Чечнев Юрий Николаевич. Финансы железнодорожного транспорта в условиях его реформирования : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 : Саратов, 2004 188 c. РГБ ОД, 61:05-8/1591

**Содержание к диссертации**

Введение

I Основы организации финансов железнодорожного транспорта 12

1.1 Экономическая характеристика железнодорожного транспорта как субъекта рыночных и финансовых отношений в условиях институциональной перестройки 12

1.2 Содержание и особенности организации финансов железнодорожного транспорта 37

II Финансовые аспекты структурной реформы ОАО «Российские железные дороги»

2.1 Современное состояние и правительственная концепция развития ОАО «Российские железные дороги» 50

2.2 Денежные потоки и тарифная политика в сфере железнодорожных перевозок 76

III Развитие финансов железнодорожного транспорта в условиях его реформирования 104

3.1 Альтернативная концепция институционального и финансового реформирования железнодорожного комплекса 104

3.2 Приоритеты и резервы привлечения дополнительных источников финансирования ОАО «Российские железные дороги»

на фондовом рынке 126

3.3 Формирование концессионного финансового механизма на железнодорожном транспорте 141

Заключение 162

Список использованной литературы 174

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования и степень разработанности проблемы. Состояние и развитие железнодорожного транспорта имеют для России исключительное значение, так как он обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества. Железнодорожный транспорт является ведущим звеном транспортной системы России. Он не имеет альтернативы по объему потоков различных грузов и пассажиров, перевозимых на средние и дальние расстояния. Его доля в общем объеме российского грузооборота (без трубопроводного транспорта) составляет почти 83% и пассажирооборота - 41%. Железнодорожный транспорт обладает основными фондами стоимостью более чем в 1,5 трлн. руб., выполняет около 40% объема перевозок и перевозочных работ всей транспортной системы страны, включая трубопроводы.

В 2003 году было ликвидировано Министерство путей сообщения (МПС) РФ, и на базе его имущественного комплекса была создана государственная компания ОАО «Российские железные дороги» (в дальнейшем - Компания или ОАО «РЖД»). Это - самая крупная естественная монополия в России и одна из крупнейших в мире корпораций: уставный капитал ее составляет более 1,5 трлн. руб. (Более 50 млрд. долл.); она имеет 165 филиалов, включая 17 региональных железных дорог и 8 / представительств в других странах; Компания осуществляет 39% совокупного грузооборота и более 41% пассажирооборота, ей принадлежат 100% железнодорожных магистралей России; в ней занято только в основной деятельности 1 млн. 200 тыс. чел. (2% от численности, занятых в экономике); ее выручка составила в 2003 году 617,5 млрд. руб.

Создание ОАО «РЖД» явилось первым этапом реформирования железнодорожной отрасли, за которым должны последовать последующие v 1 два этапа реформы. Учитывая особую значимость железнодорожного транспорта для экономики страны, монопольный характер ОАО «РЖД» (78% всех железнодорожных перевозок), необходимость углубления рыночной реформы в отрасли, особую значимость приобретают проблемы финансового реформирования и финансового обеспечения институциональной перестройки железнодорожного транспорта на конкурентной основе.

Несмотря на внешнее финансовое благополучие ОАО «РЖД» (в 2003 году прибыль до налогообложения составила 21,9 млрд. руб.), остаются убыточными пригородные перевозки пассажиров, сохраняется практика бюджетной поддержки отдельных видов деятельности Компании, износ основных фондов составляет 60%, жесткая и зачастую завышенная система государственных тарифов по грузовым перевозкам снижает конкурентоспособность Компании по сравнению с ценовыми возможностями независимых (частных) грузовых перевозчиков. Одновременно, нельзя не отметить замедление темпов структурного реформирования отрасли, if недостаточной проработанности самой концепции институциональной и финансовой перестройки железнодорожного транспорта с позиций развития конкурентного рынка услуг перевозок грузов и пассажиров. Сохраняется в целом какая-то неопределенность организационного и экономического будущего как ОАО «РЖД», так и отрасли в целом.

Все это требует сейчас особого внимания со стороны науки к вопросам финансового реформирования железнодорожного транспорта, направленного на создание условий для стабильного текущего и инвестиционного развития отрасли, роста объемов перевозок и качества услуг на основе здоровой конкуренции, но при сохранении контроля государства за производственной инфраструктурой. Несмотря на актуальность проблемы, степень ее научной разработанности является крайне недостаточной, по сути дела, до сих пор нет ни одного известного в широких кругах комплексного научного труда, посвященного финансам железнодорожного транспорта.

