



# Методическая основа классификации пригородных пассажирских компаний в России



Виктор ПОДСОРИН



Владимир БУРОВЦЕВ



Андрей КОБЫЛИЦКИЙ



Анастасия КУРАНОВА

**Виктор Александрович Подсорин<sup>1</sup>, Владимир Викторович Буровцев<sup>2</sup>,  
Андрей Николаевич Кобылицкий<sup>3</sup>, Анастасия Алексеевна Куранова<sup>4</sup>**

<sup>1</sup>Российский университет транспорта, Москва, Россия.

<sup>2, 3, 4</sup>Дальневосточный государственный университет путей сообщения, Хабаровск, Россия.

<sup>1</sup> ORCID: 0000-0002-2552-8536; Web of Science Researcher ID: IRZ-6836-2023; Scopus Author ID: 57203539855; РИНЦ SPIN-код: 1168-4110, РИНЦ Author ID: 410922.

<sup>2</sup> РИНЦ SPIN-код: 6449-9512, РИНЦ Author ID: 787476.

<sup>3</sup> ORCID: 0000-0003-2109-0124; Web of Science Researcher ID: ABB-1203-2020; Scopus Author ID: 57215859242; РИНЦ SPIN-код: 9573-4237, РИНЦ Author ID: 614895.

✉ <sup>1</sup> podsorin@mail.ru.

## АННОТАЦИЯ

Для решения экономических проблем пригородного пассажирского комплекса железнодорожного транспорта требуется формирование новых и совершенствование существующих методических основ его функционирования. На данном этапе развития пассажирских перевозок в Российской Федерации их, как правило, принято разделять по видам транспорта и видам сообщений. Железнодорожные пассажирские перевозки по видам сообщений укрупненно разделяют на дальнее следование и пригородное сообщение.

В результате структурной реформы железнодорожного транспорта, которая проведена с 2003 по 2015 годы, сформирован рынок пригородных пассажирских железнодорожных перевозок. Данный рынок представлен 25 пригородными пассажирскими компаниями – дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД», рядом независимых перевозчиков и структурных подразделений ОАО «РЖД», выполняющих перевозки в специальных условиях. Пригородные пассажирские железнодорожные перевозчики являются субъектами естественных монополий и в большинстве случаев созданы с участием региональных органов власти, а их деятельность является социально значимой для обеспечения транспортной подвижности населения в регионах Российской Федерации. Таким образом, транспортный рынок пригородных пассажирских перевозок является сложной системой с особым порядком взаимодействия ее основных субъектов.

**Ключевые слова:** пассажирооборот, транспортный рынок, пригородные пассажирские компании, субсидии, финансовые результаты, квартильный анализ, ABC–XYZ-анализ, убыточность, риск.

В современной научной и учебной литературе существует определенный пробел в классификации структурных элементов пассажирского транспортного рынка. Авторами предложено использовать инструмент ABC–XYZ-анализа для формирования так называемого «ядра» пригородных пассажирских компаний и исследования региональных диспропорций транспортной пассажирской системы.

В статье предложены методические основы классификации пригородных пассажирских компаний в зависимости от величины субсидий к выполненному пассажирообороту. На основе исследования соотношения субсидий, предоставляемых пригородному пассажирскому комплексу в результате государственного регулирования тарифов и выполненного пассажирооборота произведена классификация пригородных пассажирских компаний (ППК). В результате проведенного авторами ABC–XYZ-анализа показателей работы ППК разработана их классификация на основе данных рассмотренного периода и предложены рекомендации по оценке рисков убыточности и возможных путей их снижения. Выявленная структура пригородного пассажирского транспортного рынка может служить основой для сглаживания диспропорций в уровне транспортного обслуживания населения.

**Для цитирования:** Подсорин В. А., Буровцев В. В., Кобылицкий А. Н., Куранова А. А. Методическая основа классификации пригородных пассажирских компаний в России // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 4 (113). С. 69–75. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-4-9>.

