

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ И ЭКСПЕРТОВ
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

ЭКОНОМИКА

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

01 • 2024

Экономика и финансы

Стратегия управления

Региональные проекты

Учет и аудит

Транспортный рынок

Управление персоналом

Нормативные документы

Влияние интенсификации использования железнодорожной
инфраструктуры на экономические результаты перевозочной
деятельности
с. 12

Издается с 1999 г.
<http://railways.prometej.su>

ИЗДАТЕЛЬСТВО
Прометей

ЖУРНАЛ ДЛЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ
И ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ РАБОТНИКОВ

ЭКОНОМИКА

ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

01 • 2024

В номере

Экономика и финансы

Логистический рынок

Реализация проектов

Транспортная инфраструктура

Методические подходы

Региональные проекты





Экономика и финансы

Влияние интенсификации использования железнодорожной инфраструктуры на экономические результаты перевозочной деятельности

Д.А. МАЧЕРЕТ,
д.э.н., профессор, первый
заместитель председателя
Объединенного ученого
совета ОАО «РЖД»,
профессор РУТ (МИИТ)
macheretda@rambler.ru

А.В. РЫШКОВ,
д.э.н., начальник Департа-
мента экономической
конъюнктуры и страте-
гического развития
ОАО «РЖД»
ryshkovav@center.rzd.ru

А.Д. РАЗУВАЕВ,
к.э.н., доцент, доцент
кафедры «Экономика
транспортной инфра-
структуры и управление
строительным бизнесом»
РУТ (МИИТ)
razuvaevalex@yandex.ru

Интенсификации использования производственных ресурсов – ключевой фактор обеспечения эффективности любой экономической деятельности. На железнодорожном транспорте, где важнейшим производственным ресурсом является инфраструктура [1–3], ее интенсивное использование особенно важно для обеспечения целевых результатов деятельности [4]. Поэтому представляет интерес долгосрочный ретроспективный анализ роста интенсивности использования железнодорожной инфраструктуры и ее влияния на экономические результаты перевозочной деятельности.

Технологические факторы роста эффективности

За время деятельности ОАО «РЖД» при стабильной эксплуатационной длине сети железных дорог [5] был обеспечен существенный рост перевозочной работы. Тарифный грузооборот за период 2004–2022 годов возрос в 1,46 раза, а общая тонно-километровая работа (сумма тарифного грузооборота и пассажирооборота) – в 1,4 раза. Основой этого



Логистический рынок

Оценка выполнения сроков доставки грузов на юге России

П.В. КУРЕНКОВ,
д.э.н., профессор,
профессор кафедры
«Управление транспортным бизнесом и интеллектуальные системы» РУТ (МИИТ)
petrkurenkov@mail.ru

