

# ロシアの鉄道改革と近郊旅客鉄道の運営形態の変容

かな や まき よ  
金 谷 牧 代\*

ロシアでは、2001年に開始された鉄道改革により、近郊旅客鉄道（都市鉄道および地方鉄道）の運営が旧国鉄から切り離された。改革により創設された近郊旅客鉄道の新会社の主な特徴は、鉄道線路を保有せず、地域の輸送のみを担う事業体ということ、そして、旧国鉄のほか、州政府や民間企業が株主となる形態ということである。これは、わが国の地方鉄道にみられるような、事業者の独立採算が前提となる運営形態や、鉄道線路を保有する運営形態等とは異なる。つまり、ロシアでは、改革によって近郊旅客鉄道が100%新会社に移譲されたのではなく、鉄道線路の管理と機関車の運行業務は旧国鉄本体に残したまま、輸送業務および輸送業務に必要な費用負担の責務が、州政府出資の新会社に移譲された。

改革以前、ロシアの鉄道は事業別に組織化されておらず、事業ごとの財務状況は不透明であった。そのため、近郊旅客輸送事業への州政府による赤字補填は限定的なものとなり、旧国鉄は、内部補助により赤字補填を行ってきた。しかし、改革により事業別の改編が行われたことで、内部補助は廃止され、各地域の州政府は、近郊旅客輸送事業に対する費用を、財務の透明性をもって負担することが可能となった。

## はじめに

わが国では、地域の過疎化やモータリゼーションの進展等を背景に、地方鉄道が衰退している。こうした状況下、地域住民の移動手段を確保するため、公的関与のあり方が模索されている。

ロシアにおいても、地方鉄道は赤字であり、運営形態の模索や運営維持に関する責任の所在の再検討が行われている。そこで本稿では、ロシアにおける鉄道改革について概観した後、改革により、ロシアの地方鉄道の運営形態がどのように変化したのかについて、公的関与の視点から整理する。

\*運輸調査局調査研究センター副主任研究員

## 1. ロシアの鉄道の現状

ロシアには、日本の約45倍に相当する約1,700万km<sup>2</sup>という広大な国土に、8万5,200kmの鉄道路線（うち、4万3,300kmは電化路線）があり、路線長ではアメリカ、中国に次いで世界第3位、電化路線長では中国に次いで世界第2位である（2013年実績）。

株式会社ロシア鉄道（OAO “Российские железные дороги”：以下、RZD）の年次報告書に拠ると、旅客鉄道の年間輸送量は1,204億人キロで、ロシア国内の（都市交通、自家用車および水運を除く）公共旅客輸送市場全体（4,653億人キロ）の25.9%

を占める。ロシアでは、広大な国土ゆえに、国内公共旅客輸送の約半分が航空により行われ、残り半分の輸送が鉄道と自動車により約4分の1ずつ行われている（人キロベース、2015年実績）。

また、貨物鉄道の年間輸送量は2兆3,048億トンキロで、ロシア国内の貨物輸送市場全体（5兆889億トンキロ）の45.3%を占める。国内貨物輸送市場においては、自動車輸送が1割に満たないのに対し、鉄道輸送は、パイプライン輸送とともに、いずれも4割以上の市場シェアを持つ（トンキロベース、2015年実績）（表1参照）。

## 2. 鉄道改革に至る経緯

### —設備投資資金の不足と旧国鉄の内部補助の問題

1991年のソ連崩壊以降、ロシアは、市場経済に適合するよう、各分野で企業制度改革を実施してきた。鉄道改革もその一つであり、ロシアにおける鉄道改革は、2001年5月18日付連邦政令第384号「鉄道構造改革」に基づき始まった。