**Полный текст статьи в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.  
English translation of the full text of the article is published in the second part of the issue.**



## ВВЕДЕНИЕ

Потребность человека в передвижении удовлетворяется на пассажирском транспортном рынке, где вступают во взаимодействие пользователи транспорта и транспортные организации, оказывающие различные транспортные услуги. Транспортный рынок в сфере пассажирских перевозок (рынок пассажирских перевозок) имеет свои отличительные особенности, такие как условия осуществления перевозок и необходимость государственного регулирования, как в России, так и за рубежом<sup>1,2</sup> [1–4].

К пользователям транспорта следует относить пассажиров, а к субъектам рынка – компании-перевозчики. Регуляторами транспортного рынка в сфере пассажирских перевозок выступают федеральные и региональные органы исполнительной власти, в сферу ответственности которых отнесено формирование тарифов на услуги естественных монополий и антимонопольное регулирование<sup>1, 3</sup>.

## МЕТОДОЛОГИЯ, ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Транспортный рынок в сфере пригородных железнодорожных перевозок является сложной социально-экономической системой, которая сформировалась по итогам структурной реформы железнодорожного транспорта Российской Федерации в период с 2001 по 2015 годы. Причем продление сроков проведения реформы на пять лет (2010–2015 год) во многом было обусловлено незавершенностью рыночной трансформации пассажирского комплекса железнодорожного транспорта как в дальнем следовании, так и в пригородном сообщении [7–9]. В указанный период формировалась система нормативных правовых актов, которые регулировали правила и порядок взаимодействия участников рынка в части аренды инфраструктуры, подвижного состава и порядка компенсации выпадающих доходов в результате государственного регулирования тарифов; правительством оказывались объемы необходимой финансовой под-

держки как владельцу инфраструктуры, так и дотационным регионам, создавались пригородные пассажирские компании (ППК). Однако сложившийся рынок пригородных пассажирских перевозок нельзя признать однородным как в части выполняемых объемов транспортной работы, так и в части эксплуатационных, социально-экономических и иных условий. В работах авторов [10; 11] выявлена значительная неравномерность выделяемых дотаций пригородному пассажирскому комплексу как в абсолютном выражении, так и относительных показателях, например, по величине субсидий на выполненный пассажирооборот.

*Целью* исследования является разработка методических подходов к классификации субъектов пригородного пассажирского комплекса для совершенствования экономического механизма его устойчивого развития.

*Методология* исследования базируется на работах отечественных и зарубежных авторов в области экономики пассажирского комплекса на железнодорожном транспорте, а также публикациях результатов научных исследований по его развитию. Основными научными методами и приемами являются методы системного подхода, математической статистики, экономического анализа и др.

Методическая основа классификации пригородных пассажирских компаний в России опирается на:

- системный анализ, то есть весь комплекс методологического инструментария, который применяется для выработки и обоснования решений по проблемам сложных систем;
- методику квартильного и ABC–XYZ–анализа;
- методологию индикативного планирования и прогнозирования показателей работы транспортных организаций.

## РЕЗУЛЬТАТЫ

Принципиальная схема дотирования пассажирского железнодорожного комплекса в результате государственного регулирования тарифов следующая. Согласно Методике расчета экономически обоснованных затрат, пригородные пассажирские компании производят оценку ожидаемых затрат по элементам и составляющим: для вагонной, инфраструктурной и вокзальной составляющих затрат в виде расчета индекса изменения объемов работы в вагоно-

<sup>1</sup> Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. – Утв. распоряжением Правительства РФ от 19.05.2014 N 857-р. [Электронный ресурс]: <https://docs.cntd.ru/document/499097146?marker=656010>. Доступ 18.10.2023.

<sup>2</sup> Экономика пассажирского транспорта: Учеб. пособие для бакалавров / под ред. В. А. Персианова. – 2-е изд., стер. – М.: Кнорус, 2014. – 390 с.

