

УДК 656.224

DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-4-116-124

## ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК: НОВЫЕ ПОДХОДЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

### TARIFF REGULATION OF SUBURBAN RAIL TRANSPORTATION: NEW APPROACHES AND SOLUTIONS



*Е. С. Степанова,  
Сибирский  
государственный  
университет путей  
сообщения,  
г. Новосибирск  
evens11@mail.ru*

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



*Н. Б. 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. Отмечено, что возможные срывы и сбои в реализации пригородных перевозок способны создать напряженность в обществе и обострить социально-экономическую ситуацию в хозяйственном комплексе любого региона страны. Обозначены меры, принятые на федеральном уровне в целях нормализации работы пригородного комплекса и удовлетворения интересов населения регионов. Показаны аспекты существующей методики тарифообразования. Дан сравнительный анализ убытков пригородных пассажирских компаний, работающих на территории РФ. Указано, что на формирование тарифа оказывают влияние три участника рынка: операторы, потребители и регулятор. Каждая из сторон имеет определенную цель. Сделан акцент на анализе деятельности пригородных компаний, где также представлена структура финансирования субъектами. Отмечено, что современные методы тарифообразования рассматривают лишь две стороны процесса пассажирских перевозок — перевозчиков и пассажиров, исключая интересы органов власти, которые играют ключевую роль при формировании и регулировании тарифа, в целях сохранения тарифов для населения на платежеспособном уровне, стимулирования спроса на перевозки, а также сокращения затрат перевозчика за счет максимального задействования безбумажных технологий продаж проездных документов в рамках тарифной кампании авторами. Предложено внедрение системы дифференцированных тарифов в зависимости от способов оформления билетов и используемых каналов продаж. Приведен анализ прогнозного финансового результата от решения по дифференциации тарифов по стандартным и безбумажным каналам продаж с учетом изменения структуры приобретения проездных документов. Проведенный анализ актуальных проблем пригородного железнодорожного сообщения позволяет сделать вывод, что в целях решения данных проблем необходимо построение такой модели формирования тарифов, которая учитывала бы интересы всех сторон, а в итоге — решение позволяло бы оптимизировать цели участников. Достижение данной цели и обеспечение результативности работы пригородного железнодорожного транспорта возможно путем создания механизмов взаимодействия всех участников данного процесса — и заказчиков, и исполнителей данной услуги

*Ключевые слова:* железнодорожные пригородные перевозки; экономический тариф; тариф для населения; пассажирский комплекс; стандарты качества; система финансирования; тарифообразование; пригородные компании; потребители; регулятор

Problems of rail transportation organization in the suburban traffic are covered. In particular, interaction of the main participants — the regional authorities and the suburban companies is pointed out. Relevance of this article doesn't raise doubts as possible failures and failures in realization of suburban transportations which are capable

to create intensity in society and to aggravate a social and economic situation in an economic complex of any region of the country. The measures taken at the federal level for normalization of work of a suburban complex and satisfaction of interests of the regions' population are designated. The aspects of the existing tariff setting technique are shown. The comparative analysis of losses of suburban passenger companies, working at the territory of the Russian Federation, is carried out. It is also noted that three participants of the market have an impact on tariff formation: operators, consumers and regulator. Each of the parties has a definite purpose. Key place of the article is the analysis of the suburban companies' activity where the structure of financing by subjects is also presented.

Noting that modern methods of tariff setting consider only two parties of passenger traffic process — carriers and passengers, excepting interests of authorities which play a key role in the formation and regulation of a tariff, for preservation of tariffs for the population at the solvent level, stimulations of demand for transportations, and also reductions of expenses of a carrier due to the maximum involvement of paperless technologies of sales of travel documents within tariff campaign by authors introduction of system of the differentiated tariffs depending on ways of registration of tickets and the used channels of sales are offered. The analysis of expected financial result from the decision on differentiation of tariffs on standard and paperless channels of sales taking into account change of structure of acquisition of travel documents is carried out. The carried-out analysis of actual problems of suburban railway communication allows to draw a conclusion that for the solution of these problems creation of such model of tariffs' formation which would consider interests of all parties is necessary, and as a result the decision would allow to optimize the purposes of participants. Achievement of this purpose and ensuring productivity of work of suburban railway transport is possible by creation of mechanisms of interaction of all participants of this process — both customers, and performers of this service

*Key words:* rail suburban transportation; economic tariff; tariff for population; passenger complex; quality standards; system of financing; tariff setting; suburban companies; consumers; regulator

**Введение.** Пассажи́рские перевоз-  
ки занимают особое место в работе транспорта, что обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества, в обеспечении транспортной подвижности и мобильности населения. Пригородные пассажирские перевозки удовлетворяют потребность населения в передвижении на короткие расстояния, способствуя развитию пригородных зон мегаполисов и их интеграции в экономику региона [8].

