pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Локальные рынки

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА РЫНКЕ УСЛУГ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: ОПЫТ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ

DOI: https://doi.org/10.24891/lvwftq
EDN: https://elibrary.ru/lvwftq

Екатерина Андреевна МАЛЫШЕВА

старший преподаватель, кафедра финансов, учета и экономической экспертизы,
Пермский государственный национальный исследовательский университет (ПГНИУ),
Пермь, Российская Федерация
e-mail: EkaterinaMalysheva@psu.ru
ORCID: 0000-0002-8154-2228
SPIN: 9105-0908

Ольга Ивановна ГОЛЕВА

ответственный автор, кандидат экономических наук, доцент,
исполняющая обязанности заведующей кафедрой финансов, учета и экономической экспертизы,
Пермский государственный национальный исследовательский университет (ПГНИУ),
Пермь, Российская Федерация
e-mail: OlgaGoleva@psu.ru
ORCID: 0000-0002-0846-4913
SPIN: 8519-0100

Николай Сергеевич МАРТЬЯНОВ

кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов, учета и экономической экспертизы,
Пермский государственный национальный исследовательский университет (ПГНИУ),
Пермь, Российская Федерация
e-mail: Mart@psu.ru
ORCID: 0000-0002-1579-4726
SPIN: 3689-5230

История статьи:
Рег. № 364/2026
Получена 10.04.2026
Одобрена 16.05.2026
Доступна онлайн 29.10.2026

Специальность: 5.2.3

УДК 338.22
JEL: L51

Ключевые слова: : тарифное регулирование, промышленный железнодорожный транспорт, локальные естественные монополии, институциональная

Аннотация

Предмет. Обеспечение грузовых перевозок, роль субъектов Российской Федерации в развитии системы тарифного регулирования на рынке услуг промышленного железнодорожного транспорта.

Цели. Выявление, систематизация и анализ моделей тарифного регулирования, используемых на рынке услуг промышленного железнодорожного транспорта.

Методология. Типологизация, контент-анализ.

Результаты. Выделены четыре модели тарифного регулирования, используемые на рынке услуг промышленного железнодорожного транспорта. Заявительная модель, внедренная в Пермском крае, способствует снижению административной нагрузки на участников рынка при сохранении механизма защиты от злоупотреблений.

Выводы. Отсутствие единых подходов к определению состава услуг и выбору единиц измерения порождает значительную дифференциацию цен и понятийную неопределенность. Необходима разработка федеральных методических рекомендаций по гармонизации понятийного аппарата и подходов к тарифообразованию при сохранении самостоятельности регионов в выборе моделей регулирования рынка услуг промышленного железнодорожного транспорта.

фрагментация,
экономическая
безопасность региона

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2026

Для цитирования: Малышева Е.А., Голева О.И., Мартьянов Н.С. Тарифное регулирование на рынке услуг промышленного железнодорожного транспорта: опыт российских регионов // Региональная экономика: теория и практика. – 2026. – № 10. – С. 172 – 185. DOI: 10.24891/lvwftq EDN: LVWFTQ

Введение

Железнодорожные пути необщего пользования (ПНП) составляют около 30% протяженности всей железнодорожной сети Российской Федерации. Выступая связующим звеном между магистральной инфраструктурой общего пользования и производственными площадками промышленных предприятий, пути необщего пользования обеспечивают выполнение операций «первой и последней мили» в цепочке грузовых перевозок[1] [1] и являются выходом к железнодорожным путям общего пользования, значимость которых велика для стран и отдельных территорий [2–5]. Транспорт позволяет сформировать единый цикл (производство – распределение – рынок – обмен – потребление); при этом каждый вид транспорта вносит свой исключительный вклад в процесс общего воспроизводства, что важно с точки зрения территориальных особенностей России и развития внешнеэкономических связей [6, 7]. От технического состояния и экономической доступности услуг на ПНП напрямую зависят логистические издержки грузоотправителей [8], а следовательно, конкурентоспособность промышленной продукции и общая экономическая стабильность в регионе[2] [9–11].

Несмотря на стратегическую значимость данного сегмента, его правовое и экономическое регулирование характеризуется высокой степенью неопределенности[3] [12, 13]. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 07.03.95 № 239, услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях предприятиями промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), отнесены к перечню услуг, по которым исполнительным органам субъектов Российской Федерации предоставлено право вводить государственное регулирование тарифов[4]. Таким образом, федеральный законодатель делегировал регулирование данного рынка на региональный уровень, не устанавливая при этом обязательности такого регулирования и не определяя единых методических подходов. Данное решение привело к формированию децентрализованной модели: в настоящее время субъ-

[1] Роменский Д.Ю., Корякин В.М. Использование терминов «инфраструктура общего пользования» и «инфраструктура необщего пользования» в условиях строительства негосударственных железных дорог. В кн.: Кочневские чтения – 2023: современная теория и практика эксплуатационной работы железных дорог: труды II Международной научно-практической конференции. М.: Российский университет транспорта, 2023. С. 174–180.

[2] Никифорова А.Н. Рынок услуг на путях необщего пользования: текущее состояние и векторы развития. В кн.: Актуальные проблемы современной экономики и общества: материалы XIII Международной научно-практической конференции. Омск: Омский государственный университет путей сообщения, 2025. С. 227–232.

