Артемов Максим Леонидович. Обоснование системы экономических взаимоотношений предприятий по пригородным пассажирским перевозкам и субъектов Российской Федерации : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.10 Москва, 2001 162 с. РГБ ОД, 61:02-8/635-9

**Содержание к диссертации**

Введение

1. Теоретические аспекты экономических взаимоотношений предприятий по пригородным пассажирским перевозкам и субъектов Российской Федерации 9

1.1. Социально-экономическое значение пригородного железнодорожного транспорта в Российской Федерации 9

1.2. Оценка соответствия вариантов финансово-экономических взаимоотношений участников пригородных перевозок целям реформирования пассажирского пригородного комплекса 15

1.3. Концептуальные основы определения предприятиями железнодорожного транспорта бюджетных субсидий на осуществление пригородных пассажирских перевозок 26

2. Сравнительный анализ финансово-экономического состояния участников перевозок пассажиров в пригородном сообщении 39

2.1. Оценка социально-экономических результатов хозяйственной деятельности дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении 39

2.2. Сравнительный анализ финансового состояния участников перевозок пассажиров в пригородном сообщении 48

2.2.1. Анализ финансового состояния дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении 50

2.2.2. Анализ финансового состояния отделений железных дорог, в пределах которых функционируют дирекции 56

2.2.3. Сравнительная характеристика финансового состояния дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении и отделений железных дорог 65

3. Разработка предложений по совершенствованию системы финансово-экономических взаимоотношений участников перевозок пассажиров в пригородном сообщении и субъектов Российской Федерации 69

3.1. Определение размеров и источников целевого финансирования перевозок пассажиров в пригородном сообщении 69

3.2. Оценка существующих финансово-экономических взаимоотношений в системе дирекция- железная дорога - грузоотправители - органы государственной власти Российской Федерации 79

3.3. Обоснование необходимости использования «переходной» модели финансово-экономических взаимоотношений между участниками перевозок пассажиров в пригородном сообщении и субъектами Российской

Федерации 95

4. Экономическая оценка резервов по снижению убыточности перевозок пас сажиров в пригородном сообщении 112

4.1. Экономическая оценка резервов по снижению убыточности перевозок пассажиров в пригородном сообщении за счет совершенствования структуры управления данным видом деятельности 114

4.2. Экономическая оценка резервов по снижению убыточности перевозок пассажиров в пригородном сообщении за счет оптимизации тарифной политики и совершенствования взаимоотношений железных дорог с субъектами Российской Федерации 120

4.2.1. Резервы снижения убыточности перевозок пассажиров в пригородном сообщении за счет оптимизации тарифной политики 123

4.2.2. Резервы снижения убыточности перевозок пассажиров в пригородном сообщении за счет совершенствования взаимоотношений железных дорог с

субъектами Российской Федерации 129

Заключение 134

Библиографический список 137

Приложения 142

**Введение к работе**

В последние годы в Российской Федерации наблюдается рост инвестиций в основной капитал, повышение реальных доходов населения. Вместе с тем для дальнейшего закрепления наметившихся тенденций необходимо более полное и качественное использование всех факторов производства. Достижению указанной цели в немалой степени способствует устойчивое и ритмичное осуществление местных и пригородных пассажирских перевозок.

Эффективный пригородный железнодорожный транспорт, осуществляющий более 60% перевозок в пригородном сообщении, через преодоление территориальных барьеров, формирование конкуренции и эластичности предложения на рынке рабочей силы оптимизирует общественные издержки на потребление такого фактора производства как труд. Комфортные условия проезда содействуют повышению качества рабочей силы, более полному использованию производственных ресурсов.

Однако «перекрестное» финансирование перевозок пассажиров в пригородном сообщении за счет тарифа на грузовые перевозки, вызванное недостаточным финансовым обеспечением законодательно гарантированных льгот и преимуществ по провозной плате, а также «многоотраслевая» структура управления пригородным комплексом не способствуют улучшению результативности указанного вида деятельности и функционирования экономики в целом.