километрах, а для локомотивной – в поездод- километрах. Результаты оценки предоставля- ются в органы исполнительной власти субъекта в области государственного регу- лирования тарифа, в соответствии с ними формируется государственный заказ на транспортное обеспечение [12; 13].

В связи с государственным регулирова- нием тарифа, установленным ниже экономи- чески обоснованного уровня, при выполне- нии государственного заказа образуются выпадающие доходы, которые впоследствии компенсируются из средств региональных бюджетов в виде государственной помощи субъектам естественных монополий.

На рынке пассажирских перевозок в даль- нем следовании тоже действует механизм субсидирования за государственное регули- рование установленного тарифа, например, в отношении таких операторов, как АО «Фе- деральная пассажирская компания» (АО «ФПК») и «Дирекция скоростного сооб- щения» (ДОСС) – филиал ОАО «РЖД», функционирующий в сфере перевозок ско- рыми, скоростными и высокоскоростными поездами<sup>3, 4, 5</sup>. Регулирование пассажирских перевозок в дальнем следовании произво- дится по другой схеме, а именно через уста- новление тарифа за проезд в плацкартных и общих вагонах в соответствии с тарифом, рассчитанным по приказу ФСТ России от 27.07.2010 № 156-т/1, скорректированным интегрированным индексом для соответ- ствующего периода, а также дифференциро- ванными по календарным периодам года индексами [13].

Субсидии выступают основным источ- ником покрытия убытков ППК, что подтверж- дается фактом того, что структурно у более чем половины компаний компенсации состав-

ляют 40–65 % доходов<sup>6, 7</sup> [2]. Экономическим обоснованием необходимого размера субси- дии выступает ежеквартальная отчетность о составе затрат ППК<sup>1, 7</sup> [10; 11].

Для оценки эффективности предоставле- ния субсидий ППК региональными органами власти авторами проведена группировка раз- мера компенсаций на пассажиро-километр при помощи расчета квартилей в ранжиро- ванном ряду (см. табл. 1). В качестве основ- ного анализируемого показателя выбрано соотношение величины субсидий пригород- ным пассажирским компаниям к выполняе- мому ими пассажирообороту на основе опубликованных данных корпоративной от- четности. Аппроксимированный массив данных за период 2021–22 гг. использовался исключительно для апробации методологии классификации ППК, а не для сравнения показателей эффективности деятельности от- дельных компаний, что не входило в задачи авторов, тем более с учетом рассмотрения относительно короткого временного периода. В этой связи дальнейшие расчеты приводятся в статье без указания наименований конкрет- ных ППК.

Для углубленной классификации ППК авторами проведен статистический анализ эффективности получаемых субсидий по методике ABC–XYZ.

ABC-анализ (см., напр.,<sup>8, 9</sup>, [14–15]) пред- полагает ранжирование множества ППК в зависимости от величины соотношения субсидии и пассажирооборота перевозчика. Компании объединяются в три группы: группа А – ППК с высокими затратами бюд- жетных средств на один пассажиро-километр; группа В – умеренный результат использова- ния субсидии; группа С – наиболее эффектив- ное применение выделенной компенсации. Метод распределения ППК по группам пред- полагает удовлетворение следующим усло-

<sup>3</sup> Об определении экономически обоснованного уровня тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в дальнем следовании в плацкартных и общих вагонах на 2023 год и его прогнозного уровня на 2024 год. – Приказ ФАС России от 5 мая 2023 г. № 270/23 // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс». [Электронный ресурс]: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_448640/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_448640/). Доступ 27.10.2023.

<sup>4</sup> Годовой отчет акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» за 2022 год // Центр раскрытия корпоративной информации АО «ИА Интерфакс». [Электронный ресурс]: <https://www.e-disclosure.ru/portal/FileLoad.ashx?FileId=1799918>. Доступ 19.10.2023.

<sup>5</sup> Официальный сайт ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]: <https://company.rzd.ru/ru/9349>. Доступ 13.10.2023.

