

- несовершенная структура производства лесобумажной продукции, характеризующаяся низкой долей выпуска продукции глубокой переработки древесины, определившей сырьевую направленность экспорта;
- низкая конкурентоспособность отечественной лесобумажной продукции;
- недостаточные объемы инвестиций, сдерживающие развитие производств по глубокой переработке древесины и лесозаготовок из-за отсутствия достаточных объемов строительства лесовозных дорог;
- снижение лесопокрытой площади и потеря типичных ландшафтов;
- недостаточно разработанная и неоснащенная система охраны леса и происходящая из нее проблема лесонарушений и увеличения пожаров;
- низкие доходы лесного хозяйства в связи с низкими ценами на древесину на рынке;
- отсутствие современной передовой техники для восстановления лесного фонда, заготовки древесины и проведения мероприятий по уходу в лесах.

Таким образом, необходимо предпринимать меры по нивелированию сложившихся отрицательных тенденций. В основе деятельности лесопромышленного комплекса лежит использование возобновляемых лесных ресурсов, поэтому, если говорить об управлении лесопромышленным комплексом, необходимо обратить внимание на вопросы управления лесным хозяйством, а также взаимосвязи с такими видами экономической деятельности, как транспорт, энергетика, строительство, профессиональное образование, финансовая деятельность, производство оборудования и материалов и др.

Особенностью управления лесопромышленным комплексом является то, что оно должно совмещать две стороны деятельности. Во-первых, это наиболее полное и качественное удовлетворение потребностей общества в разнообразных ресурсах леса. Вторая цель определяется необходимостью не только сохранения, а и улучшения, повышения качества этого важнейшего возобновляемого ресурса.

#### Список использованных источников

1. Государственный лесной кадастр Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://belgosles.by/wp-content/uploads/2021/04/%D0%9A%D0%B0%D0%B4%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80-%D0%A0%D0%91-%D0%BD%D0%B0-1.01.21-1.pdf>.
2. Лесная инженерия, материаловедение и дизайн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.belstu.by/Portals/0/userfiles/37/0002-LiD-PPS-2020.pdf>.
3. Лесные ресурсы и лесопользование в Беларуси / lu.belstu.by [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://lu.belstu.by/wp-content/uchebnaya-rabota/dnevnoe/lh/upravlenie-lesami/lekci-3-upravl-lesami.pdf>.

УДК 338.23, 65.011.42

## ИСТОЧНИКИ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ

*Матвеева Н.Ю., к.с.н., доц.*

*Российский университет транспорта,  
г. Москва, Российская Федерация*

Реферат. *Рассматривается вопрос экономической эффективности пригородных пассажирских перевозок по железной дороге. Производится обзор публикаций по теме, анализ положений Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Делается вывод о том, что пригородные пассажирские компании (ППК) имеют возможности для улучшения экономических показателей, от развития перевозок до сопутствующих видов ведения бизнеса.*

Ключевые слова: пригородные пассажирские перевозки, пригородные пассажирские компании, железнодорожный транспорт, мультимодальные перевозки, проезд льготных категорий граждан.

Транспортная система представляет собой особую сферу, связанную с обеспечением

пространственных коммуникаций. Вопрос эффективного функционирования пригородного пассажирского железнодорожного транспорта имеет стратегическое значение для России по целому ряду причин, среди которых – перегруженность автомобильных дорог, необходимость развития экономики, для которой необходима мобильность населения [7].

Работа пригородного железнодорожного пассажирского транспорта осложняется целым рядом трудностей, связанных с высокими затратами на его функционирование и обслуживание, а также с необходимостью поддерживать социально доступные цены на билеты и льготы для ряда категорий пассажиров. Кроме того, его развитие в современных агломерациях нуждается в огромных вложениях в строительство новых путей, реконструкцию старых и обновление инфраструктуры (станций, вокзалов, поездов и переходов и т.п.). Примером в этом отношении является Москва, реализующая крупнейшие проекты по развитию метро, МЦК, МЦД.

Одной из центральных проблем данного вида перевозок является ценовая политика. Она складывается из двух аспектов: управление тарифами и управление льготными перевозками. Относительно первого аспекта следует сказать, что тарифная политика имеет здесь серьёзные ограничения. Пассажиры рассматривают пригородные электрички как доступный и недорогой вид транспорта, и, кроме того, электричкам приходится конкурировать с автотранспортом. Поэтому цена на билеты не может быть выше определённого уровня. Обычно разница между ценой поездки для пассажира и реальной стоимостью перевозки компенсируется за счёт бюджетных источников (чаще всего, региональных). Бесплатный или льготный проезд определённых категорий граждан также компенсируется из бюджета, хотя и выступает в качестве отдельной статьи субсидирования перевозок [1].

