

В заключении необходимо отметить, что важным аспектом в организации обмена документами является гарантия подлинности документов и конфиденциальности их передачи. Он предусматривает создание так называемых органов по сертификации, которые занимаются производством открытых и закрытых ключей, а также хранением и сертификацией открытых ключей лиц, занимающихся управлением электронными документами. Программное обеспечение, используемое для этой цели, должно быть сертифицировано, а сам центр сертификации имеет лицензию от уполномоченного органа для осуществления этой деятельности.

#### Список литературы

1 **Басаков, М. И.** Документы и документооборот коммерческой организации / М. И. Басаков. – М. : Феникс, 2016. – 416 с.

2 **Батоврина, Е. В.** Информационные технологии в управлении предприятием / Е. В. Батоврина // Теория и практика управления: новые подходы. – М. : Университетский гуманитарный лицей, 2016. – 217 с.

3 **Круглова, О. В.** Информационные технологии в управлении: учеб. пособие / О. В. Круглова. – Дзержинск : Конкорд, 2016. – 134 с.

УКД 656.07:338.2

### **АНАЛИЗ ВЛИЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ЭКОНОМИЧЕСКУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ**

*Ю. И. СОКОЛОВ, О. В. КОРИШЕВА*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

В формировании экономической безопасности России железнодорожный транспорт имеет принципиальное значение и одну из наиболее ведущих позиций в транспортной системе в целом. Обеспечение бесперебойных поставок, связь регионов страны, формирование единого экономического пространства, выполнение социальных функций в обеспечении доступности пассажирских перевозок и мобильности населения, формирование добавленной стоимости перевозимых товаров – это лишь некоторые аспекты огромного вклада железнодорожного транспорта в национальную экономическую безопасность. Несмотря на существенный вклад в развитие экономики страны, железные дороги одними из первых испытывают последствия кризисных явлений, как в отдельных отраслях, так и в экономике в целом [3]. Так, негативные последствия пандемии, вызванные вирусом COVID-19 по всему миру, существенно повлияли на деятельность железнодорожного транспорта и его показатели, которые всегда являлись яркими индикаторами происходящих тенденций в экономике страны.

По оперативным данным ОАО «РЖД» объем пассажирских перевозок за первое полугодие 2020 года сократился на 31,3 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года: с 791,7 до 543,7 млн человек. Падение в дальнем следовании составило 43,2 %, в пригородном следовании – 30 % за обозначенный период. Пассажиروоборот за первое полугодие 2020 года составил 52,2 млрд пасс-км, что на 43,6 % ниже данного показателя за 2019 год. Несмотря на субсидирование государством обеспечения пассажирских перевозок, в том числе, в плацкартных вагонах, а также производства пассажирских вагонов, неполученная ОАО «РЖД» прибыль будет влиять на недостаток инвестиций, требуемых для реализации Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года.

Сектор грузовых железнодорожных перевозок также показал снижение показателей по существенной доле номенклатуры грузов, а также в совокупности. Так, тарифный грузооборот за первое полугодие 2020 года сократился на 4 % с 1734,3 в 2019 году до 1664,3 млрд тарифных т-км в 2020 году. Общая погрузка за рассматриваемый период также сократилась на 4 % по сравнению с показателем 2019 года и составила 816,9 млн т. Динамика погрузки по видам грузов на железнодорожном транспорте в первом полугодии 2020 года представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Динамика погрузки по видам грузов на железнодорожном транспорте в первом полугодии 2020 года [2]

Вид груза	Погрузка (млн т) январь–август 2019 г.	Погрузка (млн т) январь–август 2020 г.	Изменение в 2020 по сравнению с 2019, %
Каменный уголь	246,0	226,1	– 8,1
Кокс	7,2	7,3	+ 1,3
Нефть и нефтепродукты	154,1	140,2	– 9
Руда железная и марганцевая	79,6	80,1	+ 0,7
Черные металлы	50,1	44,4	– 11,4
Лом черных металлов	10,0	8,7	– 13,3
Удобрения	40,6	41,8	+ 2,9
Цемент	18,2	16,7	– 8
Лесные грузы	29,3	28,1	– 3,9
Зерно	12,6	15,2	+ 20,6
Строительные грузы	84,1	88,9	+ 5,7
Руда цветная и серное сырье	13,1	13,4	+ 2,5
Химикаты и сода	17,5	16,2	– 7,3
Промсырье	23,5	22,1	– 5,9
Остальные, включая грузы в контейнерах	64,9	67,7	+ 4,3

Преобладающее негативное влияние на отрицательную динамику оказали объемы внутренних перевозок, которые составляют больше половины грузопотока (–4,66 млн т). Кроме того, восстановление объемов перевозок на внутреннем рынке происходит более медленными темпами, чем перевозки в целом. Так, в июне 2020 года падение внутренних перевозок составило 6,7 %, что больше вдвое процента падения в январе 2020 года: 3,1 %. Ключевой причиной данной отрицательной динамики является сокращение перевозок угля и нефтяных грузов, погрузка по которым за первое полугодие 2020 года сократилась по сравнению с показателем прошлого года на 8,1 и 9 %, соответственно. Внутренние перевозки данных грузов в июне 2020 года сократились на 1,59 и 1,92 млн т (на 13,3 и 16,6 %), соответственно [1]. При этом перевозки угля восстанавливаются намного медленнее и находятся на уровне минимальных показателей с начала текущего года. «Кроме того, примерно на 1 млн т (20,1 %) в июне снизились перевозки по РФ черных металлов. В сумме на эти три груза приходится чуть более трети «внутреннего» грузопотока» [1].