В эффективной экономической системе перераспределение средств между производственной и непроизводственной сферой осуществляется органами государственной власти с помощью такого инструмента как бюджет. Использование других, менее «прозрачных» инструментов способствует нерациональному использованию ресурсов субъектами экономических отношений в результате деформации системы цен и тарифов, снижению эффективности государственного регулирования экономики в силу искажения управленческой информации. Неполное финансовое обеспечение законодательно гарантированных льгот и преимуществ по провозной плате в пригородном сообщении вынуждает предприятия железнодорожного транспорта снижать издержки производства в ущерб качеству оказываемых услуг.

В связи с изложенным являются актуальными и представляют научный и практический интерес исследования системы экономических взаимоотношений в сфере пригородных перевозок, проведенные на основе изучения результатов деятельности ее участников, оценки имеющихся резервов по сокращению убыточности пригородного сообщения, разработки научно обоснованной системы мероприятий по их реализации.

Целью настоящей работы является разработка предложений по формированию системы экономических взаимоотношений предприятий по пригородным пассажирским перевозкам и субъектов Российской Федерации.

Для достижения указанной цели потребовалось: провести социально-экономическую оценку производственной деятельности пригородного пассажирского комплекса; исследовать эффективность взаимодействия предприятий железнодорожного транспорта с субъектами Российской Федерации по обеспечению пригородных пассажирских перевозок; определить на основе предложенных методических принципов размеры и источники целевого финансирования перевозок пассажиров в пригородном сообщении; выявить с помощью разработанной методики имеющиеся резервы сокращения убыточности пригородного сообщения; оценить соответствие возможных вариантов организации системы экономических взаимоотношений участников перевозок пассажиров в пригородном сообщении целям наиболее полной реализации ее внутреннего потенциала.

Основой исследования послужили теоретические и практические разработки ученых и специалистов в области перевозок пассажиров в пригородном сообщении, оценки экономико-финансового потенциала предприятий железнодорожного транспорта и субъектов Российской Федерации, реформирования российских железных дорог: А.П.Абрамова. !,.В.Белкиной, В.Л.Белозерова, Н.И.Вещевой,

6 А.Г.Валентейчика, В.Г.Галабурды, В.И.Дмитриева, Ю.В.Елизарьева, А.Н.Ефанова,

А.И.Журавеля, А.Г.Захарова, Л.В.Канторовича, А.В.Крейнина, Н.Н.Кулагина,

Л.А.Мазо, О.Ф.Мирошниченко, В.А.Персианова, Н.А.Потапович, Н.Г.Смеховой,

М.М.Толкачевой, М.Ф.Трихункова, Р.М.Царева, П.К.Чичагова, В.Н.Шатаева.

Научная новизна исследования может быть определена в теоретическом и прикладном аспектах. В теоретическом аспекте в работе обоснованы и разработаны: методических принципов формирования системы экономических взаимоотношений между участниками перевозок пассажиров в пригородном сообщении; теоретические подходы к принципам и методические основы определения предприятиями железнодорожного транспорта необходимых субсидий из бюджетной системы на основе выявленной двойственной природы убытков от перевозок пассажиров в пригородном сообщении; методика выявления резервов повышения эффективности пригородных перевозок по факторам: оптимизация тарифной политики и совершенствование экономических взаимоотношений предприятий по пригородным перевозкам с субъектами Российской Федерации; предложения по совершенствованию косвенного налогообложения перевозок пассажиров в пригородном сообщении.

Практическая значимость диссертации заключается в следующем: сформулированы предложения по финансово-экономическому обеспечению гарантий и социальных льгот, предоставленных федеральными законами Российской Федерации; определены размеры и источники покрытия убытков предприятий железнодорожного транспорта от перевозок пассажиров в пригородном сообщении; разработаны предложения по оптимизации организационной структуры дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении на основе анализа социально-экономических результатов их деятельности. Полученные в диссертации результаты способствуют реализации имеющихся резервов по повышению эффективности системы экономических взаимоотношений между предприятиями по пригородным пассажирским перевозкам и субъектами Российской Федерации, оптимизации общественных затрат на осуществление перевозок пассажиров в пригородном сообщении, решению некоторых проблем межбюджетных отношений.

