

Научная статья

Original article

УДК 330.101.8

doi: 10.55186/2413046X_2024_9_5_256

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НОВЫХ
СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПУТЕМ ОКАЗАНИЯ
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ENSURING ECONOMIC SECURITY OF NEW ENTITIES
OF THE RUSSIAN FEDERATION BY PROVIDING STATE SUPPORT
TO THE RAILWAY TRANSPORT INDUSTRY**



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

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

Аннотация. В статье исследуется возможность обеспечения экономической безопасности Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей путем предоставления мер государственной поддержки отрасли железнодорожного транспорта, в том числе направленных на обеспечение безубыточности деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии». ФГУП «Железные дороги Новороссии» является субъектом естественной монополии, осуществляющим обслуживание системы железных дорог на территориях новых субъектов

Российской Федерации, единственным владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и перевозчиком. Актуальность темы обусловлена проходящим процессом интеграции новых субъектов в экономику Российской Федерации. В статье рассматривается деятельность отрасли железнодорожного транспорта, ФГУП «Железные дороги Новороссии» и их влияние на экономическую деятельность новых субъектов Российской Федерации. Выявляются основные угрозы экономической безопасности ФГУП «Железные дороги Новороссии», формируются прогнозы результатов деятельности и предлагаются способы решения основных проблем, предполагающие соблюдение экономических интересов всех заинтересованных сторон.

Abstract. The article examines the possibility of ensuring the economic security of the Donetsk People's Republic, Lugansk People's Republic, Zaporozhye and Kherson regions by providing measures of state support for the railway transport industry, including those aimed at ensuring the break-even of the activities of the FSUE Railways of Novorossiia. FSUE Railways of Novorossiia is a natural monopoly entity that maintains the railway system in the territories of new constituent entities of the Russian Federation, the sole owner of public railway transport infrastructure and a carrier. The relevance of the topic is due to the ongoing process of integration of new entities into the economy of the Russian Federation. The article examines the activities of the railway transport industry, the FSUE Railways of Novorossiia and their impact on the economic activities of new constituent entities of the Russian Federation. The main threats to the economic security of the FSUE Railways of Novorossiia are identified, forecasts of performance results are formed and ways to solve the main problems are proposed, which involve respecting the economic interests of all interested parties.

Ключевые слова: железные дороги новых субъектов Российской Федерации, экономика новых субъектов Российской Федерации, Новороссия,

экономическая безопасность, железнодорожный транспорт, транспортная система, меры государственной поддержки

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, state support

Введение

Для обеспечения потребностей юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах (услугах) на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области создано федеральное государственное унитарное предприятие «Железные дороги Новороссии» [1].

ФГУП «Железные дороги Новороссии» является планово-убыточным предприятием, в том числе ввиду того, что осуществляет свою деятельность на территориях, на которых введено военное положение и проходит Специальная военная операция [2].

В текущих условиях финансовая деятельность ФГУП «Железные дороги Новороссии» на период до 2030 года прогнозируется с ежегодным убытком в объеме не менее 10,4 млрд. рублей ежегодно, что в отсутствие соответствующих объемов государственной поддержки приведет к остановке деятельности предприятия.

Реализация комплекса отдельных мер государственной поддержки позволит вывести предприятие на безубыточность деятельности уже к 2030 году, а также позволит устранить основные угрозы экономической безопасности новых субъектов Российской Федерации.

Снижение налоговой нагрузки ФГУП «Железные дороги Новороссии»

Имущественный комплекс ФГУП «Железные дороги Новороссии» сформирован за счет инфраструктуры и иных объектов производственно-технологического комплекса железнодорожного транспорта, ранее принадлежавших ГУП ДНР «Донецкая железная дорога»,

ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» и ТК «Железные дороги Донбасса»,
 ГП «Мелитопольская железная дорога» и ГП «Херсонская железная дорога».

По состоянию на 01.03.2024 Распоряжениями Росимущества за ФГУП «Железные дороги Новороссии» на праве оперативного управления закреплено 9 121 объектов имущества.

Дальнейшие мероприятия по формированию имущественного комплекса предприятия должны быть завершены к 31.12.2025 [3].

В целях обеспечения текущей деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии» на период январь-май 2024 года из резервного фонда Правительства Российской Федерации выделено 6,636 млрд. рублей, из которых 0,223 млрд. рублей (3,4 %) подлежат направлению в бюджеты субъектов Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области в виде уплаты налога на имущество.