Проблема финансирования проезда льготных категорий граждан привлекает внимание как органов исполнительной власти различного уровня, так и СМИ. Согласно действующему законодательству, обязанности, возникающие в связи с организацией перевозок населения пригородным железнодорожным транспортом, возложены на органы власти субъектов РФ. Они формируют соответствующий заказ и компенсируют выпадающие доходы пригородных пассажирских компаний (ППК). Однако требования законодательства не исполняются должным образом и задолженность субъектов РФ перед ППК только растёт [1]. В итоге создаётся ситуация, при которой транспортным компаниям не выгодно осуществлять социально значимые перевозки, так как они часто убыточны [7]. Так, в 2016 г., согласно данным исследований, пригородные компании не могли рассчитаться с ОАО «РЖД» за использование инфраструктуры, при этом их задолженность составляла 37 млрд руб. [9]. Специалисты даже высказывали опасения, что в такой ситуации государство может столкнуться с исчезновением частных транспортных перевозчиков [4].

Во многих источниках рассматривается вопрос о создании конкурентной среды в отрасли пригородных пассажирских перевозок по железной дороге. Данный рынок был признан специалистами в качестве такого, на котором возможна и целесообразна конкуренция [2]. Однако механизмы формирования такой конкуренции неоднозначны. В настоящее время отрасль представляет собой сеть пригородных пассажирских компаний (ППК), относящихся одновременно к ведению ОАО «РЖД» и региональных администраций. Так или иначе, их структура остаётся, в основном, зависящей от государства, и при этом вертикально-интегрированной, что препятствует конкуренции [10, с. 42].

Одно из направлений повышения экономической эффективности пригородных пассажирских перевозок по железной дороге – это создание новых маршрутов, в том числе скоростных (поезда типа «Ласточка», «Иволга», «РЭКС»). Об этом говорят многие авторы. Так, указывается на тенденцию роста количества перевезенных пассажиров в секторе скоростного сообщения, начиная с 2010 г. [1]. При этом исследователи отмечают выгоды введения ускоренных электричек не только для многолюдных столичных агломераций, но и для региональных перевозок [8]. Немаловажными представляются и интегральные экономические, социальные и экологические эффекты развития этого вида транспорта [11].

Ещё одно важное направление повышения эффективности пригородных железнодорожных перевозок – мультимодальные перевозки. В настоящее время, с развитием «интернета вещей», позволяющего координировать работу различных видов транспорта в реальном времени, а также удалённой организации маршрутов и оплаты проезда со стороны пассажиров, это направление развития представляется мейнстримом. Мультимодальность предполагает интеграцию пассажирских сервисов железнодорожного транспорта между собой и с другими видами наземного транспорта [5].

Несмотря на очевидную необходимость развития мультимодальных перевозок, они сталкиваются с рядом проблем. Например, несогласованность инфраструктуры (пространственная удалённость железнодорожных и автовокзалов и т.п.) препятствует осуществлению быстрых пересадок с одного вида транспорта на другой. Иначе говоря, необходимо развивать транспортную сеть и создавать условия для удобной пересадки пассажиров. Часто бывает и так, что перевозчики не могут согласовать тарифную политику и обеспечить пассажирам мультимодальных маршрутов так называемую тарифную преемственность, то есть снижение стоимости проезда по пересадочному маршруту [5]. Всё это говорит о том, что мультимодальные перевозки требуют наличия единого оператора, который бы организовывал такие перевозки, а также единых платёжных документов. Предлагается и создание единой дистрибутивной IT-платформы пассажирских перевозок, такой как «Инновационная мобильность» [3].

В числе стратегических целей развития рассматриваемой отрасли, согласно Концепции, принятой в 2014 г. [6], находятся её экономическая эффективность и оптимизация необходимой государственной поддержки. Какие же меры предложены для этого?

Во-первых, привлечение долгосрочных внебюджетных инвестиций. Согласно Концепции, необходимо создать прозрачные и предсказуемые условия деятельности для всех участников данного рынка, а также дополнительные стимулы для неё. Отдельно упоминается необходимость привлечения внебюджетных инвестиций в создание инновационных транспортных технологий.

Во-вторых, одним из способов повышения экономической эффективности перевозчиков признаётся наличие конкурентной среды (п. VIII Концепции). Такая среда может существовать либо при наличии более чем одного перевозчика в одном направлении (конкуренция на маршруте), либо при размещении конкурсных заказов на выполнение перевозок (конкуренция за маршрут – такие заказы должны осуществлять регионы). Однако в настоящее время конкурентная среда признаётся не сформированной. Поэтому пока перевозки могут осуществляться путём прямого размещения региональных заказов.

В-третьих, в Концепции оговорены такие элементы финансирования перевозок, как:

- компенсация государством ОАО «РЖД» его расходов на функционирование инфраструктуры, необходимой для осуществления пригородных перевозок;
- компенсация перевозчикам стоимости проезда льготных категорий граждан;
- субсидирование выпадающих доходов перевозчиков, связанных с государственным регулированием тарифов на проезд;
- возможность инвестирования в инфраструктуру, не принадлежащую ОАО «РЖД» (п. IX).

