

Справедливый экономически обоснованный тариф на железнодорожные пассажирские перевозки дальнего следования

С.А. Жутяева¹, Н.Д. Авилова²

¹ ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», Санкт-Петербург

² ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» РУТ (МИИТ), Москва

Для обеспечения устойчивости и доступности транспортных услуг населению, развития транспортной системы необходимо повышать эффективность перевозок, а справедливые и экономически обоснованные тарифы на пассажирские перевозки во многом обеспечат достижение этой задачи. *Цель исследования* – разработать модель для определения справедливого тарифа на железнодорожные пассажирские перевозки, обеспечивающую устойчивое развитие железнодорожной отрасли. *Методы исследования* – анализ, синтез, сравнительный подход, систематизация. В ходе исследования были получены следующие результаты: изучены существующие подходы определения тарифов, которые включают метод индексации экономически обоснованных затрат для покрытия возросших затрат, дифференциации, аукциона. Все способы установления тарифа учитывают влияние рыночных факторов и предусматривают возможность адаптации к внешней среде. Определены критерии для оценки справедливости и экономической обоснованности тарифов, включающие показатели: темп инфляции, темп роста тарифа, темп роста средней заработной платы, темпы роста дохода частных инвесторов, темп роста инвестиций в отрасль. Изложенный подход к определению справедливого тарифа на услуги пассажирских перевозок позволяет сбалансировать интересы государства, компании, пассажиров и частных инвесторов. Разработана модель установления справедливого тарифа на пассажирские перевозки, в которой заложены основополагающее соответствие экономических параметров, приоритетные результаты тарифной политики, процесс контроля и регулирования системы. Проведена апробация разработанной модели на примере конкретного АО «ФПК». Результаты показали, что перевозочная компания обеспечивает спрос на перевозку пассажиров и уверенно увеличивает выручку год от года, активно вкладывая средства в модернизацию подвижного состава; в среднем за период темп роста инвестиционной деятельности превышает рост тарифов и даже рост выручки, что, безусловно, является положительной тенденцией. *Практическая ценность исследования* заключается в возможности применения его результатов для разработки эффективной тарифной политики в сфере железнодорожных пассажирских перевозок, что позволит сделать поездки более доступными для пассажиров. В качестве направлений дальнейших исследований следует рассматривать разработку моделей прогнозирования спроса на железнодорожные пассажирские перевозки в зависимости от различных уровней тарифов для оптимизации тарифной политики, а также оценку влияния

различных сценариев тарифообразования на доступность и качество перевозок дальнего следования для различных социально-экономических групп населения.

Ключевые слова: *ценообразование, инфляция, индекс инвестиций, рост заработной платы, доход инвесторов.*

Введение

Пассажирский железнодорожный транспорт обеспечивает общественную пользу, в частности, быструю транспортировку, снижение загруженности автодорог, уменьшение загрязнения воздуха, сокращение убытков от дорожно-транспортных происшествий. При высоком спросе на перевозки дальнего следования государство может оптимизировать расходы на строительство дополнительных автомобильных магистралей, что способствует повышению общей энергоэффективности. В некоторых случаях железная дорога является единственным доступным видом транспорта для жителей отдаленных районов.

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. обозначена обеспокоенность по вопросу тарифной модели в сфере пассажирских перевозок, которая не в полной мере отвечает социально-экономическим вызовам, а низкая доходность перевозок создает угрозы для недофинансирования текущей и инвестиционной деятельности железнодорожной отрасли [1].

Литературный обзор

В теории тарифообразования существуют различные подходы к их определению, например, метод индексации используют для компенсации роста цен на ресурсы, чтобы сохранить реальную стоимость тарифов; метод экономически обоснованных затрат для покрытия возросших затрат и сохранения финансовой устойчивости; метод дифференциации – в зависимости от категории пассажиров, его платежеспособности, или типа транспортного средства; метод аукциона, где перевозчики предлагают свои тарифы на перевозку. Все перечисленные способы установления тарифа учитывают влияние рыночных факторов и предусматривают возможность адаптации к внешней среде.

В исследованиях отечественных и зарубежных авторов [6-12] рассматриваются различные аспекты тарифообразования на пассажирские железнодорожные перевозки. Некоторые работы посвящены анализу влияния экономических факторов, таких как инфляция, уровень доходов населения и стоимость топлива, на формирование тарифов [5-27]. Другие исследователи фокусируются на разработке моделей прогнозирования спроса на железнодорожные перевозки в зависимости от различных уровней тарифов. Высокое теоретическое и практическое значение имеют работы по проблемам управления расходами на железнодорожном транспорте и формированию тарифной политики [15, 2, 18]. Автор [29] исследовал различные стратегии ценообразования на транспорте, такие как фиксированные тарифы, тарифы на основе расстояния или тарифы в

зависимости от вида транспорта, ориентированы на группы с разным доходом.