Осуществление пригородных пассажирских перевозок является одной из важных задач социальной ответственности железнодорожного транспорта.

*Результаты исследования.* В настоящее время такие перевозки осуществляют пригородные пассажирские компании (ППК), образованные после 2003 г. в ходе реформы железнодорожного транспорта России. Несмотря на усилия перевозчиков, пригородные пассажирские компании в регионах в большинстве своем являются убыточными [6]. Такая ситуация на общероссийском рынке пригородных железнодорожных перевозок приводит к тому, что

значительная часть расходов ППК на перевозку пассажиров возмещается выпадающими доходами от госрегулирования за счет регионального бюджета (табл. 1). Большинство рассматриваемых пригородных компаний финансируются в пропорции: 40...60 % за счет поступивших за перевозку пассажиров доходов и 30...60 % — субсидии за госрегулирование [3; 8].

Следовательно, проблема финансирования пассажирского транспорта в пригородном сообщении продолжает оставаться актуальной [2]. На государственном уровне приняты тактические меры решения проблем пригородных перевозок, а именно: предоставление с 2015 г. пригородным перевозчикам налоговой льготы по НДС 0 %. Данная льгота позволяет пригородным компаниям после приобретения необходимых товаров и услуг предъявлять к возмещению стоимость уплаченного в составе цены товаров и услуг НДС, т. е. сокращает расходы. Льготная ставка 0 % НДС действует до 31 декабря 2029 г. Благодаря льготной ставке по НДС, пригородные компании экономят около 9,6 млрд р. ежегодно [4].

Таблица 1 / Table 1

Убытки пригородных пассажирских компаний в 2017 г. /  
Losses of the suburban passenger companies in 2017

№ п/п/ sequential number	Наименование ППК / Name SPC	Доходы, млн р. / Income, million rubles	Выпадающие доходы, млн р. / Dropping-out income, million rubles	Структура финансирования (выручка/субсидии, % / Structure of financing (revenue/ subsidy), %
1	АО «Северо-Западная ППК» / Severno-Zapadnaya SPC	7 054,2	-163,9	98/2
2	АО «Московско-Тверская ППК» / Moskovsko-Tverskaya SPC	5 471,7	-99,0	98/2
3	АО «Калининградская ППК» / Kaliningradskaya SPC	141,6	- 215,4	40/60
4	АО «Волго-Вятская ППК» / Vyatskaya SPC	1 853,7	- 142,0	93/7
5	АО «Содружество» / Sodruzhestvo	702,8	- 490,5	59/41
6	АО «Северная ППК» / Severnaya SPC	791,1	- 1 487,0	35/65
7	АО «Северо-Кавказская ППК» / Severno-Kavkazskaya SPC	1 079,3	- 393	73/27
8	ОАО «Кубань Экспресс-пригород» / Kuban Express-prigorod	1 121,6	- 668,9	63/37
9	АО «ППК "Черноземье"» / SPC Chernozemye	639,4	- 779,2	45/55
10	АО «Саратовская ППК» / Saratov SPC	307,8	-352,6	47/53
11	АО «Волгоградтранспригород» / Volgogradtransprigorod	236,8	-355,2	40/60
12	АО «Самарская ППК» / Samarskaya SPC	430,7	-206,6	68/32
13	АО «Башкортостанская ППК» / Bashkortostanskaya SPC	388,2	- 696,9	36/64
14	АО «Свердловская пригородная компания» / Sverdlovsk Suburban Company	2 271,3	-1 997,9	53/47
15	АО «Пермская пригородная компания» / Perm Suburban Company	578,9	- 269,0	68/32
16	АО «Омск-пригород» / Omsk- prigorod	262,5	-145,0	64/36
17	АО «Экспресс-пригород» / Express-prigorod	993,9	-421,2	70/30
18	АО «Кузбасс-пригород» / Kuzbass-prigorod	308,9	-255,9	55/45
19	АО «Алтай-пригород» / Altay- prigorod	431,9	-269,8	62/38
20	АО «Краспригород» / Krasprigorod	322,9	-379,8	46/54
21	АО «Байкальская ППК» / Baykalskaya SPC	643,2	-672,8	49/51
22	АО «Забайкальская ППК» / Zabaykalskaya SPC	97,1	-381,8	20/80
23	ОАО «Экспресс Приморья» / Express Primorya	697,1	-579,2	55/45
24	АО «ПКСахалин» / PC Sakhalin	40,4	-157,4	20/80
25	ОАО «Центральная ППК» / Tsentralnaya SPC	38 486,3	-1 725,1	96/4
Всего по 25 ППК / Totally according to 25 SPC		65 353,4	- 13 305,6	