鉄道改革の背景として、旧ソ連時代の独占企業

体としての業務形態による非効率かつ利用者不在のサービスの残存、駅舎・列車等の設備の老朽化、鉄道業務への政治の介入、多くの特典制度の所在による営業活動への悪影響等が指摘されている（参考文献[6]）。とくに、設備の老朽化は深刻であり、軌道に対する大規模な投資が行われていなかっただけでなく、機関車や車両についても、1960～1970年代に導入されたものが大半を占め、設計寿命を超えるものが少なくない状況であった（参考文献[5]）。そのため、資金を捻出して設備投資を行うことが重要な課題であった。

また、鉄道改革の背景として、旧国鉄が事業内に抱え込んだ不採算事業に対する内部補助の問題がある。ロシアでは、国鉄時代は、貨物輸送事業が黒字である一方、旅客輸送事業は赤字で推移してきた（図1参照）。そして、旅客輸送事業の赤字は、主に、貨物輸送事業の利益を原資とした内部補助により補填されてきたのである。

例えば、改革以前の貨物輸送事業から近郊旅客輸送事業（都市鉄道および地方鉄道による旅客輸送事業）への内部補助は、1995年の段階で、近郊旅客輸送事業の赤字額全体の8割を占めていた。そ

の後、連邦構成主体（Субъекты Российской Федерации：以下、州政府）<sup>1)</sup>による補填の割合が徐々に増えていったものの、改革直前の2001年の段階においても、内部補助の割合は4割を超えていた（表2参照）。

改革以前、旅客輸送事業の赤字補填は、長距離輸送（都市間鉄道による輸

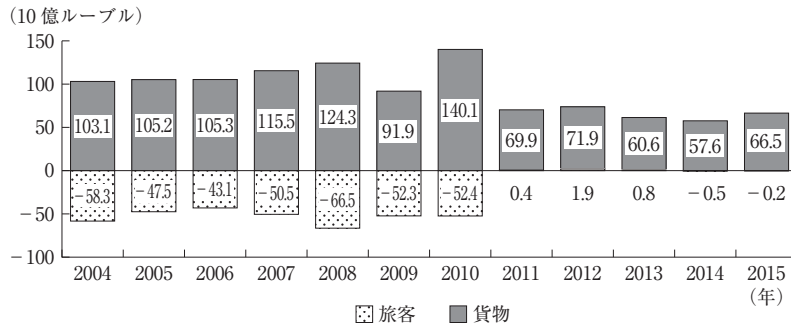
表1 ロシアの鉄道の輸送実績

旅客鉄道の年間輸送量 (公共旅客輸送市場全体の25.9%)	輸送人員(万人)	102,040
	近郊	92,250
	長距離	9,790
	うち高速	480
	輸送人キロ(億人キロ)	1,204
	近郊	309
貨物鉄道の年間輸送量 (貨物輸送市場全体の45.3%)	長距離	895
	うち高速	25
	輸送トン数(万トン)	121,450
	輸送トンキロ(億トンキロ)	23,048

注) 2015年実績。貨物輸送トンキロは、空荷輸送を除いた数値。

出典：参考文献[2]を基に作成

図1 RZDの旅客輸送事業損益・貨物輸送事業損益の推移



注) 2016年6月現在、2003年以前の数値は非公表。  
出典：参考文献〔2〕を基に作成

送)については連邦政府が、近郊輸送(都市鉄道および地方鉄道による輸送)については州政府が行うことが法律により定められていた。しかし、既述のとおり、実際には、こうした行政による補填は部分的にしか行われておらず、旧国鉄の貨物輸送事業の利益を原資とした内部補助による赤字補填が慣習化していた。

旅客輸送事業の赤字の要因として、運賃規制の存在が挙げられる。ロシアでは、社会政策上の観点から、旅客鉄道に低廉な運賃が設定されるだけでなく、無料乗車を含めた様々な特典制度が存在

