

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

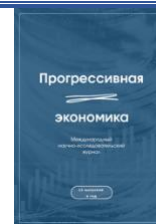
№ 5 / 2025 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/mechanizm-garmonizaczii-gosudarstvennogo-uchastiya-v-upravlenii-prigorodnym-zheleznodorozhnym-kompleksom/

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности ВАК: 5.2.3

УДК 338.27

DOI: 10.54861/27131211_2025_5_70



МЕХАНИЗМ ГАРМОНИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧАСТИЯ В УПРАВЛЕНИИ ПРИГОРОДНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ КОМПЛЕКСОМ

Подсорин В.А., доктор экономических наук, Директор Центра тарифного моделирования на транспорте, профессор кафедры «Экономика труда и управление человеческими ресурсами», Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва, Россия
127994, Москва, ул. Образцова, д.9, стр.9.
e-mail: podsorin@mail.ru

Куликов Е.К., аспирант, Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва, Россия
127994, Москва, ул. Образцова, д.9, стр.9.

Начальник отдела аналитического сопровождения, Комитет по ценам и тарифам Московской области, г. Красногорск, Россия
143407, Московская область, г. Красногорск, б-р Строителей, 1
e-mail: kulikovek@mosreg.ru

Аннотация. Целью настоящей статьи является обоснование и разработка экономического механизма государственного участия в управлении пригородным пассажирским железнодорожным комплексом на основе принципов гармонизации интересов, обеспечивающего переход к стимулирующему регулированию и эффективному распределению финансовых рисков между участниками процесса. Научная новизна исследования заключается в обосновании комплексного подхода к управлению, где государственное участие рассматривается не просто как субсидирование, а как инструмент стратегического развития инфраструктуры. Методами исследования выступают системный анализ, институциональное проектирование и оценка транспортной мобильности населения в крупных агломерациях. В ходе работы авторами предложена модель оптимизации бюджетных потоков и повышения операционной устойчивости пригородных



компаний. Установлено, что существующая система компенсации убытков требует трансформации в сторону стимулирующих контрактов, которые учитывают специфику регионального заказа. Практическая значимость работы подтверждается возможностью использования предложенных решений при формировании транспортной политики регионов и расчете тарифов. Полученные исследовательские результаты могут стать базой для совершенствования нормативно-правовой базы, регулирующей отношения субъектов в сфере пригородных перевозок. Дальнейшие изыскания авторов направлены на анализ внедрения цифровых технологий в систему государственного контроля за пассажиропотоками.

Ключевые слова: инновации, государственное участие, пригородный железнодорожный комплекс, экономический механизм, управление перевозками, транспортная система, региональное развитие.

Конфликт интересов. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Подсорин В.А., Куликов Е.К. Механизм гармонизации государственного участия в управлении пригородным железнодорожным комплексом // Прогрессивная экономика. 2026. № 5. С. 70–87. https://doi.org/10.54861/27131211_2026_5_70.

Статья поступила в редакцию: 01.04.2026 г. Одобрена после рецензирования: 04.05.2026 г. Принята к публикации: 05.05.2026 г.

MECHANISM FOR HARMONIZING STATE PARTICIPATION IN THE MANAGEMENT OF THE SUBURBAN RAILWAY COMPLEX

Podsorin V.A., Doctor of Economics, Director of the Center for Tariff Modeling in Transport, Professor of the Department of Labor Economics and Human Resource Management, Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia
127994, Moscow, Obraztsova St., 9, Bldg. 9.
e-mail: podsorin@mail.ru

Kulikov E.K., Postgraduate Student, Russian University of Transport (MIIT), Moscow, Russia
127994, Moscow, Obraztsova St., 9, Bldg. 9.
Head of the Analytical Support Department, Moscow Region Committee on Prices and Tariffs, Krasnogorsk, Russia
143407, Moscow Region, Krasnogorsk, Stroiteley Blvd., 1
e-mail: kulikovek@mosreg.ru

Abstract. The purpose of this article is to substantiate and develop an economic mechanism for state participation in the management of the suburban passenger railway complex



based on the principles of harmonization of interests, ensuring a transition to stimulating regulation and effective distribution of financial risks among the participants in the process. The scientific novelty of the research lies in the substantiation of an integrated approach to management, where government participation is considered not just as a subsidy, but as a tool for strategic infrastructure development. The research methods are system analysis, institutional design and assessment of transport mobility of the population in large agglomerations. In the course of the work, the authors proposed a model for optimizing budget flows and increasing the operational sustainability of suburban companies. It has been established that the existing loss compensation system requires transformation towards incentive contracts that take into account the specifics of the regional order. The practical significance of the work is confirmed by the possibility of using the proposed solutions in shaping regional transport policy and calculating tariffs. The obtained research results can become the basis for improving the regulatory framework governing the relations of subjects in the field of suburban transportation. Further research by the authors is aimed at analyzing the introduction of digital technologies into the system of state control over passenger traffic.

Keywords: innovation, public participation, suburban railway complex, economic mechanism, transportation management, transport system, regional development.

JEL classification: R41, L51, H54, R48.

Conflict of interest. The authors declare that there is no conflict of interest.