Ввиду недостаточности собственных средств предприятия для осуществления операционной деятельности расходы по уплате налогов на имущество будут осуществляться преимущественно за счет средств субсидии, предусматриваемой в федеральном бюджете.

Таблица 1. Соотношение доходов предприятия и уплачиваемых налогов

Движение денежных средств / период	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Доходы предприятия, в млрд. рублей	7,265	9,218	10,046	10,965	12,662	13,83	15,003
Уплата налога на имущество, в млрд. рублей	0,223	0,292	0,271	0,265	0,268	0,271	0,274
Отношение налога на имущество к объему собственных доходов предприятия, в %	3,1%	3,2%	2,7%	2,4%	2,1%	2,0%	1,8%
Планируемый дефицит бюджета, в млрд. рублей	-12,155	-12,119	-12,274	-12,292	-11,387	-10,742	-10,421

В условиях дефицита бюджета направление собственных доходов предприятия на уплату налога на имущество приведет к потребности в дополнительных средствах федерального бюджета на операционную деятельность. Открытие кредитной линии приведет к необходимости обслуживания долга и, как следствие, к увеличению расходов предприятия.

Установление ставки 0% налога на имущество для имущества ФГУП «Железные дороги Новороссии» невозможно, поскольку бюджеты новых субъектов Российской Федерации являются дотационными.

В соответствии с условиями соглашений, заключенных между Минфином России и высшими должностными лицами новых субъектов Российской Федерации, получатели дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности обязаны принимать меры, направленные на увеличение налоговых и неналоговых доходов бюджетов субъектов.

Предоставление дополнительных льгот ФГУП «Железные дороги Новороссии» приведет к недопоступлению денежных средств в бюджеты субъектов и невыполнению условий вышеуказанных соглашений.

Таким образом, в условиях оказания поддержки предприятию за счет средств федерального бюджета ввиду убыточности его деятельности, уплата налога на имущество является по сути своей «непрямой» дотацией из федерального бюджета бюджету субъектов.

Тем не менее, при установлении налога законами субъектов Российской Федерации могут также определяться особенности определения налоговой базы отдельных объектов недвижимого имущества в соответствии с настоящей главой, предусматриваться налоговые льготы, основания и порядок их применения налогоплательщиками [4].

В целях соблюдения экономических интересов всех заинтересованных органов исполнительной власти и субъектов экономической деятельности допустимо предоставление отсрочки по уплате налоговых платежей на 5 лет для налога на имущество, исчисленного в период с 2025 по 2030 год.

Таким образом, при выходе ФГУП «Железные дороги Новороссии» на точку безубыточности в 2030 году, с 2031 года уплата налога на имущество будет осуществляться за счет собственных доходов предприятия. Средства в объеме порядка 0,3 млрд. рублей ежегодно в период с 2025 по 2030 год будут высвобождены в целях последующей приоритезации расходов.

Реорганизация оказания услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении на территориях новых субъектов Российской Федерации

Организация транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом относится к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации, осуществляемым самостоятельно за счет средств бюджета субъекта Российской Федерации [5].

До 31.12.2024 на территориях республик применяются тарифы, действовавшие до 30.09.2022. С 01.01.2025 к перевозкам пассажиров в пригородном сообщении будут применяться цены (тарифы, сборы, плата), установленные исполнительными органами Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области в области государственного регулирования тарифов [6].

При этом потери в доходах, возникшие в результате государственного регулирования тарифов, в полном объеме должны возмещаться за счет средств бюджета субъектов, установившего льготы по тарифам [7].

Прогнозные показатели изменения пассажирооборота и стоимости перевозок в пригородном сообщении (с учетом изменения системы тарифного регулирования) приведены в таблице 2.

Таблица 2. Прогноз пассажирских перевозок в пригородном сообщении

Наименование / период	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Пассажиروоборот в пригородном сообщении, в млн. пасс.-км.	21,8	61,6	67,5	73,9	88,3	114,8	140,9
Доходы от осуществления пассажирских перевозок в пригородном сообщении, в млн. рублей	7,7	21,7	23,8	26,2	28,8	31,7	34,9
Потери в доходах в результате государственного регулирования тарифов в пригородном сообщении, в млн. рублей	559,5	600,0	650,0	700,0	750,0	850,0	850,0

Рост количества перевезенных пассажиров и соответственно пассажирооборота начиная с 2025 года связан с увеличением количества пар пригородных поездов, планируемых к запуску по направлениям, которые по состоянию на 01.01.2024 не безопасны для эксплуатации.