<sup>6</sup> Годовой отчет акционерного общества «Центральная пригородная пассажирская компания» за 2022 год // Веб-сайт <https://disclosure.skrin.ru/disclosure/7705705370/?DTI=7> [Электронный ресурс]: <https://clck.ru/3PxxTD>. Доступ 15.10.2023.

<sup>7</sup> Центр раскрытия корпоративной информации АО «ИА Интерфакс». [Электронный ресурс]: <https://www.e-disclosure.ru>. Доступ 12.10.2023.

<sup>8</sup> Кочнева Д. И. Методы и модели логистики: Учеб.-метод. пособие. – Екатеринбург: УрГУПС, 2018. – 166 с.

<sup>9</sup> Фалин Г. И., Фалин А. И. Избранные главы описательной статистики: Учеб. пособие. – М.: МАКС Пресс, 2011. – 131 с.



виям: А – 50 % первых сумм долей накопительным итогом; В – от 50 до 80 % и С – более 80 % кумулятивного показателя. Результаты группировки пригородных пассажирских перевозчиков по АВС-анализу приведены в табл. 2.

Следующий этап классификации заключается в проведении XYZ-анализа, с помощью которого происходит ранжирование ППК по динамике показателей, что характеризует стабильность и прогнозируемость изменений.

Оценка производится на основе вычисления коэффициента вариации по каждой компании за расчетный период деятельности. Коэффициент вариации представляет собой отношение среднеквадратического отклонения к среднеарифметической, отражая степень разброса значений вокруг средней величины.

Так, дисперсия ( $\sigma^2$ ) и среднеквадратическое отклонение  $\sigma$  рассчитываются по формулам (1) и (2) <sup>9, 11, 12</sup>:

$$\sigma^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n}, \quad (1)$$

где  $\bar{x}$  – среднее значение субсидии на пассажирооборот за рассматриваемый период, руб./пасс.-км;

$x_i$  – значение субсидии на пассажирооборот за  $i$ -й год, руб./пасс.-км;  $n$  – число лет, за которое проводится анализ,

$$\sigma = \sqrt{\sigma^2}. \quad (2)$$

Следовательно, коэффициент вариации ( $v$ ) может быть определен по следующим формулам <sup>9, 11, 12</sup>:

$$v = \frac{\sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n}}}{\bar{x}} \cdot 100\% \text{ или } v = \frac{\sigma}{\bar{x}} \cdot 100\%. \quad (3)$$

На основе полученного коэффициента вариации пригородный пассажирский перевозчик относится к одной из трех групп: Х – при коэффициенте вариации от 0 % до 10 %, что указывает на стабильность и точность прогнозирова-

ния рассматриваемого показателя; Y – от 10 % до 25 %, что отражает умеренную однородность совокупности и вероятность отклонения прогноза от фактического положения на величину не более чем 25 %; Z – что указывает на высокую изменчивость показателя рассматриваемой ППК <sup>8, 9, 11</sup>. Итоги группировки указаны в табл. 3.

По результатам интеграции АВС-анализа и XYZ-анализа, составлена сводная табл. 4

## ОБСУЖДЕНИЕ

Анализ АВС–XYZ показал, что структурно наибольший удельный вес принадлежит группе СХ – 30,43 % (см. табл. 4). Большую часть ППК, относящихся к группе СХ, отличают достаточно высокие бюджетные поступления субсидий. Относительно объемов транспортной работы данные компании стабильно показывают высокую эффективность вложений бюджетных средств – средний уровень субсидии на пассажирооборот по группе составляет 1,47 руб./пасс.-км, учитывая низкую вариацию.

Перевозчики группы СУ отличаются меньшей степенью стабильности, однако, так же, как и представители группы СХ, результаты их работы оправдывают объемы финансового обеспечения.

Пригородные перевозчики групп ВХ и ВУ напротив менее эффективны с точки зрения использования компенсаций и, в сравнении с квартильной классификацией, полностью числятся в составе «центральной» группы. ППК, входящие в ВХ, имеют стабильный результат, однако, учитывая их среднюю эффективность, данным перевозчикам целесообразно перейти в группу с более динамичным показателем работы.