Особого упоминания заслуживают статьи, посвященные изучению вопросов государственного регулирования пассажирских тарифов в дальнейшем железнодорожном сообщении. В работе [20] рассмотрены особенности тарифной политики в сфере отечественных железнодорожных пассажирских перевозок, особое внимание авторы уделили сравнению механизмов регулирования на железнодорожном транспорте в СССР и России, выявлены преимущества и недостатки представленных систем регулирования, проведена оценка их эффективности. Авторы [16] экономически обосновали современные модели долгосрочного государственного регулирования пассажирских тарифов, дали рекомендации по применению процессного подхода к управлению оборотом пассажирского вагона.

Статья [8] описывает опыт тарифного регулирования стоимости услуг пассажирских перевозок в странах Евросоюза и Российской Федерации, авторы рассматривают тарифную политику для обеспечения согласованности экономических интересов потребителей, проводят сравнение отечественного и зарубежного опыта вопросов ценообразования на транспортные услуги, анализируют индексацию тарифов в зависимости от периода совершения поездки и комфорта вагона.

Исследование [13] рассматривает в числе приоритетных задач региональных и муниципальных властей утверждение тарифов в целях стимулирования пользования населением услугами пассажирского транспорта в пределах их социально обусловленной и жизненно необходимой транспортной подвижности, и тариф не должен включать необоснованных затрат, убытков от неэффективной деятельности.

Однако несмотря на значительное количество исследований в области тарифообразования пассажирских перевозок, вопрос определения справедливого и экономически обоснованного тарифа на перевозки дальнего следования требует большей проработанности, это обуславливается меняющимися экономическими условиями, развитием технологий и изменением потребностей населения в транспортных услугах.

Цель исследования

Целью настоящего исследования является разработка модели для определения справедливого тарифа на железнодорожные пассажирские перевозки, обеспечивающая устойчивое развитие железнодорожной отрасли.

Для достижения указанной цели в работе решаются следующие задачи:

- изучить существующие подходы определения тарифов,
- разработать критерии для оценки справедливости и экономической обоснованности тарифов,
- провести апробация разработанной модели на примере конкретной перевозочной компании.

Методы и материалы

В рамках проводимого исследования применялись методы формальной логики, анализ, синтез, сравнительный и экспертно-расчетный подходы, систематизация.

В качестве информационной базы в рамках данного исследования использовались данные сайта государственной статистики, представленные в разделе «Транспорт», «Цены и инфляция», «Эффективность экономики России», финансовая отчетность компании АО «ФПК», представленная на федеральном государственном ресурсе «бо.налог», прогнозные показатели Минэкономразвития. Исследования проводились за период с 2020-2024 годы, который характеризуется достаточно стабильным развитием российской экономики в сфере пассажирских перевозок.

Результаты и обсуждение

В среднесрочном прогнозе социально-экономического развития, разработанном Минэкономразвития Российской Федерации, для этих целей установлены параметры роста тарифов на пассажирские перевозки в дальнейшем следовании, рис. 1.



Рис. 1. Параметры среднесрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2028 года (базовый вариант).

По данным рисунка видно, что индексация тарифов на пассажирские перевозки значительно превышает прирост заработной платы и уровень инфляции, особенно в 2026 году (почти в 2 раза), в последующие годы наблюдается более сдержанная динамика роста тарифа, что указывает на стремление сбалансировать стоимость транспортных услуг населению с учетом экономической ситуации и платежеспособности населения.

В свою очередь холдинг РЖД провел структурные изменения и преобразовал «Департамент методологии тарифообразования, экспертизы, анализа и применения тарифов в области грузовых и пассажирских перевозок» в «Департамент долгосрочной тарифной политики и стратегического развития». К задачам департамента добавятся проведение стратегического анализа экономической конъюнктуры и разработка на его

основе предложений о стратегическом развитии ОАО «РЖД», а также определение стратегических параметров развития. Такая оптимизация тарифной политики должна привести к улучшению качества предоставляемых услуг и удовлетворенности клиентов.

