

УДК 656.224

DOI: 10.21209/2227-9245-2018-24-2-130-137

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ: НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ТАРИФОВ, ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

RAIL TRANSPORTATION OF PASSENGERS IN THE SUBURBAN TRAFFIC: NEW APPROACHES TO DEFINITION OF TARIFFS, PROBLEMS AND WAYS OF THEIR SOLUTIONS



*E. C. Степанова,
Сибирский
государственный
университет путей
сообщения,
г. Новосибирск
Evens84@mail.ru*

*E. Stepanova,
Siberian State University
of Transport, Novosibirsk*



*N. B. Попова,
Сибирский
государственный
университет путей
сообщения,
г. Новосибирск
pnb1512@yandex.ru*

*N. Popova,
Siberian State University
of Transport, Novosibirsk*

Освещены проблемы организации железнодорожных перевозок в пригородном сообщении, в частности, взаимодействие основных участников – региональных властей и пригородных компаний. Обозначены меры, принятые на федеральном уровне в целях нормализации работы пригородного комплекса и удовлетворения интересов населения регионов. Показаны аспекты существующей методики определения экономически обоснованного уровня тарифов. Проведен сравнительный анализ двух предложенных ФАС РФ методик расчета ставок платы за услуги по аренде, управлению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту подвижного состава и определения экономически обоснованного уровня тарифов. Отмечено, что основным достоинством проектов обеих методик является переход к прямому учету затрат в разрезе субъектов РФ. Выявлены основные недостатки проектов методик. Показано противоречие между четвертым разделом проекта «тарифной» методики и проектом «арендной» методики, которые посвящены одному и тому же объекту регулирования – стоимости услуг ОАО «РЖД». Проведенный анализ актуальных проблем пригородного железнодорожного сообщения, проектов методик, подготовленных ФАС РФ, позволяет сделать вывод, что в целом разработанные методики соответствуют задачам отрасли и содержат способы решения конкретных задач в организации пригородных перевозок на железнодорожном транспорте. Комплекс мер 2015–2017 гг. по поддержке пригорода и пакет документов, задающих новую регуляторную модель функционирования отрасли, стали результатом совместной работы федеральных и региональных органов власти, ОАО «РЖД», ППК и экспертного сообщества

Ключевые слова: железнодорожные пригородные перевозки; обоснованные затраты; методика расчета ставок; тариф; механизм распределения затрат; пассажирский комплекс; стандарты качества; проект методики; инвестиции; система финансирования

The problems inherent in rail transportation in the suburban traffic, in particular problems of participants' interaction of suburban passenger traffic are covered. The analysis of the measures taken at the federal level for the solution of problems of a suburban complex is carried out. The technique of determination of economically reasonable price level is analyzed. The comparative analysis of two offered by the FAS RF calculation method of rates of payment for services in rent, management, operation, service and repair of rolling stock and determination of economically reasonable price level is carried out. It is noted that the main advantage of projects of both methods is transition to the direct accounting of expenses in a section of subjects of the Russian Federation, and the main lack of projects of methods is the contradiction between the fourth section of the project of a "tariff" method and the project of a "rent" method which are devoted to the same object of regulation – the cost of services of Joint Stock Company of the Russian Railway. The carried-out analysis of actual problems of suburban railway communication, projects of the methods prepared by the FAS RF allows to draw a conclusion that in general the developed

methods correspond to tasks of the branch and contain ways of available problems solving. A package of measures of 2015-2017 on support of the suburb and a package of the draft documents, setting a new regulatory model of functioning of the branch have become a result of harmonious work of federal and regional authorities, Russian Railways, suburban companies and expert community

Key words: rail suburban transportation; reasonable expenses; method of calculation of rates; tariff; mechanism of allocation of costs; passenger complex; quality standards; project of technique; investment; system of financing

Введение. Прежде чем излагать сущность рассматриваемой проблемы, дадим краткое предисловие. Наступление 2015 г. запомнилось многим россиянам массовой отменой электропоездов в пригородном сообщении. За первый месяц 2015 г. планировалось приостановить работу 300 пригородных маршрутов в 39 регионах страны. В Вологодской и Псковской областях были отменены все маршруты. Таким стал итог противостояния региональных властей и пригородных перевозчиков в вопросе согласования тарифов на проезд [4]. Благодаря оперативному реагированию федерального центра, отмененные маршруты были быстро восстановлены, после чего региональным властям и перевозчикам в целом удалось улучшить положение в пригородном железнодорожном пассажирском сообщении. Однако недоработки имеют место.

