

УДК 336.02

**ОБОСНОВАНИЕ НЕОБХОДИМОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ КОРПОРАТИВНЫХ ФИНАНСОВ С УЧЕТОМ СИСТЕМЫ ПРОПУСКНЫХ И ПРОВОЗНЫХ МОЩНОСТЕЙ ИНФРАСТРУКТУРНОГО КОМПЛЕКСА ОАО «РЖД»****В.А. Оленцевич**

Иркутский государственный университет путей сообщения, Иркутск, email: olencevich\_va@mail.ru

*Аннотация.* В научной статье исследован алгоритм принятия груза к перевозке на основе данных о параметрах ограничений пропускных и провозных мощностей инфраструктурного комплекса, как ключевого элемента финансовой стабильности ОАО «Российские железные дороги». Представлены результаты комплексного анализа факторов, оказывающих влияние на финансово-экономические показатели работы Восточного полигона железных дорог. Обоснована необходимость формирования и планирования финансовых показателей работы железнодорожных станций с учетом действующих ограничений по уровню пропускных мощностей инфраструктурного комплекса.

*Ключевые слова:* Восточный полигон железных дорог, оценка финансовой целесообразности, уровень пропускных и перерабатывающих мощностей, инфраструктурный комплекс, корпоративные финансы, недополученный доход.

**JUSTIFICATION OF THE NEED TO FORM CORPORATE FINANCES, TAKING INTO ACCOUNT THE SYSTEM OF PASSAGE AND TRANSPORTATION CAPACITIES OF THE INFRASTRUCTURE COMPLEX OF JSC RZD****V.A. Olentsevich**

Irkutsk State Transport University, Irkutsk, email: olencevich\_va@mail.ru

*Abstract.* The scientific article explores the algorithm for accepting cargo for transportation based on data on the parameters of the infrastructure complex's capacity restrictions, which is a key element of the financial stability of Russian Railways. The article presents the results of a comprehensive analysis of the factors affecting the financial and economic performance of the Eastern Railway. It substantiates the need to formulate and plan the financial performance of railway stations, taking into account the current restrictions on the capacity of the infrastructure complex.

*Keywords:* Eastern railway area, financial feasibility assessment, level of throughput and processing capacities, infrastructure complex, corporate finances, and lost revenue.

Дата поступления статьи в редакцию: 17.11.2025

Дата принятия статьи в печать: 30.12.2025

**Введение**

Восточный полигон железных дорог, включающий в себя наиболее крупные дороги: Красноярскую, Восточно-Сибирскую, Забайкальскую и Дальневосточную, является важным звеном транспортной структуры России. Его развитие и модернизация способствуют экономическому и социальному росту регионов Сибири и Дальнего Востока. Ключевое условие бесперебойного продвижения груза на восток страны по инфраструктурному комплексу полигона — обеспечение потребного уровня пропускных и провозных мощностей под перспективные размеры перевозочного процесса. Реализация прогнозных значений грузопотока до 2035 года на Восточном полигоне возможна, в первую очередь, на основе эффективной организации работы железнодорожных станций — основных объектов поездообразования и поездопогашения [1–3].

**Цель исследования**

В связи с данными факторами определена цель представленного научного исследования — обосновать необходимость формирования и планирования финансово-экономических показателей работы Холдинга с учетом системы пропускных и провозных мощностей инфраструктурного комплекса.

Реализация решения окажет положительное влияние на организацию транспортных процессов на Восточном полигоне железных дорог и корпоративные финансы транспортной компании, снизит транспортные издержки, в перспективе может служить новым научным подходом при формировании системы железнодорожных тарифов.

На примере организации эксплуатационной работы крупной железнодорожной станции погрузки Б Восточного полигона, проведено исследование существующего технологического процесса принятия груза к перевозке на основе влияния ограничений уровней пропускных и провозных мощностей прилегающего инфраструктурного комплекса железных дорог, как элемента финансовой стабильности ОАО «Российские железные дороги».

