

Е. М. Волкова

Петербургский государственный университет путей сообщения
Императора Александра I

ВЫБОР МОДЕЛИ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА С УЧЕТОМ МИРОВОГО ОПЫТА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Дата поступления: 18.07.2016

Решение о публикации: 30.08.2016

Дата публикации: 30.09.2016

Аннотация: Введение. Процесс реформирования железнодорожного транспорта привел к выделению пригородных пассажирских перевозок и обособлению данного вида деятельности в рамках пригородных пассажирских компаний (ППК). В своей деятельности ППК сталкиваются с целым рядом проблем, одной из которых является недофинансирование со стороны субъектов РФ.

Цель. Цель статьи – выявление общих тенденций и отличительных особенностей развития региональных пассажирских перевозок в различных странах по итогам обзора мирового опыта, в том числе особенностей взаимодействия региональных перевозчиков с органами государственной власти. Обзор проводится по следующим основным аспектам: 1) наличие или отсутствие конкуренции на рынке пригородных перевозок; 2) формы собственности на инфраструктуру и подвижной состав; 3) принадлежность самих перевозчиков государству или частным собственникам; 4) модели финансирования пригородных компаний; 5) возможности повышения их доходности.

Методология. Для достижения поставленной цели использовались такие общенаучные методы, как анализ и синтез, обобщение, аналогия, сравнение, индукция, системный подход.

Результаты. В статье выделены и проанализированы основные формы конкуренции на региональных рынках пассажирских перевозок, определены их достоинства и недостатки. Выделены две основные модели развития региональных пассажирских перевозок в мире – конкурентная и государственная.

Практическая значимость. Результаты обзора могут быть использованы федеральными и региональными органами власти при выработке регулирующих мероприятий по отношению к железнодорожному пригородному комплексу, разработке нормативно-правовой базы его реформирования и дальнейшего развития.

Заключение. Обзор мирового опыта развития региональных пассажирских перевозок следует учитывать при осуществлении преобразований железнодорожного пассажирского комплекса в нашей стране, при этом следует иметь в виду условия функционирования ППК в отдельных регионах России, высокую социальную значимость и исторические аспекты развития пригородных перевозок.

Ключевые слова: региональные пассажирские перевозки, пассажирская компания, регионализация, конкуренция, рынок пригородных пассажирских перевозок.

Elena M. Volkova

Emperor Alexander I Petersburg State Transport University
CHOICE OF REGIONAL PASSENGER TRANSPORTATION
DEVELOPMENT MODEL BASED ON WORLD-WIDE SURVEY

Abstract: Introduction. Regional passenger companies (RPCs) split-off was a result of Russian railways restructuring. Now RPCs have some problems of development, one of them is insufficient funding from regional authorities.

Purpose. The purpose of the research is identification of regional passenger transportation general tendencies and features in various countries on the base of international experience survey, including forms of interaction between RPCs and regional authorities. The research is focusing on the following aspects: 1) competition forms at suburban and regional passenger transportation markets; 2) railway infrastructure and vehicles ownership; 3) state or private ownership on regional passenger companies; 4) regional passenger transportation financing schemes; 5) possibilities of regional passenger transportation performance increasing.

Methodology. For achievement of the research purpose general scientific methods were applied, such as: analysis and synthesis, generalization, analogy, comparison, induction, system approach.

Results. The article has the analysis of competition forms at regional passenger transportation markets. Models of regional passenger transportation development in the world are classified into competition model and regulatory model.

Practical importance. Results of the research can be used by regional authorities in case of transportation policy development, transport reforming and further regional passenger transportation improvement.

Conclusion. The survey of regional passenger companies development should be considered in case of suburban railway passenger transportation reforming in our country. It must be kept in mind RPCs operating conditions in certain regions of Russia, the high level of social importance and historical aspects of suburban transportations development.

Keywords: regional passenger traffic, passenger company, regionalization, competition, regional passenger transportation market.