В дальнейшем сложившаяся ситуация была проанализирована на отраслевом уровне и выявлено, что проблемы в организации пригородного сообщения во многом связаны с недостатками действующих в отрасли методик тарификации стоимости услуг, что и обусловило недопонимание между финансовыми службами регионов и региональными пригородными пассажирскими компаниями. Участники круглого стола, состоявшегося в ноябре 2017 г. в Аналитическом центре при Правительстве РФ, – представители Федеральной антимонопольной службы (ФАС), Министерства транспорта и экономического развития РФ, ОАО «РЖД», пригородных пассажирских компаний (ППК), пассажиров и экспертного сообщества – рассмотрели проекты обновленных методик расчета стоимости услуг и смежные вопросы развития пригородного транспорта.

Важность ситуации, на наш взгляд, состоит в том, что в России эффективное функционирование железнодорожного транспорта является предпосылкой и условием экономической и политической стабильности жизни общества. Достижение данной цели и обеспечение результативности работы железнодорожного транспорта возможно путем создания механизмов взаимодействия всех участников данного процесса – и заказчиков, и исполнителей данной услуги [7; 9]. Реальность состоит в том, что в настоящее время у регионов фактически отсутствуют механизмы контроля над корректностью исчисления расходов перевозчиков и объемов пассажиропотока. Действующая система финансирования пригородных перевозок для большинства перевозчиков означает выход на уровень безубыточности [6]. При этом, чем эффективнее будут работать ППК, тем меньше субсидий им будет требоваться из региональных бюджетов, однако объем прибыли, вплоть до полного исчезновения потребности в субсидиях, увеличиваться не будет. При условии проведения корректировки ценовой политики на основе изучения и учета спроса населения на пригородные железнодорожные поездки пассажиропоток при установлении тарифов может увеличиться и собственные доходы ППК, а также сократиться потребности в субсидиях. Но, как отмечают исследователи и практические работники, экономических стимулов к такой кропотливой работе у ППК фактически нет [2; 3; 5].

В дальнейшем Правительством РФ принят ряд мер, направленных на нормализацию ситуации в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении. В частности, восстановлена льготная ставка пользова-

ния железнодорожной инфраструктурой, принадлежащей ОАО «РЖД» в размере 1 % от базового тарифа вместо действовавшей в январе-феврале 2015 г. ставки в размере 25 %. Кроме того, в 2016 г. внесены изменения в Налоговый кодекс РФ в части услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, предусматривающие установление нулевой ставки НДС на операции по реализации этих услуг до 2030 г., что позволило компаниям ежегодно экономить до 6 млрд р. на аренде и эксплуатации поездов [1].

Казалось бы, проблема разрешена. Тем не менее в настоящее время система взаимодействия участников пригородного пассажирского сообщения характеризуется высокой степенью неустойчивости, создающей предпосылки социальной напряженности. В данных условиях формирование экономического механизма взаимодействия всех участников процесса реализации пригородных перевозок – владельца инфраструктуры, владельца подвижного состава, пассажиров и государства, т. е. механизма, обеспечивающего баланс интересов участников процесса, эффективность и устойчивость предоставления данной услуги для населения, является одной из приоритетных задач развития перевозок.

