

# Тарифное регулирование

## Регулируемый сегмент перевозок

Тарифы на проезд в плацкартных, общих (с местами для сидения) вагонах пассажирских и скорых поездов локомотивной тяги и вагонах первого, второго и третьего классов в составе скорых поездов мотор-вагонного подвижного состава установлены Тарифным руководством, утвержденным Федеральной службой по тарифам (ФСТ России)<sup>1</sup>, в зависимости от категории поезда, типа вагона и дальности поездки пассажира, которое индексируется соответствующими приказами ФАС России.

В соответствии с приказом ФАС России от 19 октября 2023 г. № 751/23 указанные тарифы с 1 декабря 2023 г. проиндексированы на 10,75 %.

С 1 декабря 2024 г. тарифы в данном сегменте были проиндексированы на 11,6 %<sup>2</sup>.

Начиная с 2003 года к тарифам на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в плацкартных и общих вагонах (при использовании поездов локомотивной тяги) в составе дальних поездов АО «ФПК» и мотор-вагонном подвижном составе применяются дифференцированные по календарным периодам года индексы к уровню тарифов. Периоды применения дифференцированных индексов корректируются в зависимости от праздничных и выходных дней на основании производственного календаря.



Это решение направлено на сглаживание неравномерности спроса при перевозках пассажиров в дальнем следовании, а также на сокращение общего уровня затрат перевозчика по содержанию резервного парка вагонов и локомотивных бригад. Такая мера помогает обеспечить перевозки в пиковые периоды спроса и дает возможность пассажирам экономить средства в периоды относительно низкой транспортной подвижности населения.

С 2021 года АО «ФПК» получило право установления дифференцированных по календарным периодам года индексов к уровню тарифов (далее – гибкий график регулирования тарифов)

в зависимости от изменения спроса и на уровне, обеспечивающем не превышение их среднегодового (в течение календарного года) значения в расчете на количество дней 1,0. Предельно максимальный индекс составляет 1,2. Гибкий график регулирования тарифов утверждается внутренними нормативными документами Компании.

С 2015 года АО «ФПК» предоставлено право регулирования тарифов на проезд в плацкартных вагонах в пределах установленного уровня. Это позволяет проводить различные маркетинговые акции в данном сегменте перевозок.

## Дерегулированный сегмент перевозок

В соответствии с п. 5 Перечня работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством<sup>1</sup>, Компания вправе самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки пассажиров в вагонах СВ, купе.

Также ценовое регулирование не применяется в отношении услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в составе скоростных поездов. Данное право закреплено в приказе ФСТ России от 14 декабря 2010 г. № 431-т/1 «Об изменении государственного регулирования в отношении субъектов естественных монополий при перевозках пассажиров

железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении, а также при оказании услуги по пользованию комплектами постельного белья».

Таким образом, в дерегулированном сегменте (в вагонах класса люкс, СВ и купейных вагонах, а также во всех типах вагонов скоростных поездов) АО «ФПК» самостоятельно устанавливает тарифы на перевозку пассажиров.

Основные механизмы тарифообразования в дерегулированном сегменте, действовавшие в 2024 году:

- система динамического ценообразования;
- тарифные планы;
- акции.

## Система динамического ценообразования

Система динамического ценообразования представляет собой многофакторный инструмент тарифообразования. Тарифы дифференцируются в зависимости от категории поезда, неравномерности спроса (время года, дня недели, времени отправления и прибытия), категории мест (верхние/нижние места), глубины продажи и др. Динамическое ценообразование формирует гибкие тарифы на системном уровне с учетом прогнозируемого спроса, а также различных тенденций, происходящих во внешней среде на дату продажи.

Система тарифообразования позволяет обеспечить баланс спроса и стоимости услуг, что в конечном счете позитивно отражается на динамике спроса на услуги железнодорожного транспорта.

Реализация различных маркетинговых инициатив, направленных на стимулирование потребительского спроса как в дерегулированном, так и в регулируемом сегментах перевозок, способствует удержанию позиций Компании на рынке пассажирских перевозок.

<sup>1</sup> Приказ от 27 июля 2010 г. № 156-т/1.

<sup>2</sup> Согласно приказу ФАС России от 15 ноября 2024 г. № 863/24.

<sup>1</sup> Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643.