Введение

В настоящий период в нашей стране происходит формирование новой модели рынка транспортных услуг, частью которого является рынок пригородных пассажирских перевозок. Логика реструктуризации железнодорожной отрасли заключалась в создании условий для развития конкуренции в тех сегментах рынка, где она эффективна и целесообразна. Одним из таких сегментов был признан рынок пригородных перевозок. В настоящий период «блок услуг по пассажирским перевозкам на железных дорогах состоялся как отдельный бизнес» [9], однако по-прежнему деятельность пригородных пассажирских компаний сопряжена с рядом проблем. Вопросам реформирования железнодорожной отрасли и развития рынка транспортных услуг посвящен целый ряд исследований и публикаций отечественных ученых-экономистов и специалистов в области транспорта: М. П. Акулова [1], В. Л. Белозерова [2], Г. В. Верховых [3], А. Н. Ефанова

[8], Н. А. Журавлевой [6], [7], А. А. Зайцева [8], [9], В. Г. Карчика [7], Е. А. Проскуряковой [12], [13], М. А. Шнейдера [15], однако недостаточно исследованы возможности адаптации мирового опыта развития региональных пассажирских перевозок к реформированию пригородного транспортного комплекса в нашей стране.

В статье проводится обзор мирового опыта реформирования и функционирования региональных пассажирских перевозок с целью выделения моделей их развития. В основу выделения моделей развития положены такие признаки, как форма собственности на железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав, используемый для перевозок пассажиров, формы и методы государственного регулирования и государственной поддержки региональных пассажирских перевозок.

1. Формы внутривидовой конкуренции на региональных рынках железнодорожных пассажирских перевозок

В России к пригородным перевозкам условно относят перевозки любым видом общественного транспорта в пределах 200 км от городской черты. В европейских странах определения «пригородные» перевозки не существует, они носят название «городские» или «региональные» в зависимости от средней дальности поездки. Пригородные (региональные) перевозки осуществляются в основном железнодорожным, автомобильным и в отдельных регионах – внутренним водным транспортом.

В 1991 г. была принята Директива ЕС № 91/440 «О развитии железнодорожного транспорта в Европейском сообществе». Основная идея директивы заключается в том, что транспортную инфраструктуру развивает государство, а операционную деятельность ведет частный капитал. Фактически железные и автомобильные дороги были поставлены в одинаковые конкурентные условия. В нашей стране создание равных условий конкуренции между видами транспорта произошло только в 2012 г. с введением «инфраструктурной субсидии» пригородным пассажирским компаниям, однако данная мера является временной, и 99%-ная скидка на оплату услуг инфраструктуры в ближайшие годы может быть пересмотрена в сторону уменьшения.

Что касается пригородных перевозок, в Европе была осуществлена и продолжается их **регионализация**.

Под регионализацией понимается передача организующих и регулирующих функций в сфере пригородных перевозок местным администрациям. [3] Суть ее заключается в том, что региональные и муниципальные власти обеспечивают операционную деятельность региональных перевозчиков. Развитие, содержание инфраструктуры, инфраструктурные расходы осуществляет государство. Сами перевозчики получают доходы от коммерческой деятельности по перевозкам

пассажирам, от развитой системы услуг в поездах, на станциях, вокзалах, вокзальных гостиницах и другой коммерческой деятельности.

Являясь организатором пассажирских перевозок, местные власти взаимодействуют с транспортными компаниями. Как правило, механизм взаимодействия закреплён законодательно, и существует определённая форма договора между регионом и перевозчиком, который предусматривает права, обязанности и ответственность каждой из сторон. Местные власти обязуются компенсировать убытки перевозчиков, возникающие вследствие регулирования тарифов на проезд. В контрактах предъявляются требования к объёму и качеству предоставляемых услуг, техническому состоянию и обслуживанию подвижного состава.