Несмотря на комплекс мер, принятых на федеральном уровне, проблема пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом остается актуальной. ФАС РФ поручено разработать методику расчета ставок платы за услуги по аренде, управлению, эксплуатации, обслуживанию и ремонту подвижного состава и методику определения экономически обоснованного уровня тарифов, а также сформировать механизм справедливого распределения затрат между субъектами, если маршрут проходит по территориям двух и более регионов. Предполагается, что разработанные методики должны заменить существующие методики экономически обоснованного тарифа и расчета ставок, принятые в 2010 и 2015 гг.

Следует отметить, что в настоящее время системные исследования в области

тарифообразования не в полной мере охватывают рынок региональных пассажирских перевозок [12; 13]. Поэтому большая востребованность и недостаточная научная проработка вопросов анализа и оценки действующей методики определения экономически обоснованного уровня тарифа обуславливает актуальность рассмотрения новой методики, в частности, проект методики ФАС России, посвященный расчету экономически обоснованных тарифов перевозчиков [10].

В представленной методике расчет тарифа отражает результат деления затрат перевозчиков на ожидаемую величину пассажиропотока:

$$T_e = HBB/Pl,$$

где T_e – экономически обоснованный уровень тарифа субъекта регулирования в границах субъекта Российской Федерации, установленный на одного пассажира за 1 км, р/пасс-км;

HBB – необходимая валовая выручка субъекта регулирования в границах соответствующего субъекта РФ, р.;

Pl – утвержденный (согласованный) объем пассажирооборота субъекта регулирования в границах соответствующего субъекта РФ, пасс-км.

Проектом методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного уровня тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, предусматривается право власти субъекта РФ «оптимизировать» перевозки (но только без сокращения их объемов) или сократить инвестиционную программу. Вследствие этого инвестиции в обновление подвижного состава становятся результатом договоренности между заказчиком (субъектом РФ) и перевозчиком (ППК).

В свою очередь, в обоснованные затраты помимо прямых расходов будет входить инвестиционная программа перевозчика и 1 % рентабельности. В случае невы-

полнения перевозчиком инвестиционной программы в полном объеме при расчете экономически обоснованного тарифа на следующий регулируемый период обоснованные расходы из расходной базы уже будут исключены. Распределение инвестиционной программы по регионам происходит методом прямого счета, если это невозможно — пропорционально пассажиропотоку. Этот же прием применяется и к остальным видам расходов. Каждый субъект платит за расходы только на своей территории. Переход к прямому учету затрат по субъектам — это первая и важная новация проекта.

Еще одной новацией проекта является включение в общий контракт заказа таких параметров учета, как «отправленные пассажиры», «перевезенные пассажиры», «пассажирооборот», «населенность вагона», «вагоно-километры», «составность поездов», «рабочий парк вагонов».

Прогнозные объемы работ перевозчиков будут устанавливаться на основании контракта с регионом, причем параметры контракта должны соответствовать параметрам Комплексного плана транспортного обслуживания (далее — КПТО), который, таким образом, из рекомендательного документа становится распорядительным. Участники процесса (заказчик и перевозчик) должны согласовать основные объемные показатели на регулируемый период.

В проекте методики расчета ставок перечислены существенные (более 10 %) изменения ряда параметров, при отсутствии которых утвержденные ставки можно не пересчитывать, а только индексировать. Например, в эти параметры входят показатели, отвечающие решениям федеральных органов исполнительной власти (ФОИВ) по изменению тарифов, прогноза социально-экономического развития РФ (ПЭСР), расходных обязательств субъектов РФ, активов перевозчиков. Поскольку ОАО «РЖД» само выступает пригородным перевозчиком в некоторых регионах, для этого участника предложен особый порядок расчетов. Расходы при этом по-прежнему считаются по железным дорогам — территориальным филиалам ОАО «РЖД», границы которых

не совпадают с границами субъектов, а затем распределяются по субъектам РФ, что теоретически составляет предмет спора.

Следует отметить, что в целом отношение к подтверждению расходов в проекте методики достаточно гибкое. Большая часть текста данного документа посвящена порядку расчета требуемых показателей. Вместе с тем неоднократно отмечено, что перевозчик может предъявить к учету другие показатели (цифры), если представит их обоснованное доказательство.