ІЇ В то же время, в ходе исследования теоретических финансовых проблем и корпоративной инвестиционной деятельности упор был сделан на труды Э.А. Вознесенского, М.В. Романовского, Б.М. Сабанти, Д.Ю. Казака, СВ. Барулина, В.Е. Леонтьева, А.Ф. Рябовой, М. Васильева, Я.М. Миркина, В.Е. Черкасова и др. При исследовании прикладных проблем экономического и институционального реформирования, тарификации и расходов железнодорожного транспорта использовались работы А.П. Абрамова, СО. Алехновича, М.Н. Беленького, Е.В. Белкина, С.А. Быкадорова, В.А. Дмитриева, Ю.В. Елизарьева, Б.М. Лапидуса, Л. А. Мазо, О.Ф. Мирошниченко, Ю.Н. Панкова, М.С. Соловьевой, П.К. Чичагова, Г.М. Фадеева и др.

Однако за рамками научных исследований остались такие вопросы как определение места, содержания и особенностей организации финансов железнодорожного транспорта, критическая оценка правительственной концепции развития ОАО «РЖД», исследование денежных потоков в отрасли, разработка альтернативной концепции институционального и финансового реформирования железнодорожного комплекса, поиск резервов финансирования отрасли на фондовом рынке, формирование концессионного механизма на железнодорожном транспорте. Необходимы также новые подходы к решению вопросов государственного регулирования тарифов на перевозки, рационализации операционных расходов в отрасли, долевого участия различных ее структур и др.

Актуальность и слабая разработанность проблемы обусловили выбор темы исследования, цель и задачи диссертационной работы.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является разработка основ организации, методологических подходов и механизмов построения рациональной системы финансов железнодорожного транспорта на базе конкурентно-рыночной концепции институционального и финансового реформирования железнодорожного комплекса.

Реализация поставленной цели потребовала решения следующих конкретных задач:

- дать характеристику железнодорожного транспорта как субъекта рыночных и финансовых отношений в условиях институциональной перестройки;

- раскрыть содержание и особенности организации финансов железнодорожного транспорта;

оценить современное состояние и правительственную концепцию развития ОАО «Российские железные дороги»;

рассмотреть денежные потоки и тарифную политику в сфере железнодорожных перевозок;

сформировать альтернативную концепцию реформирования институциональной структуры железнодорожного комплекса и его финансового обеспечения;

- определить возможности фондового рынка для финансирования ОАО «Российские железные дороги»;

рассмотреть возможности формирования и использования концессионного финансового механизма на железнодорожном транспорте.

Предметом исследования выступают финансовые отношения, возникающие в процессе функционирования железнодорожного транспорта в целом, железных дорог и инфрастуктуры, предоставления услуг по грузо- и пассажироперевозкам.

Объектом исследования являются финансово-хозяйственная деятельность железнодорожного транспорта, ОАО «Российские железные дороги» и других структурных звеньев и предприятий отрасли в условиях проводимой рыночной институциональной и финансовой реформы.

Теоретическая и методологическая база исследования.

Теоретической основой исследования послужили труды ведущих специалистов в области теории финансов, организации корпоративных финансов и рынка ценных бумаг, экономики, ценообразования, доходов и расходов в железнодорожной отрасли, а также законодательные и другие нормативные акты Российской Федерации и Правительства РФ, касающиеся функционирования и реформирования железнодорожного транспорта и ОАО «Российские железные дороги».

Методологической базой исследования послужили диалектический метод познания, предполагающий изучение экономических процессов в их постоянном развитии, взаимосвязи и взаимообусловленности, а также такие общенаучные методы, как анализ и синтез, сравнение и группировка, графические изображения, системный подход и др.

Информационной базой исследования послужили: статистическая отчетность Федеральной службы РФ по статистике, данные Правительства РФ и Министерства РФ по транспорту и связи, материалы и отчетные данные ОАО «Российские железные дороги» и результаты авторских расчетов. В работе использовались также материалы публикаций в специальной и периодической печати и в сети Интернет.