При договорной форме взаимоотношений между заказчиком транспортных услуг и перевозчиком важным аспектом является соблюдение условий контракта. Таким образом, регионализация создаёт условия для развития внутривидовой конкуренции пассажирских перевозчиков. В России также существует практика договорных взаимоотношений между субъектами РФ и пригородными пассажирскими компаниями, однако нормативно-правовой механизм заключения таких контрактов проработан не полностью, следствием чего является недофинансирование выпадающих доходов ППК, возникающих в результате тарифного регулирования пригородных перевозок. Внутривидовая конкуренция на рынках региональных пассажирских перевозок может развиваться в двух формах: «на маршруте» и «за маршрут». Каждая форма имеет достоинства и недостатки. Сравнение названных форм конкуренции приведено ниже в таблице 1.

Таблица 1 – Сравнительная характеристика форм внутривидовой конкуренции на рынке пригородных железнодорожных перевозок [4]

| | Достоинства | Недостатки |
|---------------------------|--|---|
| Конкуренция «на маршруте» | 1. Оптимальна для потребителя, т.к. предоставляет ему широкие возможности выбора; 2. Способствует развитию ценовых и неценовых форм конкуренции между ППК. 3. Способствует развитию дифференциации услуги по перевозке и оптимизации затрат ППК. | 1. В соответствии с требованием недискриминационного доступа к инфраструктуре для нескольких перевозчиков может создавать трудности при составлении графика движения поездов, особенно на грузонапряжённых участках. 2. Создаёт риск снижения безопасности движения поездов. |
| Конкуренция «за маршрут» | 1. Обеспечивает стабильность тарифов на пригородные перевозки; 2. Способствует удовлетворению спроса на перевозки в регионе. | 1. Создает риск злоупотребления ППК доминирующим положением на региональном рынке. |

| | | |
|--|---|---|
| | 3. Конкуренция за франшизу побуждает ППК снижать затраты и повышать качество услуг. | 2. Создаёт угрозу массового банкротства пригородных компаний. |
|--|---|---|

Обзор мирового опыта показывает, что внутривидовая конкуренция между региональными железнодорожными перевозчиками в основном реализуется в форме конкуренции «за маршрут». Она основана на проведении открытых конкурсов региональными властями для выбора компаний-перевозчиков. Местные органы государственной власти осуществляют свой выбор, сопоставляя компании по стоимости услуг, концепции их оказания, качеству, финансовому положению. Это стимулирует развитие конкуренции как в пределах отдельной страны, так и между национальными и зарубежными перевозчиками. Например, конкурентными являются рынки региональных перевозок западноевропейских стран: Германии, Великобритании и других. Однако в целом ряде стран на рынках региональных пассажирских перевозок конкуренция отсутствует.

Далее рассмотрим более подробно деятельность региональных пассажирских компаний в отдельных странах.

2. Реформирование и особенности развития региональных пассажирских перевозок в отдельных странах мира

Процесс реформирования железнодорожной отрасли **Германии** начался в 1994 г. с создания государством акционерного общества «Немецкие железные дороги». [14] В ходе национальной реформы были выработаны следующие основные положения по организации региональных пассажирских перевозок: недискриминационный доступ перевозчиков к инфраструктуре, размещение заказов региональных властей на перевозки и конкурсные процедуры отбора перевозчиков. Финансирование перевозчиков осуществляется федеральными землями, которые получают на эти цели средства из федерального бюджета страны.

Таким образом, в результате реформы вместо централизованного управления по всей сети железных дорог управление пригородным комплексом было делегировано местным администрациям.

В итоге в 16 землях Германии созданы и действуют 33 организации-заказчика, которые занимаются организацией железнодорожных пассажирских перевозок в пригородном сообщении и представляют интересы местных потребителей услуг. [14] Пассажирские перевозки в пригородном сообщении дотируются государством, дотации распределяются из федерального бюджета по землям согласно заявленной потребности в перевозках.

