

УДК 658.15:656.2(571.5).

**ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ УПРАВЛЕНИЯ РАСХОДАМИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ В ИНФРАСТРУКТУРЕ
ОАО «РЖД»****М.А. Авдюшина, А.Е. Пчелка**

ФГБОУ ВО «Байкальский государственный университет», Иркутск, email: avdushinama@bgu.ru, pchelka_an@bk.ru

Аннотация. Финансовое управление расходами региональных операторов на железнодорожном транспорте играет особую роль, поскольку их деятельность связана с обеспечением грузовых и пассажирских перевозок и, следовательно, предполагает наличие значительного числа затрат косвенного характера. Большая часть этих расходов относится к накладным и занимает существенный удельный вес в общей величине затрат организаций отрасли. Эффективность управления накладными расходами напрямую определяет рациональное использование ресурсов региональных операторов и уровень безопасности перевозок. Деятельность Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры как оператора ориентирована на развитие конкурентоспособного регионального транспортного бизнеса, ядром которого является качественное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров, а также владельца инфраструктуры общего пользования.

Ключевые слова: доходы, расходы, финансовые отношения, управление, эффективность, транспортная инфраструктура.

**FINANCIAL ASPECTS OF MANAGING THE EXPENSES OF A DIVISION IN THE INFRASTRUCTURE
OF JSC RUSSIAN RAILWAYS****М.А. Avdushina, А.Е. Pchelka**

Baikal national University, Irkutsk, email: avdushinama@bgu.ru, pchelka_an@bk.ru

Abstract. Financial management of regional rail operators' expenses plays a special role, as their activities involve freight and passenger transportation and, therefore, involve a significant number of indirect costs. Most of these expenses are overhead and constitute a significant share of the overall costs of industry organizations. Effective overhead cost management directly determines the rational use of regional operators' resources and the level of transportation safety. The East Siberian Infrastructure Directorate's activities as an operator are focused on developing a competitive regional transport business, the core of which is the high-quality performance of its responsibilities as a national rail carrier of freight and passengers, as well as the owner of public infrastructure.

Keywords: income, expenses, financial relations, management, efficiency, transport infrastructure.

Дата поступления статьи в редакцию: 06.10.2025

Дата принятия статьи в печать: 06.11.2025

Введение

Финансовые результаты деятельности ВСДИ ОАО «РЖД», входящей в холдинговую структуру хозяйствующего субъекта естественной монополии [1] в России в области железнодорожного транспорта общего пользования, зависят от наличия соответствующих структур управления (технологических, производственных, хозяйственных, финансовых), которые позволяют выполнять высококачественное и действенное финансовое управление ресурсами, капиталом, доходами и расходами.

Форма собственности организации – государственная, так как Российская Федерация является собственником ОАО «РЖД» [2], структурным подразделением которого выступает Восточно-Сибирская дирекция инфраструктуры (ВСДИ).

Восточно-Сибирская дирекция инфраструктуры является структурным подразделением Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД». Сформирована на основании Приказа ОАО «РЖД» от 29 ноября 2010 г. № 348/Н. Предпосылками ее создания стали структурные преобразования в рамках реформирования Восточно-Сибирской железной дороги, что повлекло за собой выделение блока по управлению инфраструктурой в отдельное структурное подразделение, целью которого бы стало осуществление реализации мероприятий, предусматривающих формирование, упразднение, слияние и разделение элементов организационной структуры Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД».

Другими словами, осуществлено переподчинение элементов организационных структур, изменения функций структурных подразделений, включая должностных лиц, формирования регламентов и процедур для процессов управления.

Общая стратегия деятельности ВСДИ ОАО «РЖД» направлена на развитие конкурентоспособного транспортного бизнеса на региональном рынке, ядром которого является качественное выполнение задач национального железнодорожного перевозчика грузов и пассажиров, а также владельца инфраструктуры общего пользования.

ВСДИ ОАО «РЖД» в соответствии с возложенными на нее задачами осуществляет следующие функции:

- обеспечение технического состояния объектов железнодорожной инфраструктуры для пропуска установленного объема перевозок при обеспечении безопасного движения поездов;
- предоставление услуг пользователям инфраструктуры железнодорожного транспорта;
- выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования.

Центральная дирекция инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» насчитывает 17 дирекций инфраструктуры [3, 4], в том числе, Октябрьская, Калининградская, Московская, Горьковская, Северная, Северо-Кавказская, Юго-Восточная, Приволжская, Куйбышевская, Свердловская, Южно-Уральская, Западно-Сибирская, Красноярская, Забайкальская, Дальневосточная.