Таким образом, проект рассматриваемой методики направлен на то, чтобы регулировать взаимодействие перевозчика и региональных властей в реализации и финансировании пригородных пассажирских перевозок. Ориентиром роста тарифов в проекте методики служит индекс потребительских цен (ИПЦ) и индекс цен производителей промышленной продукции.

В проекте методики также закреплено, что, если маршрут движения проходит по территории двух и более субъектов РФ, один из которых считает, что ему этот маршрут не нужен, а путей объезда нет, то определяется так называемый «технологически обусловленный пробег» по территории этого региона. Плата же взимается с того региона, который заказывает маршрут.

Один из разделов проекта методики посвящен ставкам аренды, управления, обслуживания и ремонта подвижного состава, т. е. фактически дублирует предмет отдельного проекта методики ФАС РФ. Из данного документа следует, что собственник подвижного состава осуществляет закупки новых вагонов в объеме амортизационных отчислений, включаемых в плату за услуги аренды. Поскольку действующий парк в значительной степени выработал свой ресурс, текущих амортизационных отчислений для обновления совершенно недостаточно. Решение этой задачи также предлагается в рассматриваемых документах. В частности, указывается, что инвестиционная программа перевозчика устанавливается по согласованию с субъектом РФ и в объемах, которые этот субъект согласен финансировать. Предусматривается

широкое использование лизинга. Оговаривается, что подвижной состав, закупаемый в лизинг, эксплуатируется только на территории данного субъекта, выплачивающего лизинговые платежи. Предусмотрен порядок оплаты так называемых «межсубъектовых маршрутов», в том числе и в случае, когда один из субъектов отказывается от заказа маршрута; для этого введена категория «технологически обусловленного пробега». Для сокращения размеров субсидий, поступающих от субъекта РФ, предусмотрена возможность дифференциации тарифов для населения в зависимости от платежеспособности. При этом тарифы для населения должны устанавливаться с учетом стоимости проезда на альтернативных видах регионального транспорта.

Все расходы, согласно данной методике, распределяются по регионам методом прямого счета. В документе указаны условия пересмотра и индексации ставок пла-

тежей. Ориентиром роста тарифов в проекте методики служит темп инфляции.

Как представляется, основным достоинством проектов методик является переход к прямому учету затрат в разрезе субъектов РФ. Кроме того, важным достоинством «тарифной» методики также являются следующие позиции – гарантии инвесторам и совместная выработка инвестиционной программы регионом и перевозчиком. К недостаткам, по нашему мнению, следует отнести определенное противоречие между одним из разделов (четвертым) проекта «тарифной» методики и проектом «арендной» методики, которые фактически посвящены одному и тому же объекту регулирования – стоимости услуг, представляемых ОАО «РЖД». Подходы к тарификации данных услуг в этих документах различаются. Сопоставление подходов к тарификации услуг ОАО «РЖД» представлено в таблице.

Сопоставление подходов к тарификации услуг ОАО «РЖД» / Comparison of approaches to pricing the services of Joint Stock Company of the Russian Railway