する。そのため、事業者は旅客鉄道の費用を運賃収入のみで賄うことが難しい。

また、近郊旅客輸送事業の赤字の要因として、州政府の要請に応じた輸送サービスの供給が挙げられる。ロシアでは、連邦法により、「住民のた

めの交通サービスの形成」が定められており、地域交通が公共サービスとして捉えられている。そのため、州政府は、鉄道事業者に対し、地域の足を確保するための旅客鉄道輸送の要請をしている。しかし、この要請のために、旧国鉄は、需要に見合わない輸送サービスの供給を行わなければならず、その結果、近郊旅客輸送事業は赤字で推移してきたのである。

確かに、ロシアの総人口(1億4,600万人)に占める65歳以上の人口(1,981万人)の割合は1割強であり、高齢者の人口は増加傾向にある。そのため、地域の足の確保は、今後の政策課題としても、重要である蓋然性が高い(図2参照)。しかし、その一方で、ロシアにおいては、少子化や人口減少が深刻な社会問題となっている<sup>2)</sup>。実際、ロシア全土の人口密度は9人/km<sup>2</sup>である。そして、ロ

表2 改革前の近郊旅客輸送事業の赤字額・内部補助・州政府による補填 (単位：10億ルーブル)

年	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
近郊旅客輸送事業の赤字	4.0	6.5	6.7	5.7	7.9	11.1	12.9
内部補助	3.2 (80.0)	5.2 (80.0)	5.2 (77.6)	3.7 (64.9)	5.2 (65.8)	5.9 (53.1)	5.9 (45.7)
州政府による補填	0.8 (20.0)	1.3 (20.0)	1.5 (22.3)	2.0 (35.0)	2.7 (34.1)	5.2 (46.8)	7.0 (54.2)

注1) 近郊旅客輸送事業とは、都市鉄道および地方鉄道による旅客輸送事業である。

2) 括弧内は赤字額に対する割合を表す。

出典：参考文献〔5〕を基に作成

1) 連邦構成主体は、州、共和国、地方、モスクワ市、サンクトペテルブルク市、自治管区、自治州に分類される行政単位であり、ロシア全土に83存在する(2015年現在)。連邦構成主体は、連邦政府とともに国家権力機関という位置付けであり、地方自治を担う主体ではない。地方自治の主体は、連邦構成主体の下位の行政単位(地区および市・村)である。本稿においては、便宜上、州政府で代用する。

シア全体の人口の約1割は、首都であるモスクワ市に集中しているため、地方の人口密度はさらに小さい<sup>3)</sup>。そのため、とりわけ地方においては、旅客輸送事業を黒字化できる需要を確保できない状況にある。

### 3. ロシアの鉄道改革とRZDの事業構造

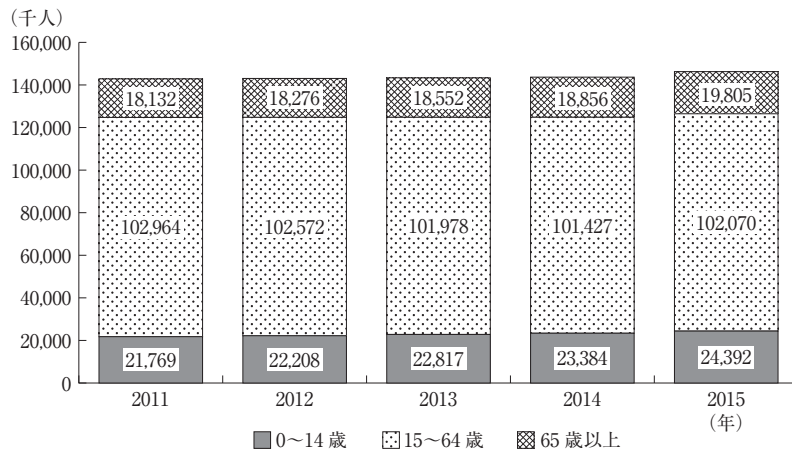
鉄道改革の背景には、旧国鉄の貨物輸送事業から旅客輸送事業への内部補助を廃止し、鉄道線路や機関車、車両等の設備への投資を行うための資金を確保するという課題があったが、旧国鉄の自助努力となる内部補助以外の方法で資金を捻出するためには、旧国鉄の財務状況を、旧国鉄外部からみても明確に把握できるものにする必要があった。すなわち、鉄道改革に求められたものは、事

