Семенова Оксана Владимировна. Формирование и регулирование грузовых тарифов на железнодорожном транспорте : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.09 : Москва, 2000 130 c. РГБ ОД, 61:00-8/867-4

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава I. Особенности железнодорожного транспорта**

1.1. Железнодорожный транспорт как рынок транспортных услуг 8

1.2. Специфика ценообразования на железнодорожном транспорте 25

1.3. Анализ структуры затрат железнодорожного транспорта 34

**Глава II. Формирование грузовых железнодорожных тарифов**

2.1. Система построения грузовых железнодорожных тарифов 41

2.2. Классификация тарифообразующих факторов, их влияние на систему тарифов и уровень тарифных ставок 53

2.3. Основные направления рационализации системы построения и дифференциации тарифов 59

**Глава III. Государственное регулирование грузовых железнодорожных тарифов**

3.1.Опыт формирования и государственного регулирования тарифов в России и в странах Западной Европы 78

3.2. Совершенствование государственного регулирования грузовых железнодорожных тарифов в России 92

Заключение 103

Библиографический список использованной

Литературы 110

Приложения 116

**Введение к работе**

Актуальность темы диссертационного исследования определяется необходимостью формирования современного рынка грузовых транспортных услуг; выявления факторов, определяющих систему и уровень тарифов, адаптированных к рыночным условиям хозяйствования, а также разработки новых методов формирования и регулирования тарифов в этих условиях.

Современный период развития экономики России требует ускоренного и эффективного развития железнодорожного транспорта. Особое место этой отрасли в современной экономике определяется тем, что железнодорожный транспорт является продолжением производственного процесса отраслей материального производства, обслуживает не только сферу производства, но и сферу распределения и обращения, осуществляет перевозку грузов и пассажиров. По своей роли в экономике страны, по характеру и мощности технического вооружения, численности работников и производительности труда, размерам перевозок и многим другим показателям железнодорожный транспорт является ведущим среди других видов транспорта.

Успешное развитие железнодорожного транспорта во многом зависит от эффективности системы ценообразования. Необходимость разработки и практического использования новых методов определения структуры и уровня тарифов обусловлена воздействием факторов и условий переходной экономики, большой динамичностью экономических процессов, «чувствительностью» пользователей услугами транспорта к транспортной составляющей в конечных ценах продукции. Это прежде всего относится к таким массовым грузам, как уголь, кокс, нефть, руда и другие.

Острота избранной тематики исследования связана с необходимостью формирования и применения железнодорожных тарифов в условиях резкого снижения платежеспособного спроса населения, наличия инфляции,

банковского кризиса, повышения трансакционных издержек, острого дефицита оборотных средств.

Накопленный мировой опыт в управлении тарифами должен быть существенно скорректирован с учетом сложившегося финансово-экономического положения России. Научные разработки в области формирования тарифной политики, обобщающие зарубежный опыт и адаптирующие методы управления тарифами к российским реалиям -необходимое условие для выработки направлений эффективного функционирования и развития железнодорожного транспорта.

Оживление промышленного производства свидетельствует о том, что  
российские производители получили конкурентные преимущества.

Закрепление позитивных тенденций необходимо при условии постоянного поиска новых подходов к управлению и функционированию железнодорожного транспорта.

Предметом исследования является тарифная система на услуги  
федерального грузового железнодорожного транспорта в период

экономической реформы в России.

Объектом исследования является федеральный железнодорожный транспорт как составная часть транспортной системы страны.

Цель исследования состоит в разработке системы методов формирования и регулирования тарифов на перевозки грузов российским железнодорожным транспортом с учетом опыта стран с развитой рыночной экономикой; исследовании возможных вариантов адаптации железнодорожного транспорта к новой экономической среде; разработке моделей стратегического и текущего управления тарифами.

Отличительной особенностью диссертационной работы является комплексный подход к исследованию российского рынка железнодорожных услуг, анализу тенденций его развития, возможностям повышения

эффективности тарифообразования на основе систематизации статистического и аналитического материала развития железнодорожного транспорта России.

Поставленные цели диссертационного исследования обусловили решение следующих основных задач:

выявить специфику функционирования федерального железнодорожного транспорта в современных условиях, определяющую формирование регулирование тарифной системы;

определить и оценить тенденции развития системы грузовых тарифов на железнодорожном транспорте;

выявить факторы, определяющие формирование тарифной системы железнодорожного транспорта и определить механизмы их практической реализации;

разработать модели формирования и регулирования тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом.