### **Результаты исследования**

#### **Эксплуатационные параметры, определяющие корпоративные финансы перевозочной деятельности компании, в рамках полигонных технологий**

Железнодорожная станция Б организует отправку грузов в вагонах и контейнерах, в последние десятилетия прошла через ряд крупных модернизаций, направленных на повышение эффективности грузоперевозок — обновление железнодорожных путей и элементов инфраструктурного комплекса, повышение качества производственных процессов, оптимизацию организационной структуры [1, 4, 5].

Показатели работы железнодорожной станции рассмотрены за 5 лет. Их анализ позволяет выявить «узкие места» и предоставит ценную информацию для принятия обоснованных управленческих решений, направленных на повышение финансовой результативности работы Холдинга, минимизацию финансовых потерь от колебания величины грузопотока, улучшение качества обслуживания клиентов, сокращение эксплуатационных расходов на перевозочный процесс, создание благоприятных условий для адаптации к изменениям на транспортном рынке.

В качестве объемного показателя работы железнодорожной станции, определяющего эффективность транспортных процессов и корпоративные финансы на Восточном полигоне, целесообразно рассмотреть — количество погруженных вагонов. Именно данный показатель формирует параметры грузовой базы участков железнодорожных линий и определяет величину потребного поездообразования, задавая тем самым уровень пропускных и перерабатывающих мощностей инфраструктурного комплекса. Это количество:

- местных вагонов;
- вагонов транзитных с переработкой;
- вагонов транзитных без переработки;
- вагонов, пропущенных через железнодорожную станцию без переработки и в соответствии с установленной технологией, не имеющих технологических операций на данной станции.

Значения указанных параметров оказывают не только непосредственное влияние на величину финансовых показателей перевозочной деятельности Холдинга, в рамках полигонов железных дорог, но и определяют стратегические направления усиления или модернизации инфраструктурного комплекса полигона в рамках отдельных железных дорог или структурных подразделений, формируют инвестиционные программы с учетом потребностей социально-политических условий развития Сибири и Дальнего Востока, укрепляют производственно-техническую базу транспортных предприятий полигона, увеличивают подвижность населения, что в целом способствует повышению благосостояния регионов, укреплению публичных финансов страны.

Динамика погруженных вагонов по железнодорожной станции Б представлена на рисунке 1 [1, 6, 7].

Анализ показывает, что объем погрузки по станции в течение всего рассматриваемого периода имеет тенденцию к снижению. Сокращение количества погруженных вагонов в 2024 г. по сравнению с базовым 2020 г. составило порядка 30% (– 6248 ваг.). В 2024 г. снижение к уровню 2023 г. на 13,73% или 2416 ваг. Если принять для расчета усредненный тариф на перевозку одного вагона на Восточном полигоне [1], то недополученный доход ОАО «РЖД» от сокращения объема погрузки грузов по отношению с базовым 2020 г. составит:

- в 2021 г. (– 4365 ваг/год) — 52,380 млн. руб./год;
- в 2022 г. (– 3427 ваг/год) — 49,006 млн. руб./год;
- в 2023 г. (– 3832 ваг/год) — 67,060 млн. руб./год;
- в 2024 г. (– 6248 ваг/год) — 133,082 млн. руб./год.

Величина недополученного дохода ОАО «РЖД» от сокращения погрузки по железнодорожной станции Б в рассматриваемом периоде — более 320 млн руб./период. Такая динамика является отрицательным аспектом, требует дальнейшего исследования, выявления глубинных причин ухудшения базового показателя — погрузка грузов по железнодорожной станции. Для этого рассмотрим существующий формат организации вагоно- и поездопотоков железнодорожной станции Б [1, 4, 8].