Основной железнодорожной компанией в пригородных перевозках Германии является DB Regio AG. [14] Кроме того, имеются и другие железнодорожные компании, в том числе частные перевозчики из других европейских стран: Франции, Италии. Часть компаний принадлежит местным администрациям.

Подвижной состав для оказания услуг по пассажирским перевозкам в Германии принадлежит самим перевозчикам (при этом используется лизинг или приобретение с использованием заемных средств) или местным администрациям, которые предоставляют его в аренду перевозчикам, выбранным по конкурсу.

Во **Франции** реформа пассажирского железнодорожного транспорта привела к разделению сфер ответственности государства и перевозчика в организации перевозочного процесса, перенесла обязательства по регулированию местных перевозок на руководство регионов, оставив за государством контроль, финансирование транспортной инфраструктуры и компенсацию убытков перевозчиков. Все региональные пассажирские компании в этой стране принадлежат государству. После принятия соответствующего закона ответственность за организацию региональных пассажирских перевозок возложена на региональные органы власти.

В **Великобритании** все пассажирские компании частные. Они приобретают подвижной состав в лизинг у специализированных компаний. На рынке региональных пассажирских перевозок имеется внутривидовая конкуренция в форме «за маршрут».

Иногда организацию перевозок осуществляет Департамент транспорта. Кроме того, он финансирует выпадающие доходы перевозчиков, с которыми заключены договоры на оказание услуг. Интересно, что на маршрутах с интенсивным пассажиропотоком перевозчик обязан передавать часть заработанных доходов Департаменту. В рамках договорных отношений между органами государственной власти и перевозчиками разработана система по соблюдению стандартов качества. В соответствии с этой системой при определенных условиях перевозчики могут получить дополнительное финансирование.

Интересы пассажиров представляет компания RTE, которая финансируется Департаментом транспорта. Она организует функционирование системы общественного транспорта в крупных городах и устанавливает стоимость проездных документов. [14]

Таким образом, региональные перевозки получают государственную поддержку в следующих формах: вознаграждение перевозчикам по заказам и финансирование инфраструктурной компании National Rail. Одно из подразделений этой компании утверждает размер платы за использование инфраструктуры на 5 лет, которая выплачивается перевозчиками. [14]

Пассажирский подвижной состав арендуется перевозчиками у специализированных компаний, в том числе лизинговых. Некоторые

пассажиры имеют собственный подвижной состав, но он, как правило, не соответствует современным требованиям к технологии перевозочного процесса.

В Японии в процессе реформирования железнодорожной отрасли начиная с 1987 г. национальная железнодорожная компания была разделена на семь отдельных структур: шесть пассажирских и одну грузовую, которые образовали группу компаний «JR Group». [14] Разделение на несколько пассажирских компаний инициаторы реформы считали необходимым для развития конкуренции.

Реформирование железнодорожных перевозок сопровождалось преобразованием нормативно-правовой базы. Во время приватизации железных дорог для компенсации убытков социально значимых пассажирских компаний, расположенных на малонаселенных островах, создан Фонд стабилизации управления. Также созданы частные компании, называемые «третий сектор». Они финансируются из местных бюджетов.

К положительным итогам реформирования железных дорог в Японии можно отнести: сокращение субсидирования железных дорог государством, их переход на самоокупаемость, стабильный уровень тарифов, привлечение рыночных инвестиционных ресурсов в железнодорожные компании, увеличение пассажирооборота. Из отрицательных результатов следует отметить увеличение задолженности, полученной компаниями при разделении единой компании, тяжелое финансово-экономическое положение социально значимых железнодорожных компаний малонаселенных островов. В целом реформа не привела к уменьшению контроля государства над деятельностью железнодорожных компаний. Статус трех основных компаний, часть акций которых была продана на бирже, не отличается от статуса частных железнодорожных компаний. Контроль государства над ними сохраняется. [5]

Одним из эффективных инструментов роста доходности региональных перевозчиков в Японии является диверсификация их деятельности. [4] Наиболее популярными среди побочных видов деятельности частных железнодорожных компаний являются организация автобусных перевозок, туризм и гостиницы, оптовая торговля (поставка товаров универсамам и супермаркетам), недвижимость (сдача жилья и служебных помещений в аренду), строительство. Усиливается интерес к информационным сетям и кабельному телевидению.