For citation: Podsorin V.A., Kulikov E.K. (2026). Mekhanizm garmonizatsii gosudarstvennogo uchastiya v upravlenii prigorodnym zheleznodorozhnym kompleksom [Mechanism for harmonizing state participation in the management of the suburban railway complex]. *Progressivnaya ekonomika* [Progressive Economy], 5, 70–87. https://doi.org/10.54861/27131211_2026_5_70. (In Russ., abstract in Eng.)

The article was submitted to the editorial office: 01/04/2026. Approved after review: 04/05/2026. Accepted for publication: 05/05/2026.

Введение

Актуальность научной проблемы настоящего исследования обусловлена нарастающим противоречием между необходимостью технологической модернизации отрасли и прогрессирующим дефицитом региональных бюджетов, выступающих основными заказчиками перевозок. Представляется дискуссионным, положение о том, что сложившаяся модель управления, ориентированная на пассивное возмещение убытков перевозчиков, способна обеспечить долгосрочную устойчивость системы [1]. Именно отсутствие гибких механизмов адаптации к меняющемуся спросу и жесткое тарифное регулирование становятся главными барьерами для инновационного рывка в пригородном сообщении.

Сложность текущего момента продиктована необходимостью поиска качественно новых форматов взаимодействия власти и бизнеса, где государственное участие трансформируется из инструмента ситуативного выживания в драйвер стратегического роста. На наш взгляд, существующий разрыв между социальными обязательствами государства и коммерческими



приоритетами транспортных компаний требует дополнительного определения роли регулятора. Институциональная среда (включающая правовые и финансовые аспекты) должна не просто консервировать текущее состояние инфраструктуры, а создавать стимулы для повышения операционной эффективности и качества обслуживания пассажиров.

Хаотичное изменение экономических условий и санкционное давление на транспортный сектор лишь обостряют потребность в теоретическом обосновании процессов сопряжения интересов всех участников рынка. Требуется детального осмысления вопрос о том, каким образом механизмы субсидирования могут быть интегрированы в общую систему управления качеством и рисками. Без создания адаптивной модели, учитывающей агломерационную специфику и реальную себестоимость ресурсов, достижение баланса между бюджетной устойчивостью и потребностями населения в мобильности останется нерешенной задачей.

Таким образом, *целью* статьи является обоснование и разработка экономического механизма государственного участия в управлении пригородным пассажирским железнодорожным комплексом на основе принципов гармонизации интересов, обеспечивающего переход к стимулирующему регулированию и эффективному распределению финансовых рисков между участниками процесса.

Обзор литературы

Теоретическое осмысление специфики функционирования транспортных систем требует, прежде всего, детального анализа нормативного фундамента, определяющего границы государственного вмешательства. Основопологающим вектором здесь выступает Конституция Российской Федерации, положения которой гарантируют не только единство экономического пространства, но и беспрепятственное перемещение услуг [2]. Представляется дискуссионным вопрос о практической реализации этих принципов в рамках Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», который фиксирует преимущественно технико-технологические аспекты инфраструктуры, оставляя за скобками гибкие инструменты экономического сопряжения интересов [3].

Центральной категорией исследования является «пригородный железнодорожный комплекс», который в работах Л.В. Шкуриной, Я.А. Поликарпова и Е.А. Маскаевой определяется как сложная организационно-экономическая система, функционирующая на стыке интересов перевозчика и региональных органов власти [4]. Подобный подход диктует необходимость рассматривать комплекс не как обособленный сегмент, а как драйвер социальной мобильности. В свою очередь, Е.М. Волкова и М.М. Снеткова трактуют современные тенденции развития перевозок через адаптацию к рыночным вызовам, подчеркивая, что «эффективность работы комплекса



напрямую зависит от качества институциональной среды и прозрачности распределения затрат» [5, с. 52]. Анализ, который провели И.В. Кубрак и Я.В. Кукушкина, подтверждает: сложившиеся модели сообщения часто игнорируют динамику агломерационных процессов, что порождает системные дефициты [6]. По нашему убеждению, именно через призму устойчивого развития, обоснованного Я.А. Поликарповым, следует раскрывать потенциал железнодорожных компаний как ядер транспортной безопасности [7].

Под «гармонизацией государственного участия» в рамках данного изыскания понимается процесс достижения динамического баланса между фискальными лимитами бюджетов и операционной устойчивостью бизнеса. Правовые рамки такого взаимодействия задает Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ, регламентирующий общие принципы возмездности услуг [8]. Однако специфика отрасли, закреплённая в Федеральном законе от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», накладывает на субъекты обязательства, которые практически никогда не покрываются рыночной выручкой [9]. В этой связи участие государства реализуется через три ключевых канала:

1. Тарифное регулирование, основы которого заложены в Постановлении Правительства РФ от 05.08.2009 № 643, ограничивающем предельную доходность перевозчика [10].

2. Методическое сопровождение затрат, опирающееся на Приказ ФАС России от 05.12.2017 № 1649/17, где зафиксирован алгоритм расчета экономически обоснованного уровня тарифов [11].

3. Прямое субсидирование инфраструктурных издержек, предусмотренное Постановлением Правительства РФ от 14.05.2015 № 466, устанавливающим льготные ставки на пользование путями [12].

