

Экономика транспорта

РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ФОРМИРОВАНИИ
РЫНКА ПРИГОРОДНЫХ ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ В РФ**Дмитрий АГАФОНОВ**

заместитель директора.

E-mail: em@ranepa.ru

Оксана МОЗГОВАЯ

директор.

E-mail: em@ranepa.ru

Центр экономических исследований инфраструктурных отраслей Института экономики естественных монополий. Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (119571, Москва, просп. Вернадского, д. 82).

Аннотация

Услуги пригородного сообщения широко востребованы населением большого числа регионов РФ. Однако, несмотря на проведение структурных реформ на железнодорожном транспорте, в сфере пригородных пассажирских перевозок по-прежнему не сформированы механизмы повышения эффективности и качества оказания услуг. Цель статьи — показать необходимость и актуальность дальнейшего совершенствования всей организации пригородного железнодорожного сообщения в России.

Ключевые слова: пригородные пассажирские компании, пассажирские перевозки, инфраструктура железнодорожного транспорта, субсидирование перевозок.

JEL: H11, H54, L92.

Окономика • Политика

OIKONOMIA • POLITIKA

Введение

Ежегодно пригородным железнодорожным транспортом в Российской Федерации перевозятся порядка одного миллиарда пассажиров. Перевозки в пригородном сообщении осуществляют 26 пригородных пассажирских компаний (далее — ППК), которые работают во всех субъектах РФ, где имеется пригородный железнодорожный комплекс.

В начале 2015 года большинство субъектов РФ столкнулись с проблемой масштабного сокращения поездов пригородного сообщения, вызванного пересмотром льготного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры. В таких крупных регионах, как Вологодская и Псковская области, пригородное железнодорожное сообщение было полностью приостановлено. Значительные сокращения пригородных маршрутов планировались в Тверской, Нижегородской и Тамбовской областях, а также в Забайкальском крае. В целом в 39 субъектах РФ, совокупный пассажирооборот в которых составляет около 50% общего пассажирооборота пригородного сообщения страны, была запланирована приостановка дви-

жения пригородных поездов. Сложившаяся ситуация вызвала сильнейший общественный резонанс и потребовала незамедлительного урегулирования накопившихся в секторе проблем.

В результате проведенных в 2003—2013 годах структурных реформ на железнодорожном транспорте была создана новая структура организации пригородных пассажирских перевозок. Вместо Министерства путей сообщения сформировано несколько центров регулирования и ответственности. Функции тарифообразования были возложены на Федеральную службу по тарифам РФ (далее — ФСТ) (в части установления тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта, оказываемые ОАО «Российские железные дороги» (далее — ОАО «РЖД») и на регулирующие органы субъектов РФ (в части установления тарифов на услуги пригородных перевозчиков). Ответственность за организацию и формирование пригородного железнодорожного сообщения перешла на региональный уровень [Хусаинов, 2012].

Создание и развитие пригородных пассажирских компаний (ППК) являлось ключевым элементом реформы в области пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Указанные компании образованы посредством выделения из структуры ОАО «РЖД» с целью скорейшей ликвидации перекрестного субсидирования между убыточными пассажирскими и прибыльными грузовыми перевозками [Терешина, 2012].

В результате по географическому признаку были сформированы 26 пригородных пассажирских компаний, 17 из которых являются дочерними зависимыми обществами ОАО «РЖД», осуществляющими обслуживание территорий 51 субъекта РФ с населением около 90 млн чел. (70% от общей численности населения страны). В состав собственников остальной части ППК (9 компаний) входят субъекты РФ, частные инвесторы, а также ОАО «РЖД».

При этом ОАО «РЖД» осталось монопольным собственником железнодорожной инфраструктуры общего пользования. Предусмотренная реформой передача ППК части имущества пассажирского хозяйства и объектов инфраструктуры, относящегося к пригородным перевозкам, не была осуществлена. ППК организуют перевозку пассажиров в пригородном сообщении по инфраструктуре ОАО «РЖД» на арендованном подвижном составе, что вызывает трудности при реализации тарифной политики в сфере пригородного железнодорожного сообщения [Мозговая, 2015].

