

ИССЛЕДОВАНИЕ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И БЕЛАРУСЬЮ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАН

Иванова Е. А., к.т.н., доц., Флягина Т. А., к.э.н., доц.

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

Реферат. Авторами изучены изменения объемов железнодорожных пассажирских перевозок между Россией и Беларусью за последние ряд лет. Рассмотрены предпосылки ввода ускоренных и, в дальнейшем, высокоскоростных поездов на направлении Москва – Минск, приведены результаты проведенного авторами качественного опроса жителей Москвы и Московской области о намерениях и возможных целях поездок в республику Беларусь и предпочитаемых категориях поездов при выборе железнодорожного транспорта для таких поездок.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, высокоскоростные перевозки, международное сообщение, международный туризм, экономическое развитие.

Объемы международных перевозок железнодорожным транспортом между Россией и зарубежными странами за последнее десятилетие значительно снизились. Если в 2013 году в международном сообщении перевезено 19,4 млн. человек, то в 2017 г. – 6,8 млн., в 2022 г. – 3,1 млн. пассажиров; в 2023 году по отношению к предыдущему году снижение составило еще более 50 % (согласно данным годовых отчетов и информации АО «Федеральная пассажирская компания»). В то же время число пассажиров, следующих между Россией и Беларусью, за 11 месяцев 2023 года увеличилось на 14,4 % по отношению к сопоставимому периоду предыдущего года (по данным Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации).

Структура рынка международных железнодорожных перевозок также претерпела значительные изменения. В 2014 году 37 % рынка приходилось на Украину, 28 % – на Беларусь, 10 % – Казахстан, 6 % – Молдова. В 2023 году доля перевозок между Российской Федерацией и Республикой Беларусь в общем объеме международных пассажиропотоков составила более 60 %.

При совершении зарубежных поездок, россияне чаще всего выбирают воздушный вид транспорта [1]. Однако, есть маршруты, на которых на железнодорожный транспорт приходится достаточно немалые объемы пассажиропотока. Среди них маршруты, связывающие крупные города России и Беларуси. В 2023 году на направление Москва – Минск пришлось 31,7 % перевезенных пассажиров в международном сообщении; Санкт-Петербург – Минск – 4,6 %; Москва – Брест – 4,2 %; Москва – Орша – 3,4 %; Москва – Гомель – 2,8 %.

Как видно, наиболее востребованным в международном сообщении остается в настоящее время направление между столицами России и республики Беларусь. Безусловно, по мере преодоления политически неблагоприятной ситуации можно ожидать роста международных пассажиропотоков на всех традиционных направлениях. Однако на протяжении последних лет перевозки между Беларусью и Россией демонстрируют общую тенденцию роста: в 2022 г. перевезено 995 тыс. пассажиров, в 2024 – порядка 1 135 тыс. человек (по данным статистики ОАО «РЖД»). Помимо переориентации туристических потоков вследствие напряженной геополитической обстановки данная тенденция объясняется развитием деловых связей между двумя государствами. При этом россияне с удовольствием посещают белорусские города не только с целью культурного обмена, но также отдыха и лечения в санаторных комплексах.

С декабря 2016 года по март 2020 г. между Москвой и Берлином через столицу Беларуси Минск дважды в неделю курсировал скоростной поезд «Стриж». Максимальная скорость поезда составляла 200 км/ч. Поезд был отменен в связи с пандемией covid-19, и его движение не было возобновлено. Таким образом, на маршруте Москва-Минск при необходимой модернизации в принципе возможно движение со скоростями до 200 км/ч.

Скоростные поезда Ласточка, курсирующие в настоящее время на данном направлении, развивают скорость до 160 км/ч.

Протяженность скоростных и высокоскоростных магистралей в различных странах мира неуклонно растет. Потребители, как правило, позитивно реагируют на возможность совершить поездку быстрее, несмотря на возможное повышение цены билета [2]. Авторами статьи проведено качественное исследование путем опроса жителей Москвы и Московской области об их отношении к возможным поездкам в Беларусь, предпочитаемого вида транспорта, а также мнение данных респондентов о том, какой категорией поезда они предпочли бы осуществить поездку. Регион проживания участников опроса согласуется с тем, что направление Москва – Минск является наиболее перспективным для дальнейшего развития сообщения, составляет наибольший вклад в пассажиропоток по железной дороге между двумя государствами.

В опросе приняли участие 215 человек, преимущественно люди молодого возраста, от 20 до 40 лет (92 % опрошенных). Опрос проведен в ноябре-декабре 2024 года путем заполнения анкеты в электронной форме. Среди опрошенных 90,3 % ответили, что намерены совершить поездки в Беларусь с разной степенью вероятности. Только 12,9 % респондентов отметили, что не рассматривают железнодорожный транспорт как возможный способ совершения такой поездки. Опрошенным были предложены варианты разных по качеству услуг (купе, сидячие места, время в пути) при различных ценах билета. Цены билетов были выбраны на основе изучения имеющихся предложений АО «Федеральная пассажирская компания» в начале ноября 2024 года и указаны в анкете в пределах фактически выявленных диапазонов.