Результаты исследования использовались в ходе проведения первого этапа реструктуризации железнодорожного транспорта, а также постановки целей и задач дальнейшего реформирования пригородного пассажирского комплекса.

Основное содержание работы, а также ее отдельные положения были обсуждены и получили одобрение на научно-практических конференциях «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (г. Москва, МИИТ - 1999, 2000, 2001 гг.); «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте» (г. Москва, МИИТ - 1999, 2000 гг.), «Взаимодействие различных видов транспорта» (Москва, Торгово-промышленная палата, 29-30 ноября 1999 г.); «Проблемы демонополизации отдельных сфер деятельности федерального железнодорожного транспорта и доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности» (г. Красноярск, Администрация Красноярского края, - 13-14 июля 2000 г.); сетевой школе «Опыт создания дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении на базе моторвагонного депо» (г. Самара, ГУП «Самаратранспригород», - 07-09 июля 1999 г.), сетевой школе «Обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах» (г. Псков, ГУП «Псковская ДОП», - 15-16 марта 2000 г.).

Основные положения диссертации изложены в следующих работах:

Царев P.M., Артемов М.Л. Принципы расчета получения компенсаций на покрытие убытков от пассажирских перевозок. // Труды Тарифной научно-практической конференции «Взаимодействие различных видов транспорта» - М.: ТПП, 1999 г., Часть И, с. 20 - 22.

Чичагов П.К., Артемов М.Л., Нестеренко Г.В. О финансовом механизме деятельности дирекций по обслуживанию пассажиров. // Экономика железных дорог. -1999 г. -№ 7. -с. 15-25.

3. Артемов М.Л. К Вопросу управления затратами и финансами на железнодорожном транспорте. // Труды научно-практической конференции «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» - М.: МИИТ, 1999 г., с. IV - 7.

Царев P.M., Артемов М.Л. О создании целевого источника финансирования убыточности пригородных пассажирских перевозок. // Труды научно-практической конференции «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» - М.: МИИТ, 2000 г., с. III - 11.

Артемов М.Л. Предложения по совершенствованию налогового законодательства. // Труды научно-практической конференции «Ресурсосберегающие технологии на железнодорожном транспорте» - М.: МИИТ, 2000 г., с. III -22.

6. Артемов М.Л. Обоснование необходимости использования «переходной» модели финансово-экономических отношений между участниками перевозок в пригородном сообщении. // Труды научно-практической конференции «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» - М.: МИИТ, 2001 г., с. Ш-5.

Артемов М.Л. Сравнительная оценка налоговой нагрузки на железнодорожный транспорт и другие отрасли народного хозяйства Российской Федерации. // Труды научно-практической конференции «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» - М.: МИИТ, 2001 г., с. III- 10.

Артемов М.Л. Определение размеров и источников целевого финансирования перевозок пассажиров в пригородном сообщении. // Труды научно-практической конференции «Современные проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» - М.: МИИТ, 2001 г., с. III- 11.

## Социально-экономическое значение пригородного железнодорожного транспорта в Российской Федерации

Всеобщей тенденцией в жизни человечества является урбанизация. Один из существенных ее элементов - перемещение места жительства людей в пригороды. Городские и областные власти периодически принимают решения о выделении новых земельных участков как для организации садово-огороднических товариществ, так и для жилищной, индивидуальной (коттеджной) застройки. Возникает необходимость в транспортировке больших масс людей из города на расстояние до 150 км и обратно.

Поэтому пригородный железнодорожный транспорт имеет большое значение в обеспечении жизнедеятельности регионов Российской Федерации. В настоящее время было бы правильно рассматривать пригородные перевозки в крупных и средних городах как пригородно-городские перевозки, являющиеся частью общественного пассажирского транспорта и представляющие собой единую пассажирообразующую систему.