Согласно действующему законодательству тариф на пригородные железнодорожные перевозки устанавливается на основе экономически обоснованных затрат ППК с учетом возможностей регионов по субсидированию ППК в целях поддержания доступного для населения уровня тарифов на железнодорожные перевозки.

Методика расчета экономически обоснованных затрат в пригородном сообщении в субъектах РФ, утвержденная Приказом ФСТ России

от 28 сентября 2010 года № 235-т/1, предполагает определение экономически обоснованных затрат на основе индексации фактических расходов ППК предшествующего периода. В состав расходов ППК, помимо расходов на заработную плату и отчислений на социальные нужды основного производственного персонала, материальных затрат и амортизации, включаются также расходы на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и расходы на использование подвижного железнодорожного состава (вагонов, локомотивов и т. д.).

Государственное регулирование тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки в пригородном сообщении включает:

- *на федеральном уровне* регулирование размера тарифа на услуги инфраструктуры ОАО «РЖД», устанавливаемого на льготной основе в целях недопущения резкого роста тарифа на пригородное железнодорожное сообщение после отказа от механизма перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими перевозками. Так, в 2011—2014 годах правительством установлен исключительный коэффициент в размере 0,01 к тарифу на услуги инфраструктуры, позволивший практически полностью (на 99%) освободить ППК от компенсации инфраструктурной составляющей при оказании услуг по пассажирским перевозкам на железнодорожном транспорте в пригородном сообщении;
- *на региональном уровне* регулирование субъектами РФ величины расходов ППК, подлежащих включению в тариф на услуги по перевозке пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении. Часть расходов пригородного перевозчика, не включаемая региональными регулирующими органами в тариф на оказание услуг по пригородным пассажирским перевозкам, частично или полностью покрывается за счет субсидий регионального бюджета [Хусаинов, 2015].

В структуре себестоимости пригородных пассажирских перевозчиков основная доля расходов (60—80%) приходится на аренду и техническое обслуживание подвижного состава ОАО «РЖД». Оплата услуг ОАО «РЖД» по использованию инфраструктуры в условиях действия исключительного льготного тарифа на услуги инфраструктуры составляет менее 1% (табл. 1) [Центральная ППК, 2014. С. 32].

Государство компенсирует выпадающие доходы железнодорожных перевозчиков от государственного регулирования тарифов путем предоставления субсидий (табл. 2):

- *из федерального бюджета* на компенсацию выпадающих доходов ОАО «РЖД» в части установления исключительного льготного тарифа на услуги железнодорожной инфраструктуры общего пользования (размер которых в 2013 году составил 25 млрд руб.);
- *из региональных бюджетов* на компенсацию выпадающих доходов ППК от государственного регулирования тарифов на перевозки в пригородном пассажирском сообщении.

Т а б л и ц а 1

**Структура себестоимости оказания услуг по перевозке пассажиров
в пригородном железнодорожном сообщении некоторых ППК, 2013 год (млн руб.)**

Наименование	Северо- Западная ППК	Централь- ная ППК	Северо- Кавказская ППК	Северная ППК	Самарская ППК
Себестоимость пригородных пассажирских перевозок, всего	5455,80	24 776,10	1725,30	2416,50	642,9
<i>в том числе:</i>					
оплата труда, материальные затраты, услуги сторонних организаций	1780,60	9 782,10	538,4	489,1	215
<i>доля в структуре себестоимости (%)</i>	32,60	39,50	31,20	20,20	33,40
Расходы на услуги ОАО «РЖД» (подвижной состав и инфраструктура)	3675,20	14 994,00	1186,90	1927,40	427,9
<i>доля в структуре себестоимости (%)</i>	67,40	60,50	68,80	79,80	66,60
<i>Справочно:</i>					
расходы на инфраструктуру по льготному тарифу (1%)	34,56	123,456	13,236	9,806	3,533
<i>доля в структуре себестоимости (%)</i>	0,6	0,5	0,8	0,4	0,5

Источники: годовые отчеты ППК, Счетная палата РФ.