В-четвёртых, Концепция предполагает наличие у перевозчиков возможности выбора формы собственности на активы, не принадлежащие ОАО «РЖД», в первую очередь, на подвижной состав. Старый подвижной состав может быть выкуплен, новый может приобретаться компаниями-перевозчиками или иными участниками рынка, например, лизинговыми компаниями (то есть, сдаваться в аренду). Концепция предусматривает также множественность форм собственности на инфраструктуру, в первую очередь, на ремонтные мощности. Собственниками этих мощностей, кроме ОАО «РЖД», могут выступать компании-производители подвижного состава и перевозчики. Всё это призвано создать более оптимальные условия для выбора форм собственности на основные активы, учёта спроса на ремонт подвижного состава (п. X).

В-пятых, перевозчикам предоставляется право вводить дополнительные (коммерческие) рейсы или маршруты вне регионального заказа, тарифы по которым не регулируются, и компенсация по которым со стороны государственного или регионального бюджетов не производится. Также перевозчики могут оказывать пассажирам дополнительные платные услуги.

Итак, основные меры, предусмотренные Концепцией в целях повышения экономической эффективности пригородных пассажирских перевозок по железной дороге, заключаются в оптимизации и систематизации мер государственной поддержки отрасли, диверсификации собственности на инфраструктуру, привлечении в отрасль внешних (внебюджетных) инвестиций, обновление инфраструктуры и подвижного состава. При этом неэффективные маршруты предполагается заменять автотранспортными перевозками.

#### Список использованных источников

1. Буранкова, М. А. Проблемы организации и финансирования перевозки льготных

- категорий граждан на железнодорожном транспорте пригородного сообщения как важной социальной услуги / М. А. Буранкова // Актуальные вопросы современной экономики. – 2018. – № 6. – С. 110–118.
2. Волкова, Е. М. Выбор модели развития пригородного транспортного комплекса с учетом мирового опыта функционирования региональных пассажирских перевозок / Е. М. Волкова // Транспортные системы и технологии. – 2016. – № 3. – С. 57–69.
  3. Дунаев, О. Н. Транспортно-логистическая платформа для мультимодальных пассажирских перевозок / О. Н. Дунаев, А. В. Гуц // Мир транспорта. – 2019. – Т. 17. – № 2 (81). – С. 92–102.
  4. Кобзева, М. Пригородные перевозки – печальные перспективы [Электронный ресурс] / М. Кобзева // ЖД.РФ. – 15 мая 2013. – Режим доступа: <http://www.zdrf.org/posts/51932d396cba92000200001f>.
  5. Колин, А. В. Проблемы и перспективы развития мультимодальных пассажирских перевозок с использованием железнодорожного транспорта / А. В. Колин, Д. Ю. Роменский // Транспортное дело России. – 2018. – № 2. – С. 104–107.
  6. Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 года N 857-р. // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс»: <https://docs.cntd.ru/document/499097146?marker=6560IO>.
  7. Курошева, Г. М. Проблемы и перспективы развития пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / Г. М. Курошева, О. Г. Леонова // Транспортное дело России. – 2016. – № 1.
  8. Самуйлов, В. М. Развитие ускоренных пригородных пассажирских перевозок с применением инновационного подвижного состава «Ласточка» / В. М. Самуйлов, С. В. Кириленко, Т. А. Каргапольцева // Инновационный транспорт. – 2019. – № 2 (32). – С. 16–22.
  9. Слаутенко, Н. С. Совершенствование структуры управления пригородным пассажирским комплексом ОАО «РЖД» / Н. С. Слаутенко // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. – 2016. – № 2 (10). – С. 52.
  10. Суюнчев, М. М. Развитие механизмов государственного регулирования, создающих условия для привлечения и защиты инвестиций в инфраструктурные отрасли (на примере железнодорожного транспорта) / М. М. Суюнчев, О. О. Мозговая, Д. В. Агафонов. – М. – 2016. Электронный ресурс: <https://em.ranepa.ru/files/docs/The-Development-of-Mechanisms-of-State-Regulation.pdf>.
  11. Терешина, Н. П. Интегральный эффект повышения скоростных режимов в сегменте «пригород-город-пригород» / Н. П. Терешина, О. Г. Чуверина // Актуальные вопросы экономики транспорта высоких скоростей. Сборник научных статей национальной научно-практической конференции; под ред. Н. А. Журавлевой. – Санкт-Петербург, 2020. – С. 238–244.

УДК 336.7

## СТРУКТУРА СОБСТВЕННОГО КАПИТАЛА И ЭФФЕКТ ФИНАНСОВОГО РЫЧАГА

*Пятницкий Д.В., д.э.н., доц., проф.*

*Ивановский государственный политехнический университет,  
г. Иваново, Российская Федерация*

Реферат. Предложена модель факторного анализа рентабельности акционерного капитала для оценки влияния на нее объема, стоимости и структуры заемного и привилегированного капитала. Оценено влияние приватизационных префакций на рентабельность акционерного капитала. Предложено подразделять эффект финансового (долгового) рычага на постоянную, не зависящую от структуры собственного капитала, и вариативную часть, зависящую от доли префакций в уставном капитале. Определена вероятная доля вариативной части в совокупном эффекте финансового (долгового) рычага.