К другим факторам успешного управления можно отнести такие, как эффективная организация управления, большой район обслуживания с высокой плотностью населения и переполнение подвижного состава в часы «пик».

В Бразилии региональные пассажирские перевозки осуществляются государственными компаниями. Государственное регулирование пассажирских перевозок в городских агломерациях осуществляют

региональные агентства, отдельные маршруты регулирует федеральный орган исполнительной власти. Управление транспортом в регионах осуществляют коллегиальные органы, в состав которых входят представители государства и бизнеса. Финансирование региональных пассажирских перевозок осуществляется региональными или местными органами государственной власти, которые компенсируют недополученные доходы перевозчиков и участвуют в их инвестиционных программах. Железнодорожная инфраструктура в Бразилии принадлежит государству, а подвижной состав – пригородным перевозчикам.

В Китае приоритетное направление развития пассажирских перевозок – высокоскоростное сообщение (Шанхайский маглев), региональным перевозкам уделяется меньшее внимание со стороны государства. Тем не менее, государство субсидирует региональные перевозки в большинстве провинций. Развита диверсификация деятельности региональных перевозчиков, как и в Японии, в форме розничной торговли и рекламы. Железнодорожная инфраструктура принадлежит государству в лице Министерства железных дорог. Региональные перевозки осуществляются на специальных выделенных линиях, конкуренция между перевозчиками отсутствует. Подвижной состав принадлежит государству, которое также отвечает за регистрацию транспортных средств. Инвестиции в подвижной состав также осуществляет государство.

В Канаде существует всего три компании – региональных пассажирских перевозчика. Они находятся в ведении местных органов государственной власти. В пригородном сообщении перевозится подавляющая часть пассажиров (более 90%). Финансирование региональных пассажирских перевозок осуществляется государством в форме субсидирования недополученных доходов перевозчиков на уровне регионов и муниципалитетов. Средства, используемые для этого, поступают в основном от акцизов на топливо или бензин.

Железнодорожная инфраструктура по большей части принадлежит грузовым железнодорожным компаниям. Пригородные компании владеют незначительной частью инфраструктуры, поэтому в большинстве случаев платят за её использование. Государственное регулирование доступа к инфраструктуре пассажирских перевозчиков отсутствует. Таким образом, пригородные перевозчики зависят от грузовых компаний, устанавливающих цены на предоставление услуг инфраструктуры. Плата за использование инфраструктуры для пассажирских перевозчиков в сравнении с грузовыми перевозчиками невысока, однако грузовым поездам отдается предпочтение, что негативно сказывается на соблюдении расписания пассажирских поездов.

В Канаде подвижной состав принадлежит транспортным администрациям провинций.

Таким образом, региональные пассажирские перевозки могут развиваться как в условиях внутривидовой конкуренции, так и в ее отсутствие. Существенной особенностью, общей для всех рассмотренных моделей их развития в разных странах, является наличие государственной поддержки в различных формах. В этом отношении показательным исключением является опыт США: «Не совсем удачным можно признать только опыт государственного оператора пассажирских перевозок Amtrak, положение которого усугубилось из-за отсутствия своевременного правительственного субсидирования, что сказалось на его глубокой рецессии в 1990-х годах» [11]. Это говорит о необходимости государственного финансирования развития региональных пассажирских перевозок.