Оценивая инвестиционную деятельность железнодорожной отрасли в части пассажирских перевозок, стоит отметить, что в среднем за представленный период на рис. 2 темпы роста превышают среднее значение роста тарифа на 18,4 %, несмотря на колебания в отдельные годы. В 2021 году произошло значительное снижение инвестиций из-за временных экономических трудностей и перераспределение инвестиций, вызванных пандемией, однако в 2022 году данное снижение значительно компенсировалось. При этом рост тарифов происходит более умеренными темпами и способствует сохранению доступности услуг для населения и поддержанию спроса на перевозки. Для более полной оценки инвестиционной деятельности необходимо учитывать макроэкономическую ситуацию, состояние подвижного состава, потребности рынка и общественное мнение.



Рис. 2. Сравнение индекса физического объема инвестиций в основной капитал и индекса тарифов [19]

Главная задача определения тарифных систем пассажирского транспорта – повысить привлекательность отрасли с целью увеличения количества пользователей, что в свою очередь увеличит доходность компании. Для достижения этого результата необходимо ориентироваться на принцип «Справедливый экономически обоснованный тариф».

Экономически обоснованный тариф определяется на основе себестоимости (услуги инфраструктуры, локомотивная тяга, расходы на топливо, ремонт транспортных средств, налоговые и страховые платежи и др.) и обеспечивает рентабельность компании. Такой тариф должен быть достаточным для поддержания и развития транспортной инфраструктуры, обновления парка транспортных средств, обеспечения высокого уровня безопасности и качества обслуживания пассажиров. При этом важно учитывать платежеспособность населения и стремиться к балансу между интересами перевозчиков и бизнеса. В Стратегии развития холдинга «РЖД» до 2030 года

для достижения поставленных целей определен такой принцип «Баланс интересов государства, потребителей, Компании, частных инвесторов».

Справедливый тариф на пассажирские перевозки учитывает, как экономические аспекты компании, так и социальные интересы общества, т.е. должен быть доступным для всех категорий пассажиров, рис. 3.

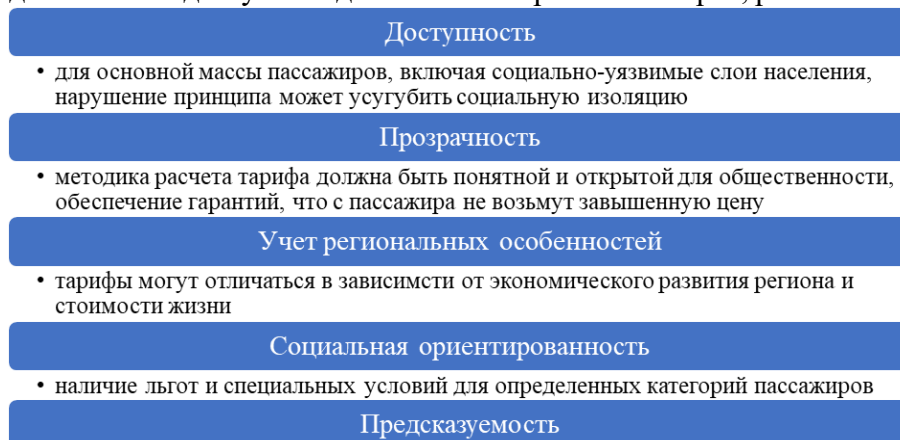


Рис. 3 Принципы справедливого тарифа на пассажирские перевозки

Динамика последних трех лет (рис.4) показывает, что индекс тарифов на железнодорожный транспорт имеет наименьшее значение по сравнению с другими видами транспорта, однако тарифы на услуги росли быстрее, чем реальная заработная плата, что указывает на повышение стоимости жизни для населения в части транспортных расходов. Значительный рост тарифов наблюдается в сфере услуг воздушного транспорта, высокие эксплуатационные расходы, снижение конкуренции, колебания курса валют и другие причины обуславливают такую ситуацию.