Наиболее важные научные результаты диссертационного исследования заключаются в следующем:

- на основе диалектического подходг. дана комплексная характеристика железнодорожного транспорта как субъекта рыночных и финансовых отношений (понятийный аппарат, роль, структура, этапы и приоритеты развития в рамках проводимого и предстоящего реформирования отрасли);

- впервые с позиций современной воспроизводственной концепции сущности финансов раскрыты содержание и особенности организаций финансов железнодорожного транспорта как системы денежных отношений, связанной с движением финансовых ресурсов в частно-правовой и государственно-правовой формах, с формированием и использованием на этой основе доходов предприятий для обеспечения . бесперебойного функционирования железных дорог и инфраструктуры, предоставления качественных услуг по грузо- и пассажироперевозкам;

на основе критического анализа современного состояния и официальной концепции развития ОАО «РЖД» сделан вывод о необходимости радикализации институциональной и финансовой составляющих правительственной реформы железнодорожного транспорта с позиции создания условий для здоровой рыночной конкуренции в отрасли, либерализации тарифов на перевозки, обеспечения равноправного доступа перевозчиков всех форм собственности к железнодорожной инфраструктуре, повышения инвестиционной привлекательности отрасли;

впервые для современного этапа развития железнодорожного транспорта комплексно раскрыто содержание, структура, инструменты и механизмы формирования и использования финансовых ресурсов (входящих и исходящих денежных потоков) в отрасли в целом и по видам перевозочных услуг; определены направления деятельности ОАО «РЖД» в области упорядочения доходно-расходной и тарифной политики (увеличение доходов от пассажирских перевозок и инфраструктуры, обеспечение безубыточности пригородных перевозок, повышение эффективности использования амортизации и обоснованности тарифов в части их индексации на инфляцию, заработной платы и убытков по пассажирским перевозкам дальнего следования);

разработана альтернативная концепция институционального и финансового реформирования железнодорожного 1; комплекса, предполагающая создание двухуровневого (государственного и частного) конкурентного рынка грузовых и пассажирских перевозок, выведение из состава ОАО «РЖД» части обслуживающих предприятий, не связанных с перевозками, и включение в структуру комплекса промышленных предприятий железнодорожного профиля; построены финансовые взаимосвязи и финансовые потоки в рамках железнодорожного комплекса в форме арендной платы за пользование инфраструктурой, государственных и частных заказов, возможных участий в капитале, лизинга и др.;

предложены меры и финансовые механизмы реализации альтернативной модели реформирования железнодорожного комплекса, касающиеся, в частности: создания здоровой конкурентной среды по видам перевозок (грузовые, пассажирские дальнего следования, пригородные); построения гибкой системы государственных, тарифов (с перспективой отмены тарифного регулирования); упорядочения арендной платы за локомотивную тягу (подвижной состав) и платы за использование инфраструктуры; перехода на упрощенный механизм возврата частных инвестиций в инфраструктуру; фондирования амортизации ОАО «РЖД» на специальном целевом счете; расширения практики проектного финансирования (с привлечением иностранных кредиторов и использованием синдицированного кредита);

разработана с учетом отраслевой специфики концепция развития лизинговой деятельности в железнодорожном комплексе, центральным звеном которой является создание (в три этапа) при ОАО «РЖД» лизинговой компании с разветвленной по регионам страны сетью дочерних компаний (на долевом участии с частным капиталом); определены льготные условия железнодорожного лизинга через ЛК РЖД;

определены перспективы, резервы и инструменты привлечения дополнительных источников финансирования ОАО «РЖД» на фондовом рынке в рамках следующих приоритетных направлений: выход на рынок корпоративных долгосрочных рублевых облигаций и еврооблигаций; выпуск корпоративных краткосрочных коммерческих бумаг;

впервые для российского железнодорожного транспорта разработаны стратегия концессионной политики и подходы к построению концессионного финансового механизма (организационно-методологические основы концессии, принципы реализации концессионной политики, объекты и субъекты концессии, основы формирования концессионной платы, финансовые и налоговые потоки в договоре концессии, возможные варианты распределения доходов от передачи объектов в концессию).

Теоретическая и практическая значимость работы. Теоретическая значимость диссертации состоит в комплексной характеристике железнодорожного транспорта как субъекта рыночных и финансовых отношений, в разработке теории и основ организации финансов железнодорожного транспорта, особенностей формирования и использования финансовых ресурсов и в построении методологической базы концессии для отрасли. Полученные теоретические результаты исследования послужили методологической основой для разработки механизмов финансового реформирования железнодорожного транспорта.