Логика инновационного развития, зафиксированная в Распоряжении Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года...», предполагает переход к модели опережающего инвестирования [13]. Подходы к реализации данной стратегии в агломерациях подробно рассматривают В.С. Чеботарев и П.Н. Пешехонов, доказывая, что «роль пригородных перевозок должна трансформироваться из социальной обузы в инструмент капитализации территорий» [14, с. 246]. В условиях внешних ограничений, как отмечают П.Н. Пешехонов и В.В. Бутченко, пространственное развитие требует ускоренного импортозамещения управленческих технологий [15].

Особую значимость для формирования механизма гармонизации имеет концепция О.Г. Чувериной, обосновавшая в 2025 году модель транспортно-логистического сервиса [16]. Реализация этой идеи немыслима без глубокой интеграции IT-решений, предложенных в работах В.С. Чеботарева, П.Н. Пешехонова, О.Л. Морозова и А.В. Дорожкина [17]. Легитимность подобных

инноваций подкрепляется нормами Приказа Минтранса России от 28.06.2022 № 235, который упорядочивает правила взаимодействия с пассажирами [18].

Проблемы национальной безопасности, поднятые И.А. Рахимяновой и А.А. Волковой, подтверждают, что государственное участие в управлении комплексом является критическим фактором стабильности [19]. При этом для специфических регионов, как указывают В.Н. Остапчук и А.В. Еловиков, требуется отход от универсальных схем субсидирования в пользу локальных решений [20]. Нельзя исключать, что именно интеграция норм Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ позволит создать единый контур управления мультимодальными узлами, где железнодорожный транспорт станет ядром системы [21].

Анализ научных источников показал, что в современной литературе сформировался устойчивый разрыв между теоретическими моделями транспортного планирования и практическими инструментами финансового регулирования. Вне поля зрения большинства исследователей остается понимание гармонизации как процесса динамического сопряжения фискальных лимитов государства и операционных стратегий перевозчиков. Большинство работ посвящены исследованию либо технологических аспектов, либо сугубо бюджетных вопросов, в то время как институциональная природа «баланса интересов» остается нераскрытой. Восполнение этого пробела через авторское обоснование механизма распределения рисков составляет основной вклад данной работы в развитие экономической науки на транспорте.

Материалы и методы

Методологическую основу исследования составляют принципы системного анализа и ключевые положения институциональной теории, примененные к специфике функционирования транспортных систем. В качестве эмпирического фундамента работы были использованы положения действующих нормативно-правовых актов, регулирующих отрасль (включая Конституцию РФ, Гражданский кодекс РФ, профильные федеральные законы № 17-ФЗ и № 18-ФЗ), а также программные документы, такие как Транспортная стратегия до 2030 года. Информационной базой послужили статистические отчеты, отражающие динамику экономических индикаторов пригородного сообщения за период 2022-2025 гг.

Ведущим методом научного поиска выступило сценарное моделирование, направленное на выявление «точки равновесия» между фискальными лимитами региональных бюджетов и операционной устойчивостью субъектов естественных монополий. В противовес традиционным подходам, ориентированным на статическую фиксацию убытков, нами был реализован динамический анализ сопряжения приоритетов участников процесса. Такой методологический выбор позволил не просто

констатировать текущий дефицит ресурсов, а теоретически обосновать переход к адаптивной модели распределения рисков.

Процесс исследования также включал применение инструментов качественного сопоставления регуляторных практик. Через призму авторской трактовки «гармонизации» оценивались не только прямые затраты на организацию движения поездов, но и потенциальные социально-экономические эффекты от связности территорий агломераций. Считаем, что синтез институционального проектирования и анализа тарифных решений (в частности, положений Постановления № 643 и Методики ФАС № 1649/17) позволил сформировать репрезентативный алгоритм управления, пригодный для внедрения в условиях высокой неопределенности внешней среды.

Результаты и обсуждение

Практическая реализация механизма гармонизации требует, прежде всего, детального разбора экономических индикаторов, характеризующих состояние пригородного сообщения в условиях агломерационного роста. Следует выяснить: насколько жизнеспособной может оставаться система, в которой позитивная динамика производственных показателей (увеличение пассажиропотока) сопровождается агрессивным ростом бюджетной нагрузки. Нельзя исключать, что накопленный институциональный разрыв между стоимостью содержания инфраструктуры и реальными фискальными возможностями регионов выступает главным барьером для стратегического развития отрасли. Основные параметры, отражающие динамику государственного участия и операционную эффективность, наглядно представлены в таблице 1.

Выявленный разрыв между темпами роста пассажиропотока (+4,6%) и взрывным увеличением субсидирования инфраструктуры (+27,0%) прямо указывает: прежний экономический механизм, опирающийся на нормы Постановления Правительства РФ от 05.08.2009 № 643 [10], практически исчерпал свой ресурс. Внимания заслуживает прогнозный скачок объема господдержки до 67,6 млрд. руб. в 2025 году, что более чем в два раза превышает уровень 2022 года. Такая динамика подтверждает тезис о том, что экстенсивный путь развития через простое наращивание предложения услуг ведет к перегреву бюджетной системы. Стабильно высокая доля пригородного сообщения в общем объеме железнодорожных перевозок (более 90%) лишь подчеркивает социальную ловушку: государство не может отказаться от финансирования, но и продолжать его в текущем формате становится невозможно.

