



Институциональный статус предприятий промышленного железнодорожного транспорта и его влияние на показатели операционной деятельности и инвестиционную активность

Анна Николаевна Никифорова

Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия, anna_zador@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0002-3527-017X>

Аннотация

Цель. Рассмотрение влияния институционального статуса предприятий промышленного железнодорожного транспорта на показатели операционной деятельности и инвестиционной активности.

Задачи. Систематизация институциональных моделей организации промышленного транспорта; оценка различий в показателях операционной результативности, структуре активов, инвестиционной активности и ликвидности независимых и кэптивных предприятий промышленного железнодорожного транспорта.

Методология. Исследование базируется на положениях теории транзакционных издержек. Эмпирическая база исследования сформирована из десяти предприятий промышленного железнодорожного транспорта (пять из них — независимые, пять — кэптивные). Статистическая проверка гипотез выполнена с применением *t*-критерия Стьюдента для независимых выборок с неравными дисперсиями.

Результаты. В ходе исследования выявлены статистически значимые различия между независимыми и кэптивными предприятиями промышленного железнодорожного транспорта по ключевым показателям операционной и инвестиционной деятельности. Независимые предприятия демонстрируют значимо более высокую операционную рентабельность, что свидетельствует об их ориентации на достижение собственного финансового результата в условиях конкурентной среды. Кэптивные предприятия характеризуются более высокой капиталоемкостью и долей основных средств в структуре активов, реализуя, как правило, модель прямого владения в рамках инвестиционной программы материнского холдинга. Коэффициент текущей ликвидности независимых компаний существенно превышает аналогичный показатель кэптивных, что указывает на принципиально разные подходы к управлению оборотным капиталом.

Выводы. Результаты исследования подтверждают гипотезу о системообразующем влиянии институционального статуса на экономические результаты предприятий промышленного железнодорожного транспорта. Независимые компании, ориентированные на конкурентную среду рынка транспортной продукции, демонстрируют значимо более высокие показатели рентабельности при умеренной капиталоемкости. Кэптивные компании, выполняющие функцию внутренней транспортной инфраструктуры промышленного холдинга, характеризуются более высокой долей основных средств и инвестиционной активностью. Выявленные различия имеют существенное значение для формирования единой транспортной политики и регулирования деятельности на путях необщего пользования.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт необщего пользования, промышленный железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, институциональный статус, кэптивные компании

Для цитирования: Никифорова А. Н. Институциональный статус предприятий промышленного железнодорожного транспорта и его влияние на показатели операционной деятельности и инвестиционную активность // *Экономика и управление*. 2026. Т. 32. № 5. С. 593–601. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2026-5-593-601>

Institutional status of industrial railway transport enterprises and its impact on operational performance indicators and investment activity

Anna N. Nikiforova

Russian University of Transport, Moscow, Russia, anna_zador@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3527-017X>

Abstract

Aim. To examine the influence of the institutional status of industrial railway transport enterprises on operational performance indicators and investment activity.

Objectives. To systematize the institutional models of industrial transport organization; to assess differences in operational performance indicators, asset structure, investment activity, and liquidity between independent and captive industrial railway transport enterprises.

Methods. The study is based on the tenets of transaction cost theory. The empirical basis consists of ten industrial railway transport enterprises (five independent and five captive). Statistical hypothesis testing was performed using Student's *t*-test for independent samples with unequal variances.

Results. The study revealed statistically significant differences between independent and captive industrial railway transport enterprises in key operational and investment activity indicators. Independent enterprises demonstrate significantly higher operating profitability, indicating their focus on achieving their own financial results in a competitive environment. Captive enterprises are characterized by higher capital intensity and a larger share of fixed assets in their asset structure, typically implementing a direct ownership model within the investment program of the parent holding. The current liquidity ratio of independent companies significantly exceeds that of captive enterprises, indicating fundamentally different approaches to working capital management.