Интересным результатом авторы считают полученный результат распределения предпочтений респондентов в выборе категории поезда для осуществления поездки. Порядка 41,9 % ответивших указали, что выбрали бы высокоскоростной поезд с минимальным из предложенных вариантов временем в пути (3,5–3,9 часа) и цене билета практически аналогичной стоимости проезда в купе скорого поезда. При этом предлагаемая для сравнения цена билета в скоростном поезде «Ласточка» составляла в 1,5 раза меньше, а время в пути было указано 6,8–7,5 часов, что соответствует текущему предложению АО «ФПК». Таким образом, можно сделать предварительный вывод о том, что значительная доля потенциальных пассажиров на маршруте Москва-Минск будут благосклонно относиться к поездке ускоренным или высокоскоростным поездом, время в пути для них является значимым элементом качества транспортного обслуживания, сторонники данного варианта поездки составляют сопоставимую долю потенциальных пассажиров на изучаемом направлении.

Среди респондентов более 90 % в качестве возможной цели будущих поездок указали туризм и отдых.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь число въездных туристов резко снизилось с 11,8 млн. человек в 2019 г. до 3,6 млн. в 2020 г., однако в 2023 г. уже достигло 5,7 млн. человек. Стоимость туров, оплаченных туристами и экскурсантами, составила в 2023 г. 1 402 млн. белорусских рублей. Сюда относится как размещение, так и транспортные расходы, экскурсии и др. Число туристов и экскурсантов, обслуженных организациями, ведущими туристическую и экскурсионную деятельность в республике Беларусь в этом же году – 2493 тыс. человек. Таким образом, каждый турист в среднем приносит таким организациям доход 562, 4 белорусских рубля (около 16 тыс. российских рублей). Очевидно, что иностранные туристы делают более высокий вклад в данный доход, так как жители страны могут просто купить экскурсионное обслуживание в регионе проживания. Въездной туризм является важной и перспективной отраслью экономики стран, и развитие ускоренного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между Россией и Беларусью будет способствовать увеличению ее вклада в национальный ВВП обоих государств [3].

По данным Министерства экономического развития РФ только за первые 3 квартала 2023 года число туристов из Беларуси, посетивших Россию, составило 191 тыс. человек, что на 89 % превысило результат сопоставимого периода предыдущего года и явилось максимальным за десятилетний период. В свою очередь, за первое полугодие 2023 г. Беларусь посетили 419 тыс. туристов, столько же, как за весь 2022 г. По предварительным оценкам в 2024 году туристический поток между Россией и Беларусью вырос еще на 15 % к предыдущему году. Таким образом, имеется потенциал наращивания объема железнодорожных перевозок между странами, в особенности между столичными городами,

а предпочтения жителей говорят о необходимости совершенствования качества транспортных услуг, в первую очередь – сокращения времени в пути. Таким образом, существует целесообразность более глубокого изучения возможности ввода ускоренных поездов, а в дальнейшем высокоскоростного сообщения между Москвой и Минском, что положительно отразится на росте экономик союзных государств.

Список использованных источников

1. Подсорин, В. А., Иванова, Е. А., Флягина, Т. А. Экономические аспекты развития пассажирских перевозок в дальнем следовании: монография / В. А. Подсорин, Е. А. Иванова, Т. А. Флягина // М.: Научно-издательский центр ИНФРА-М. – 2021. – 202 с.
2. Подсорин, В. А. Оценка влияния реализации проекта ВСЖМ-1 «Москва – Санкт-Петербург» на индикаторы экономической безопасности / В. А. Подсорин, Т. А. Флягина, С. В. Мелешева // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : Труды VI Международной научно-практической конференции, Москва, 08 апреля 2021 года. – Москва: ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» РУТ (МИИТ). – 2021. – С. 172–176.
3. Жаков, В. В. Перспективный туристический железнодорожный маршрут «Россия - Беларусь 2030» / В. В. Жаков, П. А. Булахова, Е. Е. Савеличева // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии : труды национальной научно-практической конференции, Москва, 21 апреля 2023 года / Российский университет транспорта (МИИТ). – г. Москва: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К». – 2023. – С. 73–79.

УДК 657.01:656.2

ВЛИЯНИЕ ВЫБОРА СПОСОБА УЧЕТА КАПИТАЛИЗИРУЕМЫХ ЗАТРАТ НА РЕМОНТЫ ОСНОВНЫХ СРЕДСТВ НА ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОРГАНИЗАЦИИ

Макеева Е. З., к.э.н., доц., Кузьминова Т. Н., к.э.н., доц.

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

Реферат. В статье рассмотрены условия капитализации затрат на ремонт основных средств, возможные варианты учета капитализируемых расходов, достоинства и недостатки отдельных вариантов капитализации, их влияние на финансовые результаты деятельности компании.

Ключевые слова: Основные средства, ремонт основных средств, капитальные вложения, капитализируемые затраты, инвестиционная программа.

Важнейшим видом имущества любого производственного экономического субъекта являются основные средства, которые создаются в процессе осуществления капитальных вложений. Особое место основные средства занимают в таких фондоёмких видах деятельности как транспорт.

В крупнейшем российском транспортно – логистическом холдинге «Российские железные дороги» доля основных средств в активах компании оставляет около 90 %. В перспективе стоимость основных средств компании будет постоянно увеличиваться, поскольку ОАО «РЖД» реализует масштабную инвестиционную программу, превышающую по своему объему 1 трлн руб. в год.

Значительные объемы основных средств, требуют больших затрат на финансирование капитальных вложений, а также затрат на восстановление основных средств и поддержание их в рабочем состоянии.

Роль достоверного учета капитальных вложений, обеспечивающих решение масштабных стратегических и инновационных задач, стоящих перед транспортными компаниями, в этих условиях возрастает. Особую актуальность эти вопросы приобретают при применении ФСБУ 6/2020 «Основные средства» и ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения» [1, 2].