[3] Вартагава Л.А., Смоленский М.Б. Практические аспекты регулирования договорных отношений по выполнению операций на железнодорожных путях необщего пользования. В кн.: Экономико-правовые механизмы обеспечения национальной безопасности: материалы VIII Всероссийской национальной научно-практической конференции. Р-н/Д.: Ростовский государственный университет путей сообщения, 2024. С. 146–151; Никифорова А.Н. Особенности развития предприятий промышленного железнодорожного транспорта в условиях меняющейся бизнес-среды. В кн.: Современные проблемы совершенствования работы железнодорожного транспорта: межвузовский сборник научных трудов. М.:Российский университет транспорта, 2024. С. 307–315.

[4] Постановление Правительства Российской Федерации от 07.03.1995 № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)». URL: https://base.garant.ru/10103866/

екты Российской Федерации (за исключением регионов, где отсутствует железнодорожная инфраструктура) самостоятельно определяют необходимость, формы и методы тарифного регулирования.

Железнодорожные перевозки в целом отнесены к сфере деятельности субъектов естественных монополий[5], однако деятельность предприятий ППЖТ законодательно не включена в эту категорию[6]. Возникает институциональное противоречие: при экономической природе локальной естественной монополии (в силу высокой специфичности активов и территориальной привязанности потребителей) формально-юридический статус таких предприятий не предполагает обязательного государственного вмешательства.

Правоприменительная практика вносит дополнительную сложность. Определение Верховного Суда Российской Федерации по делу № 53-АПГ18-11 подтверждает, что услуга эксплуатации железнодорожного пути необщего пользования, оказываемая субъектом, занимающим доминирующее положение на локальном рынке, является услугой в сфере деятельности естественной монополии и подлежит государственному регулированию независимо от формального статуса организации[7]. Тем самым суд фактически признал необходимость анализа каждого локального рынка для выявления признаков доминирования. Так, исследование региональных практик тарифообразования и их особенностей становится не только актуальной научной задачей, но и практическим инструментом управления, что отмечается не только российскими авторами[8] [14].

В этих условиях ключевым становится вопрос о том, как варьируются подходы к регулированию в различных субъектах Российской Федерации и к каким институциональным последствиям приводит эта вариативность. Ответ на него требует анализа содержания регулируемых услуг, сопоставления уровней тарифов и оценки возникающих диспропорций.

Цель настоящего исследования – выявление, систематизация и анализ моделей тарифного регулирования на рынке услуг промышленного железнодорожного транспорта в регионах России, а также выявление масштабов дифференциации цен и понятийной неопределенности, порождаемых вариативностью регулирования.

Материалы и методы

Объектом исследования выступает система тарифного регулирования услуг промышленного железнодорожного транспорта в субъектах Российской Федерации. Предметом исследования являются модели регулирования, состав и содержание регулируемых услуг, единицы измерения и уровни установленных тарифов.

Исследование выполнено на основе сплошной выборки регионов, имеющих железнодорожную инфраструктуру. Из анализа исключены регионы, в которых отсутствует железнодорожная сеть общего пользования, а также регионы, не имеющие железнодорожных путей необщего пользования. Кроме того, исключены регионы, в отношении которых на момент проведения исследования отсутствовала доступная нормативная база по тарифному регулированию.

Эмпирическую базу исследования сформировали нормативно-правовые акты субъектов Российской Федерации, регулирующие порядок ценообразования на услуги промышлен-

[5] Федеральный закон «О естественных монополиях» от 17.08.1995 № 147-ФЗ. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7578/

[6] Реестр субъектов естественных монополий на 01.07.2023. URL: https://fas.gov.ru/documents/689073

[7] Определение Верховного суда Российской Федерации от 26.07.2018 № 53-АПГ18-11. URL: https://tkrfkod.ru/pract/opredelenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-26072018-n-53-apg18-11/

[8] Осипенко Л.В., Потылкин Е.Н. Анализ системы тарификации услуг по подаче и уборке вагонов на железнодорожные пути необщего пользования. В кн.: Транспорт в интеграционных процессах мировой экономики: материалы IV Международной научно-практической онлайн-конференции Гомель: Белорусский государственный университет транспорта. 2023. С. 74–76.

ного железнодорожного транспорта, а также решения региональных органов тарифного регулирования об установлении конкретных тарифов (сбор информации осуществлен в декабре 2024 г.). Источниками данных выступили официальные интернет-порталы правовой информации и сайты региональных регуляторов.

В работе использован комплекс методов, обеспечивающих решение поставленных задач:

– типологизация (для выделения моделей регионального регулирования на основе критериев обязательности и полноты охвата услуг);
– контент-анализ (для выявления различий в трактовке базовых услуг («эксплуатация путей», «подача-уборка вагонов», «маневровая работа») и единиц измерения тарифов);
– сравнительно-правовой анализ.

Анализ проводился по следующим критериям: наличие или отсутствие государственного регулирования тарифов, модель регулирования (комплексная, выборочная, заявительная), состав регулируемых услуг, единицы измерения тарифов, уровень установленных тарифов на сопоставимые услуги.

