

Ю. И. СОКОЛОВ, О. В. КОРИШЕВА

Российский университет транспорт (МИИТ), г. Москва

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В АСПЕКТЕ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ НАСЕЛЕНИЯ

Масштабное распространение коронавирусной инфекции COVID-19 в 2020 году повлияло на многие сферы жизни людей, различные отрасли экономики, жизнь государств в целом. При этом последствия такого воздействия для большинства отраслей экономики носят негативный характер. Искусственно вызванные процессы стагнации целых сфер народно-хозяйственного комплекса, а также организованная мера самоизоляции людей и закрытие границ между странами не могли не сказаться на транспортном комплексе.

Значение транспорта в Российской Федерации носит стратегический характер, а в особенности железнодорожного транспорта [2]. «Транспорт объединяет регионы страны, обеспечивает удовлетворение потребностей реального сектора производства в перевозках грузов, а населения – в передвижении. Транспорт представляет собой связующее звено между производителями и потребителями товаров, продукции, услуг, без которого рынок и рыночные отношения невозможны. В этом состоит его огромное социально-экономическое значение для государства и общества в целом. Нарушения в работе транспортного комплекса может привести к серьезным негативным последствиям для экономической безопасности страны» [1]. Вклад железнодорожного транспорта особенно важен не только в сегменте грузовых перевозок, но и в области пассажирских перевозок, учитывая традиционную убыточность целого ряда направлений следования.

Распространение COVID-19 обусловило временное закрытие целого ряда направлений движения на железнодорожном транспорте в сегменте пассажирских перевозок. Кроме того, ОАО «РЖД» внедрило целый ряд противоэпидемических мер в целях обеспечения безопасности при перевозке пассажиров, включая продажу билетов с учетом формирования рассадки с дистанцией. Дополнительные защитные меры, уменьшение количества пассажиров из-за размещения в вагонах с учетом социальной дистанции, сокращение количества поездов на направлениях следования из-за режима самоизоляции – всё это осложнило работу АО «ФПК» и в без того сложном по формированию высокой рентабельности сегменте пассажирских перевозок. Дополнительные расходы при оказании услуги по перевозке увеличились, а доходы из-за падения количества пассажиров уменьшились. Так, согласно оперативным данным ОАО «РЖД», за 2020 год всего отправлено 869,4 млн

пассажиров, что на 27,4 % меньше аналогичного показателя 2019 года. В дальнейшем следовании падение составило 42,1 % (перевезено 67,5 млн пассажиров), в пригородном сообщении падение – 25,8 % (перевезено 801,9 млн пассажиров). По показателю пассажирооборота на сети ОАО «РЖД» в 2020 году по сравнению с показателем 2019 года сокращение произошло на 41,5 % (значение в 2020 году составило 78 млрд пас·км). При этом в дальнейшем следовании пассажирооборот сократился сильнее – на 46,2 % (53,3 млрд пас·км), в пригородном сообщении падение произошло на 28 % (24,7 млрд пас·км) [3].

Негативная динамика по рассматриваемым показателям продолжает сохраняться и в 2021 году. Согласно оперативным данным ОАО «РЖД», в январе-феврале 2021 года перевезено всего 136,5 млн пассажиров, что на 22,9 % меньше по сравнению с аналогичным показателем за 2020 год (177,1 млн пассажиров). Пассажирооборот за тот же период сократился на 32,7 % и составил 11,6 млрд пас·км (17,2 млрд пас·км в январе – феврале 2020 года) [3].

Учитывая убыточность широкого ряда направлений пассажирских перевозок, негативную динамику пассажирооборота, увеличение затрат на реализацию противоэпидемических мер по борьбе с распространением коронавируса, а также стабилизацию тарифов на социально доступном уровне, оказание услуг по перевозке пассажиров на железнодорожном транспорте продолжает выполнять функцию социальной защиты для населения, обеспечивая потребности в передвижении и транспортной доступности. С учетом рассмотренных негативных факторов, влияющих на финансовое состояние железнодорожной отрасли, актуализируется и задача нейтрализации угроз и обеспечения экономической безопасности самого железнодорожного комплекса в целом, так как от его состояния и устойчивой работы зависят не только возможности транспортной доступности для пассажиров, но и развитие отраслей промышленности и экономики в целом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Кожевников, Р. А.** Экономическая безопасность транспортных компаний и комплексов : [монография] / Р. А. Кожевников ; под ред. Р. А. Кожевникова. – М. : ВИНТИ РАН, 2015. – 248 с.

2 **Соколов, Ю. И.** Роль транспорта в реализации Стратегии экономической безопасности Российской Федерации до 2030 / Ю. И. Соколов, О. В. Коришева // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : сб. науч. тр. М. : РУТ (МИИТ), 2018. – С. 296–300.

3 ОАО РЖД [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа : <https://old-press.rzd.ru/>. – Дата доступа : 28.03.2021.

Y. SOKOLOV, O. KORISHEVA

Russian University of transport (MIIT), Moscow

CURRENT TRENDS OF THE RAILWAY INDUSTRY IN THE ASPECT OF SOCIAL PROTECTION OF THE POPULATION