Таблица 1

**Динамика экономических индикаторов функционирования
пригородного комплекса за 2022-2025 гг.**

Table 1

**Dynamics of economic indicators for the functioning of the suburban complex
for 2022-2025**

Показатель	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	Темп роста (CAGR)
Пассажирооборот (млрд. пасс-км)	31,5	34,2	35,3	36,1	+4,6%
Объем перевозок (млн. чел.)	1031,0	1079,0	1157,0	1183,5	+4,7%
Субсидии на инфраструктуру (млрд. руб.)	~33,0	35,0	39,1	67,6	+27,0%
Доля в общем пассажиропотоке ж/д (%)	90,0	89,3	90,2	90,3	-

*Источник: составлено авторами по данным [3; 10; 12]
Source: compiled by the author based on data from [3; 10; 12]*

Сложность ситуации усугубляется тем, что действующая Методика ФАС России № 1649/17 ориентирует регулятора на компенсацию фактически понесенных затрат, что не создает у перевозчика стимулов к оптимизации [11]. Для более глубокого понимания факторов, дестабилизирующих экономику комплекса, рассмотрим трансформацию структуры операционных расходов в таблице 2.

Таблица 2

Структура операционных расходов пригородной компании за 2022-2025 гг.

Table 2

Structure of operating expenses of a suburban company for 2022-2025

Статья расходов (в % к итогу)	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	Изменение (+/-)
Услуги инфраструктуры и лизинг	26,2	29,1	32,4	35,6	+9,4
Энергоносители на тягу	18,5	19,2	19,8	20,4	+1,9
Затраты на персонал (ФОТ)	28,4	26,8	25,2	23,8	-4,6
Ремонт и обслуживание	15,1	16,3	17,2	18,1	+3,0
Прочие (налоги, АУП, связь)	11,8	8,6	5,4	2,1	-9,7
ИТОГО	100%	100%	100%	100%	-

*Источник: составлено авторами по данным [4; 7; 11]
Source: compiled by the authors based on data from [4; 7; 11]*

Параметры, отраженные в таблице 2, подтверждают нарастающее «инфраструктурное давление». Мы видим, что за исследуемый период доля платы за пользование путями и лизинговые платежи выросли на 9,4



процентных пункта, фактически вытесняя ресурсы, необходимые для развития кадрового потенциала. Падение доли затрат на персонал на 4,6 п.п. при одновременном росте пассажирооборота свидетельствует о критической интенсификации труда, что создает угрозу устойчивости пригородных пассажирских компаний в долгосрочной перспективе. Тревожным выглядит сокращение «прочих» расходов (с 11,8% до 2,1%), что означает ликвидацию финансовой «подушки» и управленческих резервов для маневра.

Состояние на начало 2026 года характеризуется переходом системы в фазу критической зависимости от федеральных трансфертов. Анализ оперативных данных показывает, что сохранение инертной модели субсидирования при текущей динамике затрат может привести к разбалансировке региональных транспортных программ уже к концу текущего финансового года. Требуется дополнительное определение роли системной интеграции перевозчиков в агломерационные проекты, поскольку возможности экстенсивного покрытия убытков полностью исчерпаны. Обнаруженная деградация финансовой устойчивости требует немедленного отказа от практики пассивного ожидания субсидий и перехода к механизму гармонизации, ориентированному на управление стоимостью жизненного цикла инфраструктуры.

Трансформация подходов к управлению пригородным комплексом требует перехода от модели ситуативного субсидирования к системному проектированию долгосрочных экономических стимулов. В текущей практике сложилась ситуация, при которой регулятор выступает в роли пассивного донора, покрывающего возникающие кассовые разрывы без учета эффективности операционной деятельности. Ядром обновленного механизма должен стать процесс сопряжения фискальных интересов регионов и стратегий развития перевозчиков, что предполагает внедрение модели стимулирующего контрактирования.

Разработанный экономический механизм гармонизации представляет собой многоуровневую систему распределения рисков, структура которой наглядно отражена на рисунке 1. В отличие от инертных схем, опирающихся на Постановление Правительства РФ от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» [10], предлагаемая модель базируется на принципе разделения зон финансовой ответственности.

