

УДК 656.032

**ПОРЯДОК РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ
ПАССАЖИРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ НА ТЕРРИТОРИИ
СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Хромушкина Елена Владимировна¹, магистрант

e-mail: hromushkina.elena@yandex.ru

Новикова Татьяна Евгеньевна¹, кандидат экономических наук, доцент кафедры
экономики и менеджмента

e-mail: novikova2009@inbox.ru

Лыкова Елена Сергеевна¹, кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и
менеджмента

e-mail: likova_elena@bk.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Целью статьи является рассмотрение порядка регулирования тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении на территории субъекта Российской Федерации. Данная статья исследует преимущества и недостатки, связанные с государственным регулированием тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Ключевые слова: государственное регулирование тарифов, перевозчик, экономически обоснованный уровень тарифов, тарифы для населения.

**THE PROCEDURE FOR REGULATING TARIFFS FOR PASSENGER
TRANSPORTATION BY PUBLIC RAIL TRANSPORT IN SUBURBAN TRAFFIC ON
THE TERRITORY OF A CONSTITUENT ENTITY OF THE RUSSIAN FEDERATION**

Elena V. Khromushkina¹, Master's Degree Student in Economics

e-mail: hromushkina.elena@yandex.ru

Tatiana E. Novikova¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department
of Economics and Management

e-mail: novikova2009@inbox.ru

Elena S. Lykova¹, Associate Professor of Economics and Management

e-mail: likova_elena@bk.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The purpose of the article is to consider the procedure for regulating tariffs for passenger transportation by public rail transport in suburban traffic on the territory of a constituent entity of the

Russian Federation, describing the strengths and weaknesses of the procedure for setting tariffs for passenger transportation by rail in suburban traffic.

Keywords: state regulation of tariffs, carrier, economically reasonable tariff level, tariffs for the population.

Государственное регулирование тарифов на перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении является важным элементом транспортной политики субъектов Российской Федерации. Данный процесс направлен на обеспечение доступности услуг для населения, поддержание финансовой устойчивости перевозчиков и соблюдение баланса интересов государства, организаций-перевозчиков и граждан.

Нормативная правовая база:

Основными документами, на основании которых осуществляется государственное регулирование тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, являются:

- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [1].

- Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

- Постановление Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)» [2].

- Приказ ФАС России от 05.12.2017 г. № 1649/17 «Об утверждении 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» [3].

- Приказ ФАС России от 08.08.2018 г. № 1109/18 «Об утверждении Методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении и фиксированных ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом» [4].

- Приказ ФСТ России от 19.08.2011 г. № 506-Т «Об утверждении Порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также перечня документов, представляемых для их установления (изменения)» [5].

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23.10.2018 г. № 373 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» [6].

- приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2022 г. № 352 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» [7].

- Региональные нормативные акты – субъекты Российской Федерации вправе устанавливать особенности тарифной политики с учетом местных условий.

Участники процесса регулирования тарифов:

- Федеральные органы власти (Министерство транспорта Российской Федерации, ФАС России) утверждают методики расчета тарифов и контролируют их применение.

- Органы власти субъектов Российской Федерации (региональные службы по тарифам субъекта РФ) – принимают решения о размере тарифов.

- Перевозчики (ОАО «РЖД», частные организации-перевозчики) – предоставляют обоснования для установления тарифов.

- Население и общественные организации – могут участвовать в обсуждении изменений тарифов через публичные слушания.

Порядок установления (изменения) тарифов:

1. Подготовка предложений

Перевозчик направляет в уполномоченный орган субъекта Российской Федерации (например, региональную службу по тарифам субъекта РФ) экономическое обоснование тарифа, включающее:

- расчет себестоимости перевозок;
- прогнозируемый пассажирооборот;
- инфляционные ожидания;
- необходимость субсидирования.

2. Рассмотрение и согласование

Орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации:

- анализирует представленные данные;
- проводит экспертизу обоснованности тарифов с учетом действующих нормативных правовых актов, социально-экономической ситуации в регионе, уровня инфляции, необходимости поддержания доступности услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, бюджетных возможностей для субсидирования.

3. Утверждение тарифов

Устанавливаются экономически обоснованный уровень тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, а также тарифы за данные перевозки, оплачиваемые пассажирами при осуществлении поездок в пригородном сообщении.

Окончательное решение о тарифах принимается Постановлением Правительства субъекта РФ либо решением региональной службы по тарифам субъекта Российской Федерации.

Тарифы для проезда в поездах пригородного сообщения подразделяются на зонные (по 10 км зонам), по километровой, смешанные. Также тарифы на перевозку пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении могут различаться в зависимости от региона, перевозчика и типа поезда. Вот основные виды тарифов:

По времени действия:

- Разовый билет – действует на одну поездку в одну сторону.
- Туда-обратно – обычно дешевле, чем два разовых билета.
- Абонементные билеты (проездные) – выгодны для частых поездок:
- На месяц (безлимитный или на определенное число поездок).
- на количество от 10 до 360 поездок.