3. Модели развития региональных пассажирских перевозок

Опираясь на представленный в п. 2 обзор мирового опыта, можно выделить две **основных модели развития региональных пассажирских перевозок. Первая модель (конкурентная)** предполагает частную или смешанную государственно-частную формы собственности компаний – региональных перевозчиков, смешанную и частную собственность на подвижной состав с использованием различных форм его аренды (в т.ч. лизинг), развитие конкуренции перевозчиков «за маршрут» по итогам проведения местными администрациями конкурсных процедур. Как правило, данная модель характеризуется чётко закрепленным нормативно-правовым механизмом государственного финансирования перевозчиков. Ответственность за организацию перевозок несут регионы, которым выделяются для этой цели средства из федерального бюджета. При этом разделяется финансирование развития инфраструктуры и компенсации выпадающих доходов перевозчиков.

Вторая модель (государственная) основана на государственной собственности как самих компаний-перевозчиков, так и подвижного состава. Она предполагает разделение сфер ответственности региональных перевозчиков по административному принципу и отсутствие внутривидовой конкуренции между ними, т.е. рынка региональных пассажирских перевозок. Региональные перевозчики, как и в первой модели, поддерживаются государством, однако не в результате исполнения контракта, а в форме прямого субсидирования, в том числе оплаты услуг инфраструктуры, если перевозчики и инфраструктура организационно обособлены.

Схематично модели развития региональных пассажирских перевозок представлены на рисунке 1.

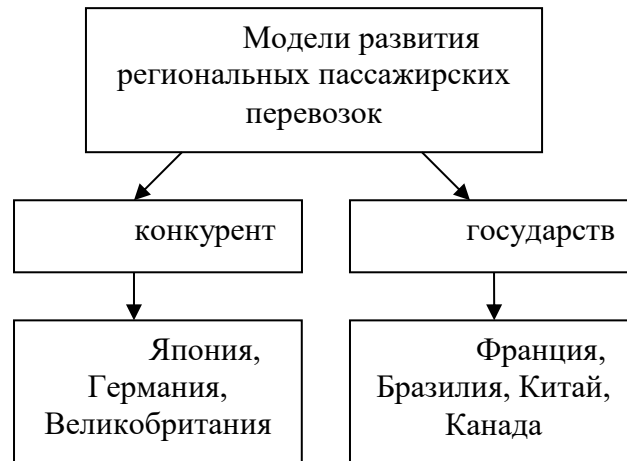


Рис. 1. Модели развития региональных пассажирских перевозок

Выбор модели в основном определяется общей направленностью транспортной политики в той или иной стране, логикой отраслевых реформ, особенностями исторического развития. Так или иначе, критерием успешности модели должна выступать максимизация эффективности функционирования регионального транспортного комплекса. Если говорить о модели развития пригородных пассажирских перевозок в России, в настоящий период ей присущи некоторые черты конкурентной модели, несмотря на отсутствие внутривидовой конкуренции. Так, ответственность за организацию пригородных перевозок возложена на региональные органы власти; пригородные пассажирские компании работают по договорам с субъектами РФ; Концепцией развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом (утв. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 мая 2014 г. N 857-р) предполагается появление частной собственности на подвижной состав; в структуре уставного капитала отдельных ППК присутствует частный инвестор. Однако отсутствует разработанная нормативно-правовая база, четко закрепляющая обязанность субъектов РФ компенсировать убытки ППК [6], что сдерживает возможности развития конкуренции между ними. Как отмечается в [10], «при действующем механизме субсидирования возникает постоянный дефицит субсидий, выделяемых государством на возмещение потерь от регулирования тарифов по перевозкам в регулируемом сегменте, что ограничивает применение рыночных инструментов для развития маркетинговых взаимоотношений с клиентами».

Заключение

По итогам проведенного обзора мирового опыта развития региональных пассажирских компаний можно сделать следующие выводы.

Поскольку страны имеют разный уровень развития транспортных сетей, различную численность, плотность и структуру населения, единой модели развития региональных пассажирских перевозок не существует. Можно условно выделить две основные модели – конкурентную и государственную.