По нашему мнению, наиболее эффективным способом оптимизации финансирования железнодорожного пассажирского транспорта является тарифное регулирование пригородных пассажирских перевозок.

Целевой показатель формирования тарифа и система существующих ограничений, как и система взаимодействия участников пригородного пассажирского сообщения, представляют научный и практический интерес для исследований и разработок в сфере совершенствования организации и выполнения пригородных железнодорожных перевозок.

На федеральном уровне принят комплекс мер, направленных на решение данного вопроса, но острота проблемы состоит в том, что современные методы тарифообразования на железнодорожном транспорте учитывают интересы лишь двух участников пассажирских перевозок — перевозчиков, или региональные ППК, и пассажиров, или населения региона. При этом большое значение региональных органов власти в формировании и регулировании тарифа на перевозку является очевидным [5]. Существо проблемы состоит в том, что такие параметры учета, как спрос на транспортную услугу и предложение, имеющие региональное «происхождение» и, соответственно, региональные особенности, принимаются как величины постоянные, что явно не соответствует действительности. В связи с этим представляется необходимым рассмотреть вопрос формирования тарифа с позиций всех участников процесса пригородных пассажирских перевозок, учитывая изменения транспортного спроса и предложения.

Необходимо регулирование тарифов, основанное на полноте учета многих факторов: потребительские предпочтения, экономически обоснованная себестоимость, конкуренция на рынке перевозок, платежеспособность населения, социаль-

но-экономическое положение региона, объемы субсидий бюджета, т. е. необходим системный подход к тарифному регулированию [7; 10].

В процессе реализации услуги пригородных пассажирских перевозок участвуют два субъекта: производители и потребители.

Пассажиры, или потребители услуги, оплачивают проезд, получая взамен услуги производителя перевозки, т. е. пригородных компаний. Средства, полученные от продажи билетов, — это основа формирования доходной части бюджета пригородных компаний. Другая часть средств, формирующая доход перевозчика, образуется вследствие финансирования, полученного от контролирующих органов. Контроль выполнения транспортной услуги осуществляет регулятор, т. е. региональные органы власти и Департамент по тарифам.

Сложившаяся практика осуществления финансового взаимодействия между пригородными компаниями и регулирующим органом данного процесса состоит в том, что перевозчик, выполнив принятые обязательства, получает право на финансовую компенсацию оказанных услуг или бюджетные субсидии. Непрерывность процесса реализации пригородных пассажирских перевозок обеспечивается тем, что ежеквартально пригородные компании представляют регулирующему органу отчет о своих затратах [1; 16].

Как уже отмечалось, на формирование величины тарифа фактически оказывают влияние три участника регионального рынка перевозок: пригородные компании, потребители и регулирующий орган. Каждая из сторон имеет определенную цель в реализации данного процесса. В общем виде интересы или цели субъектов-участников, а также результаты, обусловленные учетом их совокупного влияния, представлены в табл. 2.

Таблица 2 / Table 2

Интересы участников рынка пригородных пассажирских перевозок /  
Interests of the market participants of suburban passenger traffic

Субъект / Subject	Цель / Purpose	Влияние / Influence
Перевозчики / Carriers	Максимизация прибыли / Profit maximization	1. Социально-экономическое развитие региона. 2. Развитие пригородного транспорта. 3. Эффективная тарифная политика. Гармонизация интересов участников рынка / 1. Social and economic development of the region. 2. Development of suburban transport. 3. Effective tariff policy. Harmonization of the market participants' interests
	Максимизация доли рынка / Maximizing share of the market	
Пассажиры / Passengers	Минимизация затрат на проезд / Minimization of costs of journey	
	Максимизация потребительских предпочтений / Consumer preferences' maximization	
Регулятор рынка / Regulator of the market	Минимизация бюджетных субсидий / Minimization of the budgetary subsidies	
	Минимизация социальной напряженности (учет платежеспособности) / Minimization of social tension (accounting of solvency)	
	Максимизация эффективности работы рынка (максимизация объема перевезенных пассажиров) / Maximizing overall performance of the market (maximizing volume of the transported passengers)	
	Максимизация эффективности работы рынка (минимизация экологической нагрузки) / Maximizing overall performance of the market (minimization of an environmental pressure)	