Наибольшего внимания требуют группы АХ и АУ, так как содержащиеся в них компании имеют наиболее высокие затраты на единицу пассажирооборота. Более того, из анализа АВС–XYZ видно, что компании 2 и 3 устойчиво занимают указанные в квартильной классификации позиции (третья группа).

ППК 21 (группа СZ) показала наибольшую эффективность используемых средств в 2022 году. Наивысший показатель вариации – 39,24 % (см. табл. 3), при его положительном тренде, указывает на целесообразность полученных компенсаций и соответствие их получения показателям пассажирооборота. Прогнозируя дальнейшую деятельность ППК 21, можно отметить две основные перспективы: укрепление пози-

<sup>10</sup> Пассажирооборот железнодорожного транспорта общего пользования // Федеральная служба государственной статистики Российской Федерации (Росстат): официальный сайт. [Электронный ресурс]: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport>. Доступ 15.10.2023.

<sup>11</sup> Доугерти К. Введение в эконометрику. Учебник для вузов: Пер. с англ. - М.: Инфра-М, Экон. фак. МГУ им. М.В. Ломоносова, 1999. - XIV, 402 с. ISBN 5-86225-458-7.

<sup>12</sup> Общая теория статистики: Учебник / Под ред. чл.-корр. РАН И.И. Елисевой. - 4-е изд., перераб. и доп. - М.: Финансы и статистика, 2001. - 480 с.

Таблица 1

Классификация ППК по величине субсидий  
на пассажирооборот за период 2021–2022 года [11]

Наименование	Руб./пасс.-км за 2021 г.	Наименование	Руб./пасс.-км за 2022 г.
Первая группа – 26,09 %: «зеленая зона»			
Северо–Западная ППК	0,10	Северо–Западная ППК	0,15
Кубань Экспресс–Пригород	0,45	Свердловская ПК	0,32
Экспресс–Пригород	0,732	Кубань Экспресс–Пригород	0,38
Свердловская ПК	0,733	Центральная ППК	0,78
Центральная ППК	0,89	Экспресс–Пригород	0,92
Алтай–пригород	1,09	Алтай–пригород	1,26
Вторая группа – 47,82 %: «центральная (желтая) зона»			
Омск–пригород	1,10	Самарская ППК	1,43
Волго–Вятская ППК	1,26	Омск–пригород	1,53
Самарская ППК	1,29	Волго–Вятская ППК	1,54
Содружество ППК	1,81	Северо–Кавказская ППК	1,58
Пермская ПК	2,07	Содружество ППК	1,82
Северо–Кавказская ППК	2,25	Пермская ПК	2,447
Краспригород	2,42	Краспригород	2,453
Экспресс Приморья	2,48	Экспресс Приморья	2,52
Кузбасс–Пригород	2,49	Калининградская ППК	2,77
Калининградская ППК	2,68	Волгоградтранспригород	3,07
Волгоградтранспригород	3,37	Байкальская ППК	3,11
Третья группа – 26,09 %: «красная зона»			
Байкальская ППК	3,47	Кузбасс–Пригород	3,22
ППК Черноземье	4,20	Башкортостанская ППК	4,82
Башкортостанская ППК	4,95	ППК Черноземье	5,22
Северная ППК	5,55	Северная ППК	5,91
Забайкальская ППК	11,84	Забайкальская ППК	13,92
ПК Сахалин (пригородное сообщение)	20,55	ПК Сахалин (пригородное сообщение)	14,09

Источник: составлено авторами на основе предшествующих публикаций [11], данных <sup>5, 6, 7, 10</sup>.