В 2013 году региональные бюджеты выплатили пригородным перевозчикам 7,9 млрд руб., или 47,1% от требуемой суммы (16,2 млрд руб.). Несмотря на закрепление на законодательном уровне необходимости обеспечения в полном объеме компенсации субъектами РФ убытков от пригородных перевозок, многие региональные администрации не закладывают в бюджет нужный для этого объем средств (табл. 3) [РЖД, 2014. С. 46].

Нежелание закладывать в бюджете необходимые средства на компенсацию убытков ППК в полном объеме региональные власти объясняют наличием непрозрачного механизма определения расходов на пригородные перевозки, главным образом в части аренды и технического обслуживания подвижного состава и услуг инфраструктуры. Поскольку ППК не имеют на своем балансе подвижного состава и объекты инфраструктуры, администрации регионов не в состоянии четко оценить и проконтролировать обоснованность выставляемых перевозчиком выпадающих доходов. Региональные власти в условиях дефицита региональных бюджетов находятся в ситуации, при которой, с одной стороны, федеральный центр требует исполнения и реализации на местах целевых показателей социально-экономического развития регионов, а с другой — возлагает на региональные бюджеты дополнительную финансовую нагрузку в виде обязательного погашения долгов перед ППК по пригородным перевозкам [Галлямова, 2014].

Таким образом, сложившийся порядок организации пригородных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте и приме-

Т а б л и ц а 2

Финансовые результаты деятельности пригородных пассажирских компаний, 2013 год (млн руб.)

№ п/п	Наименование	Доходы ППК		Расходы ППК		Финансовый результат ППК	Расходы на инфраструктуру по тарифам ФСТ		
		всего	в том числе субсидии из регионального бюджета	всего	в том числе затраты на инфраструктуру по льготному тарифу — 1%		100% уровень затрат	размер субсидий ОАО «РЖД» из федерального бюджета	невозмещенная часть расходов ОАО «РЖД»
	Пассажирские пригородные компании (ППК), всего за 2013 год				336,28		33 627,1	25 000,1	8290,72
	<i>в том числе:</i>								
1	Пригородные пассажирские компании регулируемого сегмента рынка	57 464,9	7907,0	57 384,4	329,28	80,5	32 928,0	24 476,1	8 122,62
	<i>в том числе:</i>								
	Алтай-Пригород	581,4	248,8	581,4	3,787	0	378,7	277,9	97,01
	Байкальская ППК	1153,0	572,2	1513,1	9,373	-360,1	937,3	696,2	231,73
	Башкортостанская ППК	924,3	565,1	1311,6	7,424	-387,3	742,4	556,0	178,98
	Волго-Вятская ППК	1938,7	318,1	2058,6	15,313	-119,9	1531,3	1146,3	369,69
	Волгоградтранспригород	408,6	179,3	427,1	2,526	-18,5	252,6	189,3	60,77
	Забайкальская ППК	258,3	112,4	809,7	3,479	-551,4	347,9	260,9	83,52
	Калининградская ППК	165,6	50	414,2	1,542	-248,6	154,2	115,9	36,76
	Краспригород	670,0	376,5	672,3	4,770	-2,3	477,0	349,8	122,43
	Кубань Экспресс-Пригород	841,2	214,2	937,2	5,610	-96,0	561,0	368,0	187,39
	Кузбасс-пригород	508,3	189,6	613,9	3,636	-105,6	363,6	272,6	87,36
	Межрегиональная пассажирская компания	н/д	н/д	н/д	0,894	н/д	89,4	67,0	21,51
	Московско-Тверская ППК	3170,3	18,8	2698,1	14,009	472,2	1400,9	1050,7	336,19
	Омск-пригород	358,7	156,8	358,7	2,413	0	241,3	181,2	57,69
	Пассажирская компания «Сахалин»	105,3	81,5	109,2	0,375	-3,9	37,5	28,2	8,93

