

Кузнецова О. Р., Комлева К. С.
O. R. Kuznetsova, K. S. Komleva

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

RAILWAY TRANSPORT TARIFF REGULATION

Кузнецова Ольга Рудольфовна – доцент кафедры «Экономика, финансы и бухгалтерский учет», кандидат экономических наук Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре); 681013, Хабаровский край, г. Комсомольск-на-Амуре, пр. Ленина, 27; тел. 8 (914) 427-55-47. E-mail: www.orkuznetsova@mail.ru.

Ms. Olga R. Kuznetsova – PhD in Economics, Associate Professor, Economics, Finance and Accounting Department, Komsomolsk-on-Amur State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur); 27, Lenin str., Khabarovsk region, Komsomolsk-on-Amur, 681013; tel. 8 (914) 427-55-47. E-mail: www.orkuznetsova@mail.ru.

Комлева Ксения Сергеевна – студентка группы 4ОПб-1 Комсомольского-на-Амуре государственного университета (Россия, Комсомольск-на-Амуре). E-mail: komleva.c@yandex.ru.

Ms. Ksenia S. Komleva – student, Group 4ТО-1, Komsomolsk-on-Amur State University (Russia, Komsomolsk-on-Amur). E-mail: komleva.c@yandex.ru.

Аннотация. Рассматриваются цели, принципы и задачи государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте. Дана оценка железнодорожного транспорта в транспортной системе страны. Определены основные направления совершенствования государственного регулирования на транспорте.

Summary. The purposes, principles and tasks of state regulation of railway transport tariffs are considered. The estimation of railway transport in the transport system of the country is given. The basic directions of state regulation on transport are defined.

Ключевые слова: транспортная система, железнодорожный транспорт, тарифная политика, государственное регулирование.

Key words: traffic infrastructure, railway transport, tariff setting rules, state control.

УДК 656.23.03

В экономике России наиболее важной из всех отраслей является транспорт, который относится к сфере материального производства. Но задача транспортной отрасли не создавать материальные блага, а обеспечивать их доставку до потребителей. В этом ее значимость и главное отличие от других отраслей экономики.

Ценообразование на транспорте должно обеспечивать предприятиям компенсацию затрат на производство транспортных услуг, создание необходимых источников для финансирования их деятельности и эффективного развития, а также способствовать снижению транспортных затрат в конечной цене произведенной продукции. Опыт формирования и применения транспортных тарифов в развитых странах мира указывает на то, что тарифная политика рассматривается как единая ценовая политика, причем не как элемент внутриотраслевого экономического механизма, а как важнейший фактор стабильного развития всей экономики и социальной сферы.

Регулирование цен (тарифов) является одной из важнейших составляющих в системе государственного регулирования деятельности транспортной отрасли. Механизм ценового регулирования включает в себя различные способы и методы воздействия на процесс формирования тарифов, среди которых периодическая корректировка уровня тарифов по монопольным субъектам транспорта, ценовой контроль и управление ценообразованием на федеральном и региональном уровнях, совершенствование тарифных систем и элементов текущего регулирования. Все это спо-

способствует повышению эффективности функционирования и взаимодействия видов транспорта, которые являются составными частями транспортной системы России.

Условия производства и реализации транспортной продукции на различных видах транспорта неодинаковы, транспортный рынок неоднороден, поэтому у каждого вида транспорта свой пространственный рынок. Вследствие этого очень важно исследовать рынок и определять долю, которую занимает на рынке тот или иной субъект, а также условия регулирования рынка. В зависимости от уровня монополизации рынка формируется и ценовая политика.

Необходимо отметить, что предприятия, доля которых на рынке составляет более 35 %, относятся к монополистам [1]. Федеральным Законом «О естественных монополиях» определен перечень субъектов естественной монополии на транспорте, определены основные правовые и организационные положения. К монополиям на транспорте относятся:

1. железнодорожные перевозки;
2. услуги в транспортных терминалах, портах и аэропортах;
3. услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей;
4. ледокольная проводка судов, ледовая лоцманская проводка судов в акватории Северного морского пути.

