

Научная статья

Original article

УДК 330.101.8

doi: 10.55186/2413046X\_2024\_9\_5\_251

**РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЕСПЕЧЕНИИ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НОВЫХ СУБЪЕКТОВ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ROLE OF RAILWAY TRANSPORT IN ENSURING ECONOMIC  
SECURITY OF NEW REGIONS OF THE RUSSIAN FEDERATION**



**Щипанова Анастасия Николаевна**, аспирант (соискатель) кафедры экономической безопасности, ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации», E-mail: [a9168831554@gmail.com](mailto:a9168831554@gmail.com)

**Shchipanova Anastasia Nikolaevna**, graduate student (applicant) of the Department of Economic Security, Russian Academy of National Economy and Public Administration, E-mail: [a9168831554@gmail.com](mailto:a9168831554@gmail.com)

**Аннотация.** В статье приведены результаты исследования системы железных дорог на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области. Актуальность темы обусловлена прохождением новыми субъектами Российской Федерации процесса интеграции в экономику Российской Федерации в период с 2022 по 2026 год. В статье используются статистические и прогнозные данные, предоставленные организацией железнодорожного транспорта, осуществляющей обслуживание системы железных дорог на территориях новых субъектов Российской Федерации. Проанализировано текущее состояние организации пассажирских и грузовых

перевозок, а также приведены прогнозы их развития к 2030 году. С учетом специфики экономического потенциала новых субъектов Российской Федерации железнодорожный транспорт может сыграть ключевую роль в интеграции экономики новых субъектов Российской Федерации, пострадавшей в результате боевых действий на их территориях, путем обеспечения территориальной связанности с иными регионами Российской Федерации. Наблюдаемый за последние два года рост грузовых потоков внутри территорий новых субъектов Российской Федерации и на территорию Российской Федерации позволяет сделать вывод о налаживании логистических цепочек сбыта производимой продукции. Стабильные потоки экспорта, обеспеченные безопасной и недорогой транспортировкой грузов по железнодорожной инфраструктуре, позволят увеличить собственные доходы новых субъектов Российской Федерации и обеспечить их экономическую безопасность. Однако, поскольку многие льготы, предоставляемые государством, не компенсируются организации железнодорожного транспорта, осуществляющей перевозку по льготным тарифам, необходимо принятие дополнительных мер для соблюдения ее экономических интересов, что потребует выделения дополнительных средств федерального бюджета.

**Abstract.** The article presents the results of a study of the railway system in the territories of the Donetsk People's Republic, Lugansk People's Republic, Zaporozhye region and Kherson region. The relevance of the topic is due to the passage of new constituent entities of the Russian Federation into the process of integration into the economy of the Russian Federation in the period from 2022 to 2026. The article uses statistical and forecast data provided by a railway transport organization that maintains the railway system in the territories of new constituent entities of the Russian Federation. The current state of the organization of passenger and freight transportation is analyzed, and forecasts for their development by 2030 are given. Taking into account the specifics of the economic potential of the new constituent entities of the Russian Federation, railway

transport can play a key role in the integration of the economies of the new constituent entities of the Russian Federation, which have suffered as a result of hostilities on their territories, by ensuring territorial connectivity with other regions of the Russian Federation. The growth of cargo flows observed over the past two years within the territories of new constituent entities of the Russian Federation and into the territory of the Russian Federation allows us to conclude that logistics chains for the sale of manufactured products are being established. Stable export flows ensured by safe and inexpensive cargo transportation on railway infrastructure, will increase the own income of the new constituent entities of the Russian Federation and ensure their economic security. However, since many benefits provided by the state are not compensated by the railway transport organization providing transportation at preferential rates, it is necessary to take additional measures to comply with its economic interests, which will require the allocation of additional federal budget funds.