О к о н ч а н и е т а б л и ц ы 2

№ п/п	Наименование	Доходы ППК		Расходы ППК		Финансовый результат ППК	Расходы на инфраструктуру по тарифам ФСТ		
		всего	в том числе субсидии из регионального бюджета	всего	в том числе затраты на инфраструктуру по льготному тарифу — 1%		100% уровень затрат	размер субсидий ОАО «РЖД» из федерального бюджета	невозмещенная часть расходов ОАО «РЖД»
	Пермская пригородная компания	820,4	344,0	830,2	5,968	-9,8	596,8	447,8	143,03
	ППК «Солержество»	1262,2	608,4	1319,3	10,170	-57,1	1017,0	756,3	250,53
	ППК «Черноземье»	981,6	245,0	2344,2	14,197	-1362,6	1419,7	1039,6	365,9
	Самарская ППК	600,8	228,0	642,9	3,533	-42,1	353,3	262,0	87,77
	Саратовская ППК	280,1	87,5	455,8	2,274	-175,7	227,4	170,5	54,63
	Свердловская пригородная компания	3498,2	1585,5	4027,6	23,793	-529,4	2379,3	1784,0	571,51
	Северная ППК	1148,8	426,4	2422,0	9,806	-1273,2	980,6	726,0	244,79
	Северо-Западная ППК	5845,3	236,1	5710,3	34,560	135,0	3456,0	2595,4	826,04
	Северо-Кавказская ППК	1166,4	146,2	1845,6	13,236	-679,2	1323,6	986,8	323,56
	Центральная ППК	28725,4	301,3	22 714,0	123,456	6011,4	12345,6	9163,7	3058,44
	Экспресс Приморья	895,0	319,2	1410,5	6,260	-515,5	626,0	468,1	151,64
	Экспресс-пригород	1157,0	296,1	1156,9	6,876	0,1	687,6	515,9	164,82
2	Прочие пассажирские перевозки, всего	н/д	н/д	н/д	7,000		699,1	524,0	168,1
	<i>в том числе:</i>								
	ДОСС	н/д	н/д	н/д	0,700	н/д	66,9	50,1	16,1
	ООО «Аэроэкспресс»	н/д	н/д	н/д	6,300	н/д	632,2	473,9	152,0

Источник: Счетная палата РФ.

Т а б л и ц а 3

Компенсация субъектами РФ выпадающих доходов ППК в результате действия льготных тарифов за пользование инфраструктурой, 2013 год

Уровень компенсации субъектами РФ	Количество субъектов РФ	Наименование субъектов РФ
Компенсация не требуется	6	Москва, Санкт-Петербург, Астраханская, Рязанская и Московская области, Республика Адыгея
Компенсация меньше 50%	34	Брянская область, Чеченская Республика, Республика Бурятия, Орловская, Тверская, Костромская области и др.
Компенсация на уровне 50—100%	31	Волгоградская область, Ханты-Мансийский АО и др.
Компенсация не предусмотрена в региональном бюджете	2	Ленинградская и Вологодская области

Источник: ОАО «РЖД».

няемый механизм тарифообразования, во-первых, не обеспечивают безубыточность деятельности ППК, что приводит к хроническому дефициту финансирования деятельности региональных перевозчиков (в 2013 году совокупные доходы пригородных пассажирских компаний составили 49,5 млрд руб. при уровне расходов в 57,4 млрд руб., безубыточными оказались лишь 9 ППК из 26), а во-вторых, снижают прозрачность отнесения и определения величины расходов на услуги пассажирских пригородных перевозок (особенно в части аренды подвижного состава и использования железнодорожной инфраструктурой общего пользования).

Кроме того, динамика пригородных пассажирских железнодорожных перевозок за 2010—2013 годы демонстрирует снижение количества перевозимых в пригородном железнодорожном сообщении пассажиров во всех федеральных округах, за исключением Центрального и Южного, в которых количество перевезенных пассажиров выросло на 31 и 26% соответственно. При этом основной объем перевезенных пригородным железнодорожным транспортом пассажиров (64,3%) приходится на московский регион (Москва и Московская область), в котором количество перевезенных пассажиров за три года увеличилось на 34% (табл. 4).

В феврале 2015 года в результате допущенных просчетов в организации пригородного железнодорожного сообщения, скопившихся в отрасли нерешенных проблем и принятого Правительством РФ в январе 2015 года решения по повышению льготного коэффициента к тарифу на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям (до 0,25), ППК начали массово снижать интенсивность движения поездов пригородного сообщения. Это привело к кризису в сфере пассажирских железнодорожных перевозок пригородного сообщения и вынужденному переходу к «ручному управлению» отраслью [Семенова, 2014].