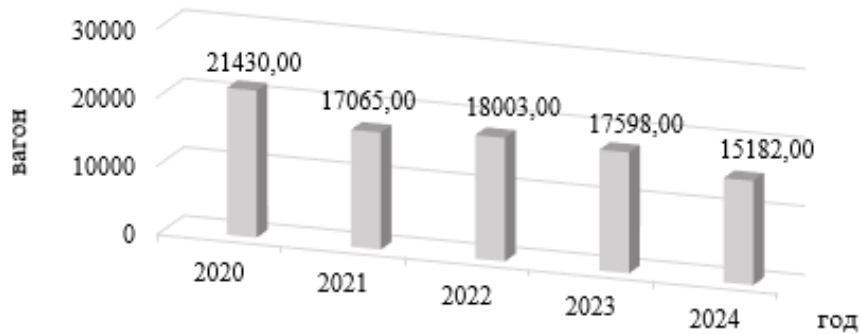


Рис. 1. Динамика погруженных вагонов железнодорожной станции

Уровень организации вагоно- и поездопотоков – важнейшие составляющие элементы эффективной работы железнодорожной станции, а также формирующие финансовые показатели работы перевозочной деятельности Холдинга, в рамках полигонов железных дорог, поскольку обеспечивают: минимизацию времени оборота подвижного состава, ускорение перевозки грузов, снижение эксплуатационных и трудовых затрат на производство маневровых операций, повышение производительности вагонного и локомотивного парков, грамотное распределение сортировочной работы между железнодорожными станциями в соответствии с их технической оснащённостью и пр. Повышение уровня организации вагоно- и поездопотоков должно способствовать эффективному управлению финансовыми ресурсами и инновациями на Восточном полигоне железных дорог, закреплению позиций в конкурентной борьбе за перевозочный процесс [1, 6, 9].

Стабильный прирост грузовой базы железных дорог на восточном направлении Российской Федерации в последние годы способствует увеличению интенсивности эксплуатации объектов инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД» в рамках работы Восточного полигона, чему способствует:

- колебание структуры перевозимых железнодорожным транспортом грузов;
- изменение направлений следования вагонопотоков, а как следствие и поездопотоков;
- загрузка ряда железнодорожных линий с существенным возрастанием объемов перевозок, особенно ведущих к морским портам Дальнего Востока;
- загрузка объектов производства перерабатывающей и сортировочной работы;
- складской и припортовой инфраструктуры [1, 5, 6, 8–10].

В условиях прироста производственной и сырьевой баз России, стабилизации экономики, специалистами ОАО «РЖД» зафиксировано ежегодное увеличение грузоперевозок в размере от 20 до 32% за последние 10 лет. Поэтому основная техническая политика ОАО «РЖД» сегодня направлена на оптимизацию схем продвижения вагоно- и поездопотоков на восточном направлении страны. На рис. 2 представлена динамика транзитного поездопотока, следующего без переработки через железнодорожную станцию Б, который оказывает непосредственное влияние на показатели работы станции [1, 6].

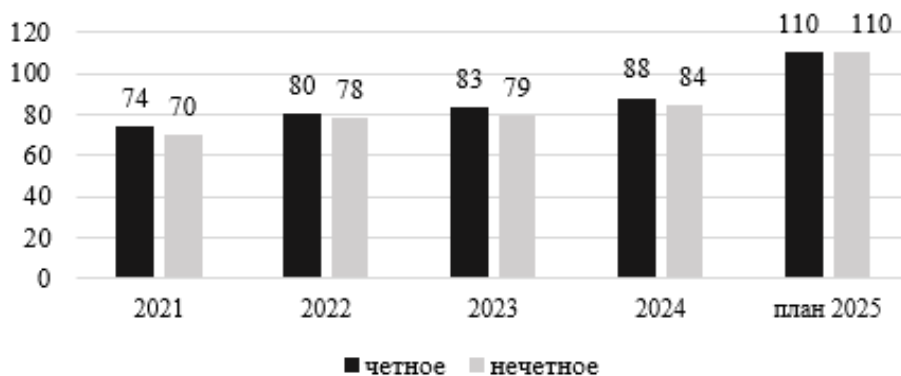


Рис. 2. Динамика транзитного поездопотока, поезд

Из рисунка 2 видно, что в течение всего рассматриваемого периода имеет место тенденция к росту транзитного поездопотока. К 2024 г. по отношению к базе прирост составил по четному потоку 19%,

нечетному – 20%. Плановое значение 2025 г. составляет 110 поездов четного и нечетного направления и выше значений анализируемого периода на 25-30 пар поездов, т.е. прирост в плане 28%. Подобная динамика с одной стороны положительна для работы Восточного полигона железных дорог в целом, но в тоже время служит сдерживающим фактором для зарождения и дальнейшего продвижения дополнительных вагоно- и поездопотоков на железнодорожных станциях, включенных в состав полигона, ограничивая их перерабатывающие способности и тем самым сокращая возможность погрузки грузов на данных станциях.