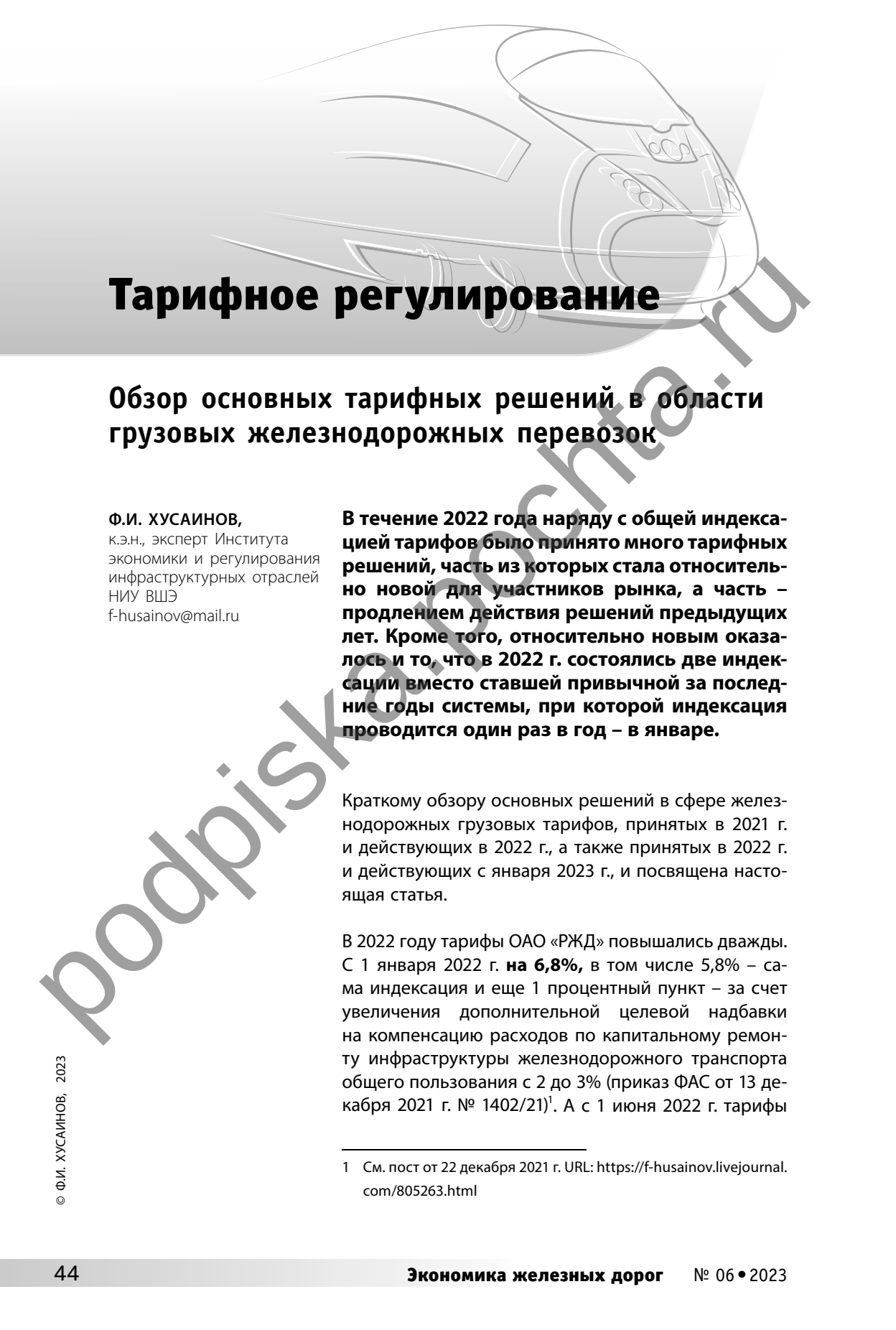
И.А. СОЛОП,
к.т.н., доцент кафедры
«Управление эксплуатационной работой» РГУПС
bhbirf1122@yandex.ru

Е.А. ЧЕБОТАРЕВА,
к.т.н., доцент кафедры
«Управление эксплуатационной работой» РГУПС
abrosimova@yandex.ru

В.Т. ВОЛОВ,
д.т.н., д.э.н., профессор
Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС)
volovvt@mail.ru

Вопросы, связанные со своевременной доставкой грузов для «Российских железных дорог» всегда являются первостепенными, так как ОАО «РЖД» занимает важное место в экономике страны, обеспечивая потребности государства, удовлетворение внешнего спроса, качество транспортно-логистического обслуживания, требуемый уровень сервиса.

В условиях конкуренции между различными видами транспорта надежность доставки грузовых отправок железнодорожным транспортом приобретает еще большую значимость [1–3]. Поэтому, для того чтобы привлечь грузовладельцев выбрать для перевозки грузов железнодорожный транспорт, приходится прилагать все больше усилий для своевременной доставки грузов. Выполнение перевозок «от двери до двери», «точно в срок» является гарантией сохранения клиентов и получения прибыли. Введенные санкции и ограничения потребовали внесения ряда корректировок в транспортную логику Юга России с одновременным увеличением объемов пассажирских перевозок и негативно отразились на скорости и сроках доставки грузов. Востребованные и используемые ранее логистические схемы в 2022 г. стали неактуальными, поэтому транспортникам пришлось выстраивать новые, которые давались непросто, прежде всего из-за инфраструктурных ограничений.



Тарифное регулирование

Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок

Ф.И. ХУСАИНОВ,
к.э.н., эксперт Института
экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ ВШЭ
f-husainov@mail.ru

В течение 2022 года наряду с общей индексацией тарифов было принято много тарифных решений, часть из которых стала относительно новой для участников рынка, а часть – продлением действия решений предыдущих лет. Кроме того, относительно новым оказалось и то, что в 2022 г. состоялись две индексации вместо ставшей привычной за последние годы системы, при которой индексация проводится один раз в год – в январе.

Краткому обзору основных решений в сфере железнодорожных грузовых тарифов, принятых в 2021 г. и действующих в 2022 г., а также принятых в 2022 г. и действующих с января 2023 г., и посвящена настоящая статья.