Проект «арендной» методики / Project of a “rent” method	Проект «тарифной» методики (четвертый раздел) / Fourth section of the project of a “tariff” method
Ставки устанавливаются отдельно по каждому виду услуг / Rates are established separately on each type of services	Сохраняется комплексная ставка, включающая услуги аренды, обслуживания и ремонта подвижного состава / Complex rate including services of rent, service and repair of a rolling stock remains
Установлены единые по всей стране целевые уровни ставок / Target levels of rates, uniform over all country, are established	Целевые уровни ставок отсутствуют / Target levels of rates are absent
Ставка платы за аренду подвижного состава устанавливается в расчете на один год, независимо от объема транспортной работы / The rate of payment for rent of a rolling stock is established, counting on one year irrespective of the volume of transport work	В части, не противоречащей четвертому разделу, продолжает применяться методика 2015 г., утвержденная приказом ФАС РФ от 24 дек. 2015 г., № 1302/15, в соответствии с которой при расчете ставки аренды учитывается ожидаемый объем транспортной работы / In the part which isn't contradicting the fourth section the method of 2015, approved by the order of the FAS RF dated by December 24, 2015 No. 1302/15, according to which when calculating a rate of rent, the expected volume of transport work is considered, continues to be applied
Учет затрат осуществляется по субъектам Российской Федерации / Accounting of expenses is carried out on subjects of the Russian Federation	Учет затрат осуществляется по филиалам ОАО «РЖД» – железнодорожным дорогам, региональным дирекциям скоростного сообщения ОАО «РЖД» / The accounting of expenses is carried out on Joint Stock Company of the Russian Railway branches – railroads, regional managements of high-speed traffic of Joint Stock Company of the Russian Railway

Окончание таблицы

Закрытый перечень расходов, принимаемых для обоснования ставки аренды подвижного состава / Closed list of expenses accepted for justification of a rate of rent of a rolling stock	В перечень расходов, принимаемых для обоснования ставки аренды подвижного состава, включены и «другие расходы» / The list of the expenses accepted for justification of a rate of rent of a rolling stock included also “other expenses”
Общехозяйственные расходы в части содержания аппарата управления исключены из затрат, учитываемых при определении ставок / General running costs, regarding the maintenance of personnel management are excluded from the expenses considered when determining rates	Общехозяйственные расходы в части содержания аппарата управления включаются в затраты, учитываемые при определении ставок / General running costs regarding the maintenance of management personnel join in the expenses considered when determining rates

При использовании четвертого раздела проекта «тарифной» методики ряд проблемных вопросов – непрозрачный механизм установления комплексной ставки аренды подвижного состава, различная стоимость одних и тех же услуг в разных регионах – сохраняется. Методика, принятая приказом ФАС РФ от 24 декабря 2015 г. № 1302/15, продолжает использоваться в части, не противоречащей новым требованиям. Таким образом, можно сделать вывод, что в предложенных документах (проектах) выполнено, по сути, уточнение методики 2015 г.

Как еще одну, противоречивую, на наш взгляд, позицию в предлагаемых подходах отмечаем, что использование новых подходов к тарификации услуг может привести к дифференциации качества транспортного обслуживания по регионам и, возможно, потребует адресной поддержки отдельных субъектов.

Для повышения результативности применения новых методик, а также комплексного разрешения проблем функционирования пригородного пассажирского железнодорожного транспорта нами предлагается следующий алгоритм действий:

1) заменить четвертый раздел в «тарифной» методике аналогичной по содержанию, смыслу и назначению «арендной» методикой и рассмотреть новую объединенную методику как единый документ;

2) разработать и принять закон об организации регулярного пассажирского пригородного железнодорожного сообщения в РФ и заключить долгосрочные организационные договоры между заказчиками

и исполнителями услуг на перевозку в соответствии с этим документом;

3) разработать меры государственной поддержки процедуры лизинга нового подвижного состава, например, софинансирование либо частичная компенсация процентной ставки и т.п.;

4) содействовать формированию информационной базы транспортного планирования, включая сведения об объемах перевозок на несубсидируемых маршрутах у уполномоченных органов в субъектах РФ;

5) обеспечить методическую поддержку актуализации КПТО;

6) актуализировать КПТО с учетом накопленного опыта и обновленных методических рекомендаций по их разработке;

7) разработать стандарты доступности, качества и безопасности пригородных пассажирских перевозок;

8) пересмотреть формулировку приказа Минтранса России от 18 июля 2007 г. № 99 по ограничению предельного расстояния следования пригородных поездов.