С учетом прогнозируемого роста объема пассажирских перевозок в пригородном сообщении, нагрузка на бюджеты новых субъектов Российской Федерации в виде обязательства по предоставлению ФГУП «Железные дороги Новороссии» субсидии на компенсацию потерь в доходах к 2030 году возрастет до 0,85 млрд. рублей.

Учитывая дотационный характер новых субъектов Российской Федерации, а также наличие субсидии из федерального бюджета ФГУП «Железные дороги Новороссии» и сложившуюся практику принятия Минфином России отрицательных решений по вопросу увеличения дотаций бюджетам субъектов на предоставление субсидий федеральным государственным предприятиям, осуществляющим одновременно оказание услуг инфраструктуры и перевозку пассажиров в пригородном сообщении, обязательства субъектов по компенсации потерь в доходах ФГУП «Железные дороги Новороссии» с большой вероятностью не будут исполнены.

Аналогичный прецедент имеется с ФГУП «Крымская железная дорога», потери в доходах которого за 2017-2019 год не компенсированы по состоянию на май 2024 года.

Учитывая факт предоставления ФГУП «Железные дороги Новороссии» субсидии из федерального бюджета на обеспечение текущей деятельности, компенсация потерь в доходах, возникших в результате государственного регулирования тарифов в пригородном сообщении, расценивается Минфином России как избыточное действие, подразумевающее создание двойного источника финансирования одной и той же цели.

Таким образом, ФГУП «Железные дороги Новороссии» по результатам деятельности по организации пассажирских перевозок к 2030 году будет иметь убыток в размере порядка 0,8 млрд. рублей.

С учетом изложенного, целесообразно создание пригородной пассажирской компании аналогично ООО «Южная пригородная пассажирская компания», осуществляющей пассажирские перевозки в пригородном сообщении на территориях Республики Крым и г. Севастополь.

Формирование штата работников новой пригородной пассажирской компании возможно за счет передачи штатной численности ФГУП «Железные дороги Новороссии», задействованной в организации пассажирских перевозок, в количестве 600 человек.

Формирование вагонного парка возможно за счет передачи имущества ФГУП «Железные дороги Новороссии» новой пригородной пассажирской компании.

Данная мера также позволит разгрузить административный персонал ФГУП «Железные дороги Новороссии» и сократить общие расходы на содержание парка в размере 17 644 вагонов, из которых 10 316 (58%) – с истекшим сроком службы.

Также данная мера позволит ФГУП «Железные дороги Новороссии» получить новый источник доходов в виде предоставления услуг инфраструктуры в пригородном сообщении, аналогично ФГУП «Крымская железная дорога» и ОАО «Российские железные дороги».

Таблица 3. Планируемые результаты реорганизации

Наименование / период	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Сокращение расходов по фонду оплаты труда 600 человек, в млн. рублей	38,6	39,7	41,3	43,0	44,7	46,5
Сокращение расходов по обслуживанию вагонного парка (ремонт, топливо, простой и обслуживание), в млн. рублей	950,9	975,7	1 022,5	1 032,7	976,8	986,5
Доходы от оказания услуг инфраструктуры в пригородном сообщении, в млн. рублей	115,6	126,6	138,6	165,7	215,4	264,3
ИТОГО сокращение дефицита:	1 105,0	1 142,1	1 202,5	1 241,4	1 236,9	1 297,4

Для расчета финансовых изменений использовались средний размер заработной платы на предприятии, а также средний размер дополнительных выплат на одного человека; расходы на содержание вагонного парка, предназначенного для организации движения в пригородном сообщении (74% от общего количества); предполагаемая стоимость предоставления услуг инфраструктуры в пригороде, исходя из прогнозируемого объема пассажирооборота и средней стоимости перевозки в 18,76 рублей за 1 пасс.-км.

Осуществление расчетов между пригородной пассажирской компанией и ФГУП «Железные дороги Новороссии» будет происходить с учетом предполагаемого применения льготного коэффициента 0,01 % аналогично действующему на всей территории Российской Федерации [8], что также сократит потребность в средствах бюджетов новых субъектов Российской Федерации на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров в пригородном сообщении.