Представленные аспекты свидетельствуют о том, что Восточный полигон функционирует на пределе возможностей использования инфраструктурного комплекса, что не позволяет беспрепятственно пропускать прогнозный грузопоток формируя при этом поезда собственной погрузки, либо наоборот. Это оказывая неблагоприятное влияние на корпоративные финансы, железнодорожные тарифы, повышает транспортные издержки и тем самым ухудшает финансовые показатели работы компании [1]. И способствует появлению на железнодорожных станциях погрузки Восточного полигона такого понятия, как «ограничивающая пропускная способность» – показатель, который устанавливается для грузоотправителя, на основе загрузки примыкающего инфраструктурного комплекса полигона.

Согласно проведенному анализу выявлено, что важнейшими внешними факторами, оказывающими влияние на загруженность транспортной инфраструктуры железнодорожной станции Б, являются:

- объемы грузов, предъявляемых к перевозкам;
- мощность пунктов погрузки/выгрузки вагонов (контейнеров), доставляемых по железной дороге;
- производительность пунктов погрузки/выгрузки вагонов (контейнеров), доставляемых по железной дороге [1, 6, 9, 11].

Таким образом, очевиден дефицит перерабатывающей способности станции Б.

С целью проверки данного утверждения произведем расчет показателя с учетом фактической работы железнодорожной станции и на основе ограничений прилегающей инфраструктуры. Дадим финансовую оценку целесообразности их применения в рамках работы Восточного полигона [12, 13].

#### **Исследование текущего состояния инфраструктурного комплекса железнодорожной станции. Оценка финансового результата**

Расчетная пропускная мощность железнодорожной станции Б зависит от значительного количества переменных, в основном это технические и технологические параметры организации эксплуатационной работы, формирующиеся на основе размеров вагоно- и поездопотоков. С учетом сравнительных оценок пропускных мощностей парков приема и отправления грузовых поездов железнодорожной станции, установить расчетное значение показателя целесообразно по следующим переменным:

- количество железнодорожных путей, с учетом их технического оснащения и назначения, в парках приема и отправления;
- временные параметры, затраченные на операции по приему, отправлению, техническому и технологическому обслуживанию грузовых поездов [1, 12, 13].

В действующем на 2025 год нормативном документе по определению величины пропускных и перерабатывающих способностей объектов инфраструктурного комплекса железных дорог РФ понятие «результативная» определена, как минимальная величина из расчетных наличных пропускных способностей прилегающих участков и перегонов, примыкающих к ним железнодорожных станций, устройств тягового электроснабжения, деповских и экипировочных устройств, устройств вагонного и локомотивного комплексов. При анализе складывающихся на Восточном полигоне железных дорог эксплуатационных ситуаций и их финансовых последствий, достаточно ограничиться двумя интегральными показателями:

- «результативная» пропускная способность перегонов;
- пропускная и перерабатывающая способность железнодорожных станций [1, 12, 13].

На основе [1, 12, 13] проведен расчет показателя. Значение перерабатывающей способности железнодорожной станции Б по имеющимся местам производства грузовых операций (МП-В) представлены в таблице 1.

Исследования показывают, что обеспеченность перерабатывающей способности станции составляет 33%. Очевидно, что при относительно небольшом ежегодном увеличении объема грузоперевозок, например, на 3%, через пять лет ежегодный объем перевозимых грузов увеличится на 16%, а через 10 лет – на 34%. Такая динамика требует заблаговременного проведения мероприятий по усилению пропускной способности на объекте исследования с учетом изменения объемов погрузки/выгрузки всех пользователей транспортными услугами железнодорожной станции, с учетом колебания транзитного вагонопотока с переработкой и без переработки [1, 11–13].