Conclusion. The results confirm the hypothesis that institutional status has a system-forming influence on the economic performance of industrial railway transport enterprises. Independent companies, oriented toward the competitive environment of the transport services market, demonstrate significantly higher profitability indicators with moderate capital intensity. Captive companies, which function as the internal transport infrastructure of an industrial holding, are characterized by a higher share of fixed assets and greater investment activity. The identified differences have implications for the formation of a unified transport policy and the regulation of activities on non-public railway tracks.

Keywords: *non-public railway transport, industrial railway transport, freight transportation, institutional status, captive companies*

For citation: Nikiforova A.N. Institutional status of industrial railway transport enterprises and its impact on operational performance indicators and investment activity. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2026;32(5):593-601. (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2026-5-593-601>

Введение

Предприятия промышленного железнодорожного транспорта (далее — ППЖТ) занимают особое место в архитектуре грузовых перевозок в России. Будучи владельцами или операторами железнодорожных путей необщего пользования, ППЖТ обеспечивают транспортировку и обработку грузов от магистральной сети железных дорог до подъездных путей промышленных комплексов (потребителей или отправителей грузов). Объем грузовых перевозок на промышленном железнодорожном транспорте в 2,2 раза превышает аналогичный показатель для железнодорожного транспорта общего пользования (в 2023 г. — 1365,2 млн т), что отражено в таблице 1.

Промышленный железнодорожный транспорт обеспечивает работу более 10 тыс. предприятий различных отраслей экономики. Наибольшая его роль прослеживается на предприятиях черной металлургии (45 % от объема перевозок и 37,6 % от грузооборота); в угольной промышленности (22,8 и 30,1 % соответственно), а также в промышленности строительных материалов (10,5 и 8,9 % соответственно) [2]. Около 95 % объема железнодорожных перевозок зарождается и 85 % погашается на железнодорожных путях промышленных предприятий [3, с. 10], что говорит о важной функциональной роли промышленного транспорта в едином комплексе транспортной инфраструктуры.

В научной и отраслевой литературе ППЖТ рассматривают в агрегированном

Основные показатели промышленного железнодорожного транспорта

Table 1. Main indicators of industrial railway transport

Показатель	Год									
	1990	1995	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Эксплуатационная длина железнодорожных подъездных путей, тыс. км	73	64	53	38	32	39	35	35	36	35
% от длины железнодорожных путей общего пользования	83,9	73,6	61,6	44,1	37,2	44,8	40,2	40,2	41,4	40,2
Перевезено грузов по путям организаций, млрд т	6,3	3,2	3,1	3,3	3,1	3	3	3	2,9	2,9
Грузооборот, млрд т-км	47,4	26,9	24,9	108,1	31,1	33,5	35,5	39,8	46,8	46,7

Источник: составлено автором на основе [1].

виде, без разграничений с точки зрения экономической модели их функционирования. Это осложняет оценку влияния институционального статуса предприятия на результаты его деятельности и эффективность транспортного обслуживания промышленности. В Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» понятие «промышленный железнодорожный транспорт» не упоминается. Вместо него представлены термины «железнодорожный транспорт необщего пользования» и «технологический железнодорожный транспорт» [4].

В настоящем исследовании под ППЖТ будем понимать владельца или оператора железнодорожных путей необщего пользования, осуществляющих на них перевозочную деятельность (в широком смысле). Методологическим основанием дифференциации моделей деятельности ППЖТ выступают положения институциональной экономики, в том числе теории транзакционных издержек Р. Коуза и О. Уильямсона.

Так, Р. Коуз [5] обосновывает свою позицию о том, что компания возникает как институциональная альтернатива рынку в случаях, если использование рыночного механизма для координации сделок сопряжено с избыточными издержками. О. Уильямсон [6; 7] утверждает, что при высокой специфичности активов, неопределенности внешней среды и значительной частоте транзакций вертикальная интеграция и иерархические формы управления обеспечивают более низкие совокупные транзакционные издержки по сравнению с рыночными контрактами. Данное положение видится принципиально важным для понимания природы

промышленного железнодорожного транспорта: пути необщего пользования служат классическим примером специфического актива, физически и технологически связанного с производственным объектом.

С точки зрения институционального статуса можно выделить три базовые конфигурации ППЖТ.