Выходы. Комплекс мер 2015–2017 гг. по поддержке пригородных пассажирских перевозок и пакет проектов документов, дающих новую регуляторную модель функционирования железнодорожной отрасли, стали результатом совместной работы федеральных и региональных органов власти, ОАО «РЖД», ППК и экспертного сообщества [8]. Ясно, что продолжение диалога и сохранение стремления сторон к выработке консолидированной позиции по вопросам организации пригородных пассажирских перевозок является необходимым условием

дальнейшего развития в разрешении проблем пригородного железнодорожного комплекса.

Функционирование пригородного пассажирского комплекса зависит не только от перевозчиков, и даже крупнейшим региональным ППК самостоятельно не решить все вопросы в реализации услуг по перевозке. Известно, что железнодорожный транспорт обеспечивает 71,5 % пригород-

ного пассажирооборота [11], очевидно, что этот аспект транспортной работы не может считаться частным делом перевозчиков. Новая регуляторная модель в организации перевозок в пригородном сообщении сформирует общую форму данного вида транспортного производства, однако конкретное содержание будет возможно лишь в результате совместной деятельности всех участников рассматриваемого процесса.

Список литературы

1. Аристова Д. А., Гаврилюк Т. М. Источники финансирования деятельности ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.cyberleninka.ru/article/n/istochniki-finansirovaniya-deyatelnosti-oao-rzhd> (дата обращения: 22.12.2017).
2. Волкова Е. М. Комплексная оценка рынка пригородных пассажирских перевозок [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.e-e-zd.ru/article.aspx?aid=492074> (дата обращения: 20.12.2017).
3. Дворкович А. В. Пассажирские перевозки — на контроле правительства // Транспорт и связь Российской Федерации. 2012. № 9-10. С. 14–17.
4. Кизимова И. А. Рынок пригородных пассажирских перевозок в Северо-Западном Федеральном округе // Вестник ПГУПС. 2012. № 3. С. 175–178.
5. Кудров Р. С. Актуальные вопросы обеспечения безубыточности финансирования пригородных перевозок // Экономика железных дорог. 2013. № 4. С. 50–57.
6. Лапидус Б. М., Мачерет Д. А., Вольфсон А. Л. Теория и практика управления эксплуатационными затратами железнодорожного транспорта. М.: МЦФЭР, 2002. 253 с.
7. Ларионова Т. Пассажир — это VIP-персона [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.transportrussia.ru/item/3343-passazhir-eto-vip-persona.html> (дата обращения: 22.12.2017).
8. Ларионова Т. Пригородные перевозки: безубыточность — миф или реальность? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.transport-book.ru/zheleznodorozhnyiy-transport/prigorodnye> (дата обращения: 12.12.2017).
9. Терешко И. Электричка: быть или не быть [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.transportrussia.ru/item/2924-elektrichka-byt-ili-ne-byt.html> (дата обращения: 20.12.2017).
10. Федеральная антимонопольная служба [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.fas.gov.ru/documents/type_of_documents (дата обращения: 17.12.2017).
11. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.gks.ru/bgd/regl/b17_13/IssWWW.exe/Stg/d02/20-14-17.doc (дата обращения: 20.12.2017).
12. Alison B. A. Refining RRIF to include commuter rail. Railway age. 2014.
13. The Brown review of the rail franchising programme CM 8526. Presented to Parliament by the Secretary of State for Transport in January 2013. 2012.

References

1. Aristova D.A., Gavriluk T.M. *Istochniki finansirovaniya deyatelnosti OAO «PZhD»* (Sources of financing of activity of Joint Stock Company of the Russian Railway). Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/istochniki-finansirovaniya-deyatelnosti-oao-rzhd> (Date of access: 22.12.2017).
2. Volkova E.M. *Kompleksnaya otsenka rynka prigorodnyh passazhirskih perevozok* (Complex assessment of the market of suburban passenger traffic). Available at: <http://e-e-zd.ru/article.aspx?aid=492074> (Date of access 22.01.2018).
3. Dvorkovich A. V. *Transport i svyaz Rosiyskoy Federatsii* (Transport and Communication of the Russian Federation), 2012, no. 9–10, pp. 14–17.
4. Kizimova I. A. *Vestnik PGUPS* (Vestnik of the PGUPS), 2012, no. 3, pp. 175–178.
5. Kudrov R. S. *Ekonomika zheleznykh dorog* (Economics of railways), 2013, no. 4, pp. 50–57.
6. Lapidus B. M., Macheret D. A., Wolfson A. L. *Teoriya i praktika upravleniya ekspluatatsionnymi zatratami zheleznodorozhnogo transporta* (Theory and practice of management of operational costs of railway transport). Moscow: MTsFER, 2002. 253 p.