業別に組織化されておらず、事業ごとの財務状況が不透明であった組織形態を改編し、内部補助を廃止するとともに、設備投資のための資金を呼び込むことであった。

そこで、鉄道改革では、まず、改革以前に鉄道省（当時）が保有していた全ての資産、債務および運営が、2003年10月に創設された株式会社であるRZD（全株を連邦が保有）に継承され、ロシア国内の線路・駅舎等のインフラの保有や維持管理、旅客輸送、貨物輸送、その他関連事業等が、事業別に改編された。その後、各事業を担う子会社や関連会社が設立され、RZDグループの財務状況は、事業ごとに外部から明確に把握できるようになった。そして、改革以前に行われてきた貨物輸送事業から旅客輸送事業への内部補助が、段階的に廃止されることになった。

2016年現在、RZDグループは、インフラ部門、旅客輸送部門、貨物輸送部門、国際エンジニアリング・交通建設部門、社会部門、経営部門で構成されるグループ経営による事業展開をしており、各部門の事業は、RZD本体と子会社、関連会社により行われている。ただし、鉄道線路の管理と機関車による牽引業務は、依然としてRZD本体のみが行っている。そのた

図2 ロシアの年齢別人口推移



注1) 各年10月14日時点の人口。

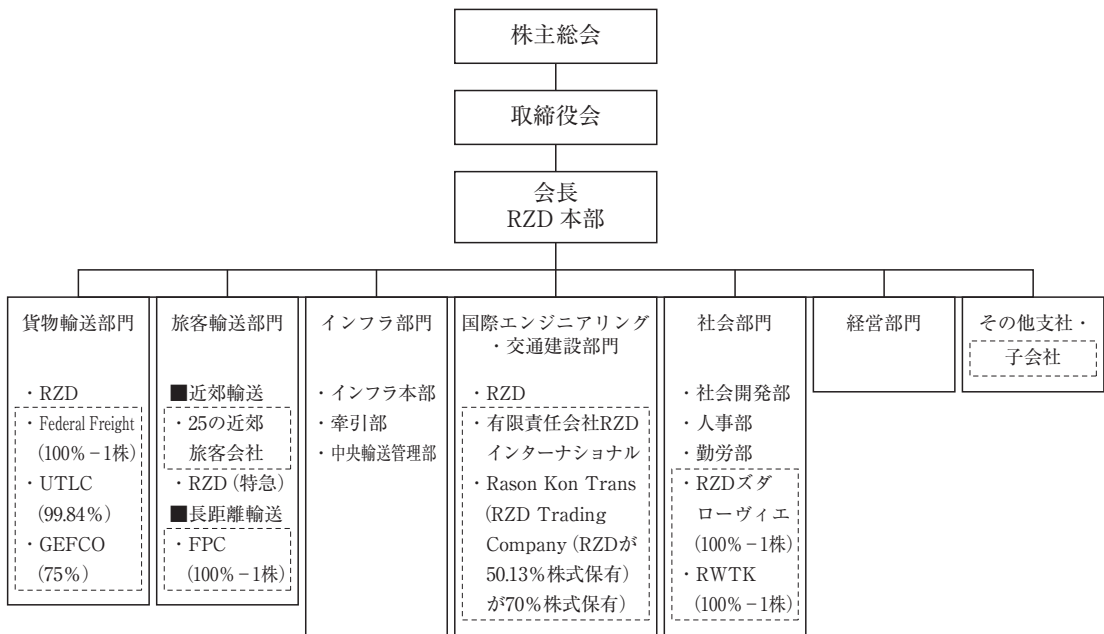
2) 2015年の数値には、クリミア（自治）共和国およびセヴァストポリ市の人口（229万人）が含まれている。