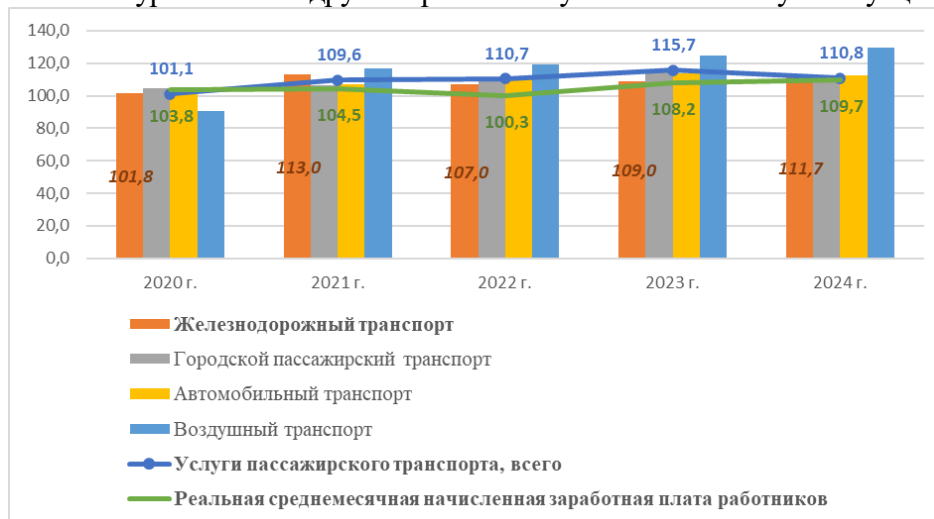


Рис. 4 Динамика индекса потребительских тарифов на отдельные виды услуг транспорта, %

Государственное регулирование цен на услуги пассажирского железнодорожного транспорта осуществляется по методу полных издержек с дифференциацией по типам сообщения (плацкартные и общие вагоны). Ежегодно холдинг РЖД представляет в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) анализ своих расходов и доходов, динамику изменения цен на материальные ресурсы, используемые при осуществлении перевозок. На основе представленных материалов, а также прогнозов Минэкономразвития РФ, принимается решение о величине индексации пассажирских тарифов на предстоящий год, устанавливается плановая рентабельность, и рассчитывается объем субсидий. В остальных вагонах (люкс, купе, вагоны с местами для сидения скоростных поездов внутригосударственного сообщения) цены определяются перевозчиком самостоятельно с использованием системы динамического ценообразования.

ФАС проводит расследование на поступившие жалобы от потребителей или других участников рынка о необоснованном повышении тарифа, выясняет обстоятельства и принимает соответствующие меры (предписания о снижении тарифа, штрафы и др.). Также ФАС осуществляет постоянный мониторинг рынка транспортных услуг для отслеживания изменений тарифов и их влияние на потребителей и конкуренцию.

При таком регулятивном подходе есть опасность, что увеличение затрат не всегда может быть экономически целесообразно, может отсутствовать мотивация к эффективному управлению затратами, сдерживаться развитие транспортной системы. В этой связи для определения справедливой тарифной политики на пассажирские железнодорожные перевозки и обеспечения сбалансированности интересов всех участников можно использовать следующую модель, представленную на рис. 5.



Рис. 5 Модель установления справедливого тарифа на пассажирские перевозки

Изложенный подход к определению справедливого тарифа на услуги пассажирских перевозок позволяет сбалансировать интересы государства, компании, пассажиров и частных инвесторов. Уровень тарифа на перевозки должен находиться в диапазоне со следующими показателями:

1. $T_{инф} < T_{тар}$. Данное неравенство обусловлено необходимостью компенсирования растущих издержек транспортных компаний и возможностью инвестирования в улучшение качества услуг. При этом в рамках социально направленной политики государству необходимо стремиться ограничить рост тарифов на социально значимые услуги, чтобы они не опережали темпы инфляции, в целях защиты потребителей от резкого увеличения расходов на транспорт.

2. $T_{тар} < T_{з/п}$. Если заработная плата растет быстрее тарифов, то покупательная способность населения увеличивается, и пассажиры могут позволить более дорогие транспортные услуги. Кроме того, когда тарифы растут медленнее, чем заработная плата, это позволяет семьям сохранить больше средств на другие нужды, например, образование, жилье и др., улучшается качество жизни и повышается благосостояние населения.

3. $T_{з/п} < T_{дох\ инв}$. Доходы инвесторов могут опережать рост заработной платы, поскольку данная деятельность связана с высоким риском, инвесторы могут получать более высокий доход в обмен на принятие такого риска. Заработная плата более стабильна и менее подвержена колебаниям, чем доходы от инвестиций.

4. $T_{дох\ инв} < T_{инв}$. Увеличение инвестиций в транспортную отрасль должно опережать рост доходов частных инвесторов для обеспечения развития инфраструктуры, повышения качества услуг и внедрения новых технологий, это способствует долгосрочному экономическому росту компании, что отражается на росте стоимости акций и дивидендных доходах.