Пригородные пассажирские компании стремятся увеличить размер получаемых доходов, т. е. максимизировать получаемую прибыль, а также сохранить долю рынка в конкуренции, например, с автомобильными перевозчиками. Потребители, или население, желают существенно снизить, т. е. минимизировать свои затраты на проезд, при повышении качества предоставляемых услуг — через повышение комфортности поездки, унификацию расписания и организацию местоположения остановок, сокращение времени поездки. Иными словами, стремятся к максимальному учету собственных потребительских предпочтений [9; 15].

Регулятор рынка (регулирующий орган) — региональная энергетическая компания, государственная и местная власть — в эффективной работе рынка перевозок обозначает главное — недопущение социальной напряженности и минимизацию бюджетных субсидий. Если цель пригородных компаний состоит в максимизации прибыли, а потребителей — в минимизации затрат, очевидно, что снижение

объема бюджетных субсидий возможно за счет роста затрат пассажиров на проезд. Соответственно, снижение затрат пассажиров на проезд может обеспечить увеличение размеров бюджетных субсидий при соблюдении уровня рентабельности. Поэтому при формировании тарифов необходимо достижение гармонизации интересов участников рынка.

Сохранение размера платы за перевозку с учетом платежеспособности населения, стимулирование спроса у потенциальных потребителей на поездки железнодорожным транспортом в пригородном направлении, а также сокращение затрат перевозчика при распространении «безбумажных» технологий продаж проездных документов — вот основные направления работы ППК в рамках ежегодной тарифной кампании. Нами предлагается использование системы дифференцированных тарифов в зависимости от способов оформления билетов и способов осуществления их продаж.

Предложение основано на разработках, выполненных для пригородной ком-

пании АО «Экспресс-пригород» (г. Новосибирск). В разработках экономически и финансово обосновано такое мероприятие, как предоставление скидки в 1 р. с каждого билета, приобретаемого пассажиром через мобильное приложение. Эквивалент — 2 % скидки в среднем, или от 0,8 до 5 % в зависимости от местоположения зоны поездки на пригородном маршруте. По нашим расчетам, в результате предлагаемой дифференциации тарифа к 2020 г. ожидается увеличение доли продажи билетов через мобильное приложение до 4,5 %.

Рост продажи билетов через мобильное приложение приведет к увеличению первичных расходов по организации и внедрению этого способа продаж (эквайринг). При реализации данного проекта произойдет снижение доли продаваемых билетов через кассы с 84 до 79 %, что повлечет сокращение числа билетных кассиров на 3,2 ед. в 2019 г. и 4,3 ед. — в 2020 г.

Однако ожидаемый результат — это все-таки перераспределение потенциальных пассажиров в зависимости от расширения сферы предложений перевозчика по способам приобретения проездного документа или права на поездку. Кроме того, использование потенциальными клиентами мобильного приложения и билетопечатающих автоматов позволит компании увеличить размер доходов, получаемых от реализации билетов. В результате уровень выпадающих доходов предприятия-перевозчика снизится и пригородные компании смогут уменьшить нагрузку на региональный бюджет.

Прогноз финансового результата от принятия решения о внедрении предложения по дифференцированным тарифам по стандартным и «безбумажным» способам продаж с учетом изменения структуры приобретения проездных документов представлен в табл. 3.