Впоследствии при формировании вертикали управления инфраструктурным комплексом ОАО «РЖД» Восточно-Сибирская дирекция инфраструктуры в 2012 г. вошла в состав Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД», став региональной дирекцией центрального подчинения.

Управленческая деятельность ОАО «РЖД» организована по типу матричной структуры, основанной на принципе двойного подчинения исполнителей. В этом случае сотрудники подчиняются руководителю Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры, которая, в свою очередь, входит в холдинг ОАО «РЖД».

Матричность как одна из разновидностей адаптивных организационных структур управления реализуется путем развития на всех уровнях управления сквозных горизонтальных связей, обеспечивающих взаимодействие хозяйственных вертикалей, ответственных за координацию деятельности подразделений на региональном и линейном уровнях. Она усиливается за счет расширения применения проектных принципов управления на всех уровнях:

1. Результативность, основанная на компромиссности.
2. Ресурсный потенциал, основанный на вовлеченности и ответственности команды.
3. Бизнес-планирование и анализ рисков.
4. Конечная продуктивность.
5. Понятия и смыслы.
6. Увеличение скорости и повышение качества через воспроизводимые элементы (шаблоны).

При безусловном соблюдении корпоративных политик, норм, стандартов и регламентов взаимодействия им предоставлены широкие полномочия принятия решений по вопросам оперативной деятельности, определения способов достижения установленных целей развития, финансовых и нефинансовых показателей, в том числе решений по развитию производственных мощностей, трудовых ресурсов, определению собственной производственной, территориальной и организационной структуры и т. п.

Существующая организационная структура холдинга ОАО «РЖД» сформировалась в результате перехода от территориального принципа управления к организации деятельности по видам бизнеса, с опорой на два базовых элемента – корпоративный центр и бизнес-единицы.

Система управления организационной моделью холдинга ОАО «РЖД» включает современные подходы: стратегическое управление, процессный подход, управление рисками, проектное управление и др.

Процессный цикл – это совокупность процессов, осуществляемых в ходе последовательного управления изменениями процессами моделирования, анализа, совершенствования. Другими словами, цикл представляет собой описание процесса «как есть», его анализа, поиск изменений и планирование того, как с последующей интеграцией в единую модель.

Управление изменениями осуществляются посредством поддерживающих мероприятий: а) верификации процессов и консультированием подразделений; б) методологическим и организационным сопровождением работ и описанием процессов; в) администрированием автоматизированной системы управления бизнес-моделированием.

Подобного рода система позволяет реализовать матричный принцип управления, сбалансировав функциональный (по вертикали) и территориальный (по горизонтали) подходы к управлению холдин-

гом. В логике принятой организационной структуры холдинга ответственность за результаты и эффективность хозяйственной деятельности несут бизнес-единицы: филиалы, структурные подразделения и дочерние общества ОАО «РЖД».

Степень разработанности темы в научной литературе недостаточная, что потребовало расширительного рассмотрения вопросов управления накладными расходами подразделений железнодорожного транспорта с учетом специфики деятельности, используемой классификации затрат, а также порядка и условий финансово-хозяйственной деятельности. Следует отметить, что большинством авторов – А. И. Афоничкина, Л. И. Журовой, Д. Г. Михаленко [5], В. О. Бердичевской [6], И. П. Воробьевой, О. С. Селевич [7], О. Д. Кавериной [8] и др. в экономической литературе представлены характерные свойства, виды и состав накладных расходов. Финансово-экономические методы управления накладными расходами исследуются в работах А. Н. Асаула [9], А. З. Бобылевой [10], И. П. Воробьевой [7], Е. Б. Маевской [11,12], В. Н. Незамайкина, И. Л. Юрзиновой [13], Н. Г. Низовкиной [14], М. И. Трубочкиной [15] и др. Кроме того, авторами также предлагаются различные методы управления данными расходами: стандарт-кост, директ-костинг, контроллинг, ABC-метод, операционный, маржинальный анализ, бюджетирование и др.

Объекты и методы исследования

Объектом исследования выступают финансовые отношения, обеспечивающие формирование расходов подразделения и источников их покрытия.

Предметом исследования являются организационно-финансовые методы управления расходами.

Цель исследования

Цель исследования состоит в том, чтобы представить оценку эффективности управления расходами подразделения с учетом мер, направленных на обеспечение и развитие конкурентоспособности Восточно-Сибирской Дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» (далее – ВСДИ ОАО «РЖД») [3,4].

При оценке финансовой деятельности коммерческой организации использовались экономические приемы и методы анализа – горизонтальный, вертикальный, коэффициентный.