Методологической основой исследования послужили принципы диалектической логики, единства логического и исторического. В процессе работы при изучении объекта исследования использовались приемы системного подхода, анализа и синтеза, а также экономико-математические методы. В совокупности эти методы позволили обеспечить достаточную достоверность экономического анализа и выводов.

Теоретической основой диссертационного исследования являются труды ведущих отечественных и зарубежных ученых в области ценообразования и экономики: И.К.Ахполова, А.Е. Городецкого, Л.М.Гужавиной, В.И.Дмитриева, В.Е.Есипова, Л.В.Канторовича, В.Г.Князева, М.В.Кокорева, С.И.Лушина, В.В. Наумова, В.А.Слепова, А.Г.Семьянинова, В.И.Торбина, В.И.Чепланова, Р.Дж.Кемпбелла, Ф.Котлера, П.Самуэльсона и других.

Исследование проводилось с использованием нормативных и законодательных актов Российской Федерации, статистики железнодорожного

транспорта России, а также литературные и официальные источники зарубежных стран.

Научная новизна работы состоит в выявлении особенностей развития  
российского железнодорожного транспорта и его тарифной системы;  
комплексном исследовании тарифообразующих факторов; разработке новых  
тарифных схем и моделей управления тарифами железнодорожного  
транспорта, обеспечивающих повышение эффективности его

функционирования с учетом структурного реформирования отрасли.

Наиболее существенные результаты, полученные лично соискателем:

дана комплексная оценка финансового состояния грузового железнодорожного транспорта России;

оценены положительные и отрицательные стороны действующей системы грузовых железнодорожных тарифов;

разработана классификация тарифообразующих факторов, определяющая систему железнодорожных тарифов;

обоснована целесообразность применения новых подходов к учету и распределению затрат на услуги железнодорожного транспорта;

предложены модели управления тарифами на железнодорожном транспорте.

Практическая значимость исследования состоит в разработке конкретных рекомендаций по формированию и регулированию грузовых железнодорожных тарифов, направленных на стимулирование эффективности и качества функционирования железнодорожного транспорта как составной части транспортной системы страны.

Рекомендации и предложения предназначены для использования Министерством Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства, Министерством экономики Российской Федерации, Министерством путей сообщения Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации для выработки

государственной тарифной политики на федеральном железнодорожном транспорте.

Апробация работы. Рекомендации автора использованы в практической работе Министерства экономики Российской Федерации, Министерства Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства, Министерства путей сообщения Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации в процессе формирования системы грузовых железнодорожных тарифов («Положение о государственном регулировании тарифов на железнодорожном транспорте», «Тарифы за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта», «Тарифы за пользование вагонами, контейнерами федерального железнодорожного транспорта», «Сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов»).

Положения и выводы работы представлены автором на научно-практических конференциях и в опубликованных статьях, а также послужили основой лекций и практических занятий по учебному курсу «Ценообразование».

В соответствии с поставленными целями и задачами диссертационное  
исследование состоит из введения, трех глав, заключения,

библиографического списка использованной литературы и приложений.

В первой главе выявлены особенности рынка транспортных услуг и дается оценка их влияния на тарифную политику.

Во второй главе определены особенности методологии формирования грузовых железнодорожных тарифов, исследована действующая система построения тарифов, сформулированы предложения по рационализации формирования схем и методов построения тарифов.

Третья, заключительная глава посвящена исследованию проблем государственного регулирования тарифов и разработке рекомендаций по выбору модели управления железнодорожными тарифами

## Специфика ценообразования на железнодорожном транспорте

Экономическая сущность тарифов состоит в том, что они формируют стоимостную основу простого и расширенного воспроизводства транспортных отраслей. Тарифы косвенно участвуют в размещении производительных сил, нахождении рациональных транспортных связей, выражают транспортные издержки в конкретных ценах продукции, влияют на эффективность работы железнодорожного транспорта, в том числе и на повышение качественных параметров его работы.

Правильная тарификация работ и услуг, выполняемых транспортом, — задача достаточно сложная и заслуживает комплексного рассмотрения. Наряду с этим, проблему о том, какими должны быть тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом, необходимо рассматривать как часть системы тарифов на услуги разных видов транспорта, как самостоятельную сферу ценообразования, которая формируется под воздействием ценообразующих факторов и в первую очередь издержек производства.