Практическая значимость диссертации заключается в критической оценке правительственной концепции развития ОАО «РЖД», в разработке альтернативной концепции институционального и финансового реформирования железнодорожного комплекса, приоритетных направлений и механизмов ее реализации, а также в поиске резервов привлечения дополнительных источников финансирования ОАО «РЖД» на фондовом рынке и построении организационно-финансовых основ концессионного финансового механизма в отрасли.

Апробация работы. Основные результаты исследования по теме диссертации были доложены на научно-практических конференциях по итогам НИР Саратовского государственного социально-экономического университета за 2002 г. и 2003 г. (Саратов, СГСЭУ, 2003, 2004 гг.), а также на международной научно-практической конференции «Финансовый механизм и его правовое регулирование» (Саратов, СГСЭУ, СГАП, 2003 г.).

Отдельные практические результаты, разработки и рекомендации диссертации в области тарификации, арендных платежей, лизинговой деятельности и использования инструментов фондового рынка нашли применение в структурах ОАО «РЖД» при принятии мер по укреплению финансов железных дорог и подготовке рекомендаций по углублению реформы железнодорожного транспорта, что подтверждено справкой о внедрении. Основные теоретические положения и выводы диссертации используются в процессе для преподавания курса «Финансы предприятий (организаций)», «Краткосрочные и долгосрочные стратегии фирмы», что подтверждено справкой о внедрении в учебный процесс.

Наиболее важные положения, выводы и предложения нашли отражение в трех публикациях общим объемом 4,8 п.л.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих семь параграфов, заключения и списка использованной литературы.

class1 **Основы организации финансов железнодорожного транспорта** 12

## Экономическая характеристика железнодорожного транспорта как субъекта рыночных и финансовых отношений в условиях институциональной перестройки

Транспортное производство выступает как объект рыночных отношений, от эффективной деятельности которого зависит нормальное функционирование и развитие всех обслуживаемых транспортом отраслей народного хозяйства. Состояние и развитие транспортной системы имеют для Российской Федерации исключительное значение, так как транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей.

Функционирование предприятий отрасли железнодорожного транспорта как субъектов рыночных отношений предполагает их непременное вступление в разнообразные финансовые отношения, то есть денежные отношения, обслуживающие рыночные процессы формирования и использования денежных ресурсов, образования доходов и осуществления расходов хозяйствующих субъектов.

Рассмотрим понятийный аппарат, используемый в настоящее время в % железнодорожном транспорте: перевозчик - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю);

инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования -технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование; владелец инфраструктуры (ОАО «РЖД») - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора;

грузоотправитель (отправитель) - физическое или юридическое лицо, которое по договору перевозки выступает от своего имени или от имени владельца груза, багажа, грузобагажа и указано в перевозочном документе;

грузополучатель (получатель) - физическое или юридическое лицо, управомоченное на получение груза, багажа, грузобагажа;

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;

владелец железнодорожного пути необщего пользования - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта;

## Современное состояние и правительственная концепция развития ОАО «Российские железные дороги»

Переход железнодорожного транспорта в России в новую организационно-правовую форму стал историческим событием, для достижения которого был проделан непростой путь. Идеология эволюционного подхода к реформе отрасли была заложена в «Основных направлениях развития железнодорожного транспорта»,- принятых на Всероссийском съезде железнодорожников в 1996 году и утвержденных Президентом России, а затем в Концепции и Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте 1998 и 2001 годов.

Именно эти этапные документы явились отправной точкой эффективного развития железнодорожного транспорта в новом качестве - в виде мощной государственной корпорации ОАО «Российские железные дороги», которая 23 сентября 2003 года прошла государственную регистрацию.

В соответствии с Уставом, утвержденным Постановлением Правительства РФ №585 от 18 сентября 2003 года, а также с Гражданским кодексом РФ, федеральными законами «Об акционерных обществах», «О приватизации государственного и муниципального имущества» и «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» ОАО «РЖД» является коммерческой организацией, учредителем которой является Российская Федерация.

Размер уставного капитала ОАО «РЖД» составляет 1 трлн. 545 млрд. 700 млн. руб. (более $50 млрд.) и состоит из обыкновенных именных бездокументарных акций, каждая из которых имеет номинальную стоимость 1000 рублей. Оплата акций осуществлена путем внесения в уставный капитал открытого акционерного общества «Российские железные дороги» имущества и имущественных комплексов организаций федерального железнодорожного транспорта, включенных в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества на 2003 год в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2003г. №Ш1-р\ Все акции ОАО «РЖД» находятся в собственности Российской Федерации. Таким образом, государство - единственный акционер ОАО «РЖД», обладающий 100% пакетом акций.