Научная гипотеза строится на основе совершенствования организационно-функциональных структур, осуществляемых в рамках корпоративного центра по финансовому управлению расходами подразделения инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Обоснованность методического подхода по финансовому управлению расходами состоит в том, чтобы минимизировать риски, обеспечить поддержание стабильности, усилить требования к изменениям и продолжению улучшений, качественному восприятию такого уровня разрабатываемых мероприятий, которые способны усовершенствовать функционирование организации, повысить уровень устойчивости в конкурентной борьбе [16].

Практическая значимость исследования заключается в том, что при реализации предложенных мер повышаются возможности выявить наиболее существенные факторы, оказывающие влияние на динамику доходов [17], и как следствие предоставляют дополнительные возможности руководству других организаций выработать собственные конкурентные инициативы будущего развития.

Данные рекомендации направлены на то, чтобы они могли быть использованы в целях повышения эффективности работы любой организации, осуществляющей тот или иной вид экономической, финансовой и инновационной деятельности.

Для успешного выполнения задач и функций в организации выстроена линейно-функциональная организационная структура. ВСДИ ОАО «РЖД» объединяет около 50 предприятий [4, 18], в состав которой включены отраслевые хозяйства.

Служба пути осуществляет проектирование, строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей Восточно-Сибирской железной дороги и пр. Служба вагонного хозяйства занимается техническим обслуживанием и ремонтом вагонов, используемых для перевозки пассажиров и грузов. Служба автоматики и телемеханики обеспечивает функционирование всех систем автоматики, управляющими движением поездов.

Дирекция по эксплуатации и ремонту путевых машин непосредственно осуществляет техническое обслуживание путевой техники, а также путей и стрелочных переводов. Контроль состояния объектов и организации деятельности осуществляет Центр диагностики мониторинга устройств инфраструктуры. Дорожные электромеханические мастерские выполняют различные работы, связанные с обслуживанием и ремонтом объектов железнодорожной инфраструктуры.

Иркутский центр устройств автоматики и телемеханики объединяет несколько предприятий: Иркутский электротехнический завод, сервисный центр микропроцессорных устройств МПУ, – для текущего ремонта, а также изготовление деталей.

Для выполнения поставленных задач перед ВСДИ ОАО «РЖД» сформированы отдельные подразделения, которые поделены согласно отношению к хозяйствам. Служба пути (ПЧ) имеет в своем составе двадцать два предприятия, охватывающих деятельность железнодорожного транспорта в Иркутской области. В службу вагонного хозяйства (вагонная часть депо) входит четыре предприятия. Служба автоматики и телемеханики объединила деятельность десяти предприятий. В состав дирекции включен Иркутский центр устройств автоматики и телемеханики.

Таким образом, ВСДИ ОАО «РЖД» осуществляет выполнение задач и принятие решений по следующим направлениям деятельности и видам работ:

1. Управление технологическим комплексом инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования с целью обеспечения перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и оказания иных, связанных с перевозками, услуг.

2. Обеспечение безопасности движения и организация текущего содержания объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования в технически исправном состоянии.

3. Недопущение на инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования технически неисправного подвижного состава, создающего риск причинения вреда объектам инфраструктуры и нарушения исполнения графика движения поездов.

Руководит всей Восточно-Сибирской дирекцией инфраструктуры начальник дирекции, подчиняющийся генеральному директору ОАО «РЖД», который является Председателем Правления. На конец 2023 г. численность персонала ВСДИ ОАО «РЖД» насчитывала более 12 тыс. чел.

Управление предприятием с такой численностью возможно за счет внедренной единой модели организационной структуры. Согласно распоряжению от 28.12.2012 г. № ВСИБДИ-42/р «Об утверждении единой модели Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры – структурного подразделения Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД».

В таблице 1 представлены данные, которые дают основания проанализировать кадровую политику Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры.

Таблица 1

Динамика показателей управления персоналом ВСДИ ОАО «РЖД», чел.

Наименование показателей	2021 г.	2022 г.	2023 г.		Изменение в 2023 г. от 2022 г.	
	Отчет	Отчет	План	Факт	к плану, %	к отчету, %
Среднесписочная численность персонала	12 954	12 814	12 640	12 546	99,3	97,9
Фонд заработной платы по всем видам деятельности, млн руб.	8 106,30	8 586,80	8 862,40	9 097,90	102,7	106
Средняя заработная плата всего, руб.	52 148	55 843	58 428	60 432	103,4	108,2
Темп роста производительности труда, %	103,8	104,7	105,8	106,8	100,9	106,8
Укомплектованность всего, в т. ч.:	13 187	14 267	12 824	12 865	100,3	90,2
– рабочих профессий	11 086	10 955	9 684	9 687	100	88,4
– ведущих профессий	8 127	7 957	7 998	7 974	99,7	100,2
Текучесть кадров, %	4,8	5,7	–	6,1	–	107,0

Среднесписочная численность персонала подразделения за период 2022–2023 гг. сократилась на 2,1% с 12,8 тыс. чел. до 12,5 тыс. чел., потому как прослеживается сокращение трудоспособной доли населения в стране, а также внутрифирменный естественный отток персонала.