Например, структурный анализ пассажиропотока, проведенный на Московско-Смоленском отделении Московской железной дороги, показал, что более 70 % пассажиров, пользующихся пригородными электричками, являются также пассажирами одного из видов городского общественного транспорта (автобус, трамвай, метро, троллейбус и др.), а 20% - нескольких

Организация пригородных пассажирских перевозок в условиях экономического роста имеет большое значение для решения проблем социально-экономических развития городов и областей России и, в первую очередь, крупных промышленно-административных центров [2.]. От устойчивой и ритмичной работы железной дороги во многом зависит доставка рабочих и служащих на предприятия города. Можно сказать, что железнодорожный транспорт - способствует формированию прибыли промышленных предприятий.

Важную роль пригородные перевозки выполняют и в воспроизводстве рабочей силы, в обеспечении отдыха людей. Именно пригородные поезда перевозят основную массу дачников, садоводов, огородников, отдыхающих в пригородные курортные зоны, зоны отдыха. Причем значение пригородного транспорта возрастает по мере увеличения количества садовых участков и огородов, личных загородных домов и дач.

Результаты проведенных социологических исследований [3.] показывают, что среди мотивационных причин, обуславливающих выбор поездов в качестве альтернативы автобусам, - относительно невысокая стоимость проезда, безопасность движения, удобство расписания и точность соблюдения графика (рис. 1.1, 1.2).

Обеспечение пригородных перевозок, может быть осуществлено путем развития рельсового транспорта либо автодорожного как общественного, так и индивидуального.

Опыт иностранных государств, имеющих похожие проблемы, показывает, что общественная ориентация направлена на приоритет общественного транспорта [4., 5., 6.].

Например, опубликованные данные опроса населения Берлина подтверждают, что 80% населения выступают за приоритетное развитие общественного транспорта; а в его плохой работе обвиняют политиков. В настоящее время 75 % транспортной доли бюджета Берлина вкладывается в развитие рельсового общественного транспорта и лишь 25 % - в автодороги [7.].

Индивидуальный транспорт (автомобиль) в ближайшей перспективе не сможет составить альтернативу общественному пригородному транспорту и, прежде всего, рельсовому, так как каждая семья сможет обзавестись автомобилем в очень отдаленной перспективе.

В то же время значительная часть людей предпочитает пользоваться автомобилями. Отсюда вытекает необходимость тщательного определения сферы пересечений общественного и индивидуального транспорта и обустройства их таким образом, чтобы общественный транспорт своими преимуществами действительно представлял альтернативу индивидуальному [8.].

Что касается Российской Федерации, то территория, природные условия, размещение сырьевых ресурсов, водных путей сообщения, промышленных и культурных центров, состояние автомобильных дорог определяют в настоящее время и в обозримой перспективе ключевую роль железнодорожного транспорта в функционировании экономики страны и всей системы ее жизнеобеспечения [9., 10., П., 12., 13., 14.].

Пригородные железнодорожные перевозки в России характеризуются массовостью. Их доля на рынке пригородных транспортных услуг составляет более 45%. В 2000 г. ожидается его рост на 3,8%, а к 2015 г. он должен составить 57,8 млрд. пасс.-км, что практически соответствует максимальному уровню перевозок, достигнутому в 1988 г. [15.].

По данным социологических исследований, пассажиры наиболее часто пользуются пригородными поездами для поездок на работу и учебу, к друзьям и родственникам, на дачу. В этих целях пригородными поездами постоянно пользуется около 80% опрошенных пассажиров [3.]. Начиная с 1999 года, впервые за последнее время пассажирский комплекс работал в условиях роста. Ожидается, что к 2015 г. дальние перевозки возрастут по сравнению с текущим годом на 1/3, а пригородные -достигнут максимального уровня 1988 г. Возросшие объемы еще в большей степени обострили имеющиеся проблемы в организации и обеспечении пассажирских перевозок. В настоящее время железные дороги не имеют необходимых ресурсов и мотивации для развития этого социально значимого, но убыточного вида деятельности транспорта. Это актуализирует необходимость продолжения реформирования структуры управления пригородным пассажирским комплексом, финансово-экономических взаимоотношений участников перевозок пассажиров в пригородном сообщении [16.].