1. Структурные подразделения (транспортный цех, транспортное управление и т. п.) в составе промышленного предприятия.

Такая модель характерна для металлургических и угольных компаний. Например, управление железнодорожного транспорта Новолипецкого металлургического комбината, по сути, эксплуатирует собственную железную дорогу, включающую в себя 580 км пути, 1 585 стрелочных переводов, 19 станций, более 130 локомотивов. Схожая организационная схема реализована в железнодорожном хозяйстве Череповецкого металлургического комбината, на предприятиях дивизиона «Северсталь Российская сталь» (ПАО «Северсталь»), а также в производственно-транспортном управлении АО «СУЭК-Кузбасс», осуществляющем вывоз угля по путям необщего пользования разрезов и шахт.

Экономически данная модель соответствует внутреннему (in-house) производству транспортной продукции: отсутствуют внешние тарифы и их регулирование, а результаты работы железнодорожного хозяйства находят отражение не в самостоятельных доходах, а формируют операционные расходы предприятия, по сути «растворяясь» в общей программе повышения операционной эффективности. В научной литературе это обстоятельство рассмотрено как возможный фактор институциональной инерционности промышленного железнодорожного транспорта, снижающий чувствительность к сигналам рынка [8].

2. Кэптивные ППЖТ как самостоятельные юридические лица, находящиеся под контролем материнских промышленных компаний.

Ключевым признаком кэптивного характера являются доля материнской компании в уставном капитале ППЖТ и концентрация грузовой базы, ориентированной преимущественно на производственные потребности группы. Показательный пример — ООО «Предприятие промышленного железнодорожного транспорта» (г. Салават), единственным учредителем которого является ООО «Газпром нефтехим Салават». Это ППЖТ осуществляет эксплуатацию путей необщего пользования и обслуживание нефтехимического комплекса.

В отличие от структурных подразделений промышленных предприятий, кэптивное ППЖТ обладает хозяйственной самостоятельностью, формирует собственную выручку и устанавливает тарифы на услуги (в ряде случаев — в рамках регионального регулирования). Взаимоотношения с материнской компанией оформляют договорами на эксплуатацию путей необщего пользования и на выполнение операций по подаче и уборке вагонов. Такой институциональный статус способствует формированию центра ответственности за эффективность транспортного обслуживания при сохранении вертикальной интеграции и специфичности активов, характерных для кэптивных моделей.

3. Независимые ППЖТ, обслуживающие несколько промышленных предприятий на путях необщего пользования в пределах одного промышленного узла или района.

В отличие от структурных подразделений и кэптивных компаний, независимые ППЖТ не встроены жестко в структуру промышленных групп и ориентированы на обслуживание сразу нескольких клиентов, локализованных в пределах промышленной агломерации. В качестве примеров можно привести ряд узловых ППЖТ: АО «Клинское ППЖТ», АО «Подольское ППЖТ», ООО «ПЖТ» (г. Омск).

Структурно независимые ППЖТ владеют (или арендуют) разветвленной сетью подъездных путей, примыкающих к одной или нескольким железнодорожным станциям, располагают парком маневровых локомотивов, а в ряде случаев — и вагонным парком. Это позволяет им выступать в качестве логистического оператора для нескольких разнородных грузовладельцев, обеспечивая консолидацию грузопотоков, а иногда и в

качестве координатора, осуществляя согласование графиков подачи и уборки вагонов, взаимодействуя с магистральным перевозчиком по вопросам маневровой и станционной работы. Для промышленных предприятий такая модель снижает потребность в содержании собственного железнодорожного хозяйства и переносит часть операционных расходов на оператора.

Экономическая природа независимых ППЖТ двойственна. С одной стороны, в пределах конкретного участка железнодорожных путей необщего пользования они обладают естественно-монопольным положением (доступ к инфраструктуре физически ограничен). С другой — за пределами локального узла эти предприятия функционируют в конкурентной среде. Для региональных властей независимые ППЖТ нередко выступают в качестве ключевых партнеров в развитии индустриальных парков, логистических кластеров, «грузовых деревень».