По категориям пассажиров:

- Полный тариф – стандартная цена для взрослых.
- Льготный тариф – для школьников, студентов, пенсионеров (при предъявлении документа).
- Бесплатный проезд – для детей до 5 лет (без места) или до 7 лет.

По классу обслуживания:

- Стандартный класс – обычные сидячие места.
- Повышенная комфортность – мягкие кресла, кондиционер, розетки (например, в «Ласточках»).

4. Динамическое ценообразование

В некоторых регионах тариф может меняться в зависимости от:

- Времени суток (пиковые/непиковые часы).
- Направления (популярные маршруты дороже).
- Способа покупки (электронный билет иногда дешевле бумажного).

Субсидирование пригородных перевозок:

Поскольку пригородные перевозки часто убыточны, субъекты Российской Федерации компенсируют часть затрат перевозчиков за счет субсидий из федеральных и региональных бюджетов [8].

Контроль и ответственность:

- ФАС России следит за отсутствием необоснованного завышения тарифов.
- Региональные власти обязаны публиковать информацию о тарифах и изменениях.
- Перевозчики несут ответственность за соблюдение утвержденных тарифов.

Преимущества и недостатки, связанные с государственным регулированием тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении:

Преимущества:

1. Социальная доступность. Регулируемые тарифы делают проезд доступным для широких слоев населения, включая малоплатежеспособные группы. Это особенно важно в регионах, где железная дорога – основной вид транспорта.

2. Стабильность и предсказуемость. Государственное регулирование тарифов предотвращает резкие скачки цен, обеспечивая долгосрочную планируемость расходов для пассажиров и бюджетов регионов.

3. Поддержка мобильности населения. Низкие тарифы способствуют ежедневным поездкам на работу/учебу, снижая нагрузку на автомобильные дороги и поддерживая экономическую активность.

4. Экологическая устойчивость. Доступные железнодорожные перевозки, в том числе в пригородном сообщении, сокращают использование личного транспорта, уменьшая загрязнения атмосферы.

5. Субсидирование из бюджета. Государственные дотации позволяют компенсировать убытки перевозчиков, сохраняя тарифы на низком уровне.

Недостатки:

1. Дефицит финансирования перевозчиков. Заниженные тарифы на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении часто не покрывают расходы на обслуживание инфраструктуры и обновление подвижного состава, что ведет к снижению качества предоставляемых услуг.

2. Бюрократическая инерция. Процедура установления (пересмотра) тарифов может быть длительной и непрозрачной, из-за чего тарифы не успевают адаптироваться к инфляции или рыночным изменениям.

3. Отсутствие стимулов для повышения эффективности. Монопольное регулирование снижает конкуренцию, что может приводить к недостаточной мотивации перевозчиков улучшать сервис и оптимизировать затраты.

4. Нагрузка на бюджет. Субсидии требуют значительных государственных расходов, что может ограничивать инвестиции в другие социальные и инфраструктурные проекты.

5. Риск неравномерного распределения ресурсов. Решения о тарифах могут приниматься без учета специфики регионов, приводя к перекосам: где-то услуги по перевозке пассажиров остаются недофинансированными, а где-то избыточно субсидируемые.



6. Недовольство сторон. Пассажиры могут критиковать качество услуг при низких тарифах, а перевозчики – недостаток средств для развития. Это создает конфликт интересов.

Рекомендации для установления баланса:

1. Внедрение гибкой тарифной политики с индексацией, учитывающей инфляцию и затраты организаций перевозчиков.

2. Повышение прозрачности процедуры установления тарифов на перевозку пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

3. Стимулирование частно-государственного партнерства для привлечения инвестиций.

Такой подход позволит сохранить социальную роль пригородных железнодорожных перевозок, одновременно повышая их экономическую устойчивость.

Подведем итог, расчет экономически обоснованных тарифов на пригородные железнодорожные перевозки – это сложный процесс, требующий учета экономических, социальных и инфраструктурных факторов. Субъекты Российской Федерации играют ключевую роль в определении тарифов на услуги по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, стремясь сохранить баланс между интересами организаций-перевозчиков и доступностью транспорта для населения.

Список источников:

1. Федеральный закон № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)».

3. Приказ ФАС России от 05.12.2017 г. № 1649/17 «Об утверждении 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».

4. Приказ ФАС России от 08.08.2018 г. № 1109/18 «Об утверждении Методики расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава, управлению им, его эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту, оказываемые организациям в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении и фиксированных ставок платы за услуги, связанные с арендой подвижного состава, оказываемые организацией, владеющей подвижным составом».

5. Приказ ФСТ России от 19.08.2011 г. № 506-Т «Об утверждении Порядка рассмотрения вопросов по установлению (изменению) тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, а также перечня документов, представляемых для их установления (изменения)».

6. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23.10.2018 г. № 373 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок».

7. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 сентября 2022 г. № 352 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом».



8. Лыкова, Е. С. Анализ стратегии развития транспортного предприятия (на примере АО «ФПК») / Е. С. Лыкова, Ю. М. Липатова // Транспорт. Горизонты развития: Труды 3-го Международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 14–16 июня 2023 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2023. – С. 131.