**Отправление пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении
по федеральным округам РФ, 2010–2013 годы (млн пассажиров)**

№ п/п	Наименование	2010	2011	2012	2013	Изменение за 2010–2013 (%)	Доля в структуре пассажирских пригородных перевозок за 2013 (%)
1	Российская Федерация, всего	831,59	878,33	942,21	968,82	17	100,0
	<i>в том числе:</i>						
1.1	Центральный ФО	519,77	579,86	643,01	681,44	31	70,3
1.2	Северо-Западный ФО	90,24	84,08	87,11	84,21	–7	8,7
1.3	Южный ФО	25,94	27,26	29,54	32,63	26	3,4
1.4	Северо-Кавказский ФО	7,89	8,21	8,22	7,54	–4	0,8
1.5	Приволжский ФО	71,76	70,25	70,29	67,93	–5	7,0
1.6	Уральский ФО	30,69	21,44	28,65	23,22	–24	2,4
1.7	Сибирский ФО	71,94	67,32	64,23	62,67	–13	6,5
1.8	Дальневосточный ФО	12,72	12,71	10,71	8,88	–30	0,9
	<i>Справочно:</i>						
	Московская область	217,24	254,36	290,97	311,40	43	32,1
	Москва	247,94	269,08	293,91	311,63	26	32,2
	Краснодарский край	9,48	9,4	9,63	10,98	16	1,1
	Ростовская область	12,43	14,12	15,57	17,1	38	1,8

Источник: Росстат.

Возвращение отмененных маршрутов на пригородные направления стало возможным в результате прямых распоряжений руководства страны, поручившего профильным ведомствам и организациям в кратчайшие сроки выработать предложения и найти пути выхода из сложившейся ситуации. Как следствие были предприняты следующие шаги:

- возвращен до уровня 0,01 исключительный коэффициент к тарифу на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «РЖД» пригородным пассажирским компаниям при осуществлении перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении (Постановление Правительства РФ от 25.02.2015 № 166 «О внесении изменения в Постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 844»);
- увеличена на 35% величина средств, выделяемых из федерального бюджета на компенсацию в 2015 году потерь в доходах ОАО «РЖД» от установления льготного коэффициента к тарифу на услуги за пользование инфраструктурой железнодорожного транспорта при осуществлении пригородных пассажирских перевозок (33,8 млрд руб. против предусмотренных ранее 25 млрд руб.);
- внесены изменения в методику определения экономически обоснованного уровня затрат на пригородные перевозки, которые

предусматривают учет нормы рентабельности и инвестиционной программы компаний-перевозчиков (Постановление Правительства РФ от 25.02.2015 № 165 «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 07.03 1995 № 239»);

- внесен законопроект об установлении на период до 2017 года льготной ставки НДС (в размере 0%) при выполнении пригородных железнодорожных пассажирских перевозок.

Несмотря на то что принятые меры позволили преодолеть февральский кризис и вернуть отмененные пригородными железнодорожными перевозчиками маршруты поездов, они не решают основных системных проблем отрасли. Государство через механизмы установления льготного исключительного тарифа на услуги инфраструктуры и льготной ставки по НДС стремится сбалансировать финансовое положение пригородных железнодорожных перевозчиков. Без предоставляемых льгот ряд ППК, которые сегодня имеют положительный финансовый результат по перевозочной деятельности, были бы убыточными.

Вместе с тем убыточность пассажирских железнодорожных перевозок на многих направлениях пригородного сообщения требует от субъектов РФ оптимизации транспортных стратегий регионов, заключающейся главным образом в разработке долгосрочных планов развития транспортного обслуживания населения, в анализе перспектив развития различных направлений перевозок и в создании конкурентных условий развития автомобильных и железных дорог.

