

АНАЛИЗ ДИНАМИКИ ГРУЗОБОРОТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ТАМОЖЕННОГО СОЮЗА

Леушина Т.В., Ганина А.Г.

Оренбургский государственный университет, г. Оренбург

В составе стран принявших 1 ноября 1951 г. Соглашение о международном грузовом железнодорожном сообщении находятся государства Единого экономического пространства (ЕЭП), образующие в свою очередь Таможенный союз: Российская Федерация, Республика Беларусь и Республика Казахстан.

Железнодорожная система стран-участниц Таможенного союза по показателю общей протяженности эксплуатируемых путей является третьей в мире, превосходя Китай, но уступая по данному показателю США и Европейскому союзу. В целом по состоянию на 2013 г. общая длина эксплуатационных путей стран Таможенного союза составила 105,5 тыс. км [1].

По данным Евростата около 20 % мирового грузооборота железнодорожного транспорта приходится на страны Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана. Номенклатура перевозимых грузов между странами Таможенного союза представлена следующими наименованиями: среди экспортных грузов из РФ в Республику Беларусь большую часть составляют сырьевые продукты - сырая нефть, нефтепродукты, черные металлы и природный газ, а экспортные грузы в обратном направлении представлены, как правило, продовольственными и промышленными товарами – грузовые автомобили, трактора, мебель и автозапчасти.

По состоянию на 2013 г. наибольшая доля в железнодорожных грузовых перевозках между Россией и Казахстаном приходится на топливно-энергетические товары 61,5 % и минеральные продукты 17 %. Экспортными грузопотоками из России в Казахстан следуют в основном нефтяные, минерально-строительные материалы, черные металлы и в меньшей степени около 2 % каждого наименования в структуре экспорта приходится на поставки лесных грузов, кокса, удобрений, хлебных и рудных грузов. Основными экспортными поставками железнодорожным транспортом из Казахстана в РФ являются угли Экибастузского бассейна и рудные грузы [1].

Следует отметить, что существует несбалансированность торгово-экономического сотрудничества внутри Таможенного союза между Республикой Беларусь и Республикой Казахстан. В целом только 1 % взаимного товарооборота приходится на эти страны, остальные 99 % обеспечиваются российско-белорусским и российско-казахстанским товарооборотом [2].

В статье приведены результаты анализа полного интервального ряда важнейшего объемного экономического показателя в железнодорожной статистике – грузооборота, стран Таможенного союза РФ, Беларуси и Казахстана по данным Росстата, Белстата и Казстата за период 1995-2014 гг.

Динамика грузооборота стран Таможенного союза в секторе железнодорожных перевозок за указанный период представлена на рисунке 1.

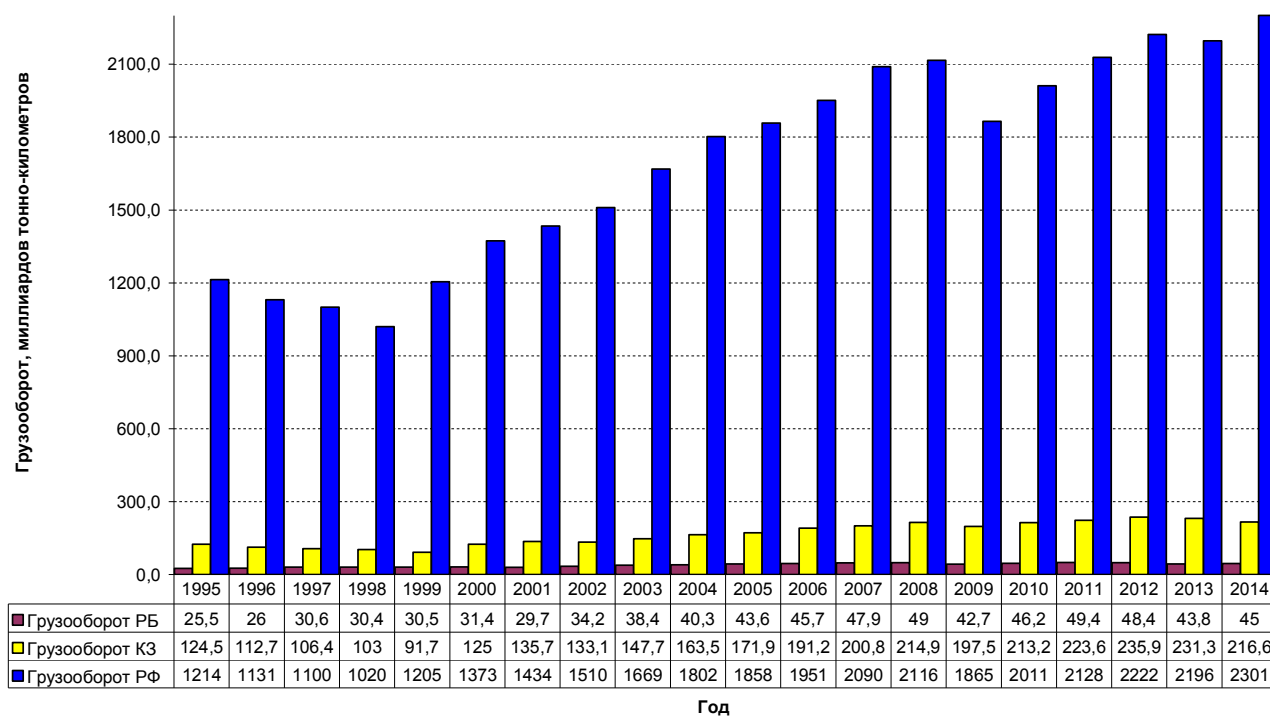


Рисунок 1 - Динамика грузооборота железнодорожного транспорта стран Таможенного союза России, Беларуси и Казахстана