Результаты

Анализ нормативных документов субъектов Российской Федерации, имеющих железнодорожные пути необщего пользования, позволил выявить принципиальные различия в подходах к тарифному регулированию. На первом этапе проведена качественная оценка наличия или отсутствия государственного вмешательства в ценообразование на услуги промышленного железнодорожного транспорта.

Установлено, что в 22 регионах тарифное регулирование отсутствует полностью. В числе таких регионов – Волгоградская область, где регулирование было отменено в 2021 г., а также ряд других субъектов Российской Федерации, где ценообразование осуществляется исключительно на договорной основе, что также создает некоторые проблемы [19]. В остальных регионах, вошедших в выборку, в той или иной форме присутствует государственное регулирование тарифов. Наиболее строгое регулирование характерно для промышленно развитых регионов (Кузбасс, Урал, Северо-Запад), где высока доля грузоперевозок на железнодорожном транспорте.

На *рис. 1* представлены особенности практики тарифного регулирования услуг ППЖТ по субъектам Российской Федерации; отражено как наличие (отсутствие) регулирования, так и состав регулируемых услуг. Выделены субъекты Российской Федерации, разработавшие собственные методики тарифообразования (например, Пермский край, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Республика Башкортостан, Свердловская область, Республика Хакасия, Омская область, Новосибирская область, Астраханская область), и регионы, использующие федеральную методику (например, Ростовская область). В некоторых случаях регулирование осуществляется по одной из услуг (установлен «символический» тариф), а предоставление остальных услуг подразумевает наличие договорных отношений, что полностью нивелирует эффект от регулирования.

На основе анализа полноты охвата услуг и обязательности регулирования выделены четыре модели, представленные в *табл. 1*. Так, комплексное регулирование предполагает государственный контроль над широким спектром услуг – от подачи-уборки вагонов до эксплуатации путей. Такая модель характерна для регионов с высокой интенсивностью грузовых перевозок и развитой промышленной инфраструктурой, где риски монопольного поведения наиболее высоки.

Выборочное регулирование применяется в регионах, где регулятор ограничивается контролем наиболее значимых (или потенциально монополизируемых) сегментов. Такой подход

позволяет снизить административную нагрузку на бизнес при сохранении защиты от злоупотреблений в ключевых звеньях.

Заявительная (гибридная) модель, реализованная в Пермском крае, представляет собой уникальный для России эксперимент: регулирование не является автоматическим, а вводится только при обращении одной из сторон договора. Это создает механизм, сочетающий свободу договора с возможностью государственного вмешательства в случае конфликта. Этой модели предшествовал отрицательный опыт дерегулирования в Пермском крае. Отмена государственного регулирования тарифов на услуги подачи и уборки вагонов, маневровую работу в 2022 г. привела к значительному росту цен на транспортные услуги (на 220%).

В 22 регионах тарифное регулирование полностью отсутствует. Таким образом, более трети субъектов Российской Федерации, имеющих инфраструктуру ПНП, полагаются исключительно на рыночные механизмы или баланс переговорной силы сторон. Контент-анализ нормативных документов выявил существенные разночтения в определении базовых услуг, что создает понятийную неопределенность и затрудняет сопоставление региональных практик.

В *табл. 2* представлены основные варианты трактовок ряда понятий. Выявленная терминологическая неопределенность имеет принципиальное значение. Одно и то же наименование услуги в разных регионах может скрывать различный набор операций, что делает некорректным прямое сравнение тарифов без учета содержательной части. Наибольший разброс трактовок зафиксирован для услуги «эксплуатация путей» – от простого пропуска вагонов до комплексного обслуживания инфраструктуры. В свою очередь, многообразие единиц измерения продиктовано многообразием вариантов наименования услуги и ее дробления, условиями предоставления услуги и другими факторами. В некоторых случаях фигурирует термин «транспортная услуга», но содержание термина разнится. Также тариф может зависеть от вида грузов.

Отсутствие единых подходов к определению состава услуг и выбору единиц измерения создает значительные сложности при сопоставлении уровней тарифов. В *табл. 3* систематизированы основные варианты единиц измерения и диапазоны установленных тарифов. Анализ ценовой дифференциации показывает, что разброс тарифов на сопоставимые услуги достигает больших значений. Например, стоимость подачи-уборки одного вагона варьируется от 1 249 руб. до 20 538 руб. Для маневровой работы локомотива диапазон тарифов составляет от 2 146 руб./ч до 10 915 руб./ч.

Кроме того, в каждом регионе складывается своя динамика изменений тарифов. Так, И.А. Белик отмечает, что тарифы на услуги ППЖТ за пять лет выросли на 21,5%. Это в целом сопоставимо с ростом индекса потребительских цен (22%) или с ростом тарифа на перевозку (22,3%). Однако структура удорожания услуг вызывает вопросы. Если в одних регионах прирост не достиг 10% (6% в Челябинской области, 8% в Свердловской области), то в других регионах, сопоставимых по уровню промышленной активности, увеличение составило около 100% (71% в Пермском крае и 130% в Красноярском крае), притом что отклонения между региональными индексами потребительских цен незначительны [15].