Существенные падения объемов погрузки также наблюдаются по черным металлам, лому черных металлов (–11,4 и –13,3 %, соответственно), а также цементу и химикатам (–8 и –7,3 %, соответственно). Кроме того, остается отрицательной динамика отправок через порты в структуре экспорта: в июне объем составил 805,3 тыс. т в среднем в сутки, хотя в мае был 884,5 тыс. тонн. Рост зарубежных отправок через морские гавани показал снижение положительной динамики до 1,8 с 6,2 %.

Значительно сократился импорт грузов по железной дороге: в июне 2020 года на 0,98 млн т, до 5,74 млн т, и темпы такого снижения увеличиваются. «В частности, на 0,51 млн т (до 1,05 млн т) сократился ввоз руды, на 0,318 млн т (до 1,294 млн т) – минерально-строительных грузов, на 0,164 млн т (до 0,234 млн т) – черных металлов [1]».

Порожний парк грузовых вагонов увеличился в первом полугодии 2020 года по сравнению с аналогичным показателем 2019 года на 9,8 % или 59,6 тыс. вагонов и составил 665,8 тыс. вагонов. В то же время рабочий парк вагонов за тот же период увеличился на 1,1 % или на 11,2 тыс. вагонов. Такой одновременный рост количества вагонов и порожнего пробега из-за ограничительных мер в борьбе с пандемией COVID-19 привел к росту оборота грузового вагона на 2,7 % или на 0,44 суток. По данным ОАО «РЖД» ежедневно на инфраструктуре компании и путях необщего пользования в порожнем состоянии без операций свыше трех суток непроизводительно простаивало более 256 тыс. вагонов, что в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. Количество порожних вагонов, в отставленных от движения грузовых поездах, увеличилось в 1,7 раза (+16,7 тыс. вагонов в сутки). Оборот порожнего вагона также увеличился на рассматриваемый период на 13,2 % или 0,67 суток.

Таким образом, существенное падение показателей деятельности ключевых и системообразующих отраслей экономики России, а также падение темпов мировой экономики в целом, сформировали новые угрозы экономической безопасности России и железнодорожной отрасли. Падение уровня доходов может затруднить и затормозить этапы реализации программы долгосрочного развития железнодорожного транспорта, а также понизить эффективность и качественные показатели

деятельности. В связи с этим представляется необходимым актуализировать задачу обеспечения экономической безопасности железнодорожной отрасли, включающую задачи регулярной оценки рисков и угроз, повышения качества транспортного обслуживания, стратегического планирования, повышения эффективности деятельности, внедрения продуманных цифровых технологий в процесс перевозки.

#### Список литературы

1 Динамика грузовых железнодорожных перевозок в РФ в июне вышла на уровень начала 2020 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=189939>. – Дата доступа : 01.10.2020.

2 Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://company.rzd.ru/ru>. – Дата доступа : 01.10.2020.

3 Соколов, Ю. И. Анализ текущего состояния и деятельности транспортного комплекса России в аспекте формирования национальной экономической безопасности / Ю. И. Соколов, О. В. Коришева // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – 2019. – № 1 (12). – С. 328–334.

УДК 656.073

## ТРАНЗИТ «САНКЦИОННЫХ» ГРУЗОВ

*П. В. ФИЛИМОНОВА*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

В 2014 году Россия ввела запрет на транзит и ввоз на свою территорию отдельных видов товаров из стран, которые изначально ввели свои ограничения в отношении российских физических и юридических лиц. К таким товарам, прежде всего, относятся сельскохозяйственная продукция: фрукты, овощи, мясо, молочные продукты и т. д. Введение «санкционных» товаров, по-другому эмбарго, позитивно отразилось на импортозамещении, а особенно, в сфере сельского хозяйства и пищевой промышленности России, но создало препятствия для увеличения объемов международных железнодорожных и автомобильных транзитных перевозок.

Решением Правительства Российской Федерации (Постановление от 26.09.2016 № 969) были исключены из списка запрещенных к ввозу товаров сушёные и замороженные овощи, мясо домашней птицы, мороженая говядина, что говорит о начале снятия ограничений на транзит эмбарго. Несмотря на это, уже велись переговоры о новом режиме транзита «санкционных» грузов. Решение о запуске таких транзитных перевозок было, на мой взгляд, верным и даже необходимым, так как Россия за счет меньшей протяженности и быстрых сроков доставки, по сравнению с традиционными морскими маршрутами, имеет потенциал увеличить транзит в будущем. Например, прогнозируемый объем транзита «санкционных» товаров превышает 82 тыс. перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом в год.

В Указе Президента Российской Федерации от 24 июня 2019 г. № 290 "О внесении изменений в некоторые указы Президента Российской Федерации" постановлено, что транзитные автомобильные и железнодорожные перевозки через территорию России в третьи страны отдельных видов сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия будут осуществляться с применением средств идентификации (пломб), функционирующих на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

Многоразовая электронная пломба работает на одном заряде до 45 суток при температуре от – 40 до +70 °С. По сравнению с мировыми аналогами она обеспечивает защиту передаваемой информации, например, между грузоотправителями и таможенной.

Постановление вступило в силу в январе 2020 года, однако перевозки начались только в июле, когда дополнительно были введены правила применения устройств навигационной системы, приняты необходимые нормативные акты, был составлен перечень пунктов пропуска, где их могут накладывать и все тарифы. Например, наложение устройства – 1 224 рубля, снятие – 996 рублей, суточная аренда – 2500 рублей. Любой участник поставки товара может оплатить услугу банковскими переводами или в личном кабинете на сайте оператора.

Навешивание и снятие пломб производится на 20 автомобильных и на 10 железнодорожных пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации. В перечень автомобильных пунктов входят: российско-финляндский, российско-эстонский, российско-латвийский, российско-украинский, российско-монгольский, российско-азербайджанский и российско-грузинские