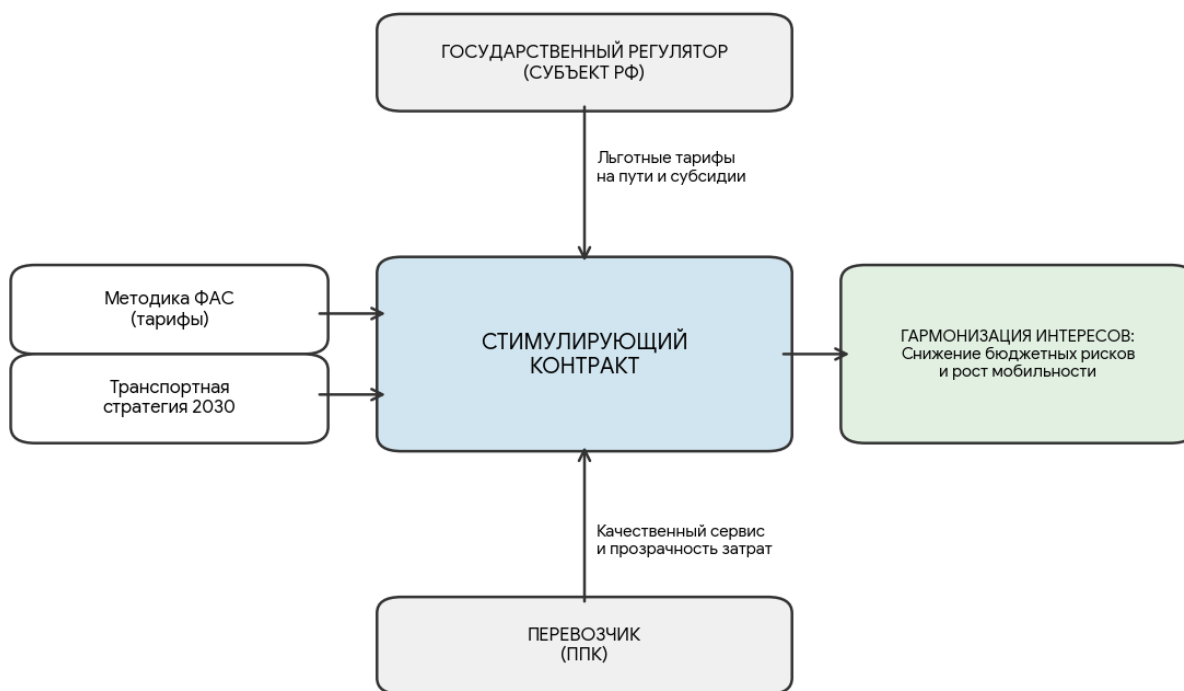


Рис. 1. Модель механизма гармонизации государственного участия в управлении пригородным железнодорожным комплексом

Источник: разработано авторами

Fig. 1. Model of the mechanism for harmonizing state participation in the management of the suburban railway complex

Source: developed by the authors

Логическая структура механизма (рис. 1) включает три ключевых контура управления. Регуляторный контур обеспечивает установление локальных тарифов на основе уточненной Методики расчета экономически обоснованного уровня тарифов на услуги субъектов естественных монополий..., утвержденной Приказом ФАС России от 05.12.2017 № 1649/17 [11], где учитывается агломерационная специфика и фактическая плотность пассажиропотока. Инвестиционный контур предполагает использование норм Постановления Правительства РФ от 14.05.2015 № 466 «О ежегодном установлении на 2015-2026 годы льготного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры...» [12] не как формы прямого дотирования, а как инструмента софинансирования обновления подвижного состава под конкретные показатели качества. Технологический контур базируется на внедрении цифровых платформ мониторинга для обеспечения прозрачности затрат, что позволяет реализовать приоритеты, заложенные в Распоряжении Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года...» [13].

Настройка данного механизма требует адаптации правил оказания услуг к меняющемуся спросу. Интеграция положений Приказа Минтранса России от

28.06.2022 № 235 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров...» [18] в контур управления позволит перейти от контроля процесса к контролю результата. Гармонизация достигается за счет фиксации в контракте предельного уровня бюджетной нагрузки при условии выполнения перевозчиком нормативов по регулярности и комфортности сообщения.

Практическая реализация такого подхода возможна через развитие логистического сервиса как источника внебюджетных доходов. Это позволит постепенно снижать долю бюджетного финансирования, высвобождая ресурсы для стратегических проектов пространственного развития. Предлагаемый механизм создает институциональную среду для устойчивого роста, превращая государственное участие в инструмент стратегического менеджмента в рамках норм Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ [21].

Для подтверждения практической значимости разработанного инструментария нами был сформирован прогнозный сценарий функционирования комплекса при условии внедрения принципов стимулирующего контрактирования. Представляется, что переход к модели гармонизации позволит не только стабилизировать объем бюджетных трансфертов, но и создать внутренние резервы для технологической реновации. Ожидаемые параметры эффективности, рассчитанные с учетом авторских предложений, наглядно представлены в таблице 3.

Таблица 3

Прогнозные показатели эффективности функционирования комплекса после внедрения механизма гармонизации на период 2026 г

Table 3

Projected performance indicators for the complex after the implementation of the harmonization mechanism for the period 2026

Показатель	Базовый сценарий (инертный)	Целевой сценарий (гармонизация)	Отклонение (+/-)
Уровень самокупаемости	0,64	0,70	+0,06
Удельный вес субсидий (%)	36,0	30,0	-6,0
Доля внебюджетных доходов (%)	1,8	4,2	+2,4
Коэффициент удовлетворенности	0,71	0,82	+0,11

Источник: составлено и рассчитано авторами на основе [10; 11; 13; 18]

Source: compiled and calculated by the authors based on [10; 11; 13; 18]

Анализ данных таблицы 3 позволяет утверждать, что перенос акцента на развитие логистического сервиса и внедрение прозрачного мониторинга затрат на основе Приказа ФАС России от 05.12.2017 № 1649/17 [11] дает



возможность сократить долю государственного участия в структуре доходов на 6,0 процентных пунктов. Рост уровня самоокупаемости до 0,70 свидетельствует о частичном преодолении финансовой зависимости от прямых трансфертов. По нашему убеждению, существенное повышение удовлетворенности качеством обслуживания (с 0,71 до 0,82) подтверждает жизнеспособность перехода к правилам, закрепленным в Приказе Минтранса России от 28.06.2022 № 235 [18], где акцент смещен на клиентский опыт.