Столь высокая вариативность не может быть объяснена исключительно объективными факторами (различиями в объемах перевозок, структуре издержек, удаленностью) и свидетельствует об отсутствии единых методологических подходов к тарифообразованию. Расчет коэффициента вариации для услуги «подача-уборка вагонов» (руб./вагон) показал значение 84%, что интерпретируется как чрезвычайно высокая степень дифференциации. Это означает, что грузоотправители в разных регионах находятся в заведомо неравных условиях, а тарифное решение становится фактором, искажающим конкурентную среду.

Обсуждение

Исследование имеет ряд ограничений. Так, анализ базируется исключительно на нормативных документах, представленных в открытом доступе; в отдельных случаях доступ к актуальным редакциям тарифных решений был затруднен. Отсутствие единых федеральных стандартов описания услуг потребовало авторской интерпретации при классификации региональных подходов; работа фокусируется на формально установленных тарифах и не учитывает фактическую практику договорных отношений в регионах, где регулирование отсутствует или носит заявительный характер. Отметим, что исследование носит статический характер и не охватывает динамику изменения тарифов во времени.

Выявленные ограничения открывают перспективы для дальнейших исследований. Во-первых, необходима многофакторная эконометрическая оценка влияния региональных характеристик (объем промышленного производства, плотность железнодорожной сети, бюджетная обеспеченность, модель регулирования) на уровень установленных тарифов. Это позволит отделить объективно обусловленную дифференциацию от «избыточной» вариативности, связанной с различиями в регуляторных практиках.

Во-вторых, требуется разработка методики приведения тарифов к сопоставимому виду, учитывающей различия в составах услуг и единицах измерения. Без этого межрегиональные сравнения остаются некорректными, а любые количественные выводы – ограниченными.

В-третьих, перспективным направлением является сравнительный анализ эффективности выделенных моделей регулирования с точки зрения их влияния на инвестиционную активность владельцев ПНП, уровень износа инфраструктуры и удовлетворенность грузоотправителей.

Также представляет интерес расширение географических рамок исследования на другие федеративные государства (Германия, США), где регулирование локальной железнодорожной инфраструктуры децентрализовано, что позволит выявить универсальные закономерности и лучшие практики.

Заключение

Исследование показало, что подходы к тарифному регулированию рынка услуг промышленного железнодорожного транспорта в субъектах Российской Федерации отличаются крайне высокой степенью вариативности, что проявляется в полноте охвата услуг, в содержательной трактовке базовых операций, в выборе единиц измерения и в уровне устанавливаемых тарифов. Эта вариативность, будучи следствием децентрализации полномочий, приводит к фрагментации единого экономического пространства, усиливает трансакционные издержки межрегиональных операторов и создает неравные конкурентные условия для грузоотправителей в разных субъектах Российской Федерации.

На основе анализа полноты охвата и обязательности регулирования выделены четыре модели:

– комплексное регулирование (характерно для регионов с высокой промышленной нагрузкой);

– выборочное (частичное) регулирование;

– заявительная (гибридная) модель, реализованная в Пермском крае;

– отсутствие регулирования.

Уникальный опыт Пермского края представляет собой эксперимент по снижению административной нагрузки при сохранении механизма защиты от злоупотреблений.

Выявлены существенные разночтения в трактовке базовых услуг («эксплуатация путей», «подача-уборка вагонов», «маневровая работа»), что свидетельствует о системной проблеме – понятийной неопределенности. Одно и то же наименование услуги в разных регионах может скрывать различный набор операций, что делает некорректным прямое сравнение тарифов без учета содержательной части. Такая ситуация не может быть объяснена исключительно объективными факторами и свидетельствует об отсутствии единых методологических подходов к тарифообразованию.

Выявленная вариативность создает прямые угрозы экономической безопасности регионов и требует выработки механизмов гармонизации, и в этих условиях представляются целесообразными следующие меры. Так, разработка федеральных методических рекомендаций по унификации понятийного аппарата и составов услуг, подлежащих тарифному регулированию, при сохранении за регионами права выбора моделей регулирования позволит обеспечить сопоставимость тарифов и снизить трансакционные издержки межрегиональных операторов.

Перед принятием решений о введении, отмене или изменении модели регулирования необходим экономический анализ локальных рынков. Определение Верховного Суда Российской Федерации № 53-АПГ18-11 требует анализа доминирующего положения на локальном рынке, и это требование должно быть закреплено в нормативных актах регионов. Необходимо создание открытой базы данных по установленным тарифам, единицам измерения и составам услуг, что повысит прозрачность регулирования и создаст основу для дальнейших исследований.

Реализация предложенных мер позволит снизить избыточную вариативность, не ликвидируя при этом региональную самостоятельность, и будет способствовать формированию более предсказуемой и справедливой среды для участников рынка услуг промышленного железнодорожного транспорта.