出典：参考文献 [13] を基に作成

2) ロシアでは、2008年まで「0～14歳」の人口が年々減少していたが、2006年以降に実施された連邦政府による少子化対策の効果等もあり、近年では「0～14歳」の人口および総人口が増加している（図2参照）。

3) ロシアの人口密度は、参考文献 [12] の人口と面積をもとに算出した（クリミア（自治）共和国およびセヴァストポリ市が含まれている）。

図3 RZDグループの概略図



注1) 2015年末時点。

2) 点線枠内は、RZDの子会社もしくは関連会社。括弧内はRZDの株式保有比率を表す。

3) 貨物輸送部門のGEFCOは、グローバルロジスティクスオペレーターであり、2012年にRZDがPSAブジョーシトロエンからその株式を購入した。

出典：参考文献[2]を基に作成

表3 RZDグループの財務状況

(単位：10億ルーブル)

	2015年
営業収益	1,326.0
営業費用	1,266.2
営業利益	59.8
税金等調整前当期純利益	25.0
当期純利益	0.3
総資産	5,057.1
純資産	3,578.1

出典：参考文献[2]を基に作成

確となった結果、RZDの子会社や関連会社の株式に関しては、当初、RZDにより全て保有されていたが、株式の公開・上場が行われ、2016年現在においては、株式の一部が民間企業に売却されている。

また、2015年のRZDグループ全体の営業利益は約598億ルーブル、当期純利益は約3億ルーブルであり、RZDが創設された直後の2004年の営業利益と比較すると、33.5%の増加となった(表3参照)。

#### 4. 近郊旅客鉄道の運営形態と費用負担主体の変容

め、RZDグループ内の輸送事業を行う子会社や関連会社、そして、一部の民間輸送会社は、RZDに線路使用料を支払い、RZDの線路と機関車を利用して輸送を行っている(図3参照)。

こうした事業別の組織化によって財務状況が明

ロシアにおける近郊旅客鉄道(都市鉄道、地方鉄道のいずれも含む)は、改革以前には国鉄の地域支社が運営を担ってきた。しかし、2011年初

頭に、近郊旅客鉄道の運営はRZD本体の事業から切り離され、新たに創設された地域ごとの近郊旅客会社が輸送事業を行うことになった。ただし、近郊旅客鉄道のすべての業務が、RZDから完全に独立した新会社に移譲されたわけではなく、鉄道線路の管理と機関車の運行業務についてはRZD本体に残したまま、輸送業務<sup>4)</sup>および輸送業務に必要な費用負担の責務に関して、RZDと各地域の州政府や民間企業が出資する新会社<sup>5)</sup>に移譲された。

近郊旅客輸送事業の新会社への移行に伴い、2010年まで行われてきた近郊旅客輸送事業に対する内部補助も廃止されたため、各地域の近郊旅客会社は、近郊旅客鉄道の運営のための財源調達を自身で行うことになった。

2015年時点において、ロシア全土における近郊旅客鉄道の9割以上を、RZDグループ内の25社の近郊旅客会社が運営している<sup>6)</sup>。このうち、RZDが株式の半分以上を保有する近郊旅客会社の数は、17社である。(表4参照)

## 5. 近郊旅客鉄道の財務の透明性の確保と財源調達

既述のとおり、改革以前のロシアの鉄道は、事業別に組織化されていなかったため、近郊旅客輸送事業に関しても、その財務状況は不透明であった。

しかし、2003年のRZD設立以降、近郊旅客輸送事業の分離に至る一連の改革のなかで、近郊旅客輸送事業の地域別の財務状況が明らかになった

ことで、州政府は、近郊旅客会社の財務状況に照らし合わせて補助金の拠出額を検討することが可能となった。2011年に近郊旅客会社が設立されて以降、RZDは、州政府との間に、近郊旅客輸送事業の赤字補填に関する契約を締結している。そして、当期において州政府からの支払いが行われなかった補助金額については、来期にその支払いが持ち越されている。