Таблица 3 / Table 3

Прогноз финансового результата АО «Экспресс-пригород» /  
Forecast of the financial result of JSC "Express-prigorod"

Показатели / Indicators	Ед. изм./ Measurement unit.	Завершающий год прогнозного периода / Final year of forecast period	За период с 2017–2020 гг. / From 2017–2020
Доходы за период с учетом решения по дифференциации тарифов по стандартным и безбумажным каналам продаж и с учетом изменения структуры приобретения проездных документов / Income for the period taking into the account the decision on differentiation of tariffs on standard and paperless channels of sales and the change of acquisition structure of travel documents	тыс. р. / thousand rubles	1 006 866	3 999 234,26
Доходы без изменения тарифов / Income without change of tariffs	тыс. р. / thousand rubles	991 766	3 967 062,70
Выпадающие доходы (прирост доходов) / Dropping-out income (gain of income)	тыс. р. / thousand rubles	15 100	32 171,57
Изменение расходов за период / Change of expenses for the period	тыс. р. / thousand rubles	-6236,89	-8 955,27
Финансовый результат / Financial result	тыс. р. / thousand rubles	21 337,02	41 126,84
Коэффициент эффективности тарифного решения / Effectiveness ratio of the tariff decision	коэфф. / coefficient	2,15 %	4,15 %

*Заключение.* В России эффективное функционирование железнодорожного транспорта является предпосылкой и условием экономической и политической стабильности жизни общества. В целях разрешения этой проблемы необходимо построение такой модели формирования тарифов, которая учитывала бы интересы всех участников процесса пригородных пассажирских перевозок, а результат спо-

собствовал бы достижению прогресса в тарифном регулировании [11; 12].

Таким образом, несмотря на сверхинфляционное увеличение тарифа, потенциальным пассажирам, приобретающим билет со скидкой, будет предоставлена возможность сэкономить денежные средства, что позволит сохранить величину тарифа с учетом платежеспособности населения [13; 14].

---

### 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: 25.01.2019).
2. Дворкович А. В. Пассажирские перевозки на контроле правительства // Транспорт и связь Российской Федерации. 2012. № 9–10. С. 14–17.
3. Кудров Р. С. Актуальные вопросы обеспечения безубыточности финансирования пригородных перевозок // Экономика железных дорог. 2013. № 4. С. 50–57.
4. Ланидус Б. М., Мачерет Д. А., Вольфсон А. Л. Теория и практика управления эксплуатационными затратами железнодорожного транспорта / под ред. Б. М. Ланидуса. М.: МЦФЭР, 2002. 256 с.
5. Лившиц В. Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. М.: Транспорт, 1986. 240 с.
6. Медков А. А. Железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении: проблемы и рыночные перспективы [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.cemi.rssi.ru> (дата обращения: 12.01.2019).
7. Никитина А. Н. Расчет оптимального уровня тарифа на пассажирские перевозки [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4ply2012/1112> (дата обращения: 20.01.2019).
8. Постников В. П. Совершенствование подхода тарифного регулирования пригородных железнодорожных перевозок // Экономический анализ: теория и практика. 2015. № 37. С. 36–49.
9. Семчугова Е. Ю., Володькин П. П., Загорский И. О. Научные подходы оценки величины тарифов на городском пассажирском транспорте [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.naukovedenie.ru/sbornik12/12-121.pdf> (дата обращения: 25.01.2019).
10. Сольская И. Ю. Методология исследования экономической безопасности предприятия железнодорожного транспорта // Транспорт: наука, техника, управление. 2017. № 2. С. 61–74.
11. Сольская И. Ю., Ивановский А. В. Методика оценки результативности как инструмент проектного управления на железнодорожном транспорте // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2016. № 2. С. 206–210.
12. Сольская И. Ю., Кузьмина П. И. Управление конкурентоспособностью организаций как условие обеспечения результативности их бизнес-деятельности // Russian Journal of Management. 2016. Т. 4. № 1. С. 29–38.
13. Федеральная антимонопольная служба [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.fas.gov.ru/documents/type\\_of\\_documents](http://www.fas.gov.ru/documents/type_of_documents) (дата обращения: 27.01.2019).
14. Щукин В. В. Характеристика действующего механизма функционирования пригородного пассажирского комплекса // Экономика железных дорог. 2015. № 11. С. 34–41.
15. Abrate G., Piacenza M., Vannoni D. The impact of integrated tariff systems on public transport demand: evidence from Italy [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.ecomod.net/sites/default/files/documentconference/ecomod2007\\_energy/190.pdf](http://www.ecomod.net/sites/default/files/documentconference/ecomod2007_energy/190.pdf) (дата обращения: 25.01.2019).
16. Alison B. A. Refining RRIF to include commuter rail. Railway age, 2014.