Таблица 1
Модели тарифного регулирования услуг, оказываемых предприятиями промышленного железнодорожного транспорта

Table 1
Tariff regulation models for services provided by industrial railway transport companies

Модель регулирования	Пример	Ключевые характеристики
Комплексное регулирование	Кемеровская область, г. Санкт-Петербург, Московская область, Калининградская область, Ленинградская область, Республика Крым, Астраханская область, Омская область, Новосибирская область	Регулируется широкий перечень услуг (подача-уборка, маневровая работа, эксплуатация путей и др.). Регулирование является обязательным
Частичное (выборочное) регулирование	Свердловская область, Республика Башкортостан, Республика Татарстан, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ	Регулируются только ключевые услуги, чаще всего связанные с локомотивной тягой или использованием инфраструктуры
Заявительное (гибридное) регулирование	Пермский край	Регулируется только одна услуга (эксплуатация путей), и только в случае обращения одной из сторон. Уникальный для России подход
Отсутствие регулирования	Архангельская область, Белгородская область, Владимирская область, Волгоградская область, г. Москва, Еврейская автономная область, Запорожская область, Карачаево-Черкесская Республика, Кировская область, Краснодарский край, Нижегородская область, Приморский край, Республика Саха (Якутия), Республика Адыгея, Республика Ингушетия, Рязанская область, Саратовская область, Сахалинская область, Смоленская область, Томская область, Тульская область, Хабаровский край	Все тарифы устанавливаются на договорной основе

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 2
Услуги, оказываемые предприятиями промышленного железнодорожного транспорта в регионах России: анализ методик тарифообразования

Table 2
Services provided by industrial railway transport companies in the regions of Russia: An analysis of pricing methods

Услуга	Содержание услуги	Комментарий
Подача и уборка вагонов	Комплексные услуги по использованию железнодорожных путей необщего пользования и локомотивной тяги, принадлежащих предприятиям промышленного железнодорожного транспорта	Под подачей и уборкой вагонов понимается перевозка грузов – перемещение груженых вагонов и связанные с ними другие технологические операции, выполняемые на подъездных железнодорожных путях, обеспечивающие завоз, вывоз и внутреннее перемещение грузов
Маневровая работа локомотива	Работа локомотива с вагонами, не входящая в услуги по подаче-уборке вагонов, выполняемая по отдельному требованию грузовладельцев. Учитывает все расходы, связанные с перевозкой грузов по подъездным железнодорожным путям от станции примыкания на фронтах погрузки (выгрузки) или обратно по району обслуживания	Услуга может оказываться на путях владельца предприятия промышленного железнодорожного транспорта, а может и на путях грузоотправителя. В регионах, где отдельно не выделяется погрузочно-разгрузочная работа, она включается в маневровую работу (например, Московская область, Кабардино-Балкарская Республика)
Услуги по использованию железнодорожных путей	Обеспечение доступа к железнодорожным путям необщего пользования, принадлежащим предприятиям промышленного железнодорожного транспорта, при осуществлении подачи-уборки вагонов и (или) маневровой работы локомотивом, не принадлежащим предприятиям промышленного железнодорожного транспорта	В широком понимании – использование путей необщего пользования при подаче-уборке вагонов и (или) маневровой работе. В узком понимании – только пропуск вагонов грузоотправителя (например, Самарская область). Используется тариф на эксплуатацию железнодорожных путей и взимается плата за пропуск вагонов (например, Калининградская область, Тюменская область)
Погрузочно-разгрузочная работа	Комплекс операций по погрузке грузов в подвижной состав (выгрузке из подвижного состава), а также по перегрузке грузов с одного вида транспорта или подвижного состава на другой с использованием средств механизации	Услуга по выполнению механизированной погрузки, выгрузки и перегрузки грузов оказывается в случаях, когда у грузоотправителей или грузополучателей отсутствуют собственные средства механизации для проведения указанных операций

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 3
Единицы измерения и диапазон тарифов по видам услуг, оказываемых предприятиями промышленного железнодорожного транспорта (выборочный анализ по субъектам Российской Федерации)

Table 3
Units of measurement and range of rates for types of services provided by industrial railway transport companies (a selective analysis by region of the Russian Federation)