**Ключевые слова:** железные дороги новых субъектов Российской Федерации, экономика новых субъектов Российской Федерации, Новороссия, экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, транспортная система

**Keywords:** railways of new constituent entities of the Russian Federation, economy of new constituent entities of the Russian Federation, Novorossiya, economic security, railway transport, transport system

### **Введение**

В 2022 году в состав Российской Федерации включены четыре новых субъекта: Донецкая Народная Республика, Луганская Народная Республика, Запорожская область и Херсонская область, на которых в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 19.10.2022 №756 введено военное положение и проходит Специальная военная операция.

До 2026 года установлен «переходный период» интеграции новых субъектов Российской Федерации в экономику Российской Федерации.

На момент интеграции новых субъектов в экономику Российской Федерации основной угрозой экономической безопасности их деятельности является снижение физических объемов собственного производства, связанное в том числе с нарушением логистики сопутствующих производству перевозок.

Поскольку основной потенциал развития экономики новых субъектов Российской Федерации заключен в развитии промышленного производства, в том числе в сфере металлургии и машиностроения, а также в сфере сельского хозяйства, одним из основных требований к транспорту в новой логистике экспорта и импорта должны стать высокая грузоподъемность и низкая стоимость перевозок.

Одним из основных преимуществ железнодорожного транспорта является его способность перевозить большие грузовые объемы на дальние расстояния. Железнодорожные пути и вагоны способны выдерживать значительные нагрузки, что делает железнодорожный транспорт идеальным для перевозки тяжелых и крупногабаритных грузов, таких как уголь, руда, нефть и строительные материалы [1].

### **Система железных дорог на территориях новых субъектов Российской Федерации**

Система железных дорог является незаменимым элементом логистической инфраструктуры страны. Она обеспечивает эффективную и надежную транспортную связь между различными регионами, способствуя развитию торговли, промышленности и туризма.

Железные дороги обеспечивают транспортную инфраструктуру, которая поддерживает различные отрасли экономики, такие как сельское хозяйство, горнодобыча и промышленное производство. Они позволяют перевозить сырье и готовую продукцию по всей стране, обеспечивая доступность и конкурентоспособность товаров на рынке [2].

В силу объективных экономических, технико-технологических и географических причин железнодорожный транспорт попадает под понятие «естественных монополий», деятельность которых регулируется государством.

В соответствии с реализуемой по решению Правительства Российской Федерации демонополизацией рынка железнодорожных перевозок осуществляется переход от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. [3]

Обслуживание системы железных дорог на территориях новых субъектов Российской Федерации осуществляется федеральным государственным унитарным предприятием «Железные дороги Новороссии», созданным распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.05.2023 № 1404-р и находящимся в ведении Федерального агентства железнодорожного транспорта.

В состав ФГУП «Железные дороги Новороссии» вошли следующие железные дороги: ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» и ТК «Железные дороги Донбасса», ГП «Мелитопольская железная дорога» и ГП «Херсонская железная дорога».

Основной целью ФГУП «Железные дороги Новороссии» является обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых предприятием.

В период 2022-2025 годов на реализацию специального инфраструктурного проекта на территориях новых субъектов Российской Федерации планируется выделить 37,4 млрд. рублей, что позволит существенно увеличить эксплуатационную длину путей, провести ремонт

инженерных сооружений на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура), а также путем закупки и ремонта увеличить парк локомотивов и закупить новое оборудование для железных дорог новых субъектов Российской Федерации.

Основные направления расходования средств на восстановление инфраструктуры приведены в таблице 1 (в млрд. рублей).

**Таблица 1. Затраты на восстановление инфраструктуры**

Затраты на восстановление по хозяйствам / период	2022	2023	2024	2025	Всего за 2022-2025
Локомотивное хозяйство	1,5	2,3	2,1	1,4	7,3
Строительный комплекс	0,2	3,0	7,2	4,8	15,2
Путевой комплекс (ремонт и поставка)	1,0	2,9	1,9	1,3	7,1
Энергетический комплекс	0,1	1,2	0,1	0,0	1,4
Пассажирский комплекс	0,0	1,1	1,2	0,8	3,1
Иные расходы	0,2	0,9	1,3	0,9	3,3
<b>ИТОГО</b>	<b>3,0</b>	<b>11,4</b>	<b>13,8</b>	<b>9,2</b>	<b>37,4</b>

Детализация по субъектам Российской Федерации и объему выполненных работ за период 2022-2023 годов не приводится в связи с наличием сведений, составляющих государственную тайну.