Таким образом, реорганизация движения в пригородном сообщении путем создания новой пригородной пассажирской компании позволит

равномерно распределить нагрузку между федеральным бюджетом и бюджетами субъектов и гарантировать исполнение этими бюджетами их обязательств по компенсации потерь в доходах в результате установления льгот по тарифам.

Кроме того, данная мера к 2030 году позволит дополнительно высвободить порядка 1,3 млрд. рублей в целях приоритезации расходов ФГУП «Железные дороги Новороссии».

Пересмотр подходов к государственному регулированию тарифов на грузовые перевозки

Особенностью новых субъектов Российской Федерации является значительный потенциал в части зарождения экспортных и импортных грузопотоков руды (металлов) и обеспечение транзитных грузоперевозок угля.

Имеющиеся производственные мощности угольного и металлургического комплексов позволяют обеспечить рост грузооборота новых субъектов Российской Федерации в рассматриваемой перспективе 2024-2030 годов. Кроме того, прогнозируется динамичный рост объемов перевозок зерновых грузов, поскольку Херсонская область и Запорожская область имеют существенные возможности и условия для развития агропромышленного комплекса.

Таблица 4. Структура грузовых перевозок, в тыс. тонн

Филиал, номенклатура груза / период	2023	2024	2025	2030
ДЖД	7 443,0	8 923,1	9 369,2	11 878,9
<i>уголь</i>	3 288,6	3 199,2	3 359,2	4 258,9
<i>металлы</i>	1 707,9	2 305,7	2 420,9	3 069,4
<i>кокс</i>	701,9	757,8	795,6	1 008,7
<i>зерно</i>	-	45,0	45,0	45,0
<i>прочие</i>	1 744,6	2 615,4	2 748,5	3 496,9
ЛЖД	4 239,5	3 912,9	4 108,6	5 209,1
<i>уголь</i>	1 984,2	1 259,9	1 322,9	1 677,2

<i>зерно</i>	188,4	2,6	-	-
<i>металлы</i>	1 839,8	2 012,5	2 113,0	2 679,2
<i>кокс</i>	106,0	95,1	99,9	126,6
<i>прочие</i>	121,1	542,8	572,8	726,1
МХЖД	1 293,2	1 445,2	1 566,0	1 987,2
<i>зерно</i>	492,1	237,5	239,9	243,5
<i>руда</i>	773,7	1 007,7	1 098,6	1 495,0
<i>химикаты</i>	20,0	-	-	-
<i>прочие</i>	7,5	200,0	227,5	248,7
ИТОГО	12 975,7	14 281,2	15 043,8	19 075,2

Специфика ФГУП «Железные дороги Новороссии» подразумевает погрузочно-разгрузочный характер железной дороги. Доля пассажирского движения составляет 1%, остальные 99% приходятся на грузовые перевозки.

Соответственно, основных источников собственных доходов предприятия является оказание услуг по грузовым перевозкам и сопутствующих услуг.

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 [9].

При этом решение о компенсации выпадающих доходов ФГУП «Железные дороги Новороссии» при перевозке соответствующих грузов не принято.

Таблица 5. Расчет объема выпадающих доходов

Выпадающие доходы от грузовых перевозок	2024	2025	2030
Объем перевозимых грузов, в тыс. тонн	11 158,8	11 759,7	15 009,6
<i>уголь (пон. коэфф. 0,48)</i>	4 459,1	4 682,1	5 936,1
<i>металлы, руда (пон. коэфф. 0,74)</i>	5 325,9	5 632,5	7 243,6
<i>кокс (пон. коэфф. 0,74)</i>	852,9	895,5	1 135,3