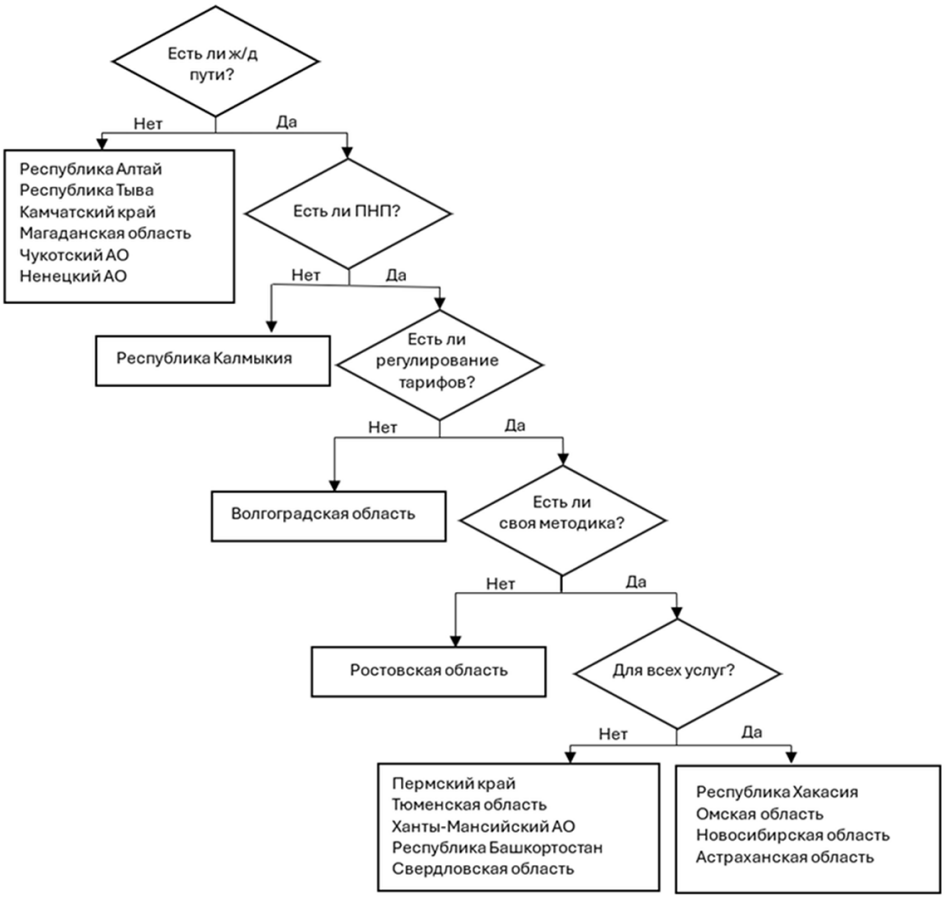
Вид услуги	Единица измерения	Диапазон значений (примеры), руб.
Услуги по эксплуатации железнодорожных путей (пропуск вагонов, пользование инфраструктурой и пр.)	Руб./вагон	138,98 (Астраханская область), 761 (Калининградская область), 1 636,94 (Республика Коми)
	Руб./вагон-сут.	2 472 (Мурманская область)
	Руб./вагон-м	1,2 ((Мурманская область
	Руб./км в мес.	19 498 (Калининградская область), 50 886 (Калининградская область), 54 668 (Калининградская область), 76 296,41 (Республика Коми)
	Руб./мес.	20 869 742,8 (Красноярский край)
	Руб. на одного потребителя	185 600 (Мурманская область)
	Руб./т	19 (Республика Коми)
Маневровая работа локомотива	Руб./локомотиво-ч.	2 146,12 (Ленинградская область), 3 231,42 (Кемеровская область), 4 064,12 (Кемеровская область), 4 303,83 (Ленинградская область), 4 604,78 (Ленинградская область), 5 006,14 (Тверская область), 5 280,75 (Иркутская область), 5 889,6 (Ленинградская область), 6 186,51 (Московская область), 7 673,34 (Московская область), 10 915 (Амурская область)
	Руб./ч., руб./30 мин.	794,72 руб./30 мин. (Севастополь), 3 301 руб./ч. (Амурская область), 4 333,04 руб./ч. (Республика Хакасия), 5 276,58 руб./ч. (Республика Хакасия), 7 331 руб./ч. (Мурманская область)
	Руб./вагон	5 251,3 (Санкт-Петербург)
Услуги по подаче-уборке вагонов	Руб./вагон	1 249 (Астраханская обл., железобетонные изделия), 1 286 (Астраханская область щебень, металл, цемент), 1 343 (Астраханская область, зерно), 2 420 (Калининградская область), 2 725,3 (Ленинградская область), 2 776,13 (Санкт-Петербург), 5 138,99 (Республика Коми), 5 552,26 (Санкт-Петербург), 13 114,52 (Московская область), 20 538 (Ямало-Ненецкий автономный округ)
	Руб./вагон-км	240,54–1 541,88 (Ямало-Ненецкий автономный округ), 842,45 (Ростовская область), 1 015 (Московская область), 1 074 (Тамбовская область)
	Руб./т	18,72 (Астраханская область), 23,62 (Республика Хакасия), 33 (Московская область), 50,72 (Москва), 52,26 (Москва), 78,66 (Москва), 87,87 (Ленинградская область), 94,19 (Кемеровская область), 103,5 (Москва), 106,4 (Ленинградская область), 177,6 (Оренбургская область), 180,16 (Московская область), 199,06 (Московская область), 262,15 Тверская область), 271,76 (Московская область)
	Руб./т-км	1,93 (Республика Бурятия), 2,37 (Оренбургская область), 3,64 (Республика Хакасия), 3,85 (Тульская область), 4,54 (Республика Коми), 4,74 (Республика Бурятия), 5,7 (Республика Коми), 6,49 (Орловская область), 13,45 (Республика Башкортостан), 15 (Московская область), 35,18 (Ленинградская область), 37,2 (Амурская область), 100,51 Иркутская область)
Погрузочно-разгрузочные работы (либо отдельно погрузка, разгрузка, взвешивание)	Руб./т	50,72 (Москва, строительные грузы), 52,26 (Москва, светлые нефтегрузы), 78,66 (Москва, темные нефтегрузы), 94,19 (Кемеровская область), 262,89 (Санкт-Петербург)
	Руб./ч.	919, 53(Севастополь)
	Руб./вагон	16 966,58 (Кемеровская область)
	Руб./крано-ч.	2 987,91 (Ленинградская область), 4 645,5 (Ленинградская область)
Текущее содержание подъездных железнодорожных путей	Руб./т-км	2,3 (Астраханская область)
	Руб./км в мес.	19 498 (Калининградская область), 50 886 (Калининградская область), 54 668 (Калининградская область), 76 296,41 (Республика Коми)
Услуги по временному размещению вагонов на подъездных железнодорожных путях	Руб./пог. м в сут.	13,69 (Санкт-Петербург)
	Руб./вагон-ч.	4,93 (Республика Хакасия)