Нарушение справедливого баланса интересов участников перевозочного процесса может происходить из-за ценовой дискриминации, особенно в условиях естественно монопольного рынка, когда на одну и ту же услугу устанавливаются различные цены в зависимости от уровня дохода клиента. Ученый Ж. Дюпюи рассматривал ценовую дискриминацию с точки зрения «теории полезности». Он рассуждал так: для разных покупателей одна и та же услуга может иметь разную полезность, поэтому покупатели готовы платить разные цены, монополист способен распознать группы таких покупателей и учесть разную готовность платить за услугу. В настоящее время с помощью искусственного интеллекта некоторые иностранные авиакомпании применяют такой подход, и подбирают для каждого пассажира максимально возможную цену билета, учитывая место жительства, историю покупок, устройство, с которого покупается билет. С позиции выравнивания доходов между богатыми и бедными это могло быть полезным и рассматриваться как некая форма прогрессивного ценообразования, однако для самих пассажиров это не выглядит справедливым, они готовы платить больше за перевозку, но хотят предоставленную услугу лучшего качества.

Для управления дискриминационными практиками в ценообразовании государство на законодательном уровне защищает права потребителей, осуществляет мониторинг цен на ключевые товары и услуги. Перевозочные компании разрабатывают и внедряют внутренние этические кодексы, устанавливающие правила честного ценообразования, публикуют информацию о своих ценовых стратегиях и критериях установления цен. Оценка справедливости требует вовлечение общественности, так неправительственные организации и активисты проводят анализ данных о ценах и покупательском поведении.

Для отрасли международных и междугородных пассажирских железнодорожных перевозок 18.05.2001 г. был создан специализированный филиал ОАО «РЖД» — Федеральная пассажирская дирекция. На базе имущества Федеральной пассажирской дирекции было учреждено акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» (далее — АО «ФПК»), в уставной капитал которой был внесен специализированный имущественный комплекс, а также переведен персонал, обеспечивающий пассажирские железнодорожные перевозки.

В 2024 г. на рынке пассажирских железнодорожных перевозок осуществляли деятельность 6 юридических лиц с основным ОКВЭД 49.10.1 «Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в междугородном сообщении» по данным сайта ФНС (bo.nalog.ru). АО «ФПК» является абсолютным монополистом по пассажирским железнодорожным перевозкам дальнего следования с долей выручки 91 %. Проанализируем рекомендуемое основополагающее соответствие экономических параметров по данным АО «ФПК» (рис.6). Стоит добавить, что компания практически не выплачивает дивиденды акционеру ОАО «РЖД», в связи с отрицательным показателем «Свободный денежный поток».

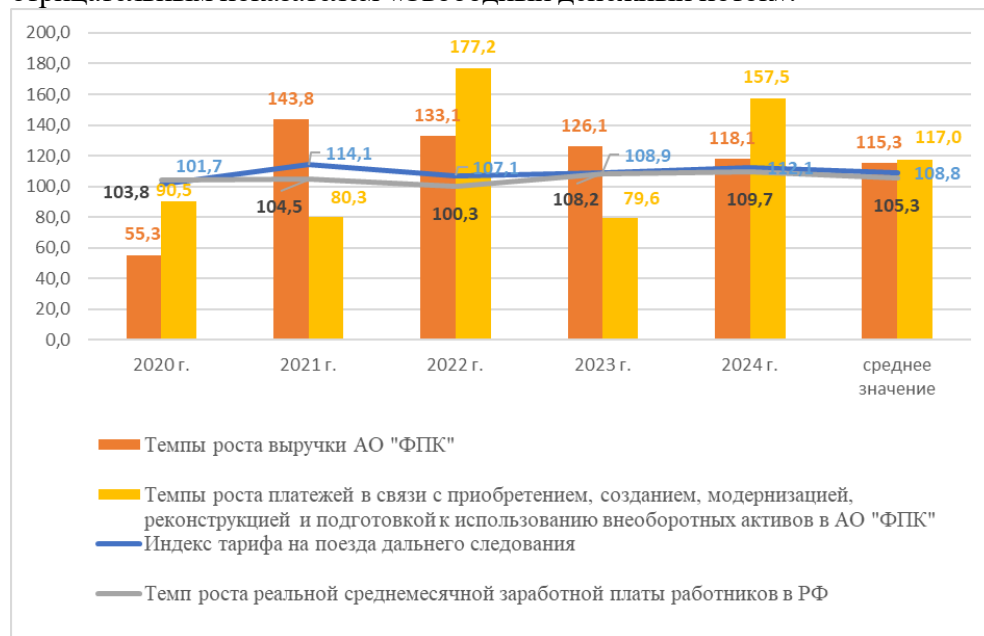


Рис. 6. Результаты основной и инвестиционной деятельности АО «ФПК»