Реформирование системы управления, способствующее проведению более гибкой политики, повышению финансово-экономической и общественной эффективности пригородных железнодорожных перевозок базируется на государственных и отраслевых нормативных актах[17., 18.].

В соответствии с ежегодными указаниями МПС России на сети железных дорог создаются новые предприятия пассажирского комплекса -дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, которые объединяют, в основном, подразделения пассажирского, локомотивного хозяйств, обслуживающих перевозки пассажиров в пригородном сообщении.

По состоянию на сентябрь 2001 г. на сети железных дорог Российской Федерации распоряжениями МПС России создано 34 дирекций со статусом филиала железной дороги (структурной единицы отделения железной дороги) и 1 дирекция, созданная в форме хозяйственного общества.

## Оценка социально-экономических результатов хозяйственной деятельности дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении

В целях определения резервов повышения эффективности работы дирекций была проведена сравнительная социально-экономическая оценка их хозяйственной деятельности в соответствии с методикой [42.], утвержденной МПС России (приложение 1).

В ходе анализа показателей, характеризующих результаты хозяйственной деятельности дирекций, производилось сравнение их значений в текущем и соответствующем периоде предыдущего года. К анализируемым показателям относятся как отчетные величины, так и расчетные. Основные показатели деятельности Дирекции были сгруппированы по следующим разделам:

Показатели объема перевозок.

В этом разделе анализируется изменение выполненного объема отправленных пассажиров и пассажиро-километровой работы с учетом объема перевозок пассажиров-льготников, пользующихся бесплатным проездом, доля которого определяется по результатам натурного обследования [43.]. Количество проданных билетов анализируется по видам тарифа. Кроме того, в соответствии со «Справкой системы АСУ «Экспресс» о количестве проданных билетов» анализируется количество проданных льготных (50%) билетов.

Качественные показатели работы подвижного состава.

Оценка качественных показателей работы подвижного состава (населенности пассажирского вагона, участковой и технической скоростей движения, средней дальности поездки, среднего состава поезда) проводилась путем сравнения динамики этих показателей в регионе обслуживания Дирекции и дорожных значений.

Кроме того, рассматривался изменения графика движения поездов и показатели его исполнения, количество жалоб пассажиров.

Эксплуатационные расходы.

В связи с тем, что в состав дирекции, как правило, входят структурные подразделения пассажирского хозяйства и одного или нескольких моторвагонных депо в данном разделе анализируются расходы дирекций по элементам затрат с выделением расходов пассажирского и локомотивного хозяйств дирекции.

Эксплуатационные расходы анализируются как по дирекции, так и в целом по пригородным перевозкам на полигоне обслуживания дирекции, включая расходы железной дороги по инфраструктуре [44.].

Доходы от пригородных перевозок.

В этом разделе анализируются: доходы дирекции от перевозок, доходы от перевозок отделения дороги в регионе обслуживания дирекции; выручка от продажи билетов пассажирам и выручка от дополнительных услуг пассажирам. В связи с выделением пригородного комплекса у дирекций появилась возможность получения дополнительных доходов от оказания услуг пассажирам.

Подсобно-вспомогательная деятельность.

В дирекциях в целях повышения финансовых результатов особое внимание следует уделять развитию подсобно-вспомогательной деятельности (ПВД). Рассматриваются показатели доходов и расходов от ПВД, в том числе от реализации и отпуска продукции, работ и услуг предприятиям и организациям, не входящим в систему МПС.

Численность работников и производительность труда.