Таблица 2

АВС-анализ структуры субсидирования ППК за 2021–2022 годы

ППК	Субсидии на пассажирооборот, руб./пасс. -км		Среднее значение, руб./пасс.-км	Удельный вес, %	Накопленная величина, %	Группа
	2021 г.	2022 г.				
1	20,55	14,09	17,32	22,64	22,64	A
2	11,84	13,92	12,88	16,83	39,47	A
3	5,55	5,91	5,73	7,49	46,96	A
4	4,95	4,82	4,88	6,38	53,34	B
5	4,20	5,22	4,71	6,15	59,50	B
6	3,47	3,11	3,29	4,30	63,80	B
7	3,37	3,07	3,22	4,21	68,01	B
8	2,49	3,22	2,86	3,73	71,74	B
9	2,68	2,77	2,72	3,56	75,30	B
10	2,48	2,52	2,50	3,26	78,56	B
11	2,42	2,45	2,44	3,18	81,75	C
12	2,07	2,45	2,26	2,95	84,70	C
13	2,25	1,58	1,92	2,51	87,20	C
14	1,81	1,82	1,81	2,37	89,57	C
15	1,26	1,54	1,40	1,83	91,40	C
16	1,29	1,43	1,36	1,78	93,18	C
17	1,10	1,53	1,31	1,72	94,90	C
18	1,09	1,26	1,18	1,54	96,44	C
19	0,89	0,78	0,84	1,09	97,53	C
20	0,73	0,92	0,82	1,08	98,60	C
21	0,73	0,32	0,53	0,69	99,29	C
22	0,45	0,38	0,42	0,54	99,83	C
23	0,10	0,15	0,13	0,17	100,00	C
Итого:	–	–	76,51	100,00	–	–

Источник: составлено авторами по данным <sup>5, 6, 7, 10</sup>





Таблица 3

XYZ-анализ структуры субсидирования ППК за 2021–2022 годы

Наименование	Среднее значение, руб./пасс.-км	Дисперсия	Среднеквадратическое отклонение	Коэффициент вариации, %	Группа
1	17,32	10,4287	3,2293	18,65	Y
2	12,88	1,0758	1,0372	8,05	X
3	5,73	0,0325	0,1803	3,15	X
4	4,88	0,0046	0,0676	1,39	X
5	4,71	0,2571	0,5071	10,77	Y
6	3,29	0,0318	0,1782	5,41	X
7	3,22	0,0218	0,1475	4,58	X
8	2,86	0,1329	0,3646	12,76	Y
9	2,72	0,0022	0,0473	1,74	X
10	2,50	0,0003	0,0186	0,74	X
11	2,44	0,0003	0,0179	0,74	X
12	2,26	0,0357	0,1890	8,37	X
13	1,92	0,1111	0,3333	17,39	Y
14	1,81	0,0000	0,0069	0,38	X
15	1,40	0,0197	0,1405	10,02	Y
16	1,36	0,0046	0,0678	4,99	X
17	1,31	0,0449	0,2118	16,12	Y
18	1,18	0,0071	0,0843	7,16	X
19	0,84	0,0031	0,0558	6,68	X
20	0,82	0,0085	0,0920	11,17	Y
21	0,53	0,0426	0,2065	39,24	Z
22	0,42	0,0014	0,0375	9,04	X
23	0,13	0,0008	0,0276	21,86	Y
Итого:	3,33	–	–	–	–

Источник: составлено авторами.

Таблица 4

Классификация ППК по величине субсидий на пассажирооборот на основе ABC–XYZ-анализа за период 2021–2022 годы

Наименование группы	Наименование компании	Удельный вес, %	Средняя величина субсидии по группе, руб./пасс.-км
AX	2, 3	8,70	9,30
BX	4, 6, 7, 9, 10	21,74	3,32
CX	11, 12, 14, 16, 18, 19, 22	30,43	1,47
AY	1	4,35	17,32
BY	5, 8	8,70	3,78
CY	13, 15, 17, 20, 23	21,74	1,12
AZ	–	–	–
BZ	–	–	–
CZ	21	4,35	0,53
Итого:	–	100,00	–

Источник: составлено авторами по данным <sup>6, 7, 10</sup> и вышеприведенных таблиц.

ции, а, следовательно, будущий переход в группу CY или дальнейший рост эффективности при нахождении в группе CZ.