Тем не менее, возможно отметить, что указанные вложения средств федерального бюджета положительным образом сказались на состоянии железнодорожной отрасли новых субъектов Российской Федерации.

По состоянию на 01.01.2024 общая протяженность железнодорожных путей новых субъектов Российской Федерации, обслуживаемых ФГУП «Железные дороги Новороссии», составляет 6 799,0 км. Эксплуатационная длина железнодорожных путей в целом увеличена с 2504,8 км. до 3 995,0 км.

Основные характеристики железных дорог новых субъектов Российской Федерации по состоянию на 01.01.2024 приведены в таблице 2.

Таблица 2. Основные характеристики железных дорог

Субъект Российской Федерации	Железная дорога	Эксп. длина ж/д путей, в км.	Кол-во станций, в шт.	Кол-во ИССО*, в шт.	Парк локомотивов, в шт.
Донецкая Народная Республика	ГУП ДНР «Донецкая железная дорога»	1 522,0	114,0	750,0	112,0
Луганская Народная Республика	ГУП ЛНР «Луганская железная дорога»	1 087,0	58,0	800,0	88,0
Запорожская область	ГП «Мелитопольская железная дорога»	922,0	45,0	392,0	45,0
Херсонская область	ГУП «Херсонская железная дорога»	464,0	12,0	45,0	0,0
Итого обслуживается ФГУП «Железные дороги Новороссии»		3 995,0	229,0	1 987,0	245,0

\* под ИССО понимаются искусственные сооружения – мосты, путепроводы, эстакады, виадуки, железнодорожные тоннели, галереи, трубы, селеспуски, поперечные лотки (исключая межшпальные), коллекторы, дюкеры, сифоны, фильтрующие насыпи, акватоннели, акведуки, пешеходные мосты и тоннели владельца искусственного сооружения [4].

Основная линия железных дорог, проходящая через новые субъекты Российской Федерации, а также линия Приазовской железной дороги, строительство которой ведется в настоящее время, изображены на рисунке 1.



Рисунок 1. Проект строительства Приазовской железной дороги

Строительство Приазовской железной дороги от Ростова-на-Дону до Мелитополя (с последующим выходом на Джанкой) подразумевает также включение в систему железных дорог новых перегонов к портам Мариуполя и Бердянска в Азовском море.

Завершение строительства предполагается в декабре 2024 года, оценочная стоимость строительства составляет более 150,0 млрд. рублей.

Создание новой линии железной дороги на территориях новых субъектов Российской Федерации вдали от линии боевого соприкосновения позволит обеспечить безопасность движения на железнодорожном транспорте, в том числе – безопасность транспортировки грузов промышленного и сельскохозяйственного назначения, а также, в связи с сокращением длительности маршрута, сократит стоимость транспортировки.

Создание логистических центров в портовых городах Бердянск и Мариуполь позволит стимулировать загрузку портов на экспорт и импорт.

Новый маршрут позволит разгрузить Крымский мост, а также упростит транспортировку сельскохозяйственной продукции, удобрений, строительных материалов и товаров народного потребления. [5].

### **Организация пассажирских перевозок на территориях новых субъектов Российской Федерации**

ФГУП «Железные дороги Новороссии» имеет следующие филиалы: Донецкий филиал (далее – ДЖД), Луганский филиал (далее – ЛЖД), Мелитополь – Херсонский филиал (далее – МХЖД).

ФГУП «Железные дороги Новороссии» имеет лицензию Федеральной службы по надзору в сфере транспорта от 13.12.2023 на осуществление деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров, в том числе в пригородном сообщении.