7. Larionova T. *Passazhir – eto VIP-persona* (Passenger is a VIP-person). Available at: <http://www.transportrussia.ru/item/3343-passazhir-eto-vip-persona.html> (Date of access: 22.12.2017).
8. Larionova T. *Prigorodnye perevozki: bezubytochnost – mif ili realnost* (Suburban transportation: breakeven - a myth or reality). Available at: <http://www.transport-book.ru/zheleznodorozhnyiy-transport/prigorodnye> (Date of access: 12.12.2017).
9. Tereshko I. *Elektrichka: byt iline byt* (Train: to be or not to be). Available at: <http://www.transportrussia.ru/item/2924-elektrichka-byt-ili-ne-byt.html> (Date of access: 20.12.2017).
10. *Federalnaya antimonopolnaya sluzhba* (Federal Antimonopoly Service). Available at: http://www.fas.gov.ru/documents/type_of_documents (Date of access: 17.12.2017).
11. *Federalnaya sluzhba gosudarstvennoy statistiki* (Federal Service of State Statistics). Available at: http://www.gks.ru/bgd/regl/b17_13/IssWWW.exe/Stg/d02/20-14-17.doc (Date of access: 20.12.2017).
12. Alison B. A. *Refining RRIF to include commuter rail. Railway age* (Refining RRIF to include commuter rail. Railway age). 2014.
13. *The Brown review of the rail franchising program CM 8526. Presented to Parliament by the Secretary of State for Transport in January 2013* (The Brown review of the rail franchising program CM 8526. Presented to Parliament by the Secretary of State for Transport in January 2013). 2012.

Коротко об авторах

Степанова Евгения Сергеевна, канд. экон. наук, доцент, кафедра «Менеджмент на транспорте», Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Россия. Область научных интересов: организация и управление транспортным производством, железнодорожный транспорт, железнодорожные перевозки в пригородном сообщении
evens11@mail.ru

Попова Наталья Борисовна, д-р геогр. наук, профессор, профессор, кафедра «Экономика транспорта», Сибирский государственный университет путей сообщения, г. Новосибирск, Россия. Область научных интересов: география транспорта, организация транспортного производства, оценка воздействия предприятий транспорта на окружающую среду
pnb1512@yandex.ru

Briefly about the authors

Evgenia Stepanova, candidate of economic sciences, associate professor, Management on Transport department, Siberian State University of Transport, Novosibirsk, Russia. Sphere of scientific interests: organization and management of transport production, railway transport, rail transportation in the suburban message

Natalya Popova, doctor of geographical sciences, professor, professor, Transport Economics department, Siberian State University of Transport, Novosibirsk, Russia. Sphere of scientific interests: geography of transport, organization of transport production, impact assessment of transport enterprises on the environment

Образец цитирования

Степанова Е. С., Попова Н. Б. Железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении: новые подходы к определению тарифов, проблемы и пути решения // Вестн. Забайкал. гос. ун-та. 2018. Т. 24. № 2. С. 130–137. DOI: 10.21209/2227-9245-2018-24-2-130-137.

Stepanova E., Popova N. Railway transportation of passengers in the suburban traffic: new approaches to definition of tariffs, problems and ways of their solutions // Transbaikal State University Journal, 2018, vol. 24, no. 2, pp. 130–137. DOI: 10.21209/2227-9245-2018-24-2-130-137.

Статья поступила в редакцию: 07.02.2018 г.
Статья принята к публикации: 27.02.2018 г.