Укомплектованность персонала сократилась с 14,3 тыс. чел. в 2022 г. до 12,9 тыс. чел. в 2023 г., и, как следствие, снизился коэффициент укомплектованности с 111,3% до 102,5% за тот же период. Отрицательная динамика численности персонала и его укомплектованности привела к росту текучести персонала с 5,7% до 6,1%, что негативно характеризует кадровую политику организации. Несмотря на сокращение численности персонала ВСДИ ОАО «РЖД» фонд их заработной платы вырос на 6% до 9 млрд руб. в 2023 г., т. к. увеличилась средняя заработная плата на 8,2% под воздействием ежегодной индекс-

сации. Увеличение заработной платы благоприятно отразилось на производительности труда, приняв значения выше запланированных показателей, поэтому фактическая производительность выше плановой оказалась в 2023 г.

Деловую активность и экономические показатели деятельности ВСДИ ОАО «РЖД» можно оценить по результатам ее инвестиционной деятельности.

Нестабильная экономическая ситуация в стране негативно отразилась на инвестиционной деятельности ВСДИ ОАО «РЖД» за период с 2022 г. по 2023 г., потому как отмечен рост инфляции, который привел к снижению финансового результата организации, соответственно уменьшилось на 3,5% исполнение инвестиционного бюджета и на 10,2% ввод основных фондов в эксплуатацию, негативно характеризуя экономическую деятельность организации.

За период 2021–2023 гг. исполнение инвестиционного бюджета сократилось на 12,47% с 13 742 млн руб., до 12 027 млн руб., что происходило на фоне сокращения ввода основных фондов в эксплуатацию на 19% с 13 589 млн руб., до 10 977 млн руб.

Производственно-экономические показатели деятельности дирекции подразумевают изучение количественных и качественных показателей за период 2022–2023 гг. В таблице 2 представлены количественные показатели деятельности организации за рассматриваемый период.

Таблица 2

Основные показатели деятельности ВСДИ ОАО «РЖД» за 2022–2023 гг.

Наименование показателей	2021 г.	2022 г.	2023 г.		Изменение в 2023 г. от 2022 г.	
	Отчет	Отчет	План	Факт	к плану, %	к отчету, %
Приведенная длина пути, прив. км	9 824	9 577	9 508	9 508	100	99,3
Развернутая длина искусственных сооружений, км	252,5	246,2	246,8	246,8	100	100,2
Объем работы в приведенных вагонах, тыс. прив. ваг.	34 319	33 456	34 495	35 087	101,7	104,9
Количество обслуживаемых средств ЖАТ, тех. ед.	1 883	1 836	1 774	1 899	107,1	103,5
Приведенная работа (для себестоимости), млн. прив. ткм	263 699	257 069	265 260	268 711	101,3	104,5
Приведенная работа (для производительности труда), млн. прив. ткм	266 980	260 268	270 748	272 013	100,5	104,5
Тонно-км брутто в границах работы дороги, млн. ткм. бр.	357 619	348 628	362 719	365 055	100,6	104,7
Планово-предупредительный ремонт	1 402,77	1 367,50	670	683,9	102,1	50
– пути, км	1 402,77	1 367,50	670	683,9	102,1	50
– стрелочных переводов, шт.	1 200,18	1 170,00	865	865	100	73,9
Объем текущего отцепочного ремонта частных грузовых вагонов, вагоны	44 982	43 851	38 290	39 967	104,4	91,1

За 2022–2023 гг. объем работ подразделения увеличился: в приведенных вагонах с 33 455,8 тыс. прив. ваг. в 2022 г. до 35 087,3 тыс. прив. ваг. в 2023 г. или на 4,9%, на 4,5% приведенная работа (для себестоимости) с 257 069 млн. прив. ткм до 268 711,3 млн. прив. ткм, аналогичный прирост по приведенной работе (для производительности труда) до 272 012,8 млн. прив. ткм (см. рис. 1), общий прирост тонно-км брутто в границах работы дороги составил 4,7%. Динамика роста показателя объема работ характеризуется как положительная. Также можно отметить, что фактическое выполнение объема работы в 2023 г. превышало плановые значения за тот же год.