Пригородные железнодорожные перевозки, интегрированные с перевозками общественного транспорта городов и населенных пунктов, а также перевозками в дальнем сообщении, формируют инфраструктуру обеспечения мобильности населения.

В пригородном сообщении имеется 16 маршрутов, из них на 2 маршрутах движение приостановлено:

Донецкий филиал (8 маршрутов, из них 2 приостановлено), функционируют: Ясиноватая – Иловайск, Дебальцево – Иловайск, Мушкетово – Иловайск, Ясиноватая – Дебальцево, Ясиноватая – Дебальцево (через Нижнекрынку), Волноваха – Мариуполь; движение временно приостановлено: Иловайск – Каракуба, Ясиноватая – Дебальцево (через Горловку). Все поезда временно ограничены на участке Ясиноватая – Макеевка-Пасс.

Луганский филиал (8 маршрутов), функционируют: Мануиловка – Дебальцево, Луганск – Дебальцево, Луганск – Мануиловка, Луганск – Родаково, Луганск – Старобельск, Старобельск – Лантратовка, Родаково – Сентяновка, Дебальцево – Красная Могила.

На территории Мелитополь-Херсонского филиала пригородное сообщение отсутствует в связи с проведением боевых действий.

Запуск дополнительных пар поездов в пригородном сообщении планируется в 2025 году, восстановление движения в прежних объемах – к 2030 году. Прогнозируемые объемы перевозок приведены в таблице 3.

**Таблица 3. Показатели пригородных пассажирских перевозок**

Показатель / филиал	2022	2023	2024	2025	2030
Пассажирооборот, в млн. пасс.-км.	18,3	23,9	21,8	61,6	140,9
ДЖД	9,5	13,0	10,7	40,3	94,1
ЛЖД	8,8	10,9	11,1	15,4	32,8
МХЖД	0,0	0,0	0,0	5,9	14,0
Перевезено пассажиров, в тыс. чел.	706,1	908,9	856,3	2 424,5	5 031,5
ДЖД	405,2	536,9	476,1	1 680,0	3 360,0
ЛЖД	300,9	372,0	380,2	532,5	1 171,5
МХЖД	0,0	0,0	0,0	212,0	500,0

Перевозки в пригородном сообщении осуществляются ФГУП «Железные дороги Новороссии» с 2023 года в отсутствие договоров на обслуживание населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, заключенных с правительствами соответствующих субъектов Российской Федерации.

Вместе с тем, организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом относится к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации, осуществляемым самостоятельно за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации [6].

В связи с дотационным характером бюджетов субъектов Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики заключение вышеуказанных договоров на период 2024-2034 годов правительствами указанных республик предлагается на бесплатной основе.

При этом с 01.01.2025 к перевозкам в пригородном сообщении будут применяться тарифы, установленные органами тарифного регулирования

указанных республик. До 31.12.2024 на территориях республик применяются тарифы, действовавшие до вхождения субъектов в состав Российской Федерации (до 30.09.2022) [7].

В соответствии с транспортным заказом на 2024 год, подтвержденным правительствами новых субъектов Российской Федерации, объем некомпенсируемых потерь в доходах ФГУП «Железные дороги Новороссии» за 2024 год составит 559,5 млн. рублей.

Транспортный заказ на последующий период не утверждается правительствами новых субъектов Российской Федерации до определения объема дотаций из федерального бюджета на указанные цели.

Таким образом, обеспечение транспортной доступности в пригородном сообщении на территориях новых субъектов Российской Федерации с 2024 года будет составлять убыток ФГУП «Железные дороги Новороссии» не менее чем 559,5 млн. рублей ежегодно.

Пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем сообщении обеспечивают мобильность населения в межрегиональных направлениях перевозок.