## Перерабатывающая способность станции Б по данным 2024 г.

| Наименование места погрузки /выгрузки (МП-В) | Количество выгруженных/ погруженных вагонов, вагонов/сут. | Перерабатывающая способность, вагонов/сут. | Профицит (+), дефицит (-) перерабатывающей способности, вагонов/сут. |
|--|---|--|--|
| МП-В1  | 8/0   | 10   | + 2  |
| МП-В2  | 49/2  | 42   | - 9  |
| МП-В3  | 3/7   | 29   | + 19   |
| МП-В4  | 30/0  | 23   | - 7  |
| МП-В5  | 5/25  | 23   | - 7  |
| МП-В6  | 4/7   | 14   | + 3  |
| МП-В7  | 0/22  | 23   | + 1  |
| МП-В8  | 3/0   | 3  | -  |
| МП-В9  | 6/0   | 5  | - 1  |
| МП-В10                                       | 10/3  | 12   | - 1  |
| МП-В11                                       | 30/5  | 23   | - 12   |
| МП-В12                                       | 14/15   | 33   | + 4  |
| МП-В13                                       | 21/0  | 25   | + 4  |
| МП-В14                                       | 5/0   | 1  | -  |
| МП-В15                                       | 15/5  | 21   | + 1  |
| МП-В16                                       | 5/0   | 4  | - 1  |
| МП-В17                                       | 4/0   | 5  | + 1  |
| МП-В18                                       | 27/29   | 89   | + 33   |
| МП-В19                                       | 11/9  | 17   | - 3  |
| МП-В20                                       | 4/2   | 14   | + 8  |
| МП-В21                                       | 5/4   | 4  | - 5  |
| МП-В22                                       | 1/2   | 9  | + 6  |
| МП-В23                                       | 11/9  | 15   | - 5  |
| МП-В24                                       | 8/10  | 21   | + 3  |
| МП-В25                                       | 7/1   | 13   | + 5  |
| МП-В26                                       | 53/36   | 150  | + 61   |
| МП-В27                                       | 29/17   | 52   | + 6  |
| МП-В28                                       | 0/15  | 10   | - 5  |
| МП-В29                                       | 7/0   | 7  | -  |
| МП-В30                                       | 5/8   | 27   | + 14   |
| МП-В31                                       | 8/7   | 14   | - 1  |
| МП-В32                                       | 16/13   | 51   | + 22   |

На данном этапе исследования выявлены основные причины, оказывающие влияние на продвижение поездопотоков в границах Восточного полигона железных дорог:

- размеры движения грузовых поездов;
- расписание пропуска пассажирских и пригородных поездов;
- периодичность продвижения поездопотока (внутри суток и недели, внутримесячная и внутри-годовая);
- обеспеченность локомотивным и вагонным парками.

Как технические факторы, оказывающие влияние на пропускную способность железнодорожной станции Б отмечены:

- количество и степень загруженности приемо-отправочных и погрузочно-выгрузочных путей на железнодорожной станции;
- протяженность, вместимость и назначение приемо-отправочных путей на железнодорожной станции;

- план и профиль станционных путей и сортировочных устройств;
- техническое состояние, обеспечение, уровень автоматизации и цифровизации инфраструктурного комплекса станции;
- нормативная и фактическая продолжительность продвижения подвижного состава по горловинам парков железнодорожной станции;
- установленные ходовые скорости продвижения поездов всех классификаций;
- другие факторы.

К технологическим факторам можно отнести:

- нормативная и фактическая продолжительность выполнения технологических операций;
- параметры плана формирования грузовых поездов;
- нормативный график движения поездов и пр. [1, 6, 9, 10, 14, 15].

При сравнительных оценках пропускных способностей парков приема и отправления грузовых поездов определим расчетную пропускную способность железнодорожной станции Б с учетом технических и технологических факторов.