Таким образом, для решения проблем в организации пригородного сообщения представляется целесообразным предпринять дополнительные шаги по следующим направлениям:

- окончательно урегулировать вопросы выделения с баланса ОАО «РЖД» подвижного состава и объектов инфраструктуры, относящихся к пригородному сообщению, и рассмотреть возможность передачи их в ведение субъектов РФ с обязательным условием утверждения долгосрочного плана (стратегии) регионального транспортного обслуживания населения;
- разработать законодательную базу размещения региональными органами государственной власти заказов (конкурсов) на право осуществления пригородных пассажирских перевозок и управления железнодорожной инфраструктурой общего пользования, базирующихся на принципе минимизации размера дотаций, выплачиваемых регионами на поддержание пригородных железнодорожных перевозок;
- разработать на федеральном уровне регулирования единую методологию (а) заключения договоров на управление подвижным составом и железнодорожной инфраструктурой общего пользования; (б) долгосрочного (стратегического) планирования регионального транспортного обслуживания населения; (в) обновления и развития парка подвижного состава в пригородном железнодорожном сообщении;

- разработать механизмы оценки и утверждения инвестиционных проектов, включаемых в инвестиционную программу по развитию подвижного состава и объектов железнодорожной инфраструктуры, относимой к пригородным пассажирским перевозкам, с точки зрения финансовой, социальной целесообразности при обязательном сопоставлении с автомобильным и другими видами транспорта;
- рассмотреть возможность проведения долгосрочной тарифной политики в отношении компаний-перевозчиков.

Литература

1. *Галлямова Ю.* ОАО «РЖД» уходит с перронов и вокзалов // Коммерсантъ. 2014. 25 июля.
2. *РЖД.* Годовой отчет 2013. М.: Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», 2014.
3. *Семенова О.* Система тарифов на железнодорожном транспорте и направления ее дальнейшего развития // Экономическая политика. 2014. № 2. С. 105—116.
4. *Семенова О., Мозговая О., Репетюк С.* Проблемы комплексного анализа грузового железнодорожного транспорта в тарифном регулировании // Российское предпринимательство. 2015. Т. 16. № 6. С. 935—946.
5. *Терёшина Н., Епишкин И., Флягина Т.* Экономические реформы на железнодорожном транспорте: Учебное пособие. М.: МИИТ, 2012.
6. *Хусаинов Ф.* Экономические реформы на железнодорожном транспорте. М.: Наука, 2012.
7. *Хусаинов Ф.* Железные дороги и рынок: Сб. статей. М.: Наука, 2015.
8. *Центральная ППК.* Годовой отчет по результатам работы за 2013 год. М.: Открытое акционерное общество «Центральная пригородная пассажирская компания», 2014.

Ekonomicheskaya Politika, 2015, vol. 10, no. 6, pp. 194–204

Dmitry AGAFONOV. E-mail: em@ranepa.ru

Oksana MOZGOVAYA. E-mail: em@ranepa.ru

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (82, Vernadskogo prosp., Moscow, 119571, Russian Federation).

The Infrastructure Role in the Development of Russian Commuter Rail Service Market

Abstract

The commuter rail service is socially significant in Russia. A high level of customer demand for the suburban rail service is observed in many country regions. However, despite of the Russian railway transport structural reform, the commuter rail service market still has no instruments to improve efficiency and service quality. The aim of this article is to display the necessity and the importance of Commuter Rail Service enhancement in Russia.

Key words: commuter rail service companies, commuter rail service, railway infrastructure, subsidy of the commuter rail service.

JEL: H11, H54, L92.

References

1. Galliamova J. Open Joint Stock Company “Russian Railways” leaves platforms and stations. *Kommersant*, 2014, July 25.
2. Russian Railways. *Annual report 2013*. Moscow, 2014.
3. Semenova O., Mozgovaya O., Repetyuk S. Research of the modern state of the railway tariff system and prospects for possibilities of its development. *Ekonomicheskaya Politika*, 2014, no. 2, pp. 105-116.
4. Semenova O., Mozgovaya O., Repetyuk S. The Problems of the freight railway transport of Russian Federation complex analyses for tariff regulation. *Russian Journal of Entrepreneurship*, 2015, vol. 16, no. 6, pp. 935-946.
5. Tereshina N., Epishkin I., Flyagina T. *Economic reforms at railway transport: A textbook*. Moscow: MIIT, 2012.
6. Khusainov F. *Economic reforms at railway transport*. Moscow: Nauka, 2012.
7. Khusainov F. *The railway transport and market*. Moscow: Nauka, 2015.
8. Central Exurban Passenger Company. *Annual report 2013*. Moscow, 2014.