Сопоставляя результаты применения субсидий за тарифное регулирование у перевозчиков пригородного и дальнего следования, уровню субсидии на пассажирооборот в регулируемом сегменте АО «ФПК» – 0,26 руб./пасс.-км за 2022 год <sup>4</sup>, соответствуют только ППК, входящие в нижний квартиль или группы CY и CZ ABC–XYZ-анализа, а именно ППК23 и ППК 21.

По результатам анализа результатов деятельности ППК за 2021–2022 годы можно

сделать вывод о сильной зависимости в рассмотренный период пригородных пассажирских перевозчиков от исполнения бюджетом обязательства по возмещению потерь от государственного регулирования тарифов [5; 17].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты классификации субъектов пригородного пассажирского комплекса в рассмотренном периоде показали диспропорцию в обеспечении субсидиями компаний-перевозчиков, что влечет риски снижения качества транспортного обслуживания населения

и эффективности работы транспортной системы регионов.

Квартильный и ABC–XYZ-анализ пригородного пассажирского комплекса, проведенный применительно к определенному временному периоду, может при условии регулярности и системности его осуществления послужить основой для принятия управленческих решений по дальнейшему реформированию и развитию пригородного пассажирского комплекса в интересах пассажиров и экономики России. Предложенная авторами классификация ППК на основе ABC–XYZ-анализа информирует участников и регуляторов рынка пассажирских перевозок о степени эффективности использования получаемых компенсаций и целесообразности выделения определенных объемов государственной поддержки пригородного железнодорожного транспорта. При этом оценка в целях принятия управленческих решений безусловно должна носить комплексный характер, во внимание должна приниматься совокупность других факторов социально-экономического и иного характера.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Шнейдер М. А., Проскуракова Е. А. Рынок пригородных железнодорожных перевозок. Управление и экономика: Монография. – СПб.: Изд-во ООО «Типография «НП-Принт», 2012. – 288 с. ISBN 978-5-905942-17-4.
2. Кобылицкий А. Н. Формирование рынка транспортных услуг Дальневосточного федерального округа в сфере пригородных железнодорожных перевозок / Автореф. ... канд. экон. наук. – Хабаровск: ДВГУПС, 2012. – 24 с.
3. Zhou, Y., He, S., Wang, X. [et al]. Optimization of Heterogeneous Passenger Subway Transfer Timetable Considering Social Equity. *Urban Rail Transit*, 2023, Vol. 9, pp. 246–265. DOI: <https://doi.org/10.1007/s40864-023-00198-x>.
4. Taylor, B. D., Morris, E. A. Public transportation objectives and rider demographics: are transit's priorities poor public policy? *Transportation*, 2015, Vol. 42 (2), pp. 347–367. DOI: [10.1007/s11116-014-9547-0](https://doi.org/10.1007/s11116-014-9547-0).
5. Соколов Ю. И., Колядин Д. Г., Шукин В. В., Подоплелова Я. В. Направления совершенствования методов государственного регулирования рынка пригородных пассажирских перевозок // *Транспортное дело России*. – 2023. – № 1. – С. 283–285. DOI: [10.52375/20728689\\_2023\\_1\\_283](https://doi.org/10.52375/20728689_2023_1_283).
6. Шкурина Л. В., Воблова Т. В., Беряков С. Н. Теоретико-методологические основы финансирования транспортной инфраструктуры регионов // *Экономика и предпринимательство*. – 2019. – № 2 (103). – С. 381–383. EDN: ZBXUST.
7. Терешина Н. П., Третьяк В. П., Чуверина О. Г. К вопросу о функционировании квазинтегрированных структур в условиях создания и единой цифровой платформы пригородного комплекса // *Транспортное дело России*. – 2023. – № 6. – С. 154–157. EDN: UVJAZX. DOI: [10.52375/20728689\\_2023\\_6\\_154](https://doi.org/10.52375/20728689_2023_6_154).