Можно отметить, что наиболее негативно на деятельность подразделения влияют экономические и политические факторы, которые происходят на фоне кризиса в экономике [19]. Влияние отражается в росте темпов инфляции, нестабильности курса рубля по отношению к иностранной валюте.

Экономические факторы влекут за собой снижение доходности от деятельности ВСДИ ОАО «РЖД», потому как сократились прочие доходы с 1 273,8 млн руб. до 1 107,3 млн руб. (рис. 2), еще больше сократилась прибыль от прочей деятельности с 416,5 млн руб. до 338,5 млн руб., что привело к уменьшению рентабельности с 48,6% до 44%, но в высоких пределах.

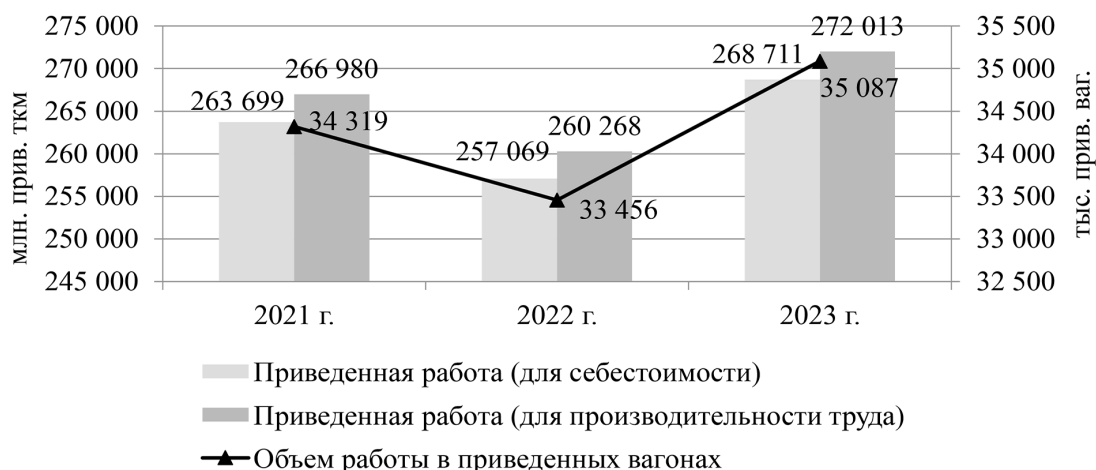


Рис. 1. Динамика объемов работ ВСДИ ОАО «РЖД» за 2022–2023 гг.

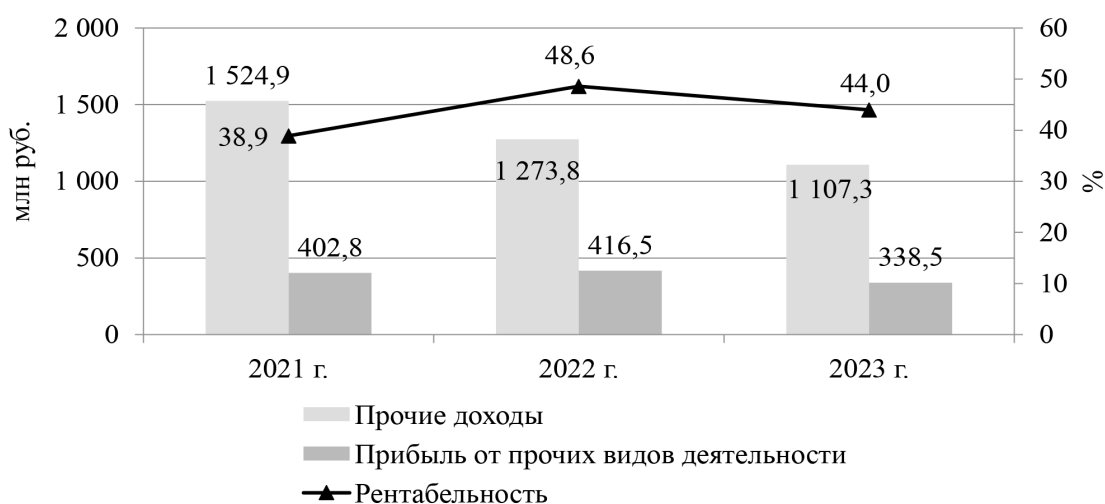


Рис. 2. Динамика прочих доходов ВСДИ ОАО «РЖД» за 2022–2023 гг.