По данным рис. 6 видно, что рост тарифов на перевозки и рост заработной платы находятся на почти одинаковом уровне, кроме 2021 и 2022 гг., при этом незначительно, но рост тарифов превышает, это нельзя считать положительной тенденцией. В свою очередь АО «ФПК» обеспечивает спрос на перевозку пассажиров и уверенно увеличивает выручку год от года, активно вкладывая средства от увеличения доходов в модернизацию подвижного состава. В среднем за анализируемый период темп роста инвестиционной деятельности превышает рост тарифов и даже рост выручки, что, безусловно, является положительной тенденцией.

Заключение

В ходе исследования были получены следующие результаты:

1. Изучены существующие подходы определения тарифов, которые включают метод индексации, экономически обоснованных затрат для покрытия возросших затрат, дифференциации, аукциона; все способы установления тарифа учитывают влияние рыночных факторов и предусматривают возможность адаптации к внешней среде.

2. Определены критерии для оценки справедливости и экономической обоснованности тарифов, включающий показатели: темп инфляции, темп роста тарифа, темп роста средней заработной платы, темпы роста дохода частных инвесторов, темп роста инвестиций в отрасль. Изложенный подход к определению справедливого тарифа на услуги пассажирских перевозок позволяет сбалансировать интересы государства, компании, пассажиров и частных инвесторов.

3. Разработана модель установления справедливого тарифа на пассажирские перевозки, в которой заложены основополагающее соответствие экономических параметров, приоритетные результаты тарифной политики, процесс контроля и регулирования системы.

4. Проведена апробация разработанной модели на примере конкретной АО «ФПК». Результаты показали, что перевозочная компания обеспечивает спрос на перевозку пассажиров и уверенно увеличивает выручку год от года, активно вкладывая средства от увеличения доходов в модернизацию подвижного состава, в среднем за период темп роста инвестиционной деятельности превышает рост тарифов и даже рост выручки, что, безусловно, является положительной тенденцией.

На основании проведенного исследования можно предложить на государственном уровне пересмотреть механизмы индексации доходов населения; рассмотреть возможность предоставления дополнительных стимулов и льгот для компаний, активно инвестирующих в модернизацию основных средств; АО «ФПК» продолжать работу по повышению качества услуг, включая улучшение сервиса, повышение комфортабельности вагонов, увеличение скорости движения поездов.

В качестве направлений дальнейших исследований следует рассматривать разработку моделей прогнозирования спроса на железнодорожные пассажирские перевозки в зависимости от различных уровней тарифов для оптимизации тарифной политики, а также оценку

влияния различных сценариев тарифообразования на доступность и качество перевозок дальнего следования для различных социально-экономических групп населения

Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 06.11.2024) «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // КонсультантПлюс. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/ (дата обращения: 11.08.2025 г.).
2. Агафонов Д.В. Анализ целесообразности отделения железнодорожной инфраструктуры высокоскоростных магистралей в Российской Федерации [Электронный ресурс] // Интернет-журнал «Науковедение». Том 9. № 1 (2017). – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/20EVN117.pdf>.
3. Волкова Е.М., Никитин А.Б. Оценка порогового значения прогнозируемого тарифа на перевозку железнодорожным транспортом // Транспортное дело России. 2024. № 6. С. 15–18.
4. Гулый И.М. Динамическая система ценообразования в сфере железнодорожных пассажирских перевозок // Транспортное дело России. 2024. № 8. С. 67–69.
5. Егоров Ю.В. Взгляды Чарльза Эллета - основоположника теории грузовых железнодорожных тарифов // Экономика железных дорог. 2023. № 11. С. 83–94.
6. Егоров Ю.В. У истоков теории грузовых железнодорожных тарифов // Транспортное дело России. 2020. № 5. С. 34–37.
7. Журавский Д. Заметки о тарифе на перевозку пассажиров и товаров и вообще о коммерческой части предприятия железных дорог. СПб., 1864. 56 с.
8. Капелюк З.А., Попова Я. В. Исследование тарифов на транспортные услуги в странах Евросоюза и Российской Федерации // Экономика Профессия Бизнес. 2021. № 1. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/issledovanie-tarifov-na-transportnye-uslugi-v-stranah-evrosoyuza-i-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 13.08.2025).
9. Кэтс О. Долгий путь к переходу на железнодорожный транспорт на европейском рынке междугородних пассажирских перевозок. npj. Sustain. Mobil. Transp. 2, 7 (2025). <https://doi.org/10.1038/s44333-025-00025-9>
10. Левин Д.Ю. С. Ю. Витте – создатель теории железнодорожных тарифов. Часть 1. Мир транспорта. 2023;21(5):150–154. <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-17>.
11. Леонова О.Г., Курошева Г.М. Методический подход к формированию эффективных тарифов на железнодорожные перевозки пригородными пассажирскими компаниями // ТДР. 2017. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodicheskij-podhod-k-formirovaniyu-effektivnyh-tarifov-na-zheleznodorozhnye-perevozki-prigorodnymi-passazhirskimi-kompaniyami> (дата обращения: 02.08.2025).
12. Мачерет Д.А. Философские аспекты транспорта // Позиция. Философские проблемы науки и техники. 2024. № 22. С. 1–23.
13. Никитина Анна Николаевна Расчет оптимального уровня тарифа на пассажирские перевозки // ИВД. 2012. №4-1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/raschet-optimalnogo-urovnya-tarifa-na-passazhirskie-perevozki> (дата обращения: 05.08.2025).