8. Лapidус Б. М., Мачерет Д. А. Методология оценки и обеспечения эффективности инновационных транспортных систем // *Экономика железных дорог*. – 2016. – № 7. – С. 16–25. EDN: WHNILD.
9. Персианов В. А., Орлюк А. А., Сакульева Т. Н. Государственное регулирование на транспорте: сквозь призму общественного блага // *Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сб.* – 2015. – № 3. – С. 15–19. EDN: TJGSTX.
10. Подсорин В. А., Буровцев В. В., Кобылицкий А. Н., Куранова А. А. Результаты работы пригородного пассажирского комплекса России: экономический, технологический и региональный аспекты // *Транспортное дело России*. – 2023. – № 6. – С. 84–87. EDN: UOCDKN. DOI: [10.52375/20728689\\_2023\\_6\\_84](https://doi.org/10.52375/20728689_2023_6_84).
11. Подсорин В. А., Буровцев В. В., Кобылицкий А. Н., Куранова А. А. Оценка распределения субсидий в пригородном пассажирском комплексе России на основе технико-экономического обоснования результатов его деятельности // *Транспортное дело России*. – 2023. – № 6. – С. 202–205. EDN: IZWVJM. DOI: [10.52375/20728689\\_2023\\_6\\_202](https://doi.org/10.52375/20728689_2023_6_202).
12. Рачек С. В., Зубкова А. Ф., Федченко А. Д. Совершенствование организационно-экономического механизма железнодорожных пассажирских перевозок // *Известия Уральского государственного экономического университета*. – 2012. – № 2 (40). – С. 25–30. EDN: PEJAGF.
13. Мирошниченко О. Ф., Огинская А. Е. Совершенствование системы тарификации услуг инфраструктуры для пассажирских перевозчиков // *Экономика железных дорог*. – 2015. – № 7. – С. 43–53. EDN: UAECJJ.
14. Савруков А. Н., Савруков Н. Т. Оценка состояния и уровня развития транспортной инфраструктуры в субъектах РФ // *Финансы и кредит*. – 2021. – Т. 27. – № 6 (810). – С. 1204–1219. EDN: FVXVAL. DOI: [10.24891/fin.27.6.1204](https://doi.org/10.24891/fin.27.6.1204).
15. Филимонова З. В., Сафронов С. А., Поликарпов А. А. [и др.] Корреляционный анализ основных показателей деятельности пассажирских пригородных компаний в период нестабильного спроса // *Экономика железных дорог*. – 2023. – № 12. – С. 33–44. EDN: PDHDCS.
16. Серова Н. А. Методический подход к оценке развития региональной транспортной инфраструктуры // *Фундаментальные исследования*. – 2022. – № 10–2. – С. 229–232. EDN: YAFIHN. DOI: [10.17513/fin.43371](https://doi.org/10.17513/fin.43371).
17. Мачерет Д. А., Кудрявцева А. В. Экономический аспект взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта на рынке перевозок // *Транспортное дело России*. – 2024. – № 1. – С. 70–74. EDN: JIWHFS. ●

## Информация об авторах:

**Подсорин Виктор Александрович** – доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и управления на транспорте Российского университета транспорта, Москва, Россия, [podsorin@mail.ru](mailto:podsorin@mail.ru).

**Буровцев Владимир Викторович** – доктор экономических наук, профессор кафедры менеджмента Дальневосточного государственного университета путей сообщения, Хабаровск, Россия, [burovtsevv@mail.ru](mailto:burovtsevv@mail.ru).

**Кобылицкий Андрей Николаевич** – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и коммерции Дальневосточного государственного университета путей сообщения, Хабаровск, Россия, [akobylitsky@mail.ru](mailto:akobylitsky@mail.ru).

**Куранова Анастасия Алексеевна** – студентка Дальневосточного государственного университета путей сообщения, Хабаровск, Россия, [kuranova-nastya@mail.ru](mailto:kuranova-nastya@mail.ru).

Статья поступила в редакцию 26.12.2023, одобрена после рецензирования 08.04.2024, принята к публикации 12.08.2024.