На экономическую деятельность ВСДИ ОАО «РЖД» благоприятно влияет снижение дебиторской и кредиторской задолженности, так как прослеживается их сокращение на 42,5% и 7,2% соответственно (табл. 3).

Таблица 3

Динамика дебиторской и кредиторской задолженности ВСДИ ОАО «РЖД» за 2022–2023 гг., млн руб.

Наименование показателей	2021 г.	2022 г.	2023 г.		Изменение в 2023 г. от 2022 г.	
	Отчет	Отчет	План	Факт	к плану, %	к отчету, %
Дебиторская задолженность по покупателям и заказчикам	16,2	15,3	9,2	8,8	95,7	57,5
Дебиторская задолженность по авансам выданным	1,5	1,1	6,2	4,5	72,6	409,1
Кредиторская задолженность перед поставщиками и подрядчиками	721,3	699,8	665,1	649,5	97,7	92,8
Соотношение дебиторской и кредиторской задолженности, доля	0,022	0,022	0,014	0,014	97,9	62

Размер дебиторской задолженности в организации существенно ниже кредиторской задолженности [20], что характеризуется уменьшением соотношения дебиторской и кредиторской задолженности с 0,022 до 0,014 за 2022–2023 гг., указывая на преимущественную работу с поставщиками, чем с покупателями.

У подразделения выросла на 309,1% дебиторская задолженность по выданным авансам в счет предстоящих поставок, так как ВСДИ ОАО «РЖД» некоторые поставщики перевели на иные условия сотрудничества.

Положительно деятельность ВСДИ ОАО «РЖД» характеризует сокращение расходов по ремонту: в два раза сократился планово-предупредительный ремонт пути с 1 367,5 км до 683,9 км за рассматриваемый период, на 26,1% планово-предупредительный ремонт стрелочных переводов до 865 шт., а также на 8,9% объем текущего отцепочного ремонта частных грузовых вагонов до 39 967 вагонов. Данная тенденция свидетельствует о проведении качественного ремонта в предыдущие периоды.

Количество обслуживаемых средств железнодорожной автоматики и телемеханики подразделения выросло на 3,5% до 1 899,4 тех. ед. в 2023 г., так как увеличилась развернутая длина искусственных сооружений на 0,2% за тот же период, несмотря на сокращение приведенной длины пути на 0,7%.

Несмотря на сокращение абсолютных показателей ремонтных работ, увеличилась стоимость расходов на капитальный ремонт по перевозочным видам деятельности на 51,9% до 801,4 млн руб. (табл. 4).

Таблица 4

Динамика расходов на ремонт в Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры за 2022–2023 гг., млн руб.

Наименование показателей	2021 г.	2022 г.	2023 г.		Изменение в 2023 г. от 2022 г.	
	Отчет	Отчет	План	Факт	к плану, %	к отчету, %
Расходы на капитальный ремонт по перевозочным видам деятельности, в т. ч.:	541,2	527,6	811,4	801,4	98,8	151,9
– путевое хозяйство	389,0	379,2	679,7	669,7	98,5	176,6
– путевые работы	186,3	181,6	635,1	625,3	98,5	344,3
– инженерные сооружения	94,5	92,1	37,3	37,3	100	40,5
– машины и механизмы	103,0	100,4	2,1	2,1	100	2,1
– прочие работы (здания и переезды)	5,3	5,2	5,2	5	96,2	96,2
– вагонное хозяйство	9,2	9	15,2	15,2	100	168,9
– хозяйство автоматики и телемеханики	143,0	139,4	116,5	116,5	100	83,6