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Рисунок 1
Схематичное обобщение практики тарифного регулирования услуг, оказываемых предприятиями промышленного железнодорожного транспорта в субъектах Российской Федерации

Figure 1
A schematic overview of the practice of tariff regulation of services provided by industrial railway transport companies in the regions of the Russian Federation



Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. Брагин А.М. Актуальные риски на железнодорожном транспорте необщего пользования // Экономика и бизнес: теория и практика. 2024. № 2. Ч. 1. С. 36–38. EDN: HJKJIM
2. Мытницкий А.Н. Модернизация железнодорожной инфраструктуры как фактор поддержки национальной экономики // Журнал монетарной экономики и менеджмента. 2024. № 10. С. 277–285. EDN: WKBNLV
3. Мачерет Д.А., Валеев Н.А., Кудрявцева А.В. Формирование железнодорожной сети: диффузия эпохальной инновации и экономический рост // Экономическая политика. 2018. Т. 13. № 1. С. 252–279. EDN: YTDLPU

4. Кравченко С.И., Дементьев В.В. Влияние железнодорожного транспорта на социально-экономическое развитие территорий // Пространственная экономика. 2023. Т. 19. № 2. С. 51–75. EDN: PFVZPI

5. Богачков С.В., Богачкова О.С. Анализ зависимости социально-экономических показателей регионов России от уровня развития транспортной отрасли на примере железнодорожных и автомобильных перевозок // Финансовый менеджмент. 2025. № 6. С. 168–183. EDN: PUKLRG

6. Соколов Ю.И., Кожевников Р.А., Коришева О.В. Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность // Экономика железных дорог. 2018. № 7. С. 49–58. EDN: OVRSUJ

7. Кожевников Р.А., Терешина Н.П., Межох З.П. и др. Экономическая безопасность транспортных компаний и комплексов: монография. М.: Всероссийский институт научной и технической информации Российской академии наук (Russian Institute for Scientific and Technical Information of Russian Academy of Sciences), 2015. 248 с.

8. Брагин А.М. Железнодорожный транспорт необщего пользования: пути развития // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. № 1. Ч. 1. С. 41–44. EDN: ALMADU

9. Černá L., Mašek J. Model of Public Support for Railway Sidings as a Component of the Sustainable Development of Rail Freight Transport. *Sustainability*, 2025, vol. 17, iss. 17. EDN: ZFZPZG

10. Černá L., Klapita V., Bulková Z. A Multi-Criteria Evaluation Framework for Railway Sidings Supporting Sustainable Freight and Strategic Infrastructure Planning. *Sustainability*, 2025, vol. 17, iss. 18. EDN: SSVKAS

11. Drewnowski A. Railway Sidings as an Important Part of the Railway Freight Transport Competitiveness as Well as the Realization of the Sustainable Transport Development Policy in Poland. *Transport Economics and Logistics*, 2019, vol. 81, pp. 71–79. DOI: 10.26881/etil.2019.81.06

12. Малышева Е.А., Голева О.И., Мартьянов Н.С. Рынок услуг на железнодорожных путях необщего пользования: институциональные особенности и регулирование // Финансовый менеджмент. 2025. № 10. Ч. 2. С. 627–634. EDN: JEDCOS

13. Никифорова А.Н. Особенности формирования тарифов на транспортные услуги, оказываемые железнодорожным транспортом необщего пользования // Экономика и управление. 2025. Т. 31. № 12. С. 1589–1599. EDN: AIPGZH

14. Козыревская Л.А. Договор на эксплуатацию путей необщего пользования в системе договорных обязательств Беларуси и России // Правовая парадигма. 2022. Т. 21. № 4. С. 39–47. EDN: VFQGGX

15. Белик И.А. Актуальные проблемы ценового (тарифного) регулирования транспортных услуг на путях необщего пользования // Российское конкурентное право и экономика. 2022. № S1. С. 88–97. EDN: GUAESB

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-1477
eISSN 2311-8733

Local Markets

TARIFF REGULATION IN THE INDUSTRIAL RAILWAY SERVICES MARKET: EXPERIENCE OF RUSSIAN REGIONS

DOI: https://doi.org/10.24891/lvwftq
EDN: https://elibrary.ru/lvwftq

Ekaterina A. MALYSHEVA

Perm State National Research University (Perm State University), Perm, Russian Federation
e-mail: EkaterinaMalysheva@psu.ru
ORCID: 0000-0002-8154-2228

Ol'ga I. GOLEVA

Corresponding author, Perm State National Research University (Perm State University), Perm, Russian Federation
e-mail: OlgaGoleva@psu.ru
ORCID: 0000-0002-0846-4913

Nikolai S. MART'YANOV

Perm State National Research University (Perm State University), Perm, Russian Federation
e-mail: Mart@psu.ru
ORCID: 0000-0002-1579-4726

Article history:
Article No. 364/2026
Received 10 Apr 2026
Accepted 16 May 2026
Available online
29 Oct 2026

JEL Classification: L51

Keywords: tariff regulation, industrial railway transport, local natural monopolies, institutional fragmentation, economic security of the region

Abstract

Subject. Ensuring cargo transportation, the role of Russian regions in developing the tariff regulation system in the industrial railway transport market.