Основными задачами по развитию пассажирского железнодорожного сообщения в новых субъектах Российской Федерации на 2024-2030 гг. являются:

- восстановление железнодорожного вокзала Мариуполь, завершение сезонных работ по благоустройству прилегающей территории;
- обеспечение функционирования транзитного железнодорожного коридора через территории новых субъектов Российской Федерации в направлении Республики Крым.

С учетом планируемого запуска регулярного дальнего пассажирского сообщения с другими регионами России начиная с 2025 года необходимо восстановить перевозочный процесс пассажиров и его динамику

в среднестатистических объемах и условиях за счет восстановления и строительства пассажирской инфраструктуры.

Прогнозные объемы перевозок, формируемые на станциях ФГУП «Железные дороги Новороссии», а также транзитные, соединяющие рекреационные регионы юга России с центральными регионами, представлены в таблице 4.

**Таблица 4. Показатели пассажирских перевозок дальнего следования**

Показатель, филиал / период	2022	2023	2024	2025	2030
Пассажирооборот, в млн. пасс.-км.	7,4	9,4	9,3	155,8	354,0
ДЖД	6,6	8,4	8,2	83,7	226,3
ЛЖД	0,8	1,0	1,1	14,5	67,7
МХЖД	0,0	0,0	0,0	57,6	60,0
Перевезено пассажиров, в тыс. чел.	114,7	139,8	147,0	2 505,0	5 560,0
ДЖД	102,4	125,8	130,2	1 350,0	3 650,0
ЛЖД	12,3	14,0	16,8	195,0	910,0
МХЖД	0,0	0,0	0,0	960,0	1 000,0

**Таблица 4 (продолжение). Показатели пассажирских перевозок дальнего следования**

Показатель, филиал / период	2022	2023	2024	2025	2030
Количество курсирующих пар поездов, в шт.	2	2	3	16	22
ДЖД	1**	1**	2**	7	10
ЛЖД	1**	1**	1**	3	6
МХЖД	0	0	0	6	6
Количество транзитных маршрутов, в шт.	0	0	0	5	12
ДЖД	0	0	0	1	5
ЛЖД	0	0	0	1	4
МХЖД	0	0	0	3	3

*\*\*Регулярное пассажирское сообщение в дальнем следовании отсутствует.*

*Курсирование поездов Ясиноватая-Успенская-Москва (средняя дальность поездки 64,9 км) и Луганск-Валуйки-Москва (средняя дальность поездки 95,8 км) планируется во 2-м полугодии.*

В настоящее время на нерегулярной основе функционируют два маршрута: Ясиноватая – Луганск и Ясиноватая – Успенская.

Сообщение в дальнем следовании на филиале МХЖД отсутствует в связи с проведением боевых действий.

Запуск регулярного пассажирского сообщения в дальнем следовании позволит обеспечить миграционный приток населения на территории новых субъектов Российской Федерации, что создаст дополнительный стимул к привлечению на производства квалифицированных специалистов.

### **Организация грузовых перевозок на территориях новых субъектов Российской Федерации**

Основой собственных доходов ФГУП «Железные дороги Новороссии» являются грузовые перевозки. Структура железнодорожных перевозок новых субъектов Российской Федерации определяется состоянием и прогнозами развития экономики регионов, формирующими спрос на перевозки.

Основным драйвером роста грузооборота в рассматриваемой перспективе будет дальнейшее наращивание перевозок каменного угля за счет роста добычи угля в Донбассе.

Прогнозируется рост объемов перевозок хлебных грузов, а также готовой продукции (грузов группы «прочие»).

Кроме развития добывающего, промышленного и аграрного секторов экономики, прогнозируется активное восстановление и строительство инфраструктуры, что способствует росту потребности в строительных материалах.

Данные о фактически осуществленных перевозках объемов грузов и показателях, планируемых к 2030 году, представлены в таблице 5.