Для реализации задачи настоящего исследования в аспекте выявления устойчивых различий в результатах деятельности кэптивных и независимых ППЖТ в таблице 2 обобщены ключевые факторы, присущие указанным моделям.

На практике спектр организационно-экономических моделей промышленного железнодорожного транспорта существенно шире, включая ряд гибридных конфигураций. Отдельно может быть выделен «одноякорный» независимый оператор: формально независимый ППЖТ, но 70–90 % объема его перевозки формируется одним крупным промышленным предприятием, при отсутствии формального корпоративного контроля.

Вместе с тем в рамках настоящего исследования, ввиду ограниченности информационной базы при использовании публичной бухгалтерской (финансовой) отчетности по Российским стандартам бухгалтерского учета (РСБУ), в выборку не включены ППЖТ в форме структурных подразделений (вследствие недоступности внутрикорпоративной информации) и в форме гибридных форматов (в связи со сложностью их идентификации).

Материалы и методы

В качестве основной гипотезы настоящего исследования сформулирован следующий тезис: институциональный статус промышленного железнодорожного транспорта является системообразующим фактором,

Критерии классификации ППЖТ по институциональному статусу

Table 2. Criteria for classifying industrial railway transport enterprises by institutional status

№	Критерий	Кэптивное ППЖТ	Независимое ППЖТ
1	Структура собственности	Контрольная доля участия (контрольный пакет) принадлежит промышленной группе компаний	Отсутствует доминирующий акционер, одновременно являющийся основным грузоотправителем
2	Концентрация выручки (доля выручки от одного заказчика / аффилированной группы)	Более 80–90 %	Менее 50 %
3	Число постоянных внешних (неаффилированных) клиентов	0–2	Более 3–5
4	Тарифная (ценовая) политика	Преимущественно трансфертное ценообразование внутри группы	Рыночное или регулируемое ценообразование по методу «затраты +»
5	Инвестиционная политика	Определяется инвестиционной стратегией материнской компании. ППЖТ выступает объектом внутрикорпоративного инвестиционного планирования	Определяется собственной инвестиционной программой, зависит от уровня доходности и доступности источников финансирования
6	Режим публичности	Как правило, отсутствие публичного предложения услуг внешним клиентам	Регулярное конкурентное предложение услуг на рынке. Возможно использование форм публичной оферты и стандартных условий обслуживания

Источник: составлено автором.

определяющим принципиальные различия в результатах деятельности. В частности, предполагается, что независимые ППЖТ, функционирующие в условиях конкуренции, демонстрируют более высокие показатели операционной рентабельности и эффективности использования капитала, а кэптивные ППЖТ, встроенные в производственный контур промышленного холдинга, характеризуются более высокой капиталоемкостью и инвестиционной активностью при меньшей ориентации на максимизацию прибыли.

Кэптивные ППЖТ формируют тарифную политику, исходя из общей стратегии распределения затрат между компаниями, входящими в группу, а также исходя из задач обеспечения конкурентоспособности конечной продукции на внешних рынках. В результате номинальная рентабельность продаж может быть относительно низкой или даже отрицательной, если значительная часть формируемой стоимости «перетекает» на уровень основного производства через трансфертные цены внутри холдинга. Инвестиционные решения принимаются с позиции материнской компании, которая оценивает проекты модернизации инфраструктуры и подвижного состава с учетом их влияния на производственную программу и логистические расходы холдинга.

Эмпирическая база исследования сформирована из десяти ППЖТ, разделенных

по предложенным институциональным критериям на две группы.

1. Независимые ППЖТ: АО «Брянское ППЖТ», АО «В-Сибпромтранс», АО «Краснодарское ППЖТ», АО «МГАО Промжелдортранс», АО «Промжелдортранс».

2. Кэптивные ППЖТ: АО «Норильсктрансгаз», ООО «Предприятие промышленного железнодорожного транспорта» АО «Баштрансстрой», ООО «ППЖТ» (г. Салават), ООО «Финтранс ГЛ» (ГК «Илим»), ООО «Эльга-транс».

Информационной базой исследования послужили данные бухгалтерской финансовой отчетности по РСБУ за 2022–2024 гг.