ただし、財政が逼迫する州政府については、依然、十分な補助金が支払えていないのが実情である。25社のうち、州政府による赤字の全額補填がなされていない近郊旅客会社は17社に上る(表5参照)。そのため、州政府の財政状況を加味し、州政府の負担を軽減するための措置が連邦政府により講じられている。

まず、近郊旅客会社の運営上の負担を軽減するために、連邦政令において、近郊旅客会社に対しての線路使用料に、優遇率を適用することが定められた<sup>7)</sup>(参考文献[7])。この措置により、近郊旅客会社からRZD本体へ支払う線路使用料は、線路使用料に優遇率を乗じた料金に置き換えられ、2016年には、近郊旅客会社全体の費用で、年間約80億ルーブルの削減が可能となる予定である。

次に、近郊旅客輸送事業費(車両リース料・維持費用、線路使用料の支払いを含む)に対する付加価値税を全額控除する連邦法も定められた。これにより、近郊旅客会社全体の費用で、年間約65億ルーブルの削減が可能となる<sup>8)</sup>。(参考文献[9])

州政府による補助に加え、連邦政府による救済措置が行われるほか、近郊旅客会社の経営改善の

4) 車両、車庫および駅の所有権については、近郊旅客会社が有する。

5) 改革以前から合弁形態による地域鉄道の運営事例は存在したが、連邦政府による事業者への事業権の付与の手続きが設立されたのは、2006年のことである。

6) 近郊旅客鉄道の運営の一部は、民間会社により行われている。

7) なお、優遇率適用により生じたRZDの収入の減少分については、連邦予算からRZDに対し、損失補填がなされることも併せて定められた。このRZDへの損失補填は、前年の実績に基づき、連邦予算に組み込まれる。

表4 近郊旅客会社の株主出資比率

近郊旅客会社	株主の出資比率	
	RZD	RZD 以外
バシコルトスタン近郊旅客会社	RZD (100% - 1株)	独立行政法人ジェルドリホーム (1株)
北部近郊旅客会社	RZD (100% - 1株)	独立行政法人ジェルドリホーム (1株)
カーニングラード近郊旅客会社	RZD (100% - 1株)	独立行政法人ジェルドリホーム (1株)
サハリン旅客会社 <sup>注1)</sup>	RZD (99%)	独立行政法人ジェルドリホーム (1%)
北西部近郊旅客会社	RZD (74%)	サンクトペテルブルク市 (26%)
北カフカス近郊旅客会社	RZD (74%)	ロストフ州 (26%)
オムスク近郊旅客会社	RZD (51.02%)	オムスク州 (49%)
アルタイ近郊旅客会社	RZD (51%)	アルタイ地方 (49%)
エクスプレス近郊旅客会社	RZD (51%)	ノヴォシビルスク州 (46%), ノヴォシビルスク市 (3%)
クズネーツク炭田近郊旅客会社	RZD (51%)	ケメロヴォ州 (49%)
クラス近郊旅客会社	RZD (51%)	クラスノヤルスク地方 (49%)
スヴェルドロフスク近郊会社	RZD (51%)	スヴェルドロフスク州 (49%)
沿海エクスプレス近郊旅客会社	RZD (51%)	沿海地方 (49%)
ヴォルゴグラード近郊旅客会社	RZD (51%)	ヴォルゴグラード州 (49%)
ベルミ近郊会社	RZD (51%)	ベルミ地方 (49%)
サラトフ近郊旅客会社	RZD (51%)	サラトフ州 (49%)
黒土地帯近郊旅客会社	RZD (50%)	ヴォロネジ州 (25.5%), リベツク州 (5%), タンボフ州 (10%), ベルゴロド州 (9%)
外バイカル近郊旅客会社	RZD (51%)	外バイカル地方 (49%)
バイカル近郊旅客会社	RZD (49.9%)	イルクーツク州 (50% + 1株)
モスクワ・トヴェーリ近郊旅客会社	RZD (49.99%)	トヴェーリ州 (25% + 1株), LLC Delta-Trans-Invest (25% + 1株)
ヴォルガ川・ヴァトカ川近郊旅客会社	RZD (49.33%)	ニジニーノヴゴロド市 (25% + 1株), キーロフ州 (25% + 1株)
友好近郊旅客会社	RZD (49.33%)	タタルスタン共和国 (25% + 1株), ウドムルト共和国 (25% + 1株)
クバン川エクスプレス近郊旅客会社	RZD (49%)	クラスノダール地方 (51%)
サマーラ近郊旅客会社	RZD (49%)	サマーラ州 (51%)
中央近郊旅客会社	RZD (25% + 1株)	モスクワ旅客会社 (50% - 2株), モスクワ州 (25% + 1株)