В исследуемом временном ряду период 1995-1998 гг. характеризуется снижением грузооборота железнодорожного транспорта в России с 1214 млрд. тонно-км в 1995 г. до 1020 млрд. тонно-км в 1998 г., в то время как сокращение грузооборота железнодорожного транспорта Казахстана имело более затяжной характер. В период с 1995 г. по 1999 г. данный показатель составлял 124,5 млрд. тонно-км в 1995 г. и 91,7 млрд. тонно-км в 1999 г. (уменьшение в абсолютном выражении на 32,8 тонно-км, в относительном – на 26,3 %).

В 1995-1997 гг. грузооборот железнодорожного транспорта Беларуси возрастает с 25,5 млрд. тонно-км до 30,6 млрд. тонно-км (на 20,0 %), в дальнейшей динамике наблюдалось незначительное снижение.

Абсолютные приросты в период сокращения грузооборота железнодорожного транспорта России и Казахстана имеют отрицательную тенденцию, при этом темп цепного изменения данного показателя для РФ составил 7,3 % в 1998 г. и 11,0 % для Казахстана в 1999 г.

Темпы роста грузооборота железнодорожного транспорта Республики Беларусь имеют положительную тенденцию с 1995 г. по 1998 г. В 1998 г. по сравнению с уровнем 1997 г. наблюдалось снижение исследуемого показателя по сравнению с уровнем предыдущего года, а в 1999 г. – на 11,0 %. Последующие периоды характеризовались положительной динамикой цепных темпов роста грузооборота железнодорожного транспорта Республики

Беларусь. Так, в 2000 г. по сравнению с 1999 г. наблюдалось увеличение анализируемого показателя на 36,3 % .

Следует отметить, что темп увеличения грузооборота железнодорожного транспорта РФ в 1999–2008 гг. отличается значительной волатильностью. Цепные характеристики динамики отразили, что наибольший темп роста показателя наблюдается в 1999 г. 18,1 % к уровню предыдущего года. В дальнейшей динамике величина показателя по сравнению с предыдущим периодом снижалась вплоть до 2002 г., когда относительное изменение по сравнению с 1999 г. составило только 5,3 % [3] .

Очередное увеличение цепного темпа прироста отмечалось в 2003 г. (10,5 %), но в последующие два года показатель снижался на 8,0 % и 3,1 % соответственно.

Несмотря на то, что для грузооборота железнодорожного транспорта Республики Беларусь в период 2002-2008 гг. характерна тенденция увеличения показателя в абсолютных величинах, цепной темп роста в имел тенденцию к снижению: 115,2 % в 2002 г., 112,3 % в 2003 г., 104,9 % в 2004 г., 108,2 % в 2005 г., 104,8 % в 2006 г. и 2007 г., 102,3 % в 2008 г.

В Республике Казахстан в этот период также наблюдается увеличение данного показателя, причем наибольший темп прироста 111,2 % приходился на 2006 г.

Последующие периоды роста абсолютных значений грузооборота стран Таможенного союза в абсолютных величинах приходятся на 2010-2012 гг. для Казахстана и России и 2010-2011 гг. - для Республики Беларусь. Однако относительные цепные изменения отражают тенденцию к снижению грузооборота железнодорожного транспорта РФ - 107,8 % в 2010 г., 105,8 % в 2011 г. и 104,4 % в 2012 г. Для Казахстана анализируемые величины составили - 107,9 % в 2010 г., 104,9 % в 2011 г., затем некоторый подъем до 105,5 % в 2012 г. Снижение темпа роста грузооборота железнодорожного транспорта Беларуси в данном краткосрочном периоде длится вплоть до 2013 г., если данный показатель в 2010 г. составлял 108,2 %, то в 2013 г. – всего 90,5 % (снижение на 17,7%).

В анализируемом временном ряду отчетливо видно, что 2009 г. для всех трех стран Таможенного союза стал переломным в секторе железнодорожных перевозок: значения показателей грузооборота снизилось по сравнению с предыдущим годом и составили 1865 млрд. тонно-км по данным Росстата; 42,7 млрд. тонно-км по данным Белстата; 197,5 млрд. тонно-км по данным Казстата.

При сравнении темпов восстановления экономической активности грузооборота железнодорожного транспорта по цепному приросту участниц Таможенного союза следует отметить, что после кризисного 2009 г. наибольший прирост грузооборота (8,2 %) характерен для железнодорожного сектора Беларуси, а для РФ и Казахстана данный показатель составлял 7,8 % и 7,9 % соответственно.

Список литературы

1. *Перспективы развития рынка железнодорожных перевозок Единого экономического пространства.* – Алматы, 2014. – с. 127. — ISBN 978-601-7151-40-9.
2. *Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана: история, современный этап и перспективы развития* / Лихачев А.Е. // *Российский внешнеэкономический вестник* — 2010. — № 6. — С. 4–23.
3. *Анализ временного ряда грузооборота железнодорожного транспорта Российской Федерации* / Леушина Т.В., Ганина А.Г. // *Научная дискуссия: вопросы экономики и управления. №6 (39): сборник статей по материалам XXXIX международной заочной научно-практической конференции.* М., Изд. «Интернаука», 2015. — 110 с. — ISSN 2309-222x.