Органами управления Общества являются: Общее собрание акционеров, Совет директоров, Президент и Правление. Общество имеет в общей сложности 165 филиалов, в том числе 17 региональных железных дорог и 8 представительств в иностранных государствах. В частности, к филиалам относятся: филиалы — региональные железные дороги; филиалы -перевозочные компании; филиалы в области технико-экономического и финансового обеспечения; филиалы в области капитального строительства; филиалы в области ремонта подвижного состава; филиалы в, области путевого хозяйства; филиалы — электротехнические заводы; филиалы .в области информатизации и связи; филиалы в области социальной сферы; филиалы - проектные бюро; иные филиалы.

После того, как был подписан указ о создании ОАО «РЖД», семнадцать региональных железных дорог утратили статус юридических лиц и стали филиалами «РЖД». Все права и обязанности начальников дорог остались прежними, с одной оговоркой: действуют они теперь по доверенности, выдаваемой президентом ОАО «РЖД». Возможность отзыва подобного документа у начальника дороги делает его более уязвимым, нежели в прежние времена, когда глава железной дороги назначался указом премьер-министра.

## Альтернативная концепция институционального и финансового реформирования железнодорожного комплекса

Стратегическими целями реорганизации железнодорожного транспорта являются создание конкурентной рыночной среды в отрасли, привлечение свободного капитала на рынок транспортных услуг, осуществление масштабных инвестиций, способных обеспечить эффективность использования ресурсов и повысить качество услуг, увеличить грузо- и пассажирооборот и прибыль, а значит, обеспечить рост рыночной стоимости акций.

Реформа естественной монополии, создание конкурентоспособных секторов железнодорожной отрасли и эффективных финансовых механизмов реализации концепции реформирования отрасли в рыночных условиях позволят создать предпосылки для успешного развития железнодорожного транспортного рынка страны, сохранив его целостность и безопасность.

Важной задачей реформы является повышение инвестиционной привлекательности отрасли и, как следствие, обеспечение значительного притока инвестиций. Снижение трансакционных затрат, совершенствование тарифной политики, обеспечение финансовой прозрачности и недискриминационного доступа к инфраструктуре независимых операторов и пользователей подвижного состава и т.п. создадут благоприятные инвестиционные условия. Но главная проблема на сегодняшний день -неопределенность относительно будущего развития железнодорожной отрасли и уровня конкуренции в ней. Ожидается, что в ходе реформы ОАО «РЖД» столкнется с возрастающей конкуренцией со стороны независимых компаний, что первоначально повлечет за собой значительное увеличение цен на железнодорожные перевозки. Пока же монопольное положение

Компании в управлении перевозками и инфраструктурой, а также режим тарифного регулирования позволяют обеспечить более или менее устойчивые денежные потоки, необходимые для финансирования текущих расходов, части инвестиционных программ, частичного покрытия долга и процентных расходов.

Следует помнить, что акционирование железнодорожного транспорта -первый шаг к демонополизации данного сектора экономики. Запуск механизма конкурентной борьбы должен привести к развитию рыночных отношений на железнодорожном транспорте, а следовательно, к кардинальному изменению и финансовых отношений между субъектами-участниками процесса предоставления железнодорожных услуг.

В 2.1 мы рассмотрели правительственную концепцию преобразования организационной структуры ОАО «РЖД» в процессе реформирования (см. рис. 4.), осуществляемую на сегодняшний день Министерством транспорта и связи РФ и ОАО «РЖД». Однако у нее есть ряд существенных недостатков, о которых речь велась ранее. Обобщая вышесказанное, следует обратить внимание на основной недостаток правительственной реформы - ее излишняя консервативность и отсутствие нацеленности на создание полноценного, демонополизированного рынка перевозок, основанного на формировании здоровой внутренней и внешней конкуренции. Необходима альтернативная, более радикальная конкурентно-рыночная концепция институционального и финансового реформирования железнодорожной отрасли в целом.

Рассмотрим наиболее важные, на наш взгляд, приоритетные направления рыночного развития реформы железнодорожного комплекса и ее финансового обеспечения, учитывая результаты проведенного ранее исследования.