнеры для транспортировки по железной дороге.
Этап 5	Ж/д станция прибытия (Ярославль, Владимир или иная)	При необходимости отправки груза в МСК и/или ближайшие города
Этап 6	Разгрузка контейнеров с поезда	Контейнеры выгружаются с поезда на станции прибытия.
Этап 7	Погрузка контейнеров на автомобили	Контейнеры перегружаются с железнодорожной платформы на автомобильные платформы
Этап 8	Доставка на склады предприятий	Контейнеры доставляются на склады предприятий, расположенных в регионах
Этап 9	Возврат порожнего оборудования на ЖД станцию прибытия	Контейнеры возвращают на ЖД станцию Ярославль, Владимир или иную

Помимо оптимизации пропускной способности и балансировки грузопотоков, необходимо обеспечить экономическую эффективность железнодорожных перевозок посредством организации замкнутых логистических циклов по схеме «экспорт – импорт». Данный подход позволяет существенно снизить транспортные издержки за счет исключения подсыла порожних контейнеров под экспортную погрузку, что в свою очередь повышает конкурентоспособность экспортёров.

В целях дальнейшей оптимизации логистических процессов представляется целесообразным создание зон таможенного контроля (далее - ЗТК) на железнодорожных станциях, обладающих достаточными мощностями для обработки грузопотоков. Организация ЗТК позволит осуществлять таможенное оформление грузов непосредственно на станциях прибытия, что сократит сроки доставки и уменьшит транзакционные издержки для участников внешнеэкономической деятельности.

Полученные результаты и выводы (Заключение)

Для реализации данной инициативы целесообразно провести анализ существующих железнодорожных станций в Московской области и близлежащих регионах с целью определения наиболее перспективных площадок для организации ЗТК. В частности, необходимо учитывать наличие развитой инфраструктуры, удобного транспортного сообщения и достаточной площади для размещения таможенных органов, и складских помещений. Реализация данного проекта будет способствовать перераспределению грузопотоков, снижению нагрузки на Московский железнодорожный узел и повышению эффективности внешнеэкономической деятельности в регионе.

Список использованных источников

- 1) Альта-Софт: Таможенный портал для участников ВЭД. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alt.ru/> (дата обращения: 24.02.2025).
- 2) Официальный сайт РЖД. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rzd.ru/> (дата обращения: 17.02.2025).
- 3) Официальный сайт Ространснадзор [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://rostransnadzor.gov.ru/> (дата обращения: 24.02.2025).