Особого внимания заслуживает потенциал роста внебюджетных доходов более чем в два раза (с 1,8% до 4,2%). За счет синергии с иными видами транспорта в рамках Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ [21] и развития сопутствующей инфраструктуры перевозчик получает возможность генерировать выручку вне контура тарифного регулирования, основы которого заложены в Постановлении Правительства РФ от 05.08.2009 № 643 [10]. Подобная трансформация позволяет реализовать инновационный сценарий, заложенный в Распоряжении Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р [13], обеспечивая при этом экономическую безопасность транспортного узла. Реализация целевого сценария в 2026 году создает фундамент для перехода пригородного комплекса на принципы саморазвития, минимизируя риски кассовых разрывов при сохранении высокого уровня мобильности.

В этой связи обоснованным является вывод о том, что механизм гармонизации выступает не просто инструментом экономии бюджетных средств, а способом качественной перезагрузки всей системы управления пассажирским комплексом. Достигнутое в целевом прогнозе сокращение удельного веса субсидий позволяет перераспределить высвобождаемые ресурсы на капитальные вложения, что в долгосрочной перспективе обеспечит снижение себестоимости перевозок. Синхронизация интересов власти и бизнеса через стимулирующие контракты является единственным эффективным путем преодоления накопленного инвестиционного дефицита в агломерациях.

Заключение

Проведенный анализ подтверждает, что в условиях 2026 года сохранение прежних подходов к дотированию пригородного сообщения становится критическим барьером для развития транспортных узлов. В процессе исследования автором было выявлено, что накопленный институциональный разрыв между стоимостью содержания инфраструктуры и фискальными возможностями регионов требует немедленного перехода к модели адаптивного управления. Изучение теоретического базиса и нормативной среды показало, что существующие методики зачастую игнорируют динамику агломерационных процессов, фиксируя лишь текущие убытки перевозчиков без учета потенциала их качественного роста.



В ходе работы спроектирован и обоснован экономический механизм гармонизации, ядром которого выступает система стимулирующего контрактирования. Предложенный инструментарий позволяет трансформировать государственное участие из пассивного инструмента покрытия дефицита в активный рычаг стратегического менеджмента. Установлено, что внедрение механизмов разделения рисков и развитие внереализационных сервисов создают условия для повышения самокупаемости системы при одновременном росте удовлетворенности пассажиров.

Прогнозное моделирование целевого сценария продемонстрировало возможность существенной оптимизации бюджетных потоков. Полученные результаты доказывают, что синхронизация интересов власти и бизнеса через цифровой мониторинг и уточнение тарифных решений обеспечивает устойчивость комплекса даже в условиях высокой неопределенности. Перспективы дальнейших исследований видятся в детальной проработке алгоритмов интеграции пригородного железнодорожного транспорта в единые интеллектуальные транспортные системы мегаполисов, что позволит минимизировать совокупные общественные издержки на мобильность.

Литература

1. Куликов Е.К., Подсорин В.А. Экономический механизм управления пригородным пассажирским комплексом на основе гармонизации государственного участия // Прогрессивная экономика. 2026. № 4. С. 296–312. https://doi.org/10.54861/27131211_2026_4_296.
2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/.
3. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/.
4. Шкурина Л.В., Поликарпов Я.А., Маскаева Е.А. Экономическое управление пассажирским комплексом на железнодорожном транспорте. М.: Российский университет транспорта, 2023. 177 с.
5. Волкова Е.М., Снеткова М.М. Тенденции развития железнодорожных пригородных пассажирских перевозок // Развитие экономической науки на транспорте : Сборник научных статей международной научно-практической конференции / Под редакцией Н.А. Журавлевой. Санкт-Петербург: ООО "Институт независимых социально-экономических исследований - оценка", 2022. С. 48–56.
6. Кубрак И.В., Кукушкина Я.В. Анализ тенденций развития пригородного железнодорожного сообщения в Российской Федерации //



Анализ тенденций развития пригородного железнодорожного сообщения в Российской Федерации // Управление эксплуатационной работой на транспорте (УЭРТ-2024) : электронный сборник трудов II Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург: Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2024. С. 53–57.

7. Поликарпов Я.А. Пригородные пассажирские компании в системе устойчивого развития железнодорожного транспорта // Транспортное дело России. 2024. № 5. С. 11–18.

8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства Российской Федерации. 29.01.1996. № 5. Ст. 410.

9. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 13.01.2003. № 2. Ст. 170.

10. Постановление Правительства РФ от 05.08.2009 № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» // Собрание законодательства Российской Федерации. 17.08.2009. № 33. Ст. 4088.

11. Приказ ФАС России от 05.12.2017 № 1649/17 «Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня тарифов на услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении» // СПС Консультант Плюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_289166/.

12. Постановление Правительства РФ от 14.05.2015 № 466 «О ежегодном установлении на 2015 - 2026 годы льготного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при осуществлении перевозок пассажиров в пригородном сообщении» // Собрание законодательства Российской Федерации. 25.05.2015. № 21. Ст. 3104.

13. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Собрание законодательства Российской Федерации. 20.12.2021. № 51. Ст. 8931.