Перерабатывающая способность МП-В –  $N_{гр}$  по погрузке/выгрузке с учетом использования имеющихся средств механизации при обслуживании собственным маневровым локомотивом (с точностью до вагона), определяется по формуле (1) [12]

$$N_{гр} = (T_i - t) / T * (1 + p_i), \tag{1}$$

где  $T_i$  – период производства погрузочно-выгрузочных работ на  $i$ -ом МП-В, час;

$t$  – нормативное время выполнения технологических циклов на  $i$ -ом МП-В, час;

$T$  – цикл работы МП-В, согласно продолжительности обслуживания МП-В с максимальным выполнением грузовых операций в одной подаче (уборке) вагонов, час;

$p$  – коэффициент, учитывающий возникновение отказов на МП-В. При производстве расчета перерабатывающей способности примем, что время ожидания грузовых операций с МП-В и ожидания уборки с МП-В приравниваются к нулевому значению, т.е. работа станции принимается как стабильная, случаи риска исключаются [1, 11–14].

Таблица 2

**Исследование текущего состояния инфраструктурного комплекса железнодорожной станции Б.  
Оценка финансового результата**

| Наименование места погрузки (выгрузки) | Наименование груза            | Количество вагонов, ваг. | Перерабатывающая способность, ваг. |                                     | Отклонение расчетной от ограничивающей, «-» – дефицит, «+» – профицит |       | Годовая величина недополученного дохода компании от действия ограничения, млн. руб. |         |
|--|-------------------------------|--------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|---|-------|---|---------|
|  |                               |                          | Расчетная                          | Ограничения по станциям при-мыкания | ваг.  | %     |   |         |
| МП-В1                                  | Тарно-штучные грузы           | 8/0                      | 10                                 | 7                                   | - 3   | - 30% | 252,945   |         |
| МП-В2                                  | Металлопрокат                 | 3/0                      | 3                                  | 2                                   | - 1   | - 33% | 112,019   |         |
|  | Пиломатериалы                 | 0/2                      | 3                                  | 2                                   | - 1   | - 33% | 130,488   |         |
|  | Колесные пары                 | 2/0                      | 3                                  | 2                                   | - 1   | - 33% | 38,544  |         |
|  | Нефтепродукты                 | 1/0                      | 1                                  | 0                                   | -   | -     | -   |         |
|  | Тарно-штучные грузы           |                          | 1/0                                | 2                                   | 1   | - 1   | - 50%   | 84,195  |
|  |                               |                          | 12/0                               | 8                                   | 6   | - 2   | - 25%   | 320,821 |
|  |                               |                          | 5/0                                | 5                                   | 3   | - 2   | - 40%   | 337,261 |
|  |                               |                          | 5/0                                | 1                                   | 0   | -     | -   | -       |
|  | Оборудование, техника, металл |                          | 5/0                                | 7                                   | 5   | - 2   | - 29%   | 142,876 |
| 5/0                                    |                               |                          | 7                                  | 5                                   | - 2   | - 29% | 138,496   |         |
| Спецодежда                             |                               | 10/0                     | 2                                  | 1                                   | - 1   | - 50% | 88,542  |         |
| МП-В3                                  | Тарно-штучные грузы           | 3/0                      | 11                                 | 8                                   | - 3   | - 27% | 288,258   |         |
|  | Металлопрокат                 | 0/7                      | 18                                 | 14                                  | - 4   | - 22% | 531,440   |         |