В целях эмпирической проверки гипотезы на небольшой выборке сформирован комплекс показателей, сгруппированных по четырем аналитическим блокам, для оценки не только конечных финансовых результатов, но и стоящей за ними конфигурации производственных и финансовых решений.

Блок 1. Показатели операционной результативности: среднегодовой темп прироста выручки; среднегодовой темп прироста операционных расходов; среднегодовой темп роста чистой прибыли; среднегодовое значение операционной рентабельности, как соотношение операционной прибыли к выручке; среднегодовое значение рентабельности активов, как соотношение чистой прибыли к балансовой стоимости активов;

среднегодовое значение рентабельности собственного капитала, как соотношение чистой прибыли к собственному капиталу.

Блок 2. Показатели состояния и структуры основных средств: среднегодовой темп прироста основных средств; среднегодовая доля основных средств в активах; среднегодовое значение коэффициента обновления основных средств; среднегодовое значение коэффициента выбытия основных средств; среднегодовое значение коэффициента износа основных средств.

Блок 3. Показатели инвестиционной активности: среднегодовой темп прироста капитальных вложений (на основе данных отчета о движении денежных средств); среднегодовая доля капитальных вложений к выручке.

Блок 4. Показатели долговой нагрузки и ликвидности: среднегодовой темп прироста чистого долга; среднегодовое значение чистый долг / EBITDA; среднегодовое значение коэффициента финансового рычага; среднегодовая доля краткосрочных обязательств в структуре заемного капитала; среднегодовое значение коэффициента текущей ликвидности.

Результаты

Описательная статистика двух выборок приведена в таблице 3.

Применительно к показателям блока 1 следует указать, что темпы прироста выручки и операционных расходов в обеих группах ППЖТ сопоставимы со средними значениями, что свидетельствует о схожей динамике масштабов деятельности за анализируемый период. Прослеживается наиболее выраженное различие по показателям рентабельности, что предварительно подтверждает выдвинутую гипотезу. Средние значения операционной рентабельности в группе независимых ППЖТ 12,37 %, кэптивных — -0,72 %. По показателю рентабельности активов разница в средних значениях существенна (13,63 против 1,25 %), но стандартное отклонение и значение размаха между максимальными и минимальными значениями подтверждают неоднородность группы независимых ППЖТ с точки зрения эффективности использования активов.

Среди показателей блока 2 принципиально различается доля основных средств в балансовой стоимости активов (кэптивные ППЖТ — 62,22 %, независимые ППЖТ — 31,81 %). В рамках предварительного выво-

да можно обратить внимание на различия в моделях управления активами. Кэптивные компании предпочитают модель прямого владения по сравнению с арендной моделью, присущей независимым ППЖТ.

Среди показателей блока 3 оба типа ППЖТ демонстрируют высокую волатильность инвестиционной активности, что не позволяет сделать однозначных выводов о различиях в инвестиционной политике. В целом доля капитальных вложений в выручке у кэптивных ППЖТ в среднем несопоставимо выше. Это может свидетельствовать о том, что отдельные кэптивные ППЖТ реализуют масштабные инвестиционные проекты в рамках инвестиционной программы холдинга, независимо от динамики собственных доходов.

Относительно блока 4 укажем, что все тестируемые компании не прибегали к заемным средствам в анализируемом периоде, поэтому данные показатели исключены из итогового анализа. Коэффициенты текущей ликвидности у независимых ППЖТ существенно выше (10,66 против 0,88).

С целью проверки гипотез о различиях в показателях рентабельности, моделях использования активов и инвестиционной активности между независимыми и кэптивными ППЖТ проведем далее оценку критерия значимости, отраженную в таблице 4. В связи с небольшим объемом наблюдений и неоднородностью полученных значений в качестве основного использован t -критерий Стьюдента для двух независимых выборок с неравными дисперсиями [9].