14. Чеботарев В.С., Пешехонов П.Н. Роль пригородных железнодорожных перевозок в развитии городских агломераций России и пути их эффективного развития // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Т. 14. № 6–1. С. 240–250.

15. Пешехонов П.Н., Бутченко В.В. Инновации в пространственном развитии железнодорожного комплекса в условиях санкций // Актуальные



проблемы пространственного развития: материалы II Междунар. науч.-практ. конф. Нижний Новгород, 2025. С. 322 – 329.

16. Чуверина О.Г. Экономическое обоснование механизма развития транспортно-логистического сервиса пригородного пассажирского комплекса железнодорожного транспорта: дис. ... канд. экон. наук. М., 2025. 162 с.

17. Чеботарев В. С., Пешехонов П. Н., Морозов О. Л., Дорожкин А. В. Инновационный подход в IT-технологиях пригородного железнодорожного комплекса // Научные проблемы водного транспорта. 2025. № 84. С. 172–184.

18. Приказ Минтранса России от 28.06.2022 № 235 «Об утверждении Правил оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров...» // СПС Консультант Плюс. URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/documents/categories/80/document/1376>.

19. Рахимянова И.А., Волкова А.А. Основные тенденции развития пригородного пассажирского сообщения на железнодорожном транспорте // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность: сб. тр. IX Междунар. науч.-практ. конф. М., 2024. С. 172–174.

20. Остапчук В. Н., Еловигов А. В. Актуальные проблемы развития пригородного железнодорожного транспорта // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2024. № 1. С. 128–131.

21. Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации...» // Собрание законодательства Российской Федерации. 20.07.2015. № 29 (часть I). Ст. 4346.

References

1. Kulikov, E.K., Podsorin, V.A. (2026). Ekonomicheskii mekhanizm upravleniya prigorodnym passazhirskim kompleksom na osnove garmonizatsii gosudarstvennogo uchastiya [Economic mechanism for managing suburban passenger transport based on harmonization of state participation]. *Progressivnaya ekonomika* [Progressive Economy], 4, 296–312. https://doi.org/10.54861/27131211_2026_4_296. (In Russ., abstract in Eng.)

2. Konstitutsiya Rossiiskoi Federatsii (prinyata vsenarodnym golosovaniem 12.12.1993 s izmeneniyami, odobrennymi v khode obshcherossiiskogo golosovaniya 01.07.2020) [Constitution of the Russian Federation (adopted by nationwide vote on December 12, 1993, with amendments approved on July 1, 2020)]. SPS Konsul'tant Plyus [Legal reference system Consultant Plus]. Retrieved from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/. (In Russ.)

3. Federal'nyi zakon ot 10.01.2003 No. 17-FZ “O zheleznodorozhnom transporte v Rossiiskoi Federatsii” [Federal Law No. 17-FZ dated January 10, 2003 “On railway transport in the Russian Federation”]. SPS Konsul'tant Plyus [Legal



reference system Consultant Plus]. Retrieved from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/. (In Russ.)

4. Shkurina, L.V., Polikarpov, Ya.A., Maskaeva, E.A. (2023). Ekonomicheskoe upravlenie passazhirskim kompleksom na zheleznodorozhnom transporte [Economic management of passenger complex in railway transport]. Moscow: Rossiiskii universitet transporta, 177. (In Russ.)

5. Volkova, E.M., Snetkova, M.M. (2022). Tendentsii razvitiya zheleznodorozhnykh prigorodnykh passazhirskikh perevozok [Trends in the development of suburban railway passenger transportation]. In: Razvitie ekonomicheskoi nauki na transporte [Development of economic science in transport]. Saint Petersburg: Institut nezavisimyykh sotsial'no-ekonomicheskikh issledovaniy, 48–56. (In Russ.)

6. Kubrak, I.V., Kukushkina, Ya.V. (2024). Analiz tendentsii razvitiya prigorodnogo zheleznodorozhnogo soobshcheniya v Rossiiskoi Federatsii [Analysis of trends in suburban railway communication in the Russian Federation]. In: Upravlenie ekspluatatsionnoi rabotoi na transporte (UERT-2024) [Management of transport operations]. Saint Petersburg: PGUPS, 53–57. (In Russ.)

7. Polikarpov, Ya.A. (2024). Prigorodnye passazhirskie kompanii v sisteme ustoichivogo razvitiya zheleznodorozhnogo transporta [Suburban passenger companies in the system of sustainable development of railway transport]. Transportnoe delo Rossii [Transport Business of Russia], 5, 11–18. (In Russ., abstract in Eng.)

8. Grazhdanskii kodeks Rossiiskoi Federatsii (chast' vtoraya) ot 26.01.1996 No. 14-FZ (red. ot 24.07.2023) [Civil Code of the Russian Federation (Part Two) No. 14-FZ dated January 26, 1996 (as amended on July 24, 2023)]. Sbornik zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii [Collection of Legislation of the Russian Federation], 29.01.1996, 5, art. 410. (In Russ.)

9. Federal'nyi zakon ot 10.01.2003 No. 18-FZ “Ustav zheleznodorozhnogo transporta Rossiiskoi Federatsii” [Federal Law No. 18-FZ dated January 10, 2003 “Charter of railway transport of the Russian Federation”]. Sbornik zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii [Collection of Legislation of the Russian Federation], 13.01.2003, 2, art. 170. (In Russ.)

10. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 05.08.2009 No. 643 “O gosudarstvennom regulirovanii tarifov, sborov i platy v otnoshenii rabot (uslug) sub"ektov estestvennykh monopolii v sfere zheleznodorozhnykh perevozok” [Resolution of the Government of the Russian Federation No. 643 dated August 5, 2009 “On state regulation of tariffs in railway transport services”]. Sbornik zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii [Collection of Legislation of the Russian Federation], 17.08.2009, 33, art. 4088. (In Russ.)

11. Prikaz FAS Rossii ot 05.12.2017 No. 1649/17 “Ob utverzhdenii Metodiki rascheta ekonomicheskii obosnovannogo urovnya tarifov na uslugi sub"ektov estestvennykh monopolii v sfere perevozok passazhirov

zheleznodorozhnym transportom obshchego pol'zovaniya v prigorodnom soobshchenii” [Order of the Federal Antimonopoly Service No. 1649/17 dated December 5, 2017 “On approval of tariff calculation methodology”]. SPS Konsul'tant Plyus [Legal reference system Consultant Plus]. Retrieved from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_289166/. (In Russ.)

12. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 14.05.2015 No. 466 “O ezhegodnom ustanovlenii na 2015–2026 gody l'gotnogo tarifa...” [Resolution of the Government of the Russian Federation No. 466 dated May 14, 2015 “On preferential tariffs for suburban railway transport infrastructure use”]. Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii [Collection of Legislation of the Russian Federation], 25.05.2015, 21, art. 3104. (In Russ.)

13. Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 27.11.2021 No. 3363-r “O Transportnoi strategii Rossiiskoi Federatsii do 2030 goda s prognozom na period do 2035 goda” [Order of the Government of the Russian Federation No. 3363-r dated November 27, 2021 “Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast until 2035”]. Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii [Collection of Legislation of the Russian Federation], 20.12.2021, 51, art. 8931. (In Russ.)

14. Chebotarev, V.S., Peshekhonov, P.N. (2024). Rol' prigorodnykh zheleznodorozhnykh perevozok v razvitii gorodskikh aglomeratsii Rossii i puti ikh effektivnogo razvitiya [Role of suburban railway transport in urban agglomeration development]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 14(6–1), 240–250. (In Russ., abstract in Eng.)

15. Peshekhonov, P.N., Butchenko, V.V. (2025). Innovatsii v prostranstvennom razvitii zheleznodorozhnogo kompleksa v usloviyakh sanktsii [Innovations in spatial development of railway complex under sanctions]. In: *Aktual'nye problemy prostranstvennogo razvitiya* [Current issues of spatial development]. Nizhny Novgorod, 322–329. (In Russ.)

16. Chuverina, O.G. (2025). Ekonomicheskoe obosnovanie mekhanizma razvitiya transportno-logisticheskogo servisa prigorodnogo passazhirskogo kompleksa zheleznodorozhnogo transporta [Economic justification of suburban passenger transport development mechanism]. Moscow, 162. (In Russ.)

17. Chebotarev, V.S., Peshekhonov, P.N., Morozov, O.L., Dorozhkin, A.V. (2025). Innovatsionnyi podkhod v IT-tekhnologiyakh prigorodnogo zheleznodorozhnogo kompleksa [Innovative IT approach in suburban railway complex]. *Nauchnye problemy vodnogo transporta* [Scientific Problems of Water Transport], 84, 172–184. (In Russ., abstract in Eng.)

18. Prikaz Mintransa Rossii ot 28.06.2022 No. 235 “Ob utverzhdenii Pravil okazaniya uslug po perevozkam...” [Order of the Ministry of Transport of Russia No. 235 dated June 28, 2022 “On approval of passenger transport service rules”]. SPS Konsul'tant Plyus [Legal reference system Consultant Plus]. Retrieved from: <https://rostransnadzor.gov.ru/documents/categories/80/document/1376>. (In Russ.)



19. Rakhimyanova, I.A., Volkova, A.A. (2024). Osnovnye tendentsii razvitiya prigorodnogo passazhirskogo soobshcheniya na zheleznodorozhnom transporte [Main trends in suburban railway passenger transport]. In: Vklad transporta v natsional'nuyu ekonomicheskuyu bezopasnost' [Contribution of transport to national economic security]. Moscow, 172–174. (In Russ.)

20. Ostapchuk, V.N., Elovikov, A.V. (2024). Aktual'nye problemy razvitiya prigorodnogo zheleznodorozhnogo transporta [Current problems of suburban railway transport development]. Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii [History and prospects of transport development in Northern Russia], 1, 128–131. (In Russ., abstract in Eng.)

21. Federal'nyi zakon ot 13.07.2015 No. 220-FZ “Ob organizatsii regulyarnykh perevozok passazhirov i bagazha avtomobil'nym transportom i gorodskim nazemnym elektricheskim transportom v Rossiiskoi Federatsii” [Federal Law No. 220-FZ dated July 13, 2015 “On organization of regular passenger transport”]. Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii [Collection of Legislation of the Russian Federation], 20.07.2015, 29(I), art. 4346. (In Russ.)

© Подсорин В.А., Куликов Е.К., 2026