<i>флюсы (пон. коэфф. 0,74)</i>	520,9	549,6	694,6
Доходы от перевозки грузов без применения понижающего коэффициента, в млн. рублей	5 118,3	5 644,9	8 356,7
<i>уголь (пон. коэфф. 0,48)</i>	2 620,3	2 890,0	4 277,3
<i>металлы, руда (пон. коэфф. 0,74)</i>	1 047,1	1 150,6	1 691,6
<i>кокс (пон. коэфф. 0,74)</i>	1 250,6	1 384,2	2 064,2
<i>флюсы (пон. коэфф. 0,74)</i>	200,3	220,1	323,5
Доходы от перевозки грузов без применения понижающего коэффициента, в млн. рублей	3 106,3	3 425,8	5 071,9
<i>уголь (пон. коэфф. 0,48)</i>	1 257,7	1 387,2	2 053,1
<i>металлы, руда (пон. коэфф. 0,74)</i>	774,8	851,5	1 251,8
<i>кокс (пон. коэфф. 0,74)</i>	925,5	1 024,3	1 527,5
<i>флюсы (пон. коэфф. 0,74)</i>	148,2	162,9	239,4
Объем потерь в доходах, возникающих при применении понижающих коэффициентов, в млн. рублей	2 012,0	2 219,1	3 284,9
<i>уголь (пон. коэфф. 0,48)</i>	1 362,6	1 502,8	2 224,2
<i>металлы, руда (пон. коэфф. 0,74)</i>	272,2	299,2	439,8
<i>кокс (пон. коэфф. 0,74)</i>	325,2	359,9	536,7
<i>флюсы (пон. коэфф. 0,74)</i>	52,1	57,2	84,1

Таким образом, применение понижающих коэффициентов в период с марта 2024 года приведет к возникновению выпадающих доходов в объеме 3,3 млрд. рублей к 2030 году.

В свою очередь, при отмене понижающего коэффициента с 01.01.2025 при сохранении общего объема перевозок грузов согласно приведенному в таблице 4, собственные доходы предприятия достигнут уровня в 7 934,8 млн. рублей к 2030 году.

Прогнозируемые объемы доходов ФГУП «Железные дороги Новороссии» от грузовых перевозок в разрезе оказываемых услуг приведены в таблице 5.

Таблица 5. Структура доходов от грузовых перевозок, в млн. рублей

Доходы от грузовых перевозок	2023	2024	2025	2030
Погрузка грузов	3 446,7	4 889,8	5 394,2	7 934,8
Прибытие грузов с инфраструктур ОАО «Российские железные дороги» и ФГУП «Крымская железная дорога»	984,3	1 397,6	1 539,4	2 262,0
Отправление порожних вагонов	241,0	347,6	371,5	529,1
Подсыл вагонов, маневровая работа	112,7	162,5	173,8	247,4

локомотивов				
Взвешивание грузов	14,9	21,5	22,9	32,7
Простой вагонов	7,4	10,7	11,5	16,3
Предоставление вагонов в аренду	263,2	379,6	405,8	577,9
Прочие услуги (хранение грузов, переадресовка)	255,5	368,4	393,9	561,0
ИТОГО	5 325,7	7 577,7	8 313,0	12 161,2

Доходы от перевозки грузов рассчитаны с учетом:

- применения тарифов на перевозку грузов на уровне Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», утвержденного Постановлением ФЭК России от 17 июня 2003 г. № 47-т/5;
- отмены с 01.01.2025 понижающих коэффициентов к определенным родам грузов, принятых Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.02.2024 № 206 «О внесении изменения в постановление правительства Российской Федерации от 10 марта 2023 г. № 371»;
- перехода с 01.01.2025 на единый перевозочный документ;
- индексации тарифов на грузовые перевозки в соответствии с прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации от Минэкономразвития России на 2024-2026 гг. (далее – Прогноз МЭР): на 2025 год – на 5,2%, на 2030 год – на уровне 2026 года в размере 4,8% [10];
- установления надбавки на транспортную безопасность (1%) в 2025 году согласно Прогнозу МЭР.

Отмена понижающего коэффициента на отдельные роды грузов не приведет к снижению спроса на них в результате удорожания транспортировки и, как следствие, роста конечной цены продажи: перевозка угля имеет преимущественно транзитный характер, перевозка металлов и зерна в большинстве случаев осуществляется в рамках экспорта.

Таким образом, экономические интересы всех заинтересованных участников, в том числе – бюджетов новых субъектов Российской

Федерации, получающих налог на прибыль в том числе от результатов грузовых перевозок, будут соблюдены.

Реализация предлагаемой меры позволит высвободить в бюджете ФГУП «Железные дороги Новороссии» от 2,0 млрд. рублей до 3,3 млрд. рублей к 2030 году.