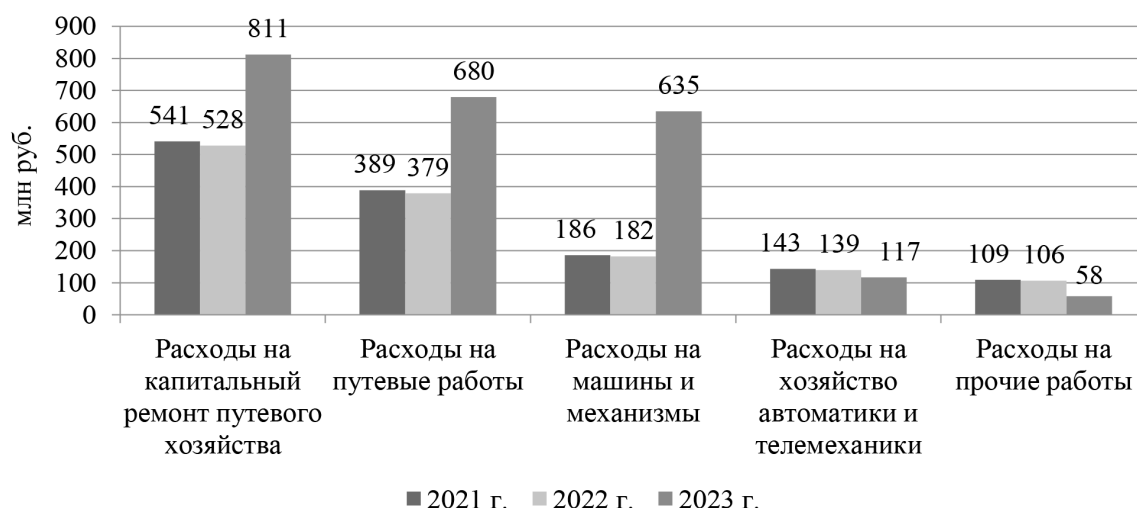


Рис. 3. Динамика расходов на ремонт ВСДИ ОАО «РЖД» за 2022–2023 гг.

Расходы на капитальный ремонт по перевозочным видам деятельности выросли на 273,8 млн руб. за счет увеличения расходов на ремонт путевого хозяйства на 76,6% до 669,7 млн руб., расходов на путевых работ на 244,3% до 625,3 млн руб., расходов на ремонт вагонного хозяйства на 68,9% до 15,2 млн руб., превысив сокращение расходов на ремонт инженерных сооружений на 59,5% до 37,3 млн руб., на ремонт машин и механизмов на 97,9% до 2,1 млн руб., на ремонт по прочим работам на 3,8% до 5 млн руб. и на ремонт хозяйства автоматики и телемеханики на 16,4% до 116,5 млн руб. (рис. 3).

Увеличение расходов на ремонт путевого хозяйства обусловило рост себестоимости его содержания на 10,6%. В то же время, несмотря на рост затрат по вагонному хозяйству, себестоимость содержания его инфраструктуры сократилась на 2,6% и оказалась ниже плановых значений за тот же год. Напротив, уменьшение расходов на капитальный ремонт хозяйства автоматики и телемеханики не отразилось на динамике себестоимости его содержания, которая, напротив, выросла на 5,5%. В совокупности данные изменения привели к снижению себестоимости перевозок на 4,5% в период 2022–2023 гг.

Общая балловая оценка состояния пути Восточно-Сибирской дирекции инфраструктуры в 2023 г. относительно 2022 г. увеличилась на 3,4% с 29 баллов до 30 баллов (табл. 5), положительно характеризую качественную деятельность за рассматриваемый период.

За период 2022–2023 гг. отмечается снижение балловой оценки искусственных сооружений на 0,03 балла и балловой оценки качества технической эксплуатации средств железнодорожной автоматики и телемеханики на 2 балла [21], так как за тот же период происходит сокращение протяженности участков железнодорожной инфраструктуры со сверхнормативным пропущенным тоннажем на 6,3% до 1 415 км, а также на 3,2% протяженности участков с превышением сроков эксплуатации устройств автоблокировки до 2 906,7 км. Не изменилось количество стрелок с превышенным сроком полезного использования, составляя 5 тыс. ед. в 2023 г.

Таблица 5

Качественные показатели деятельности ВСДИ ОАО «РЖД» за 2021–2023 гг.

Наименование показателей	2021 г.	2022 г.	2023 г.		Изменение в 2023 г. от 2022 г.	
	Отчет	Отчет	План	Факт	к плану, %	к отчету, %
Балловая оценка состояния пути, балл	30	29	30	30	100	103,4
Балловая оценка искусственных сооружений, балл	3,45	3,93	3,9	3,9	100	99,2
Балловая оценка качества технической эксплуатации средств ЖАТ, балл	21	21	19	19	100	90,5
Протяженность участков железнодорожной инфраструктуры со сверхнормативным пропущенным тоннажем, км	1 585	1 510,30	–	1 415,00	–	93,7
Протяженность участков с превышением сроков эксплуатации устройств автоблокировки, км	2 954,2	3 003,10	2 906,70	2 906,70	100	96,8
Количество стрелок с превышенным сроком полезного использования, тыс. ед.	5	5	5	5	100	100
Приведенная грузонапряженность, млн. тн-км брутто/км	91,4	89,9	93,6	94,2	100,6	104,8

Выводы

В заключение отметим, что полученные в ходе исследования результаты позволяют сделать окончательные выводы об эффективности деятельности подразделения. Производственно-экономические показатели деятельности ВСДИ ОАО «РЖД» свидетельствуют о развитии организации, трансформации отношений с партнерами, несмотря на снижение некоторых показателей под воздействием внешних факторов.