Нулевая гипотеза формировалась как отсутствие различий между средними значениями в группах независимых и кэптивных ППЖТ. Альтернативной гипотезой стало наличие статистически значимых различий (для показателей рентабельности дополнительно проверено превышение значений независимых ППЖТ над кэптивными). Для каждого показателя мы вычисляли значения t -статистики, число степеней свободы и соответствующее p -значение. При уровне значимости 5 % различия принято считать статистически значимыми, если p -значение менее 0,05.

Выводы

Результаты t -критерия Стьюдента для двух независимых выборок (с поправкой на неравенство дисперсий) позволяют заключить,

Значения показателей независимых и кэптивных ППЖТ

Table 3. Indicator values for independent and captive industrial railway transport enterprises

Показатель	Независимые ППЖТ (n = 5)				Кэптивные ППЖТ (n = 5)			
	Среднее	Стандартное отклонение	Min	Max	Среднее	Стандартное отклонение	Min	Max
Блок 1. Операционная результативность								
Среднегодовой темп прироста выручки, %	8,44	18,18	-14,80	36,20	8,83	17,71	-8,60	36,15
Среднегодовой темп прироста операционных расходов, %	9,75	14,88	-7,80	33,30	13,78	11,70	-4,00	28,70
Среднегодовой темп роста чистой прибыли, %	66,36	43,47	2,00	114,00	-41,67	37,47	-98,55	0,00
Операционная рентабельность (ROS), %	12,37	10,72	2,19	27,63	-0,72	9,34	-14,43	11,10
Рентабельность активов (ROA), %	13,63	15,56	2,09	39,77	1,25	4,25	-2,77	8,50
Рентабельность собственного капитала (ROE), %	19,60	26,75	2,40	66,20	7,08	8,72	-2,97	18,41
Блок 2. Состояние и структура основных средств								
Среднегодовой темп прироста активов, %	11,39	10,55	1,93	29,30	-0,69	17,30	-30,50	14,33
Среднегодовой темп прироста основных средств	11,81	32,26	-34,53	53,70	1,71	15,09	-23,00	15,03
Среднегодовая доля основных средств в активах, %	31,81	6,67	20,20	37,10	62,22	25,78	38,80	94,97
Коэффициент обновления основных средств, %	9,00	3,86	6,08	15,30	5,41	4,28	2,27	12,50
Коэффициент выбытия основных средств, %	7,33	14,78	0,00	33,70	1,65	2,50	0,00	6,05
Коэффициент износа основных средств, %	58,55	22,96	37,40	94,50	38,88	18,61	14,90	64,65
Блок 3. Инвестиционная активность								
Среднегодовой темп роста капитальных вложений, %	39,75	112,49	-60,73	183,80	72,00	124,93	-62,30	257,62
Доля капитальных вложений к выручке, %	4,91	4,92	0,27	12,40	31,00	64,16	0,42	145,70
Блок 4. Показатели долговой нагрузки и ликвидности								
Среднегодовой темп роста чистого долга, %	-	-	-	-	-	-	-	-
Чистый долг / EBITDA	-	-	-	-	-	-	-	-
Коэффициент финансового рычага	-	-	-	-	-	-	-	-
Среднегодовая доля краткосрочных обязательств в структуре заемного капитала	-	-	-	-	-	-	-	-
Коэффициент текущей ликвидности	10,66	14,91	2,33	37,20	0,88	0,45	0,33	1,57

Источник: составлено автором.

что операционная рентабельность значимо выше у независимых ППЖТ. Это подтверждает гипотезу, а также ориентацию последних на собственный коммерческий результат. Относительно рентабельности активов наблюдается тенденция к более высокому уровню у группы независимых ППЖТ. Однако данное различие статистически значимо лишь при расширенном пороге $\alpha = 0,10$, что может свидетельствовать о наличии слабого эффекта, требующего подтверждения на большей выборке.

Значимое различие выявлено по показателю доли основных средств в активах. Кэптивные ППЖТ характеризуются более высокой капиталоемкостью, что согласуется с их функцией инфраструктурного подразде-

ления холдинга. Таким образом, результаты статистического анализа в целом подтверждают гипотезу: независимые ППЖТ показывают значительно более высокий уровень операционной рентабельности, что логично интерпретируется как следствие их ориентации на достижение собственного финансового результата.