продолжение табл. 2

окончание табл. 2

|        |   |      |    |   |     |       |         |
|--------|---|------|----|---|-----|-------|---------|
| МП-В4  | Строительные грузы                            | 3/0  | 3  | 2 | - 1 | - 33% | 123,011 |
|        |   | 3/0  | 3  | 1 | - 2 | - 67% | 250,536 |
|        | Металлопрокат                                 | 10/0 | 6  | 4 | - 2 | - 33% | 265,720 |
|        | Тарно-штучные грузы                           | 4/0  | 4  | 3 | - 1 | - 25% | 155,125 |
|        |   | 9/0  | 6  | 4 | - 2 | - 33% | 337,261 |
|        |   | 1/0  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
| МП-В5  | Мелкопартионные грузы                         | 0/4  | 2  | 1 | - 1 | - 50% | 89,025  |
|        | Транспортная техника                          | 0/1  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        | Техника                                       | 1/0  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        | Возвратное оборудование                       | 2/0  | 2  | 1 | - 1 | - 50% | 69,350  |
|        | Лес круглый                                   | 0/3  | 3  | 2 | - 1 | - 33% | 94,058  |
|        | Пиломатериалы                                 | 0/3  | 3  | 2 | - 1 | - 33% | 131,418 |
|        |   | 0/3  | 2  | 1 | - 1 | - 50% | 82,025  |
|        | Сборные и мелкопартионные грузы в разной таре | 0/3  | 2  | 1 | - 1 | - 50% | 84,195  |
|        |   | 0/2  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        |   | 0/2  | 1  | 2 | - 1 | -     | 130,488 |
|        |   | 1/0  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        |   | 0/1  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        | Строительные материалы                        | 0/1  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        |   | 1/0  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        | Изделия железобетонные                        | 0/2  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
| ...    |   |      |    |   |     |       |         |
| МП-В32 | Светлые нефтепродукты                         | 0/3  | 5  | 3 | - 2 | - 40% | 183,127 |
|        |   | 3/0  | 5  | 3 | - 2 | - 40% | 167,535 |
|        | Сборные и мелкопартионные грузы               | 5/0  | 4  | 3 | - 1 | - 25% | 81,002  |
|        |   | 0/1  | 1  | 0 | -   | -     | -       |
|        | Техника                                       | 0/3  | 3  | 2 | - 1 | - 33% | 242,900 |
|        | Контейнеры 40 футов                           | 4/0  | 10 | 7 | - 3 | - 30% | 163,880 |
|        |   | 0/4  | 10 | 7 | - 3 | - 30% | 155,125 |
|        | Техника                                       | 2/0  | 3  | 2 | - 1 | - 33% | 213,131 |
|        | Контейнеры 20 футов                           | 0/2  | 5  | 3 | - 2 | - 40% | 272,077 |
|        |   | 2/0  | 5  | 3 | - 2 | - 40% | 251,348 |

Исследование текущего состояния инфраструктурного комплекса железнодорожной станции Б, с оценкой финансового результата от действия ограничения по перерабатывающей способности станций примыкания представлено в таблице 2. Проведено сопоставление расчетных значений перерабатывающей способности МП-В и установленного уровня ограничения перерабатывающей способности. Представлены значения величины недополученного дохода ОАО «РЖД» от реализации ограничений перерабатывающей способности за 2024 г.

Согласно расчетам таблицы 2 отклонение расчетной перерабатывающей способности железнодорожной станции Б от ограничивающего значения ее величины, вызванного дефицитом инфраструктурного комплекса прилегающих участков и направлений составило 244 вагона/сутки, т.е. 244 вагона не было подано под грузовые операции. Действие ограничения привело к потере дохода компании в размере 3,93 млн руб./сут. или 1 434,7 млн. руб./год. Величина представлена без учета загрузки вагонов грузом в обратном направлении, оплаты логистических и экспедиционных услуг и пр.

### Выводы

В научной статье автор представила некоторые результаты комплексного анализа факторов, оказывающих непосредственное влияние на финансово-экономические показатели работы Восточного полигона железных дорог. Исследован существующий алгоритм принятия груза к перевозке на основе данных о параметрах ограничений пропускных и провозных мощностей прилегающего инфраструктурного комплекса железных дорог, с учетом транзитного поездопотока. Анализ проведен на примере организации работы крупной железнодорожной станции погрузки.

Проведенный расчет показал, что за 2024 г. при имеющемся путевом развитии пропускная способность железнодорожной станции Б не обеспечивает заданные размеры движения в полном объеме. Дефицит пропускной способности составил 23,3%. В результате действия ограничения недополученный доход ОАО «РЖД» составил 1,44 млрд руб./год, что доказало, что действие системы ограничений по пропускной и перерабатывающей способности по железнодорожным станциям примыкания является сдерживающим фактором для реализации существующего размера грузопотока.