Специфика ценообразования на железнодорожном транспорте вытекает из особенностей транспорта: - продукция транспорта неотделима от процесса производства и совмещается с процессом потребления во времени и в пространстве. «Сиюминутность услуг» обусловлена тем, что момент создания и потребления услуг совпадают во времени, а возможность накопления и нереализации отсутствует (хотя существует проблема невостребовательности или недогрузки производственных мощностей); - услуги транспорта на стадии производства и реализации используются всеми отраслями народного хозяйства и, следовательно, стоимость услуг в той или иной мере входит составной частью в цены всех видов продукции, оказывая влияние на экономику отрасли и отдельных производств; - затраты на транспортировку не имеют прямой связи со стоимостью перевозимого груза в отличие от отраслей материального производства, что позволяет базировать их в зависимости от реальных затрат, а не от стоимости грузов; - повторность включения провозных плат в цену продукции по "цепному" принципу. В результате формирования современного рынка транспортных услуг роль транспортных тарифов как экономического критерия повышается. В связи с этим актуальна информация, связанная с происходящими изменениями в уровне транспортных тарифов, в количественных и качественных характеристиках тарифных систем. В таблице 5 показана динамика объемов перевозок грузов на различных видах транспорта за период 1991-1999 годы. Из таблицы следует, что по сравнению с 1991 годом перевозки грузов в 1999 году сократились более чем в 3 раза. В 1999 году предприятиями всех видов транспорта перевезено грузов 9,4% меньше, чем в 1998 году. Наибольшее снижение объемов перевозок в 1999 году наблюдается на железнодорожном и автомобильном транспорте - 9,4% и 1,1% соответственно. Ведение дифференциации базовой сетки Единых тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом и введение ряда скидок на отдельные виды перевозимой продукции изменили структуру перевозок грузов. Структурная перестройка российской экономики, изменение масштабов и географии экономических связей России с республиками бывшего СССР, также существенно изменили межотраслевые и межрегиональные связи для всех субъектов рынка. Значительное сокращение уровня и структуры промышленного производства, торгового оборота России с государствами СНГ, рост объемов экспорта продукции сырьевых отраслей также изменили структуру перевозок. Структура железнодорожных перевозок во внутригосударственном сообщении по основным грузам представлена в таблице 6. Из таблицы 6 следует, что в 1998 году наблюдалось понижение объемов перевозок по всем грузам. В 1999 году по сравнению с 1998 годом возросла погрузка леса на 30,9%, удобрений - на 18,1%, цемента - на 12,8%, строительных грузов - на 4,7%, наличных грузов - на 4,4%, угля - на 6,9%. По всем остальным грузам наблюдается незначительное изменение объемов погрузки.

Следует отметить, что деятельность отрасли в 1997—1999 годах осуществлялась в условиях продолжающегося воздействия на экономику железнодорожного транспорта внешних негативных факторов, а после известных событий августа 1998 года - резкого их усиления.

Падение объемов перевозок грузов обусловлено целом рядом объективных причин. И прежде всего значительным сокращением уровня промышленного производства.

Если в 1997 году спад объемов перевозочной работы железнодорожного транспорта несколько замедлился, что дало основание ожидать в 1998 году даже некоторого их роста, то фактическим результатом 1998 года стало сокращение объемов перевозок, в частности, по отправлению грузов - на 6%, грузообороту - на 9%, пассажирообороту - почти на 11%. Такая же ситуация наблюдается и в 1999 году.

Поэтому рост тарифов и прежде всего на железнодорожном транспорте, не оказывает решающего влияния на общее снижение объемов перевозочной работы.

В таблицах 7 и 8 показано изменение индексов тарифов на грузовые перевозки всеми видами транспорта и соотношение индексов изменения цен и грузовых железнодорожных тарифов. Общий среднегодовой темп роста грузовых тарифов на всех видах транспорта за 1998 год составил 1,2 раза. Наиболее высокий индекс повышения тарифов в 1998 году на морском транспорте - 3,3 раза. В 1999 году тенденция изменения тарифов на услуги естественных монополий уменьшится в связи с принятыми мерами по стабилизации социально-экономического положения. Прирост тарифов на грузовом транспорте в 1999 году, по ожидаемым оценкам, в основном обусловлен удорожанием перевозок грузов автомобильным и железнодорожным транспортом. Тарифы на железнодорожном транспорте в 1999 году повысились в 1,26 раза (с 11 ноября 1999 года - на 10%, с 30 декабря 1999 года-на 15%).