Objectives. Identification, systematization, and analysis of tariff regulation models used in the industrial railway transport services market.

Methods. Typologization, content analysis.

Results. Four models of tariff regulation used in the industrial railway transport market have been identified. The declarative model, implemented in the Perm region, helps reduce the administrative burden on market participants while maintaining a mechanism to prevent abuse.

Conclusions. The lack of unified approaches to defining the scope of services and choosing units of measurement leads to significant price differences and conceptual confusion. It's necessary to develop federal methodological guidelines to harmonize the terminology and approaches to pricing, while still allowing regions to keep their independence in choosing models for regulating the industrial railway transport service market.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2026

Please cite this article as: Malysheva E.A., Goleva O.I., Mart'yanov N.S. Tariff regulation in the industrial railway services market: Experience of Russian regions. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2026, iss. 10, pp. 172–185. DOI: 10.24891/lvwftq EDN: LVWFTQ

References

1. Bragin A.M. [Current risks in non-public railway transport]. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika*, 2024, no. 2, part 1, pp. 36–38. (In Russ.) EDN: HJKJIM
2. Mytnitsky A.N. [Modernization of railway infrastructure as a factor in supporting the national economy]. *Zhurnal monetarnoi ekonomiki i menedzhmenta*, 2024, no. 10, pp. 277–285. (In Russ.) EDN: WKBNLV

3. Macheret D.A., Valeev N.A., Kudryavtseva A.V. [Formation of the railway network: diffusion of epochal innovation and economic growth]. *Ekonomicheskaya politika*, 2018, vol. 13, iss. 1, pp. 252–279. (In Russ.) EDN: YTDLPU

4. Kravchenko S.I., Dementiev V.V. [The impact of railway transport on the socioeconomic development of territories]. *Prostranstvennaya ekonomika*, 2023, vol. 19, iss. 2, pp. 51–75. (In Russ.) EDN: PFVZPI

5. Bogachkov S.V., Bogachkova O.S. [Analysis of the dependence of socioeconomic indicators of Russian regions on the level of development of the transport industry on the example of rail and road transport]. *Finansovyi menedzhment*, 2025, no. 6, pp. 168–183. (In Russ.) EDN: PUKLRG

6. Sokolov Y.I., Kozhevnikov R.A., Koricheva O.V. [Contribution of transport to the national economic security development]. *Ekonomika zheleznykh dorog*, 2018, no. 7, pp. 49–58. (In Russ.) EDN: OVRSUJ

7. Kozhevnikov R.A., Tereshina N.P., Mezhokh Z.P. et al. *Ekonomicheskaya bezopasnost' transportnykh kompanii i kompleksov: monografiya* [Economic security of transport companies and complexes: a monograph]. Moscow, Russian Institute for Scientific and Technical Information of Russian Academy of Sciences Publ., 2015, 248 p.

8. Bragin A.M. [Non-public railway transport: ways of development]. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika*, 2023, no. 1, part 1, pp. 41–44. (In Russ.) EDN: ALMADU

9. Černá L., Mašek J. Model of Public Support for Railway Sidings as a Component of the Sustainable Development of Rail Freight Transport. *Sustainability*, 2025, vol. 17, iss. 17. EDN: ZFZPZG

10. Černá L., Klapita V., Bulková Z. A Multi-Criteria Evaluation Framework for Railway Sidings Supporting Sustainable Freight and Strategic Infrastructure Planning. *Sustainability*, 2025, vol. 17, iss. 18. EDN: SSVKAS

11. Drewnowski A. Railway Sidings as an Important Part of the Railway Freight Transport Competitiveness as Well as the Realization of the Sustainable Transport Development Policy in Poland. *Transport Economics and Logistics*, 2019, vol. 81, pp. 71–79. DOI: 10.26881/etil.2019.81.06

12. Malysheva E.A., Goleva O.I., Martyanov N.S. [Service market on non-public railway tracks: institutional features and regulation]. *Finansovyi menedzhment*, 2025, no. 10, part 2, pp. 627–634. (In Russ.) EDN: JEDCOS

13. Nikiforova A.N. [Tariff setting for transportation services in non-public railway transport]. *Ekonomika i upravlenie*, 2025, vol. 31, iss. 12, pp. 1589–1599. (In Russ.) EDN: AIPGZH

14. Kozyrevskaya L.A. [The agreement for the operation of non-public tracks in the system of contractual obligations in Belarus and Russia]. *Pravovaya paradigma*, 2022, vol. 21, iss. 4, pp. 39–47. (In Russ.) EDN: VFQGGX

15. Belik I.A. [Contemporary problems of tariff (price) regulation of transport services on non-public railway tracks]. *Rossiiskoe konkurentnoe pravo i ekonomika*, 2022, no. S1, pp. 88–97. (In Russ.) EDN: GUAESB

Conflict-of-interest notification

We, the authors of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.