Снизилась экономические показатели деятельности, включая инвестиционную активность, но увеличились количественные показатели, например, объем работ.

Положительной тенденцией в деятельности подразделения можно назвать экономию и сокращение расходов, которые повлияли на снижение себестоимости перевозок, как следствие способствовали увеличению доходов и выручки.

Более эффективно использоваться стали человеческие ресурсы, так как увеличилась производительность труда на фоне роста средней заработной платы. Поэтому повысились и качественные показатели деятельности организации – увеличилась балловая оценка состояния путей.

Литература

1. О естественных монополиях: Федеральный закон РФ от 17 авг. 1995 г. № 147-ФЗ (ред. от 08 авг. 2024 г.). [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578/ (дата обращения 15.09.2025).
2. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон РФ от 10 янв. 2003 г. № 17-ФЗ (ред. от 25 дек. 2023 г.). [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/ (дата обращения 15.09.2025).
3. Восточно-Сибирская дирекция инфраструктуры. ОАО «РЖД». Москва, 2024. [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9349/page/105554?id=155#enttab-main> (дата обращения: 18.09.2025).
4. Организационная структура. Годовой отчет, 2020 РЖД. [Электронный ресурс]. URL: <https://ar2020.rzd.ru/ru/annexes> (дата обращения 16.09.2025).
5. Афоничкин А.И., Журова Л.И., Михаленко Д.Г. Финансовый менеджмент: учебник. М.: Юрайт, 2024. 484 с.
6. Бердичевская В.О. Учет затрат на производство и реализацию продукции и калькулирование себестоимости продукции: учебник. М.: Юрайт, 2024. 146 с.
7. Воробьева И.П., Селевич О.С. Экономика и управление производством: учебное пособие. М.: Юрайт, 2024. 212 с.
8. Каверина О.Д. Управленческий учет: учебник. М.: Юрайт, 2024. 428 с.
9. Асаул А.Н. и др. Управление затратами и контроллинг: учебник. М.: Юрайт, 2024. 283 с.
10. Бобылева А.З. Финансовый менеджмент: проблемы и решения: учебник. М.: Юрайт, 2024. 795 с.
11. Маевская Е.Б. Стратегический анализ и бюджетирование денежных потоков коммерческих организаций: монография. М.: ИНФРА-М, 2023. 108 с.
12. Маевская Е.Б. Стратегический анализ и бюджетирование денежных потоков коммерческих организаций: монография. М., 2024.
13. Незамайкин В.Н., Юрзинова И.Л. Финансовый менеджмент: учебник. М.: Юрайт, 2023. 402 с.
14. Низовкина Н.Г. Управление затратами предприятия (организации): учебное пособие. М.: Юрайт, 2024. 178 с.
15. Трубочкина М.И. Управление затратами предприятия: учебное пособие. М.: ИНФРА-М, 2023. 319 с.
16. Малецкая М.Б. К вопросу цифровизации компаний на рынке транспортно-логистических услуг // *Baikal Research Journal*. 2024. Т. 15, № 4. С. 1575-1581.
17. Малецкая М.Б., Холмовский С.Г., Митупова М.А. Особенности продаж компании на рынке транспортно-логистических услуг // *Baikal Research Journal*. 2024. Т. 15, № 3. С. 1092-1103.
18. Годовые отчеты ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]. URL: <https://www.e-disclosure.ru/portal/files.aspx?id=4543&type=2> (дата обращения 16.09.2025).
19. Самаруха В.И. Роль финансов и промышленности России в обеспечении экономической безопасности в период геэкономических изменений // *Baikal Research Journal*. 2025. Т. 16, № 1. [Электронный ресурс]. URL: <https://brj-bguer.ru/reader/article.aspx?id=27163> (дата обращения 16.09.2025).
20. Сольская И.Ю., Левенец А.А. Развитие механизмов управления кредиторской задолженностью ОАО «Российские железные дороги» на основе динамического бюджетирования // *Baikal Research Journal*. 2024. Т. 15, № 2. С. 768-777.
21. Об утверждении Инструкции по оценке состояния рельсовой колеи путеизмерительными средствами и мерам по обеспечению безопасности движения поездов: Распоряжение ОАО «РЖД» от 28.02.2020 № 436/р (ред. от 09.11.2020). [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/73889071/> (дата обращения 16.09.2025).
22. Сольская И.Ю., Грошева Н.Б. Трансформация партнерских взаимоотношений транспортного инфраструктурного комплекса // *Baikal Research Journal*. 2023. Т. 14, № 2. С. 585-594.