Таблица 5. **Общие прогнозные объемы погрузки**

Объем перевозок грузов, в тыс. тонн; период / филиал	2022	2023	2024	2025	2030
ДЖД	5 873,8	7 443,0	8 923,1	9 369,2	11 878,9
ЛЖД	3 345,7	4 239,5	3 912,9	4 108,5	5 209,1
МХЖД	1 020,6	1 293,2	1 445,2	1 566,0	1 987,2
ИТОГО	10 240,1	12 975,7	14 281,2	15 043,7	19 075,2

В целях стимуляции грузооборота Правительством установлено применение понижающих коэффициентов к определенным родам грузов при перевозке в/из железных дорог ОАО «Российские железные дороги» и в пределах ФГУП «Железные дороги Новороссии», а именно:

- 0,74 на черные металлы, руду железную, кокс, флюсы;
- 0,48 на уголь каменный [8].

Вместе с тем не определен порядок и источник финансирования компенсации расходов ФГУП «Железные дороги Новороссии», понесенных в результате государственного регулирования тарифов.

Грузовые перевозки осуществляются ФГУП «Железные дороги Новороссии» убыточным образом, сокращая возможные доходы предприятия от 26 % до 52 % от прогнозируемых.

Как следствие применения понижающих коэффициентов, а также ввиду специфики промышленности новых субъектов Российской Федерации в структуре грузопотоков экспортные перевозки через порты Азово-Черноморского бассейна в объемах до 30 % от общей погрузки будут формировать уголь и черные металлы.

На основании динамики направлений и объемов грузов за период 2022 и 2023 годов, а также с учетом результатов работы за 1 квартал 2024 года, ФГУП «Железные дороги Новороссии» произведен прогноз погрузки грузов к 2030 году. Направления грузовых потоков по территории Российской Федерации приведены в таблице 6.

Таблица 6. **Прогнозные объемы погрузки в разрезе направлений**

Направление грузопотока / филиал	ДЖД	ЛЖД	МХЖД	Всего
Прогноз погрузки грузов в 2024 году, в тыс. тонн, в т.ч.:	8 923,1	3 912,9	1 445,2	14 281,2
<i>На территории новых субъектов</i>	<i>981,5</i>	<i>1 017,4</i>	<i>433,6</i>	<i>2 432,5</i>
<i>Внутренние перевозки по территориям новых субъектов</i>	<i>5 353,9</i>	<i>743,4</i>	<i>0,0</i>	<i>6 097,3</i>
<i>В направлении иных субъектов Российской Федерации</i>	<i>2 587,7</i>	<i>2 152,1</i>	<i>1 011,6</i>	<i>5 751,4</i>
Прогноз погрузки грузов в 2025 году, в тыс. тонн, в т.ч.:	9 369,2	4 108,5	3 825,7	17 303,4
<i>На территории новых субъектов</i>	<i>1 030,6</i>	<i>1 068,2</i>	<i>469,8</i>	<i>2 568,6</i>
<i>Внутренние перевозки по территориям новых субъектов</i>	<i>5 621,5</i>	<i>780,6</i>	<i>2 259,7</i>	<i>8 661,8</i>
<i>В направлении иных субъектов Российской Федерации</i>	<i>2 717,1</i>	<i>2 259,7</i>	<i>1 096,2</i>	<i>6 073,0</i>
Прогноз погрузки грузов в 2030 году, в тыс. тонн, в т.ч.:	11 878,9	5 209,1	1 987,2	19 075,2
<i>На территории новых субъектов</i>	<i>1 306,7</i>	<i>1 354,4</i>	<i>596,2</i>	<i>3 257,3</i>
<i>Внутренние перевозки по территориям новых субъектов</i>	<i>7 127,3</i>	<i>989,7</i>	<i>0,0</i>	<i>8 117,0</i>
<i>В направлении иных субъектов Российской Федерации</i>	<i>3 444,9</i>	<i>2 865,0</i>	<i>1 391,0</i>	<i>7 700,9</i>

Внутрироссийский транзит по территории новых субъектов Российской Федерации будет формировать грузооборот в направлении Крымской железной дороги с ориентировочной оценкой до 20 %.