## References

1. Aristova D. A., Gavriluk T. M. *Istochniki finansirovaniya deyatelnosti OAO «PZhD»* (Sources of financing the activity of JSC “PZhD”). Available at: <http://www.cyberleninka.ru/article/n/istochniki-finansirovaniya-deyatelnosti-oao-rzhd> (Date of access: 25.01.2019).
2. Dvorkovich A. V. *Transport i svyaz Rossiyskoy Federatsii* (Transport and communication of the Russian Federation), 2012, no. 9–10, pp. 14–17.
3. Kudrov R. S. *Ekonomika zheleznih dorog* (Economy of railways), 2013, no. 4, pp. 50–57.
4. Lapidus B. M., Macheret D. A., Wolfson A. L. *Teoriya i praktika upravleniya ekspluatatsionnymi zatratami zhelezнодорожного транспорта* (Theory and practice of management of railway transport operating costs) / ed. B. M. Lapidus. Moscow: MCFER, 2002. 256 p.
5. Livshits V. N. *Sistemny analiz ekonomicheskikh protsessov na transporte* (System analysis of economic processes on transport). Moscow: Transport, 1986. 240 p.
6. Medkov A. A. *Zhelezнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении: проблемы и рыночные перспективы* (Railway transportation of passengers in suburban traffic: problems and market prospects). Available at: <http://www.cemi.rssi.ru> (Date of access: 12.01.2019).
7. Nikitina A. N. *Raschet optimalnogo urovnya tarifa na passazhirskie перевозки* (Calculation of the optimal level of tariff for passenger transportation). Available at: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4ply2012/1112> (Date of access: 20.01.2019).
8. Postnikov V. P. *Ekonomicheskij analiz: teoriya i praktika* (Economic analysis: theory and practice), 2015, no. 37, pp. 36–49.
9. Semchugova E. Yu., Volodkin P. P., Zagorsky I. O. *Nauchnye podhody otsenki velichiny tarifov na gorodskom passazhirskom transporte* (Scientific approaches to estimating the value of tariffs for urban passenger transport). Available at: <http://www.naukovedenie.ru/sbornik12/12-121.pdf> (Date of access: 25.01.2019).
10. Solskaya I. Yu. *Transport: nauka, tekhnika, upravlenie* (Transport: science, technology, management), 2017, no. 2, pp. 61–74.
11. Solskaya I. Yu., Ivanovsky A. V. *Sovremennye tekhnologii. Sistemny analiz. Modelirovanie* (Modern technologies. System analysis. Modeling), 2016, no. 2, pp. 206–210.
12. Solskaya I. Yu., Kuzmina P. I. *Russian Journal of Management* (Russian Journal of Management), 2016, vol. 4, no. 1, pp. 29–38.
13. *Federalnaya antimonopolnaya sluzhba* (Federal Antimonopoly Service). Available at: [http://www.fas.gov.ru/documents/type\\_of\\_documents](http://www.fas.gov.ru/documents/type_of_documents) (Date of access: 27.01.2019).
14. Schukin V. V. *Ekonomika zheleznih dorog* (Economy of Railways), 2015, no. 11, pp. 34–41.
15. Abrate G., Piacenza M., Vannoni D. *The impact of integrated tariff systems on public transport demand: evidence from Italy* (The impact of integrated tariff systems on public transport demand: evidence from Italy). Available at: [http://www.ccomod.net/sites/default/files/documentconference/ccomod2007\\_energy/190.pdf](http://www.ccomod.net/sites/default/files/documentconference/ccomod2007_energy/190.pdf) (Date of access: 25.01.2019).
16. Alison B. A. *Refining RRIF to include commuter rail* (Refining RRIF to include commuter rail). Railway age, 2014.

## Коротко об авторах

**Степанова Евгения Сергеевна**, канд. экон. наук, доцент кафедры менеджмента 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 кафедры экономики 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***

---

**Stepanova Evgenia Sergeyevna**, 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 traffic

**Popova Natalya Borisovna**, 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. Тарифное регулирование пригородных железнодорожных перевозок: новые подходы и пути решения // Вестник Забайкальского государственного университета. 2019. Т. 25. № 4. С. 116–124. DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-4-116-124.*

*Stepanova E., Popova N. Tariff regulation of suburban rail transportation: new approaches and solutions // Transbaikal State University Journal, 2019, vol. 25, no. 4, pp. 116–124. DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-4-116-124.*

Статья поступила в редакцию: 01.03.2019г.  
Статья принята к публикации: 19.04.2019 г.