注1) サハリン旅客会社については、サハリン州における近郊旅客輸送事業だけでなく、長距離旅客輸送事業も行う。

2) 1ルーブル = 1.55円 (2016年6月27日時点)

出典：参考文献 [1], [2], [3] を基に作成

ためには、これまで社会政策上の理由から低廉に抑えられてきた運賃体系を見直し、需要に応じた妥当な運賃設定を検討することが不可避であると

考えられるようになった。

また、州政府の負担を軽減するため、RZD 本体および連邦の運輸大臣は、近郊旅客会社に対し、

8) 近郊旅客輸送事業費に対する付加価値税をゼロとする措置は、2015年の導入時点においては、2016年12月31日までの措置となっている。

表5 近郊旅客会社に対する州政府の補助(2012年)

(単位:100万ルーブル)

近郊旅客会社	補助金受取前 純利益	補助金	補助金受取後 純利益
バシコルトスタン近郊旅客会社	▲ 897	533	▲ 364
北部近郊旅客会社	▲ 1,732	350	▲ 1,382
カーニンググレード近郊旅客会社	▲ 283	50	▲ 233
サハリン旅客会社 <sup>注1)</sup>	▲ 94	66	▲ 28
北西部近郊旅客会社	▲ 372	86	▲ 286
北カフカス近郊旅客会社	▲ 644	106	▲ 538
オムスク近郊旅客会社	▲ 151	151	0
アルタイ近郊旅客会社	▲ 206	206	0
エクスプレス近郊旅客会社	▲ 222	222	0
クズネーツク炭田近郊旅客会社	▲ 301	89	▲ 213
クラス近郊旅客会社	▲ 512	346	▲ 165
スヴェルドロフスク近郊会社	▲ 2,114	1,595	▲ 519
沿海エクスプレス近郊旅客会社	▲ 885	184	▲ 700
ヴォルゴグラード近郊旅客会社	▲ 191	193	1
ベルミ近郊会社	▲ 284	295	11
サラトフ近郊旅客会社	▲ 253	116	▲ 137
黒土地帯近郊旅客会社	▲ 1,435	228	▲ 1,207
外バイカル近郊旅客会社	▲ 472	113	▲ 359
バイカル近郊旅客会社	▲ 854	624	▲ 230
モスクワ・トヴェーリ近郊旅客会社	345	15	360
ヴォルガ川・ヴァトカ川近郊旅客会社	▲ 278	232	▲ 46
友好近郊旅客会社	▲ 596	508	▲ 88
クバン川エクスプレス近郊旅客会社	▲ 105	189	84
サマーラ近郊旅客会社	▲ 219	199	▲ 20
中央近郊旅客会社	5,249	446	5,695

注1) サハリン旅客会社については、サハリン州における近郊旅客輸送事業だけでなく、長距離旅客輸送事業も行う。

2) 1ルーブル=1.55円(2016年6月27日時点)