Общий индекс роста грузовых железнодорожных тарифов за период с 1992 по 1999 год в 1,4 раза превысил индекс роста оптовых цен в промышленности.

Опережающие темпы роста тарифов на железнодорожном транспорте связаны с рядом причин объективного и субъективного характера. К наиболее существенным, по нашему мнению, следует отнести: 1. Заниженный стартовый уровень тарифов железнодорожного транспорта на начальной стадии либерализации цен и тарифов. Рентабельность работы железнодорожного транспорта в 1990 году составляла около 1%. 2. Покрытие грузовыми тарифами возрастающих убытков пассажирских перевозок (расходы пассажирских перевозок покрываются лишь на 47%). 3. Двукратное снижение объемов грузовых перевозок при сохранении неразрывности технологической цепи в работе железнодорожного транспорта 4. Отсутствие конкурирующих перевозчиков и недостаточные рыночные стимулы к снижению затрат. До настоящего времени железные дороги представляют собой государственную собственность, и тарифы устанавливаются государством. Железнодорожный транспорт функционирует как единый, органически целый, непрерывный во времени и пространстве производственно-технологический комплекс. Единство системы предопределяет централизованное формирование и распределение доходов от перевозок. Существующая организационно-производственная структура железнодорожного транспорта, слабая конкуренция со стороны других видов транспорта предопределяют и относительную независимость тарифов железнодорожного транспорта от тарифов других транспортных систем. Это обусловливает специфику тарифной политики. Структурная реформа железнодорожного транспорта является важным условием повышения эффективности его деятельности, рационального использования производственного потенциала и формирования конкурентных отношений.

## Классификация тарифообразующих факторов, их влияние на систему тарифов и уровень тарифных ставок

В ценах регулирования деятельности федерального железнодорожного транспорта в работе осуществлена классификация основных ценообразующих факторов, которые реально могут учитываться в практической работе по государственному регулированию железнодорожных тарифов.

Среди основных факторов, влияющих на процессы ценообразования в условиях рыночной экономики, безусловно является фактор спроса и предложения. Возможно предположить, что в ближайшем будущем основой решения большинства вопросов экономической политики на железнодорожном транспорте станет анализ спроса на перевозки и возможности его удовлетворения.

К факторам, влияющим на спрос в области перевозок, можно отнести: интенсивность хозяйственных связей, соотношение грузовых железнодорожных тарифов с тарифами других видов транспорта на аналогичные перевозки, уровень качества перевозок по сравнению с альтернативными видами транспорта и т.д. К факторам, влияющим на предложение транспортной продукции, относятся уровень тарифов, цена факторов транспортного производства - подвижного состава, топлива, электроэнергии, труда, а также технология перевозок, соотношение уровня рентабельности различных видов перевозок.

Кроме того, на формирование грузовых железнодорожных тарифов оказывает влияние изменение объема перевозок и изменение качественных показателей работы транспорта.

К рыночным факторам, косвенно влияющим на конкурентоспособность предприятия, следует отнести также размер кредиторской и дебиторской задолженности предприятия, уровень запасов и модель транспортного рынка, в которой осуществляет перевозки, услуги конкретное предприятие.

В работе сделан вывод о том, что решение об изменении уровня тарифов должно приниматься на основе комплексного учета двух групп тарифообразующих факторов: общеэкономических и отраслевых. Данный подход, по нашему мнению, является наиболее целесообразным с позиций построения прогрессивной системы железнодорожных тарифов. Блок-схема основных факторов, определяющих политику в области регулирования тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом, приведена на странице 55

Несмотря на проводимые в 1998 году меры, вследствие слабой налоговой политики продолжалось снижение доходов бюджета, нарастало падение производства, ухудшилось состояние платежного баланса, что в августе привело к обострению финансово-экономического кризиса в России с последующей стремительной девальвацией рубля и отказу государства от полного исполнения своих долговых обязательств.

За 1998 год инфляция в промышленности составила 23,2% против 7,4% в 1997 году. Существенно сдерживало инфляцию в промышленности в период после кризиса сохранение стабильных цен и тарифов на продукцию естественных монополий для промышленных потребителей. Тарифы на перевозки на грузовом транспорте с начала 1998 года выросли на 16,7% (в 1997 году - на 0,9%).