Заключение

Предлагаемые в статье меры обеспечения безубыточности деятельности ФГУП «Железные дороги Новороссии» позволят высвободить в бюджете ФГУП «Железные дороги Новороссии» до 4,9 млрд. рублей к 2030 году.

Высвобожденные средства можно будет направить на реализацию мероприятий по восстановлению пропускной способности инфраструктуры предприятия по территории новых субъектов Российской Федерации, что позволит обеспечить безаварийное и безопасное перемещение грузов и пассажиров и, как следствие, обеспечить рост объемов экспорта и импорта товаров.

Список источников

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.05.2023 № 1404-р.
2. Указ Президента Российской Федерации от 19.10.2022 №756
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 29.12.2022 № 2501 «Об утверждении особенностей управления и распоряжения отдельными объектами имущества, расположенными на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области, находящимися в государственной или муниципальной собственности, а также разграничения имущества между Российской Федерацией, каждым из указанных субъектов Российской Федерации и его муниципальными образованиями»

4. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая), Федеральный закон от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 22.04.2024). П. 2. СТ. 372.
5. 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.
6. 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.
7. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». П. 3, СТ. 8.
8. Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 844 (ред. от 27.01.2022) «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» и федеральному государственному унитарному предприятию «Крымская железная дорога» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении»
9. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.02.2024 № 206 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 10 марта 2023 г. № 371».
10. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2024 год и на плановый период 2025 и 2026 годов // economy.gov.ru [Электронный ресурс]. URL:

https://economy.gov.ru/material/directions/makroec/prognozy_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya/prognoz_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya_rf_na_2024_god_d_i_na_planovyuy_period_2025_i_2026_godov.html (дата обращения: 26.05.2024)

References

1. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 29.05.2023 № 1404-r.
2. Ukaz Prezidenta Rossijskoj Federacii ot 19.10.2022 №756
3. Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 29.12.2022 № 2501 «Ob utverzhdenii osobennostej upravleniya i rasporyazheniya otdel'ny`mi ob`ektami imushhestva, raspolozhenny`mi na territoriyax Doneczkoj Narodnoj Respubliki, Luganskoj Narodnoj Respubliki, Zaporozhskoj oblasti i Xersonskoj oblasti, naxodyashhimisya v gosudarstvennoj ili municipal'noj sobstvennosti, a takzhe razgranicheniya imushhestva mezhdru Rossijskoj Federaciej, kazhdy`m iz ukazanny`x sub`ektov Rossijskoj Federacii i ego municipal'ny`mi obrazovaniyami»
4. Nalogovy`j kodeks Rossijskoj Federacii (chast` vtoraya), Federal'ny`j zakon ot 05.08.2000 № 117-FZ (red. ot 22.04.2024). P. 2. ST. 372.
5. Federal'ny`j 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 .
6. 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.
7. Federal'ny`j zakon ot 10.01.2003 № 17-FZ «O zheleznodorozhnom transporte v Rossijskoj Federacii». P. 3, ST. 8.

8. Postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federacii ot 17.10.2011 № 844 (red. ot 27.01.2022) «Ob ustanovlenii l'gotnogo isklyuchitel'nogo tarifa na uslugi po ispol'zovaniyu infrastruktury` zheleznodorozhnogo transporta obshhego pol'zovaniya i utverzhdenii Pravil predostavleniya subsidij iz federal'nogo byudzheta otkry`tomu akcionernomu obshhestvu «Rossijskie zhelezny`e dorogi» i federal'nomu gosudarstvennomu unitarnomu predpriyatiju «Kry`mskaya zheleznaya doroga» na kompensaciyu poter` v doxodax, vznikayushhix v rezul'tate gosudarstvennogo regulirovaniya tarifov na uslugi po ispol'zovaniyu infrastruktury` zheleznodorozhnogo transporta obshhego pol'zovaniya, okazy`vaemy`e pri osushhestvlenii perevozok passazhirov v prigorodnom soobshhenii»

9. 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».

10. Prognoz social'no-e`konomicheskogo razvitiya Rossijskoj Federacii na 2024 god i na planovy`j period 2025 i 2026 godov // economy.gov.ru [E`lektronny`j resurs]. URL: https://economy.gov.ru/material/directions/makroec/prognozy_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya/prognoz_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya_rf_na_2024_god_i_na_planovyy_period_2025_i_2026_godov.html (data obrashheniya: 26.05.2024)

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