Модель развития региональных перевозок формируется в каждой стране с учетом перечисленных выше факторов, а также особенностей исторического развития. Тем не менее, во всем мире региональные пассажирские перевозки выполняют социальные функции и имеют большое значение для развития регионов. В связи с этим они полностью или частично финансируются государством. Компании – перевозчики в региональных транспортных системах используют диверсификацию для повышения доходности и перераспределения рисков.

Мировой опыт организации пригородных перевозок должен учитываться при реорганизации пригородного транспортного комплекса в нашей стране. В настоящий период модель развития пригородных перевозок имеет некоторые черты конкурентной, хотя внутривидовая конкуренция между ППК пока отсутствует. Представляется, что дальнейшее развитие пригородного транспортного комплекса в России должно учитывать обе выделенные модели развития. Исходя из значительных различий в уровне развития регионов, мобильности населения и перспективах ее роста, условия для развития рынка пригородных железнодорожных перевозок имеются только на определенных территориях. К ним можно отнести пригородные зоны городских агломераций, в первую очередь Московской и Санкт-Петербургской. В остальных регионах следует выбрать государственную модель и выстраивать комплексные схемы транспортного обслуживания населения всеми видами транспорта.

Библиографический список

1. Акулов М. П. Актуальные вопросы взаимодействия пассажирской железнодорожной компании с органами власти и субъектами рынка транспортных услуг // Транспортное дело России, 2014. – № 5. – С. 53-55.

2. Белозеров В. Л. Экономика транспорта: управление в рыночных условиях: монография / В. Л. Белозеров, А. Н. Ефанов, А. А. Зайцев и др.; под ред. О. В. Белого. – СПб.: Изд-во «Наука», 2014. – 204 с.

3. Верховых Г. В. Железнодорожные пассажирские перевозки: монография / Г. В. Верховых, А. А. Зайцев, А. Г. Котенко и др.; под ред. Г. В. Верховых. – СПб.: Северо-Западный региональный центр «РУСИЧ», «Паллада-медиа», 2012. – 520 с.

4. Волкова Е. М. Формирование системы взаимодействия железнодорожной компании с субъектами рынка пригородных пассажирских

перевозок: автореферат дисс. на соискание ученой степени к.э.н. – СПб: ПГУПС, 2013. – 24 с.

5. Дюбанов М. А. Реформирование естественных монополий: проблемы, состояние, перспективы развития (на примере реформы железнодорожного транспорта за рубежом) // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал, 2009. – № 2. – С. 339-345.

6. Журавлева Н. А. Развитие рынка услуг железнодорожного транспорта в контексте экономической безопасности России // Экономические науки, 2015. – № 132. – С. 15-19.

7. Журавлева Н. А. Системный подход к формированию эффективной модели железнодорожной отрасли / Н. А. Журавлева, В. Г. Карчик // Экономика железных дорог, 2014. – № 5. – С. 11-27.

8. Зайцев А. А. Механизм формирования высокоэффективных услуг на транспортном рынке России / А. А. Зайцев, А. Н. Ефанов // Известия ПГУПС, 2013. – № 3. – С. 5-17.

9. Зайцев А. А. Настоящее и будущее пригородных перевозок // Железнодорожный транспорт, 2012. – № 6. – С. 42-44.

10. Казанская Л. Ф. Направления повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право, 2015. – № 4. – С. 47-55.

11. Панова Ю. Н. Опыт дерегулирования железнодорожных перевозок / Ю. Н. Панова, Е. К. Коровяковский, Милла Лайси, Олли-Пекка Хилмола // Железнодорожный транспорт, 2013. – № 6. – С. 74-77.

12. Проскурякова Е. А. Развитие конкуренции в сфере пригородных пассажирских перевозок // Экономика железных дорог, 2014. – № 11. – С. 11-17.

13. Проскурякова Е. А. Развитие рынка пассажирских перевозок // Экономика железных дорог, 2015. – № 7. – С. 92-98.