出典:参考文献[2]を基に作成

輸送需要に見合う輸送手段の検討の提案、すなわち、不採算路線のバス事業への転換も提案している(参考文献[11])。

## おわりに

### —— 近郊旅客鉄道運営維持に関する行政と事業者の役割

本稿におけるロシアの事例のように、大規模な

鉄道ネットワークを有する鉄道会社にとって、地域の不採算路線の運営は、頭を悩ませる課題である。ロシアでは、国鉄時代、近郊旅客輸送事業の赤字の大部分を、内部補助により補填し、州政府による補填は限定的であった。その背景には、改革以前のロシアの鉄道が、事業別に組織化されていなかったために、州政府にとって、近郊旅客輸送事業の財務状況が不透明であったことが挙げられる。



しかし、改革により、事業別の改編が行われて財務の透明性が確保されたことで、内部補助は廃止され、各地域の州政府は、近郊旅客輸送事業の赤字補填を財務の透明性をもって行うことが可能となった。さらに、州政府の財政状況も考慮し、州政府の負担を軽減するための措置が、連邦政府により講じられている。

人口減少、少子高齢化の時代において、政策的に必要な地域旅客輸送サービスの維持に関して、各地域や行政に求められる役割は、従来とは異なるであろう。鉄道特性を発揮できない地域路線のために必要な財政負担を事業者だけに任せるには限界があり、そこには各地域の行政の役割が存在するのではないだろうか。無論、行政の役割を検討する際には、当該事業の財務状況の透明性が前提となろう。

#### [参考文献]

- [1] RZD ウェブサイト, <http://rzd.ru/>
- [2] RZD 年次報告書 (各年版)
- [3] 各近郊旅客会社ウェブサイト
- [4] 黒崎文雄 (2009) 「鉄道の上下分離に関する分析」, 『交通学研究』 53, pp.65-74. 日本交通学会
- [5] 坂口泉 (2003) 「自然独占分野の構造改革について」, 『平成 14 年度 外務省委託研究 ロシアにおける企業制度改革の現状』 pp.131-142, 日本国際問題研究所
- [6] 佐藤尚 (2003) 「ロシアにおける鉄道改革の現状と課題」, 『運輸と経済』 63 (5), pp.58-66, 運輸調査局
- [7] 2011 年 10 月 17 日付連邦政令第 844 号「近郊旅客鉄道に対する連邦の規制および当該規制により生じた RZD の損失に対する連邦予算からの補填」ほか連邦法, 連邦政令
- [8] 溝口修平 (2007) 「ロシアの少子化対策をめぐる立法動向」, 『外国の立法』 233, pp.170-174, 国立国会図書館調査及び立法考査局
- [9] “ОАО “РЖД” предлагает ряд мер для облегчения финансового положения пригородных пассажирских компаний.”, (06.02.2015). [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&page3307\\_810=46&id=85404](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&page3307_810=46&id=85404)
- [10] Олег Трудов, и Евгений Алексеев (2012) “Пригородные железнодорожные перевозки: проблемы и пути решения”, *Экономика железных дорог*, Россия.
- [11] “Сфера деятельности пригородных пассажирских компаний может быть расширена за счет автобусных перевозок, считает президент ОАО “РЖД” Олег Белозёров.”, (27.11.2015). [http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE\\_ID=654&layer\\_id=4069&refererLayerId=3307&page3307\\_810=17&id=86923](http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=3307&page3307_810=17&id=86923)
- [12] ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТАТИСТИКИ, “РЕГИОНЫ РОССИИ СОЦИАЛЬНО - ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ 2015”.
- [13] Федеральная служба государственной статистики, <http://www.gks.ru/>
- [14] Федеральная служба по тарифам, <http://www.fstrf.ru/>
- [15] Andrei Dementiev (2009) “WHY LOCAL AUTHORITIES PARTNER WITH REGIONAL RAILWAYS IN RUSSIA?”, *11<sup>th</sup> CONFERENCE ON COMPETITION AND OWNERSHIP IN LAND PASSENGER TRANSPORT*, The Netherlands.