Рассматривается изменение среднесписочной численности работников дирекции (форма отчетности ЦТО-1 - статус Дирекции как

РОССИЙСКАЯ предприятия дорожного подчинения, форма отчетности УТО-1 - если дирекция входит в состав отделения дороги, в том числе численности аппарата управления, локомотивных бригад, работников, занятых на ремонте подвижного состава, и билетных кассиров; производительность труда работников дирекции.

Работа ревизорского аппарата

В этом разделе анализируется изменение штата контролеров-ревизоров в регионе обслуживания дирекции, сумма собранных штрафов, сумма выручки от продажи билетов контролерами-ревизорами, процент охвата пассажирских поездов ревизорскими проверками. В связи с тем, что на полигоне обслуживания дирекции кроме контролеров-ревизоров, входящих в списочный контингент дирекции работают контролеры-ревизоры, не входящие в списочный контингент, а работающие по трудовым соглашениям или на договорной основе, то анализируется динамика штата данной категории работников. Показатель «процент охвата поездов ревизорскими проверками» определяется расчетным путем в дирекции.

Кол-во\_охваченных\_проверками\_поездов Всего\_отправлено\_поездов\_{факт)Iрасписание\_движения\_поездовI і QQO/

В январе 2000 г. на железных дорогах России функционировало 14 дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении и 3 смешанные дирекции по обслуживанию пассажиров в дальнем следовании и пригородном сообщении: ГУП «Транском» (Окт. ж.д.), ДОПпр Горький и Казань (Горьк. ж.д.), смешанная ДОП (Сев. ж.д.), ГУП «Донжелтранс»; ДОПпр Краснодар; ГУП «Минеральные Воды» (С-Кав. ж.д.), ГУП «Воронежпригород» (Ю-Вост. ж.д.), ДОПпр Волгоград и Саратов (Прив. ж.д.), ГУП «Самаратранспригород» (Кбш. ж.д.), ДОПпр Пермь (Сверд. ж.д.), АО «Экспресс-пригород»(3-Сиб. ж.д.), ГУП «Крастранспригород» (Краен, ж.д.), смешанная ДОП (Заб. ж.д.), ГУП «Приморскпригород» (Двост. ж.д.), смешанная ДОП (Сах. ж.д.). В настоящем параграфе в соответствии с методикой, приведенной в приложении 1, проведена сравнительная оценка хозяйственной деятельности дирекций Октябрьской, Северной, Северо-Кавказской, Горьковской, Куйбышевской, Западно-Сибирской железных дорог.

Созданные дирекции работают в различных условиях - так, эксплуатационная длина участков обслуживания дифференцируется от 5865 км в АО «Экспресс-пригород» Новосибирского региона, до 851 км в ГУП «Самаратранспригород». В большинстве дирекций перевозки осуществляются моторвагонной тягой, а в дирекции «Донжелтранс» 27% полигона обслуживается еще и другими видами тяги. Тепловозная тяга в пригородном сообщении применяется в основном на Северной железной

I дороге. Но, несмотря на столь разные условия выполнения транспортной работы, тенденции происходящих в дирекциях процессов и показателей изменений имеют значительное сходство.

В дирекциях проводится работа по привлечению пассажиров на железнодорожный транспорт: корректировка графика движения пригородных поездов, введение скоростных комфортабельных электропоездов и развитие системы оказания различных дополнительных услуг пассажирам.

## Оценка существующих финансово-экономических взаимоотношений в системе дирекция- железная дорога - грузоотправители - органы государственной власти Российской Федерации

Оценка финансово-экономических взаимоотношений в системе дирекция по обслуживанию пассажиров - железная дорога -грузоотправители - органы власти Российской Федерации производилась на основании приложений 14, 15, заполненных в соответствии с методикой, изложенной в таблице 3.2., и таблицы 3.3.