В 2022 году тарифы ОАО «РЖД» повышались дважды. С 1 января 2022 г. **на 6,8%**, в том числе 5,8% – сама индексация и еще 1 процентный пункт – за счет увеличения дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с 2 до 3% (приказ ФАС от 13 декабря 2021 г. № 1402/21)¹. А с 1 июня 2022 г. тарифы

1 См. пост от 22 декабря 2021 г. URL: <https://f-husainov.livejournal.com/805263.html>



Экономика регионов

Транспортное обеспечение пространственного развития регионов

В.А. ПОДСОРИН,
д.э.н., профессор кафедры
«Экономика и управление
на транспорте» ФГАОУ
ВО «Российский универ-
ситет транспорта (МИИТ)»
podsorin@mail.ru

Д.Г. КОЛЯДИН,
к.э.н., доцент кафедры
«Экономика и управление
на транспорте» ФГАОУ
ВО «Российский универ-
ситет транспорта (МИИТ)»
d.g.kolyadin@gmail.com

В.А. КОМАРОВ,
аспирант кафедры
«Экономика и управление
на транспорте» ФГАОУ
ВО «Российский универ-
ситет транспорта (МИИТ)»
vchkomarov@gmail.com

Социально-экономическое развитие региона определяется его конкурентными преимуществами, обусловленными, с одной стороны, имеющимися природными ресурсами и географическим положением, а с другой стороны – расширяющимся инфраструктурным базисом и развивающимся человеческим капиталом. При этом от состояния и развития транспорта во многом зависят объемы и размещение производства, определяющие местоположение рабочих мест, способ общественного производства материальных благ, эффективность транспортно-логистических связей между субъектами, а также рыночный механизм обмена товарами и услугами. В качестве основных показателей, используемых авторами, для оценки транспортного обеспечения пространственного развития регионов определены валовый региональный продукт и объемы работы железнодорожного транспорта. Анализ данных показателей позволил оценить степень влияния работы железнодорожного транспорта на экономику регионов в детализации по федеральным округам. Авторами сделан вывод о том, что пространственное развитие регионов должно быть неотъемлемой частью государственной экономической политики для обеспечения непрерывного развития

Таблица 4

Изменение доходности от основного вида деятельности в 2019 и 2020 гг.

ППК	Доходность на 1 пасс., руб.		Доходность на 1 пасс.-км, руб.		Изменение выручки на изменение объема работы	
	млн руб.	%	млн руб.	%	В руб. на 1 перевезенного пассажира	В руб. на 1 не выполненный пасс.-км
Центральная ППК	9,46	11,5	0,48	18,6	51,11	1,36
Северо-Западная ППК	1,52	1,6	0,03	1	90,13	2,43
Московско-Тверская ППК	-2,77	-2,4	0,04	1,4	121,89	2,86
Свердловская ППК	22,97	11,1	0,44	11,8	125,7	2,21
Волго-Вятская ППК	-16,67	-19,9	-0,42	-19,5	333,76	7,86
Экспресс-пригород	20,68	28,4	0,51	28,7	0,6	0,01
Северо-Кавказская ППК	-1,11	-1,6	-0,02	-0,7	74,47	2,1
Алтай-Пригород	-2,81	-4,6	0,04	3	79,73	1,07
Байкальская ППК	78,39	-46,9	-1,52	-42,3	474,5	8,41
Содружество	-1,59	-1,9	0,06	3	88,29	1,75
Кубань Экспресс-Пригород	5,98	4,9	0,23	6,7	98,26	2,55
Экспресс Приморья	2,64	2,1	0,1	4,1	112,37	2,06
Пермская ППК	1,45	1,6	0,12	5,9	83,42	1,57
Самарская ППК	0,55	0,9	0,04	2,7	56,22	1,35
Краснопригород	3,12	5,9	0,08	6,6	40,78	0,94
Северная ППК	1,29	1,1	0,06	1,9	115,14	2,97
Башкортостанская ППК	-17,1	-19,7	-0,38	-18,8	9 555,74	30,33
Омск-пригород	-0,12	-0,1	0,01	0,4	90,37	1,33
Кузбасс-пригород	-20,47	-22,1	-0,51	-19,8	151,08	3,88
Волгоградтранспригород	-3,38	-4,1	-0,06	-2,9	100,06	2,16
Калининградская ППК	3,52	6,6	0,05	2,3	35,92	1,7
Забайкальская ППК	2,39	2	0,09	3,8	102,42	1,92

Источник: составлено авторами.



Нормативные документы

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ДРУГИЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Обзор «в картотеку»

Законодательство о конституционном строе и основах государственного управления

Официальный интернет-портал правовой информации
<http://pravo.gov.ru>,
04.09.2023

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 01.09.2023 № 1434

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ГОСУДАРСТВЕННУЮ ПРОГРАММУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «РАЗВИТИЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ПОВЫШЕНИЕ ЕЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Внесены изменения в государственную программу «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности».