В стратегической перспективе в перевозках во внутреннем сообщении между субъектами будут превалировать грузопотоки с сырьевой продукцией, обеспечивающие переработку продукции добывающих отраслей экономики.

Учитывая открытие в 2024 году Приазовской железной дороги между Крымским полуостровом и Ростовом-на-Дону через территорию новых регионов, а также состоявшийся запуск первого грузового поезда в марте 2024 года, создание альтернативы Крымскому мосту позволит производствам новых субъектов Российской Федерации наладить новые рынки сбыта уже в 2024 году.

Кроме того, в направлении новых субъектов с территории Российской Федерации пойдут грузы в первую очередь с товарами, которые необходимы

для мирных жителей Новороссии — стройматериалы для восстановления зданий, предметы быта, продукты и многое другое. Также это создаст рабочие места для жителей новых субъектов Российской Федерации [9].

### **Заключение**

Имеющиеся на территориях новых субъектов Российской Федерации производственные мощности угольного, металлургического, коксохимического, машиностроительного и станкостроительного комплексов, заводы горного оборудования, металлоконструкций и метизов, предприятия химической, легкой, пищевой и других отраслей промышленности, предприятия по добыче и производству строительных материалов, химических и минеральных удобрений, ряд сельскохозяйственных предприятий позволяют производить широкий ассортимент товаров и определяют довольно значительный уровень диверсификации промышленности.

Особенностью данных регионов является большой потенциал в части зарождения экспортных и импортных грузопотоков и их широкий ассортимент.

Однако в связи с проведением на территориях новых субъектов Российской Федерации специальной военной операции нарушены логистические цепочки и утрачены рынки сбыта, в связи с чем существенно сокращены объемы собственного производства новых субъектов Российской Федерации.

Кроме того, отсутствие пригородного сообщения в Запорожской области и Херсонской области снижает транспортную доступность на данных территориях.

Восстановление пригородного сообщения в полном объеме и установление регулярного курсирования поездов в дальнем следовании позволит увеличить привлекательность регионов и обеспечить миграционный приток населения.

Для перезапуска отраслей промышленности требуется создание новых логистических путей, и наиболее выгодным представляется использование в этих целях системы железнодорожного транспорта.

Железнодорожный транспорт обеспечивает наибольшую грузоподъемность, что особенно важно в отраслях тяжелой промышленности, а также позволяет создать надежную и эффективную цепочку поставок.

Введение государственного регулирования тарифов существенно снижает затраты на транспортировку, что также снижает конечную стоимость производимой продукции и тем самым повышает ее конкурентоспособность, а также позволяет обеспечить потребность новых субъектов Российской Федерации в товарах, не производимых на их территориях или производимых в недостаточном количестве.

Вместе с тем, потери в доходах владельца инфраструктуры, перевозчика, возникшие в результате установления льгот и преимуществ по тарифам, сборам и плате на железнодорожном транспорте общего пользования либо в результате установления таких тарифов, сборов и платы ниже экономически обоснованного уровня на основании федеральных законов, иных нормативных правовых актов Российской Федерации, законов субъектов Российской Федерации, иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, возмещаются в полном объеме за счет средств бюджетов соответствующих уровней бюджетной системы Российской Федерации [10].

В настоящее время предоставление льгот по тарифам для участников рынка нарушает экономические интересы единственного владельца инфраструктуры и перевозчика в лице ФГУП «Железные дороги Новороссии» на территориях новых субъектов, хотя и стимулирует развитие промышленности и увеличение экспортных потоков.

Убыточность деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии» приведет к сокращению ее расходов, в первую очередь – на инвестиционную деятельность, что в дальнейшем может существенно сократить пропускную способность обслуживаемой инфраструктуры, а также сказаться на обеспечении безопасности движения железнодорожного транспорта.

Таким образом, для поддержания и развития связанности новых субъектов Российской Федерации с территорией Российской Федерации и успешной интеграции новых субъектов Российской Федерации в экономику Российской Федерации путем налаживания системы экспорта и импорта железнодорожным транспортом, необходимо обеспечение безубыточности деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии».