Кризис резко отразился на стоимости оплаты перевозки на видах транспорта, связанных с расчетами в иностранной валюте, — авиационном и морском. С января по июль тарифы прирастали умеренно - в среднем на 0,6-1% в месяц, в августе тарифы на авиационном транспорте приросли на 8,1%, на морском - на 10,5%, а в сентябре на обоих видах транспорта тарифы выросли почти вдвое. Всего за 1998 год перевозки грузов авиационным транспортом подорожали в 2,6 раза против 6,8% в 1997 году, морским - в 3,3 раза (2,5%).

Рост тарифов на грузовом автомобильном транспорте несколько сдер живался конкуренцией стабильных тарифов на железной дороге: за январь-август тарифы приросли на 1,8%, после кризиса темп их роста ускорился (отчасти за счет роста цен на бензин) — за сентябрь—декабрь 1998 года прирост составил 12,7%, а с начала года - 14,7% против 10,1% за 1997 год. Намеченный ряд корректирующих мер в области таможенной политики по защите отечественных производителей (включая снижение пошлин на импортное сырье) в 1999 году продолжил гасить последствия девальвации рубля для производителей товаров, создавать условия для роста производства. Более низким темпам прироста цен в промышленности способствовало возможное снижение цен на мировых рынках на материально-сырьевые ресурсы вследствие масштабности последствий финансового кризиса в ряде стран мира.

Одним из важнейших условий для поддержания низкого уровня инфляции в промышленности, создания условий для экономического роста и повышения конкурентоспособности отечественной продукции является снижение затрат на производство продукции, работ, услуг. В этой связи в 1999 году была продолжена политика сдерживания регулируемых цен в сфере естественных монополий. Рост цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий в I полугодии 1999 года был ограничен ростом цен производителей промышленной продукции без учета легкой и пищевой.

С развитием рыночных отношений все более остро ставится вопрос снижения доли их транспортной составляющей в конечной цене перевозимых грузов. Это прежде всего относится к таким массовым грузам, как уголь, кокс, нефть, мазут, руда и некоторые другие грузы.

Затраты на перевозку грузов железнодорожным транспортом составляют в среднем 4-5% затрат промышленной продукции. В отдельных отраслях эта доля может существенно колебаться. Удельный вес транспортных расходов в конечной цене массовых грузов составляет от 12 до 50% в расчете на среднюю дальность перевозок. Доля транспортной составляющей весьма различается по отдельным грузам, о чем свидетельствуют данные таблицы 12.

Несмотря на сокращение транспортной составляющей в конечной цене многих видов продукции вследствие снижения цен (тарифов), в отраслях естественных монополий, ее доля остается пока значительной. В цене каменного угля доля транспортной составляющей по сравнению с 1994 годом снизилась - с 44,6% до 27,2%, в цене дизельного топлива - с 16,1% до 11,7%, в цене пиломатериалов - с 34,4% до 24,5%, в цене апатитовых концентратов — с 44,4%о до 34%, в цене цемента - с 21,1% до 16,6%).

## Основные направления рационализации системы построения и дифференциации тарифов

Практика показала, что время от времени возникает необходимость совершенствования всей системы построения железнодорожных тарифов. Динамика экономических отношений требует постоянного адаптирования тарифов к изменяющимся условиям и факторам рыночной сферы. Такими факторами являются конъюнктура транспортного рынка, спрос на перевозки, введение новых видов перевозок и типов подвижного состава, введение новых технологий услуг.

Важным блоком тарифной системы является обособление и тарификация специальных систем тарифов за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта и платы за пользование вагонами, контейнерами федерального железнодорожного транспорта. Постоянно изменяющиеся экономические отношения отразились на схеме построения железнодорожного тарифа в течение последних периодов. На рисунке 5 показаны варианты схем построения железнодорожного тарифа.

К инфраструктуре федерального железнодорожного транспорта, обеспечивающей перевозочный процесс, относятся все постоянные устройства производственного назначения (путь, здания, сооружения, устройства контактной сети, сигнализации, связи и др,) за исключением обустройств по экипировке, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава (вагонов и локомотивов). Вагоны и локомотивы не являются элементами инфраструктуры.

Производственная инфраструктура федерального железнодорожного транспорта как государственная собственность, должна иметь надежную ценовую базу. Кроме того, тарифы за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта являются источником доходов железных дорог и бюджета.