14. Подсорин В.А., Самарский И.Р. Исследование российской практики индексации тарифов на услуги железнодорожного транспорта // Транспортное дело России. 2022. № 5. С. 110–115.
15. Резер А.В. Тарифное регулирование железных дорог [Текст] / А.В. Резер, С. . Резер. – М.: ВИНТИ РАН, 2013. 640 с.
16. Терешина Н.П., Епишкин И.А., Ефимов С.М. Экономическое обоснование перспективной модели долгосрочного государственного регулирования тарифов на пассажирские перевозки в дальнем железнодорожном сообщении // ТДР. 2015. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ekonomicheskoe-obosnovanie-perspektivnoy-modeli-dolgosrochnogo-gosudarstvennogo-regulirovaniya-tarifov-na-passazhirskie-perevozki-v> (дата обращения: 05.08.2025).
17. Троицкий П.С. Модель бюджетного пассажирского поезда дальнего следования. Мир транспорта и перевозок. 2021;19(5):45–49. <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-5-5>
18. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России [Текст] М.: МГУПС, 2017. 102 с.
19. Цены в России. 2024: Стат. сб./ Росстат М., 2024. 163 с. https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Cena_2024.pdf
20. Щукин В.В., Колядин Д.Г. Принципы тарифной политики в сфере железнодорожных пассажирских перевозок в ссср и России // ТДР. 2014. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsiipy-tarifnoy-politiki-v-sfere-zheleznodorozhnyh-passazhirskih-perevozok-v-sssr-i-rossii> (дата обращения: 05.08.2025).
21. Beria P., Lunkar V., Tolentino S., Pařil V., Kvasnička M. Long-distance rail in Europe: Comparing the forms of head-on competition across Europe // Research in Transportation Economics. 2023. Vol. 102. P. 101367. ISSN 0739-8859. — DOI: 10.1016/j.retrec.2023.101367.
22. Cats O., Susilo Y.O. & Reimal T. The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. Transportation 44, 1083–1104 (2017). <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9695-5>
23. Hörcher D., Tirachini A. A review of public transport economics // Economics of Transportation. 2021. Vol. 25. P. 100196. ISSN 2212-0122. — DOI: 10.1016/j.ecotra.2021.100196.
24. Kang Z, Nash CA, Smith, ASJ orcid.org/0000-0003-3668-5593 et al. (1 more author) (2021) Railway access charges in China: A comparison with Europe and Japan. Transport Policy, 108. pp. 11–20. ISSN 0967-070X <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.04.022>
25. Knorr A., Eisenkopf A. An alternative regulatory approach for long-distance passenger rail services: An explorative analysis with a focus on Germany // Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. 2022. Vol. 14. P. 100593. ISSN 2590–1982. — DOI: 10.1016/j.trip.2022.100593
26. Kulbir Singh. “Towards a Rational Railway Tariff Structure.” Economic and Political Weekly, vol. 18, no. 8, 1983, pp. 267–74. JSTOR, <http://www.jstor.org/stable/4371874>. Accessed 13 Aug. 2025.
27. Peetawan Rattanakijuntorn W., Sualoy N., Pienpookhao K. Exploring research trends in air-rail passenger transport relationships through a content-based analysis // The Open Transportation Journal. 2022. Vol. 16. — DOI: 10.2174/18744478-v16-e2208110.21
28. Rossa K., Smith A.S.J., Batley R.P. et al. The problem of homogeneity of rail passenger delay compensation scheme rules in Great Britain: impacts on passenger