В частности, скорректирована оценка текущего состояния сферы реализации государственной программы с учетом введенных против РФ экономических санкций со стороны недружественных иностранных государств, дополнены приоритеты и цели государственной политики в сфере реализации государственной программы.

Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 08.09.2023

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ ОТ 07.09.2023 № 1456

О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В РЕГЛАМЕНТ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Внесены уточнения в порядок рассмотрения Правительством РФ парламентских запросов, запросов и обращений сенаторов РФ и депутатов Государственной Думы.

Установлено, что ответы федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Президент РФ или Правительство, на запросы или обращения сенаторов и депутатов Госдумы, обращения комитетов

и комиссий палат Федерального Собрания, по вопросам рассмотрения законопроектов, поступивших на заключение или на официальный отзыв в Правительство от субъектов права законодательной инициативы или Государственной Думы, подготовки проектов поправок к законопроектам должны быть подготовлены с учетом позиции Правительства по соответствующему законопроекту, содержащейся в заключении или официальном отзыве Правительства на законопроект или поправках к законопроекту. Копии ответов направляются в Правительство.

В случае отсутствия соответствующей позиции Правительства проекты ответов федеральных органов исполнительной власти, руководство деятельностью которых осуществляет Президент РФ или Правительство, на указанные запросы или обращения направляются на согласование в Аппарат Правительства не позднее чем за 5 дней до истечения установленного срока ответа на запрос или обращение.

Официальный интернет-портал правовой информации
<http://pravo.gov.ru>,
07.09.2023

ПРИКАЗ ФСТЭК РОССИИ ОТ 01.06.2023 № 107
ОБ УТВЕРЖДЕНИИ СРОКОВ И ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРОЦЕДУР ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ И ЭКСПОРТНОМУ КОНТРОЛЮ И ЕЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ЛИЦЕНЗИОННОГО КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЗАЩИТЕ КОНФИДЕНЦИАЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ
Зарегистрировано в Минюсте России 06.09.2023 № 75126

Определены сроки и последовательность административных процедур при осуществлении ФСТЭК России лицензионного контроля за деятельностью по технической защите конфиденциальной информации.

Установлен порядок организации и проведения плановой, внеплановой, выездной и документарной проверок, порядок оформления их результатов и осуществления контроля за устранением лицензиатом выявленных нарушений лицензионных требований.

Положения настоящего приказа применяются до 31 декабря 2024 г. включительно.

Официальный интернет-портал правовой информации
<http://pravo.gov.ru>, 05.09.2023

ПРИКАЗ ФАС РОССИИ ОТ 04.08.2023 № 522/23
О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ПОРЯДОК ПРЕДСТАВЛЕНИЯ В АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ ОРГАН ХОДАТАЙСТВА ИЛИ УВЕДОМЛЕНИЯ В ЭЛЕКТРОННОЙ ФОРМЕ, УТВЕРЖДЕННЫЙ ПРИКАЗОМ ФАС РОССИИ ОТ 28 ИЮЛЯ 2016 Г. № 1081/16
Зарегистрировано в Минюсте России 04.09.2023 № 75094

Уточнен порядок представления в антимонопольный орган ходатайств или уведомлений в электронной форме.

Установлено, что их представление осуществляется посредством федеральной государственной информационной системы «Единый портал государственных и муниципальных услуг (функций)».

Кроме того, скорректированы требования к оформлению направляемых в антимонопольный орган документов и информации.

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 2024 год

Оформить подписку
по издательской цене можно:

-  на сайте журнала
<http://railways.prometej.su>;
-  отправить заявку на эл. адрес
manager@prometej.su;
-  по телефону в редакции
+7 (495) 730-70-69.

Подписка по каталогам в агентствах:

- ➔ Урал-Пресс (ural-press.ru) ПЕЧАТНАЯ ВЕРСИЯ – индекс **84993**;
- ➔ Электронная версия на полугодие – **010353**, годовой – **010354**;
- ➔ Почта России (podpiska.pochta.ru) – индекс **П2574**;
- ➔ Пресса России, объединенный каталог (pressa-rf.ru) – индекс **84993**;
- ➔ Электронная библиотека «Руконт» (rucont.ru) – электронная версия журнала.

Напоминаем:

все предыдущие выпуски журнала за 2022 и 2023 годы вы можете заказать в редакции по тел. +7 (495) 730-70-69 или прислать заявку на эл. почту manager@prometej.su

Если вы хотите получать **электронную версию журнала**, то можете подписаться: в РУНЭБ – на сайте elibrary.ru; в электронной библиотеке «Руконт» – на сайте rucont.ru