14. Рузавин Л. Мировой опыт организации пригородного пассажирского комплекса / Сайт Института проблем естественных монополий [Электронный ресурс]. Код доступа: <http://ipem.ru/news/publications/551.html> (дата обращения 14.05.2016).

15. Шнейдер М. А. Рынок пригородных железнодорожных перевозок: управление и экономика: монография / М. А. Шнейдер, Е. А. Проскурякова. – СПб.: Издательство ООО «Типография НП-Принт», 2012. – 288 с.

References

1. Akulov M. P. *Transportnoye delo Rossiy – Transport Business in Russia*, 2014, no. 5, pp. 53–55.

2. Belozеров V. L., Yefanov A. N., Zaytsev A. A. & Belyi O. V. *Ekonomika transporta: upravlenye v rinochnikh usloviyah* [Transportation Economy: Management under Conditions of Market]. St. Petersburg, 2014. 204 p.

3. Verkhovyyh G. V., Zaytsev A. A. & Kotenko A. G. *Zheleznodorozhnye passazhirskiye perevozki* [Railway Passenger Transportation]. St. Petersburg, 2012. 520 p.
4. Volkova E. M. *Formirovaniye sistemy vzaimodeystviya zheleznodorozhnoy kompanii s subjektami rynka prigorodnykh passagirskikh perevozok* [Forming of Transaction System between Railway Company and Regional Passenger Transportation Market Subjects]. St. Petersburg, 2013. 24 p.
5. Dyubanov M. A. *Biznes v zakone. Ekonomiko-yuridicheskiy zhurnal – Business in Law. Economic and Justice Magazine*, 2009, no. 2, pp. 339–345.
6. Zhuravleva N. A. *Ekonomicheskiye nauki – Economical Sciences*, 2015, no. 132, pp. 15–19.
7. Zhuravleva N. A. & Karchik V. G. *Ekonomika zheleznykh dorog – Railway Transportation Economy*, 2014, no. 5, pp. 11–27.
8. Zaytsev A. A. & Efanov A. N. *Izvestiya PGUPS – Proceedings of Petersburg State Transport University*, 2013, no. 3, pp. 5–17.
9. Zaytsev A. A. *Zheleznodorozhniy transport – Railway Transport*, 2012, no. 6, pp. 42–44.
10. Kazanskaya L. F. *Nauchnoye obozreniye. Seriya 1: Ekonomika I pravo – Scientific Survey. Series 1: Economics and Justice*, 2015, no. 4, pp. 47–55.
11. Panova J. N., Korovyakovskiy E. K., Milla Laisi & Olli-Pekka Hilmola. *Zheleznodorozhniy transport – Railway Transport*, 2013, no. 6, pp. 74–77.
12. Proskuryakova E. A. *Ekonomika zheleznykh dorog – Railway Transportation Economy*, 2014, no. 11, pp. 11–17.
13. Proskuryakova E. A. *Ekonomika zheleznykh dorog – Railway Transportation Economy*, 2015, no. 7, pp. 92–98.
14. Ruzavin L. *Mirovoy opit organizatsii prigorodnogo passagirskogo kompleksa: Institut problem estestvennykh monopoliy* (World-wide survey of suburban passenger transportation: Web-site of Institute of Natural Monopolies Problems), URL: <http://ipem.ru/news/publications/551.html> (14/05/2016).
15. Shneyder M. A. & Proskuryakova E. A. *Pynok prigorodnykh zheleznodorozhnykh perevozok: upravleniye I ekonomika* [Regional Passenger Railway Transportation Market: Management and Economy]. St. Petersburg, 2012. 288 p.

Сведения об авторе:

ВОЛКОВА Елена Михайловна, к.э.н., доцент кафедры «Экономика транспорта» Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I
E-mail: Moonlight34@ya.ru

Information about author:

Elena M. VOLKOVA, Candidate of economic sciences, assistant professor, Department of Transportation Economy, Emperor Alexander I St. Petersburg State Transport University
E-mail: Moonlight34@ya.ru