- engagement and operator revenues. Eur. Transp. Res. Rev. 16, 15 (2024). <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00618-w>
29. Waldorf I., Loder A., Wurster S. et al. Low fare public transport as social policy? A study of Germany's 9-Euro-Ticket and Deutschland ticket via propensity score matching. Transportation (2025). <https://doi.org/10.1007/s11116-025-10640-7>
30. Witlox F., Zwanikken T., Jehee L. et al. Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. Eur. Transp. Res. Rev. 14, 7 (2022). <https://doi.org/10.1186/s12544-022-00530-9>

Об авторах:

ЖУТЯЕВА Светлана Александровна – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Учет и бизнес-анализ», ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», (190031, Санкт-Петербург, Московский проспект, дом № 9), e-mail: zhutjaeva@rambler.ru, ORCID 0000-0002-4242-3197, SPIN-код: 9338-3167.

АВИЛОВА Наталия Дмитриевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Международный финансовый и управленческий учет», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» РУТ (МИИТ) (101475, г. Москва, ул. Образцова, д 15), e-mail: avilova_nata@mail.ru, ORCID 0000-0001-6361-1341, SPIN-код: 6776-9504

Fair and economically sound tariff for long-distance railway passenger transportation

S.A. Zhutyaeva¹, N.D. Avilova²

¹ FGBOU VO “St. Petersburg State University of Railway Engineering Emperor Alexander I”, St. Petersburg

² FGAOU VO “Russian University of Transport” RUT (MIIT), Moscow

To ensure the sustainability and availability of transport services to the population, the development of the transport system, it is necessary to increase the efficiency of transportation, and fair and economically sound tariffs for passenger transportation will largely ensure the achievement of this task. The purpose of the study is to develop a model for determining a fair tariff for railway passenger transportation, ensuring sustainable development of the railway industry. Research methods - analysis, synthesis, comparative approach, systematization. The following results were obtained in the course of the study: existing approaches to determining tariffs were studied, which include the method of indexation, economically justified costs to cover increased costs, differentiation, auction, all methods of setting a tariff take into account the influence of market factors and provide for the possibility of adaptation to the external environment. The criteria for assessing the fairness and economic feasibility of tariffs have been determined, including the following indicators: inflation rate, tariff growth rate, average wage growth rate, private investors' income growth rate, and investment growth rate in the industry. The described approach to determining a fair tariff for passenger transportation services allows balancing the interests of the state, the company, passengers, and private investors. A model for establishing a fair

tariff for passenger transportation has been developed, which includes the fundamental compliance of economic parameters, priority results of the tariff policy, and the process of control and regulation of the system. The developed model has been tested using the example of a specific JSC FPC, the results have shown that the transportation company ensures demand for passenger transportation and confidently increases revenue year after year, actively investing increased revenue in the modernization of rolling stock, on average, for the period, the growth rate of investment activity exceeds tariff growth and even revenue growth, which is certainly a positive trend. The practical value of the study lies in the possibility of applying its results to develop an effective tariff policy in the field of rail passenger transportation, which will make travel more affordable for passengers. As areas for further research, it is necessary to consider the development of models for forecasting demand for rail passenger transportation depending on different tariff levels for optimization of tariff policy, as well as an assessment of the impact of different tariff setting scenarios on the availability and quality of long-distance transportation for different socio-economic groups of the population.

Keywords: *pricing, inflation, investment index, wage growth, investor income.*

About the authors:

ZHUTJAEVA Svetlana Aleksandrovna – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Accounting and Business Analysis, FGBOU VO “St. Petersburg State University of Railway Engineering Emperor Alexander I”, St. Petersburg (190031, Saint Petersburg, Moskovsky Prospekt, 9), e-mail: zhutjaeva@rambler.ru, ORCID 0000-0002-4242-3197, SPIN-code: 9338-3167.

AVILOVA Natalia Dmitrievna – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of International Financial and Management Accounting, FGAOU VO “Russian University of Transport” RUT (MIIT), Moscow (101475 Moscow, Obraztsova St., 15), e-mail: avilova_nata@mail.ru, ORCID 0000-0001-6361-1341, SPIN-code: 6776-9504.

Статья поступила в редакцию 12.12.2025

Статья подписана в печать 15.12.2025