С институциональной точки зрения кэптивные ППЖТ выступают элементом внутренней инфраструктуры промышленного холдинга, воспринимаемым управлением как средство снижения транзакционных издержек и контроля над критически важным участком логистической цепи. Независимые ППЖТ в большей степени интегрированы в конкурентную среду рынка транспортных

Результаты оценки критерия значимости (t-тесты)
Table 4. Results of significance criterion assessment (t-tests)

Показатель	df	t-статистика	P(T ≤ t) одностороннее	t критическое одностороннее
Блок 1. Операционная результативность				
Среднегодовой темп прироста выручки, %	8	-0,03401	0,48685	1,85955
Среднегодовой темп прироста операционных расходов, %	8	-0,47603	0,32339	1,85955
Среднегодовой темп роста чистой прибыли, %	8	4,20920	0,00148**	1,85955
Операционная рентабельность (ROS), %	8	2,06011	0,03667**	1,85955
Рентабельность активов (ROA), %	5	1,71689	0,07332*	2,01505
Рентабельность собственного капитала (ROE), %	5	0,99491	0,18273	2,01505
Блок 2. Состояние и структура основных средств				
Среднегодовой темп прироста активов, %	7	1,33276	0,11218	1,89458
Среднегодовой темп прироста основных средств	6	0,63461	0,27455	1,94318
Среднегодовая доля основных средств в активах, %	5	-2,55397	0,02551**	2,01505
Коэффициент обновления основных средств, %	8	1,39207	0,10069*	1,85955
Коэффициент выбытия основных средств, %	4	0,84638	0,22250	2,13185
Коэффициент износа основных средств, %	8	1,48833	0,08749*	1,85955
Блок 3. Инвестиционная активность				
Среднегодовой темп роста капитальных вложений, %	8	-0,42896	0,33964	1,85955
Доля капитальных вложений к выручке, %	4	-0,90625	0,20803	2,13185
Блок 4. Показатели долговой нагрузки и ликвидности				
Коэффициент текущей ликвидности	4	1,46642	0,10821*	2,13185

Источник: составлено автором.

услуг на путях необщего пользования и вынуждены балансировать между требованиями клиентов, тарифным регулированием и собственной инвестиционной программой. Это предопределяет различия в конфигурации контрактных отношений с ОАО «РЖД» и грузоотправителями, распределении рисков, подходах к модернизации инфраструктуры и внедрению инноваций в организации перевозочного процесса.

Сформулированные различия в экономических моделях captive и независимых ППЖТ имеют важное значение для

государственной транспортной политики и регулирования деятельности на путях необщего пользования. Учет институционального статуса предприятия помогает точнее оценивать последствия изменений тарифного регулирования, требований к надежности инфраструктуры и инвестиционных стимулов. Для captive ППЖТ особенно значимы механизмы согласования инвестиционных планов холдингов с развитием примыкающей сети общего пользования, а для независимых операторов — предсказуемость тарифной среды.

Список источников

1. Транспорт в России. 2024: стат. сб. М.: Росстат, 2024. 100 с.
2. Никифорова А. Н. Перспективы развития предприятий промышленного железнодорожного транспорта // Актуальные проблемы современной экономики и общества: материалы XII Междунар. науч.-практ. конф. (Омск, 14–15 мая 2024 г.): в 4 ч. Ч. 1 / отв. ред. О. Ф. Пиралова. Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2024. С. 247–254.
3. Рахмангулов А. Н. Железнодорожные транспортно-технологические системы: организация формирования: монография. Магнитогорск: Изд-во Магнитогорского государственного технического ун-та имени Г. И. Носова, 2014. 300 с.
4. Андреева Л. А., Дудкин Е. П. Российский промышленный транспорт: состояние и перспективы // Транспорт Российской Федерации. 2011. № 3. С. 64–66.
5. Коуз Р. Фирма, рынок и право: сб. ст. / пер. с англ. Б. Пинскера. М.: Дело, 1993. 192 с.