В таблице 3.2. «Современное состояние требований и обязательств органов власти Российской Федерации и участников железнодорожных перевозок» графы Т1-Т8 и строки 01-08 содержат информацию о размере взаимных требований и обязательств участников рассматриваемой системы. Количественное несовпадение требований и обязательств между контрагентами образует двухстороннее сальдо расчетов. Суммированием двухсторонних сальдо каждого из участников определяется чистое многостороннее сальдо, которое характеризует его как «донора» или «реципиента» (получателя) в сложившейся ситуации.

В рассматриваемой системе требованием пассажиров к железной дороге является услуга по перевозке. Денежным измерением этого требования является себестоимость оказываемой услуги.

Требованием грузоотправителей к железнодорожному транспорту является услуга по перевозке грузов, денежной оценкой которой является себестоимость перевозки. Возможно, что некоторые грузоотправители имеют требования и к органам власти различных уровней и получают из бюджетной системы субсидии, субсидии, бюджетные кредиты, и т.д.

Большинство дирекций по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении в существующих условиях имеют требования только к железной дороге (отделению железной дороги), которые эквивалентны объему финансирования в счет доходов от перевозок.

Российские железные дороги имеют требования ко всем участникам рассматриваемой системы, за исключением пассажиров, имеющих льготы и преимущества по провозной плате в пригородном сообщении в соответствии с федеральными законами. Остальные категории пассажиров обязаны приобретать проездные документы, пассажиры, не являющиеся железнодорожниками, оплачивают свой проезд. Абсолютным измерением требований к последним является выручка от перевозок в пригородном сообщении.

Количественным определением требований к грузоотправителям являются начисленные доходы от перевозки грузов, сведения об их взыскании в денежной и неденежной формах получены из отчетности ЦФТО МПС России.

Требованием железных дорог к дирекциям как к своим подведомственны предприятиям и филиалам является осуществление работ по пригородным перевозкам. Стоимостным выражением этих требований является сумма расходов, отраженная в форме 6-жел дирекциям.

Объем требований железнодорожного транспорта к органам власти Российской Федерации в рассматриваемой системе в стоимостном измерении определяется на основании формул 3.2-3.3.

Органы федеральной власти в рассматриваемой системе имеют требования только к юридическим лицам, так как на них возложены и обязанности по уплате подоходного налога с работающих физических лиц. Абсолютным измерением этих требований служит сумма начисленных платежей в федеральные бюджет и внебюджетные фонды.

Органы власти субъектов Российской Федерации помимо аналогичных требований к юридическим лицам имеют также требования к федеральным органам власти в размере необходимого финансирования расходных полномочий, переданных с федерального на региональный уровень (формула 3.2.).

В таблице 3.3. «Динамика налоговой и социальной нагрузки на предприятия железнодорожного транспорта в целом по Российской Федерации и регионам деятельности пригородных дирекций в 1998-1999 г.г.» приведена информация о соотношении начисленных и исполненных «чистых» требований органов власти Российской Федерации к железнодорожному транспорту и его доходов с учетом косвенных налогов (НДС, налог с продаж). Под «чистыми» налоговыми требованиями органов власти к предприятиям железнодорожного транспорта подразумевается объем начисленных платежей в бюджеты и внебюджетные фонды различных уровней, уменьшенными на величину льгот, предоставленных в связи с осуществлением социальнозначимых пригородных перевозок. Под «чистыми» социальными требованиями органов власти подразумеваются непокрытые доходами, субсидиями, поставками подвижного состава убытки от пассажирских перевозок в дальнем следовании и пригородном сообщении. При определении доходов предприятий железнодорожного транспорта с учетом косвенных налогов принимался в расчет НДС по внутренним грузовым перевозкам; НДС и налог с продаж по пассажирским перевозкам в дальнем следовании.

Комплексное рассмотрение исполнения всех требований позволяет анализировать динамику реального объема средств, изымаемого государством у предприятий железнодорожного транспорта.

Оценка финансовых взаимоотношений в соответствии с приведенной методикой была произведена в пределах г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Ростовской, Самарской, Новосибирской областей и в целом по Российской Федерации за 1998-1999 гг.