#### **Список источников**

1. ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» // Общий курс железных дорог, 2019. С. 23.
2. Б.М. Лapidус, Д.А. Мачерет // Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции и взгляд в будущее. М.: КРАСАНД, 2014. С. 56-57.
3. Федеральный закон от 17.08.1995 № 147-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «О естественных монополиях». П. 2, СТ. 4.
4. Методические рекомендации по содержанию искусственных сооружений в области железнодорожного транспорта, утвержденные распоряжением Минтранса России от 16.11.2021 № ВТ-235-р. П. 5.
5. В Донбассе началось строительство новой железной дороги в Крым // rg.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2023/11/12/korotkij-nadezhnyj-bezopasnyj.html> (дата обращения: 26.05.2024)
6. Федеральный закон от 21.12.2021 № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» (ред. от 15.05.2024). П. 23 Ч. 1 СТ. 44 .

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 10.03.2023 № 371 «Об особенностях применения законодательства Российской Федерации о государственном регулировании цен (тарифов) в сфере железнодорожных перевозок на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области». П.3.
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.02.2024 № 206 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 10 марта 2023 г. № 371».
9. Железная дорога из Крыма в Ростов начнет полноценно работать в 2024 г. // rbc.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/65f9def29a794740fc0d1c0b> (дата обращения: 26.05.2024)
10. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». П. 3, СТ. 8.

#### References

1. FGBU DPO «Uchebno-metodicheskij centr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte» // Obshhij kurs zhelezny`x dorog, 2019. S. 23.
2. В.М. Lapidus, D.A. Macheret // Makroe`konomicheskaya rol` zheleznodorozhnogo transporta: teoreticheskie osnovy`, istoricheskie tendencii i vzglyad v budushhee. M.: KRASAND, 2014. S. 56-57.
3. Federal`ny`j zakon ot 17.08.1995 № 147-FZ (red. ot 11.06.2021) «O estestvenny`x monopoliyah». P. 2, ST. 4.
4. Metodicheskie rekomendacii po sodержaniyu iskusstvenny`x sooruzhenij v oblasti zheleznodorozhnogo transporta, utverzhdenny`e rasporyazheniem Mintransa Rossii ot 16.11.2021 № VT-235-r. P. 5.
5. V Donbasse nachalos` stroitel`stvo novoj zheleznoj dorogi v Kry`m // rg.ru [E`lektronny`j resurs]. URL: <https://rg.ru/2023/11/12/korotkij-nadezhnyj-bezopasnyj.html> (data obrashheniya: 26.05.2024)

6. Federal'nyj zakon ot 21.12.2021 № 414-FZ «Ob obshhix principax organizacii publichnoj vlasti v sub`ektax Rossijskoj Federacii» (red. ot 15.05.2024). P. 23 Ch. 1 ST. 44 .
7. Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 10.03.2023 № 371 «Ob osobennostyax primeneniya zakonodatel'stva Rossijskoj Federacii o gosudarstvennom regulirovanii cen (tarifov) v sfere zheleznodorozhny`x perevozok na territoriyax Doneczkoj Narodnoj Respubliki, Luganskoj Narodnoj Respubliki, Zaporozhskoj oblasti i Xersonskoj oblasti». P.3.
8. Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 21.02.2024 № 206 «O vnesenii izmenenij v postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 10 marta 2023 g. № 371».
9. Zheleznaya doroga iz Kry`ma v Rostov nachnet polnocenno rabotat` v 2024 g. // rbc.ru [E`lektronny`j resurs]. URL: <https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/65f9def29a794740fc0d1c0b> (data obrashheniya: 26.05.2024)
10. Federal'nyj zakon ot 10.01.2003 № 17-FZ «O zheleznodorozhnom transporte v Rossijskoj Federacii». P. 3, ST. 8.

© Щипанова А.Н., 2024. Московский экономический журнал, 2024, № 5.