6. Уильямсон О. И. Вертикальная интеграция производства: соображения по поводу неудач рынка // Вехи экономической мысли: хрестоматия: в 3 т. Т. 2. Теория фирмы / пер. с англ. под ред. В. М. Гальперина. СПб.: Экономическая школа, 1999. С. 11–32.
7. Уильямсон О. И. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация / пер. с англ. СПб.: Лениздат, 1996. 702 с.
8. Дудкин Е. П., Рыбачок В. М., Свинцов Е. С. Проблемы и перспективы развития промышленного железнодорожного транспорта // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 7. С. 46–49.
9. Гржибовский А. М., Иванов С. В., Горбатова М. А. Сравнение количественных данных двух парных выборок с использованием программного обеспечения Statistica и SPSS: параметрические и непараметрические критерии // Наука и здравоохранение. 2016. № 3. С. 5–25. <https://doi.org/10.34689/SH.2016.18.3.001>

References

1. Transport in Russia. 2024: Stat. coll. Moscow: Rosstat; 2024. 100 p. (In Russ.).
2. Nikiforova A.N. Development prospects for industrial railway Ttransport enterprises. In: Piralov O.F., ed. Current issues of the modern economy and society. Proc. 12th Int. sci.-pract. conf. (Omsk, May 14-15, 2024). In 4 pts. Pt. 1. Omsk: Omsk State University of Railway Engineering; 2024:247-254. (In Russ.).
3. Rakhmangulov A.N. Railway transport and technological systems: Organization of formation. Magnitogorsk: Magnitogorsk State Technical University named after G.I. Nosov; 2014. 300 p. (In Russ.).
4. Andreyeva L.A., Dudkin E.P. Russian industrial railway transport: The current state and prospects. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of the Russian Federation*. 2011;(3):64-66. (In Russ.).
5. Coase R.H. The firm, the market and the law. Chicago, London: University of Chicago Press; 1990. 217 p. (Russ. ed.: Coase R. Firma, rynek i pravo. Moscow: Delo; 1993. 192 p.).
6. Williamson O.E. The vertical integration of production: Market failure consideration. The American Economic Review. 1971;61(2):112-123. (Russ. ed.: Williamson O.E. Vertikal'naya integratsiya proizvodstva: soobrazheniya po povodu neudach rynka. In: Vekhi ekonomicheskoi mysli. In 3 vols. Vol. 2: Teoriya firmy. St. Petersburg: The School of Economics; 1999:11-32.).
7. Williamson O.E. The economic institutions of capitalism: Firms, markets, relational contracting. New York, NY: The Free Press; 1985. 468 p. (Russ. ed.: Williamson O.E. Ekonomicheskie instituty kapitalizma: firmy, rynki, "otnoshencheskaya" kontraktatsiya. St. Petersburg: Lenizdat; 1996. 702 p.).
8. Dudkin E.P., Rybachok V.M., Svintsov E.S. Problems and prospects for the development of industrial rail transport. *Transport Rossiiskoi Federatsii = Transport of the Russian Federation*. 2006;(7):46-49. (In Russ.).
9. Grjibovski A.M., Ivanov S.V., Gorbatova M.A. Analysis of quantitative data in two non-independent groups using Statistica and SPSS software: Parametric and non-parametric tests. *Nauka i zdravookhranenie = Science & Healthcare*. 2016;(3):5-25. (In Russ.). <https://doi.org/10.34689/SH.2016.18.3.001>

Информация об авторе

Анна Николаевна Никифорова

кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры экономики, финансов
и управления на транспорте

Российский университет транспорта

125315, Москва, Часовая ул., д. 22/2,
стр. 1

Поступила в редакцию 16.03.2026
Прошла рецензирование 31.03.2026
Подписана в печать 27.05.2026

Information about the author

Anna N. Nikiforova

PhD in Economics, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Economics, Finance, and Management in Transport
Russian University of Transport
22/2 Chasovaya St., bldg. 1, Moscow 125315,
Russia

Received 16.03.2026
Revised 31.03.2026
Accepted 27.05.2026

Конфликт интересов: автор декларирует отсутствие конфликта интересов,
связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the author declares no conflict of interest
related to the publication of this article.