Тариф за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта представляет единые ставки для всех субъектов рынка транспортных услуг (включая сами железные дороги как перевозчики), дифференцированные по расстоянию перевозок, интенсивности пользования инфраструктурой и другим параметрам.

Применение тарифов с выделением составляющей «стоимости использования производственной инфраструктуры» обеспечивает «прозрачность тарифов» при разных организационных формах «доступа к инфраструктуре» федерального железнодорожного транспорта.

Схемы построения тарифа за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта могут быть различны (за час, за километр, за тонно-километр и др.) Расчеты показали, что предпочтительным является вариант построения тарифа за пробег отдельных локомотивов поездных формирований, состоящих из локомотивов и вагонов, принадлежащих предприятиям и организациям или арендованных ими: за тепловоз, за электровоз, за каждый груженый вагон.

В тарифах за пользование инфраструктурой реализован принцип стимулирования интенсивного ее использования. При перевозке пятидесяти вагонов плата составляет 0,6 тыс. руб. за вагон, а при перевозке одного вагона в составе поезда на расстояние 10 км 23,0 тыс. руб. за вагон соответственно.

При перевозке в порожнем состоянии цистерн и специализированных вагонов, принадлежащих предприятиям (или арендованных ими), предусмотрено снижение тарифов от 15% до 50% платы за пользование инфраструктурой федерального железнодорожного транспорта, при перевозке грузов в собственных полувагонах с «глухим кузовом» в замкнутых кольцевых маршрутах - на 10%, на перевозку нефти, нефтепродуктов и отдельных наименований грузов тарифной группы «углеводороды» в цистернах, принадлежащих предприятиям и организациям.

В полном объеме это направление будет осуществлено в рамках общей Концепции структурного реформирования отрасли. Осуществление этой меры позволит увеличить поступления в федеральный бюджет независимо от перевозчиков - владельцев подвижного состава.

Введение Раздела В. «Плата за пользование вагонами, контейнерами федерального железнодорожного транспорта» направлено на снижение транспортной составляющей в ценах продукции. Это решение является социально необходимым и экономически обоснованным федеральным мероприятием, направленным на дальнейшее снижение транспортной составляющей продукции. Повышается ответственность за пользование вагонами, контейнерами на начальных и конечных этапах транспортного цикла.

Работоспособность этой меры проводилась с 1993 года, когда система оплаты простоя применялась по договоренности. В 1993 году МПС России совместно с Роскомцен были разработаны Методические рекомендации по определению ставок плат за пользование грузовыми вагонами и контейнерами парка МПС. Предприятия - владельцы подвижного состава постепенно начали переходить на систему «платного пользования грузовыми вагонами и контейнерами» на договорной основе.

На железнодорожном транспорте действовала система «нормируемого простоя» и штрафов за сверхнормативный простой вагонов. Затраты на «нормируемый простой» вагонов в усредненных размерах включались в тариф на стадии его формирования. Рыночные преобразования потребовали изменить подход к формированию тарифов. Конкретизировались и обособились интересы всех участников транспортного процесса - транспортников, посредников и других участников.

## Совершенствование государственного регулирования грузовых железнодорожных тарифов в России

Главными задачами на ближайшую перспективу на федеральном железнодорожном транспорте, по нашему мнению, являются следующие: проведение структурных преобразований; совершенствование нормативно правовой базы и эффективного контроля за финансовыми потоками субъектов хозяйственной деятельности; совершенствование государственного тарифного регулирования; сокращение перекрестного субсидирования.

Политика тарифного регулирования подразумевает процессы установления тарифов и сборов на перевозки или их предельного уровня, в том числе посредством внесения изменений и дополнений в действующие руководства; разработку и введение в действие новых базовых тарифов и определение принципов их изменения; определение правил ценового регулирования и контроля за установлением тарифов и сборов, тенденций регулирования тарифов в различных ситуациях и с учетом влияния различных объективных и субъективных факторов.

Считаем, что инструмент ценового воздействия может использоваться более гибко. Перечень методов ценового регулирования следует признать ограниченным в связи с отсутствием возможности применения других методов регулирования, таких как, установление предельных параметров изменения цен, предельных ограничений, структурных нормативов (зарплатоемкости, фондоемкости, энергоемкости, инвестиционной составляющей). Необходимо законодательно расширить возможные методы ценового регулирования для более гибкого подхода к установлению тарифов в различных рыночных ситуациях.

Ценовое регулирование на транспорте может осуществляться на основе единой для федерального уровня методологии.