Таким образом очевидно, что существует необходимость при формировании и планировании транспортных процессов и корпоративных финансов подразделений ОАО «РЖД» учитывать расчетные значения пропускных и провозных мощностей инфраструктурного комплекса. Это и будет служить новым научным подходом при формировании системы железнодорожных тарифов в перспективе.

### Литература

1. Российские железные дороги. ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения 29.10.2025).
2. Бубнов В.А. Проблемы развития Сибирского федерального округа в условиях перехода к инновационному развитию российской экономики // Вестник университета. 2011. № 15. С. 99-105. EDN: WBYVUZ.
3. Бубнов В.А. Методика определения экономической привлекательности региона на примере регионов Сибирского федерального округа // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2010. № 6. С. 50-53. EDN: NBRNRD.
4. Бородин А.Ф., Батулин А.П., Панин В.В. Технология работы железнодорожных направлений и система организации вагонопотоков: учебное пособие / под ред. А.Ф. Бородина. М.: ФГБУ ДПО «УМЦ ЖДТ», 2018. 366 с.
5. Аносова Л.А., Коржубаев А.Г., Панов А.Н. и др. Сценарии развития Восточной Сибири и российского Дальнего Востока в контексте политической и экономической динамики Азиатско-Тихоокеанского региона до 2030 года: аналит. доклад. М.: Едиториал УРСС, 2011. 120 с.
6. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 27.11.2021 г. № 3363-р.
7. ТрансКонтейнер. [Электронный ресурс]. URL: <https://trcont.com/> (дата обращения 25.10.2025).
8. Распоряжение ОАО «РЖД» от 30.03.2023 N 784/р «Об утверждении Методики определения убытков ОАО «РЖД» от инцидентов, вызывающих нарушения графика движения поездов, на железнодорожных путях общего пользования, возникших по ответственности контрагентов и третьих лиц». [Электронный ресурс]. URL: <https://legalacts.ru/doc/rasporjzhenie-оao-rzhd-ot-30032023-n-784r-ob-utverzhenii/> (дата обращения: 27.10.2025).
9. Каимов Е.В., Оленцевич В.А., Максимова Р.В. Актуальность вопросов перераспределения технических мощностей Восточного полигона железных дорог // Актуальные проблемы транспорта в XXI веке: труды II Международной научно-практической конференции. Новокузнецк, 2023. С. 185-188. EDN: FZPAWO.
10. Olentsevich V.A., Belogolov Y.I., Kramynina G.N. Set of organizational, technical and reconstructive measures aimed at improvement of section performance indicators based on the study of systemic relations and regularities of functioning of railway transport system // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2020. V. 832(1). P. 012038.
11. Зябиров Х.Ш., Шапкин И.Н. Эффективные технологии и современные методы управления на железнодорожном транспорте. М.: Финансы и статистика; Транспорт, 2018. 504 с. ISBN: 978-5-279-03598-4 EDN: ZJRPWY.
12. Об утверждении методики определения пропускной и провозной способностей инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования: приказ Минтранса РФ от 18.07.2018 г. № 266.
13. Инструкция по расчету наличной пропускной способности железных дорог утверждена первым вице-президентом ОАО «РЖД» от 10 ноября 2010 г. № 128 – 305 с.
14. Методика расчета перерабатывающей способности станции, во взаимосвязке с перерабатывающими возможностями грузовых фронтов, мест общего и необщего пользования, на которых осуществляется грузовая работа» (утв. Распоряжением ОАО «РЖД» от 18.03.2019 № 503/р).
15. Яшкова Н.В., Сидорова Н.П. Индикаторы финансовой безопасности региона и их диагностика // Финансовый менеджмент. 2023. № 5-2. С. 183-190. DOI: 10.25806/fm5-22023183-190 EDN: CELKRW.