В Положении о ценовом регулировании субъектов естественных монополий на транспорте, по нашему мнению, следует выделить сферы государственного регулирования, что позволит устранить различное толкование законодательства в отношении регулирования деятельности субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте, обеспечить согласованные действия федеральных органов власти для потребителей услуг железнодорожного транспорта.

Считаем, что наибольший практический интерес представляет введение специального режима налогообложения. Предлагаем выделить четыре цели, в которых отражены основные вопросы, которые можно предложить в качестве критериев оценки успешности применения специальной системы налогообложения на предприятиях железнодорожного транспорта: создать дополнительные стимулы для эффективного участия транспортного обслуживания экономики; способствовать количественному и качественному развитию транспортной системы; уменьшить налоговое бремя на продукцию транспорта; увеличить налоговые поступления в бюджет.

Однако этот перечень не является исчерпывающим. Как видно, перечисленные цели направлены на решение диаметрально противоположных проблем (например пункты 3 и 4).

Снижение тарифов на федеральном железнодорожном транспорте по отношению к федеральному бюджету в определенной части имеет компенсационный характер, поскольку снижение расходов пользователей на транспорт в итоге дает не сокращение, а увеличение бюджетных поступлений.

Рассмотрим это на следующем примере. Железнодорожным транспортом получен доход от грузовых перевозок 79 трлн. руб. Принято решение о снижении грузового тарифа на 10%, т.е. на 7,9 трлн. руб. Прибыль пользователей в чистом виде увеличилась на 7,9 трлн. руб., налог на прибыль (32%) - 2,53 трлн. руб. Всего МПС заплатит в бюджет в результате снижения тарифа 2,53 трлн. руб.

Кроме того, у предприятий транспорта, пользующихся услугами железнодорожного транспорта, затраты снизятся на 10%, что даст возможность снизить цену, по нашим расчетам, - приблизительно на 5%, увеличить оборот на 2% и дополнительно получить прибыль. Один трлн. рублей на транспорт соответствует, по нашим расчетам, 20,4 трлн. руб. доходов предприятий (1 трлн.руб. : 0,05 1,20 = 20,4 трлн. руб.). Увеличение оборота предприятий на 2% при снижении грузового тарифа на 10% составит 3,8 трлн. руб. (0,02 189,6). Налог на прибыль 32% (3,8 трлн. руб. 0,32 = 1,22 трлн. руб.).

Всего предприятия, пользующиеся услугами железнодорожного транспорта, заплатят в бюджет в результате снижения тарифа 1,22 трлн. руб. Таким образом, бюджет дополнительно получит в результате снижения тарифа 3,75 трлн. руб. (2,53 трлн. руб.+1,22 трлн. руб.). Процесс реформирования отечественной практики учета затрат отстает от общего процесса экономических реформ в России. Необходимо изменить учет затрат на железнодорожном транспорте, методику бухгалтерского учета затрат и калькулирования себестоимости работ в соответствии с международной практикой и бухгалтерскими стандартами. Концепция структурной реформы отрасли включает изменение механизма бухгалтерского учета, в первую очередь активов по грузовым и пассажирским перевозкам. Расходы, относимые на грузовые и пассажирские перевозки, необходимо учитывать в разрезе каждого вида железных дорог и отделений железных дорог. Это дает основания для сокращения перекрестного субсидирования пассажирских перевозок, определения необходимых дотаций из федерального и местного бюджетов. Исследования показали, что введение платы за пользование инфраструктурой и за пользование вагонами, контейнерами федерального железнодорожного транспорта требует учета затрат по этим элементам перевозочного процесса, а также четкого разделения затрат, связанных с начально-конечными и движенческими операциями. Рациональное распределение этих затрат необходимо для оптимизации структуры транспортного процесса, объективного отражения влияния на себестоимость массовости и дальности перевозок, грузонапряженности транспортных линий и других факторов. Необходимы новые подходы к анализу и оценке затрат на железнодорожном транспорте, к системе учета затрат, их классификации и принципам распределения по видам перевозок. Необходимость раздельного учета грузовых и пассажирских затрат для распределения всей номенклатуры затрат на постоянные и переменные в соответствии с отраслевыми условиями - одна из основных предпосылок эффективного функционирования отрасли. При всем многообразии затрат применяются, как правило, две группы методов калькулирования затрат: методы, опирающиеся на показатели полных затрат, и методы, базирующиеся на показателях неполных или сокращенных затрат.