Отнесение железнодорожного транспорта к субъектам естественных монополий вполне объективно. В России самые протяженные железные дороги, которые связаны сетью в единое целое. Именно поэтому железнодорожный транспорт обеспечивает максимальные грузопотоки и пассажиропотоки.

Роль железнодорожного транспорта в экономике России велика. Отрасль обеспечивает функционирование и развитие товарного рынка страны, а также удовлетворение потребности населения в передвижении. Железнодорожный транспорт является основным звеном транспортной системы России и большинства стран СНГ. Особая роль железных дорог Российской Федерации определяется большими расстояниями перевозок, отсутствием внутренних водных путей в главных сообщениях Восток – Запад. Кроме того, на большей части территории России в зимний период прекращается навигация на реках, а основные промышленные и аграрные центры расположены далеко от морских путей. В связи с этим на долю железнодорожного транспорта приходится около 50 % грузооборота (см. табл. 1) и более 40 % пассажирооборота (см. табл. 2) всех видов транспорта страны.

Таблица 1

Грузооборот по видам транспорта, млрд т·км

Виды транспорта	2015 г.	2016 г.	Относительное изменение, %	Структура 2016 г., %
Транспорт всех отраслей экономики в том числе	5090,5	5181,46	101,8	100
Транспорт отраслей Минтранса России	2677,4	2724,0	101,7	-
Железнодорожный	2305,9	2343,8	101,6	45
Автомобильный	232,55	234,47	100,8	4,5
Морской	39,83	42,84	107,6	0,9
Внутренний водный	62,57	64,68	103,4	1,3
Воздушный	5,45	6,57	120,6	0,2
Трубопроводный	2444,2	2489,1	101,8	48,1

Основной сферой применения этого вида транспорта являются массовые перевозки грузов и пассажиров в межрайонном (межобластном), междугородном и пригородном сообщениях, при этом преобладают грузовые перевозки, которые дают свыше 80 % дохода. В перевозках пассажиров по железным дорогам преобладают перевозки в пригородном и местном сообщениях

(около 90 % общего количества пассажиров), дальние пассажирские перевозки составляют свыше 40 % пассажирооборота.

Таблица 2

Пассажирооборот по видам транспорта, млрд пкм

Виды транспорта	2015 г.	2016 г.	Относительное изменение, %	Структура 2016 г., %
Транспорт всех отраслей экономики	521,2	511,4	98,1	100
в том числе				
Трамвайный	4,8	4,6	95,8	0,9
Троллейбусный	6,0	5,5	91,7	1,08
Метрополитенный	44,6	44,1	98,9	8,6
Автомобильный автобусный	117,8	116,6	99,0	22,8
Морской	0,069	0,085	122,8	0,02
Внутренний водный	0,492	0,525	106,7	0,1
Воздушный, из них:	226,8	215,3	94,9	42,1
Внутренние перевозки	99,24	104,12	104,9	-
Железнодорожный, из них:	120,6	124,7	103,3	24,4
Пригородные (включая внутригородские перевозки)	31,07	31,09	100,1	-

Основной задачей государственного регулирования цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий является проведение сбалансированной тарифной политики. Она обеспечивает, с одной стороны, снижение негативного влияния роста цен на продукцию естественных монополий на темпы экономического роста (с учетом целевых параметров инфляции) и, с другой стороны, установление тарифов, обеспечивающих эффективную работу субъектов естественных монополий.

Государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте осуществляется в соответствии с целями [2], представленными на рис. 1.

Государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте основывается на следующих принципах:

1. возмещение экономически обоснованных затрат субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте с учетом ежегодно устанавливаемых Правительством Российской Федерации уровней тарифов;
2. распределение эксплуатационных расходов по видам перевозок;
3. обеспечение равных условий доступа пользователей к услугам железнодорожного транспорта, в том числе к его инфраструктуре;
4. установление для всех пользователей услуг железнодорожного транспорта единых правил, предусматривающих особые условия тарификации на железнодорожном транспорте;
5. обеспечение гласности принятия решений по вопросам государственного регулирования тарифов, в том числе по вопросам установления и изменения уровня тарифов и правил применения тарифов и др.

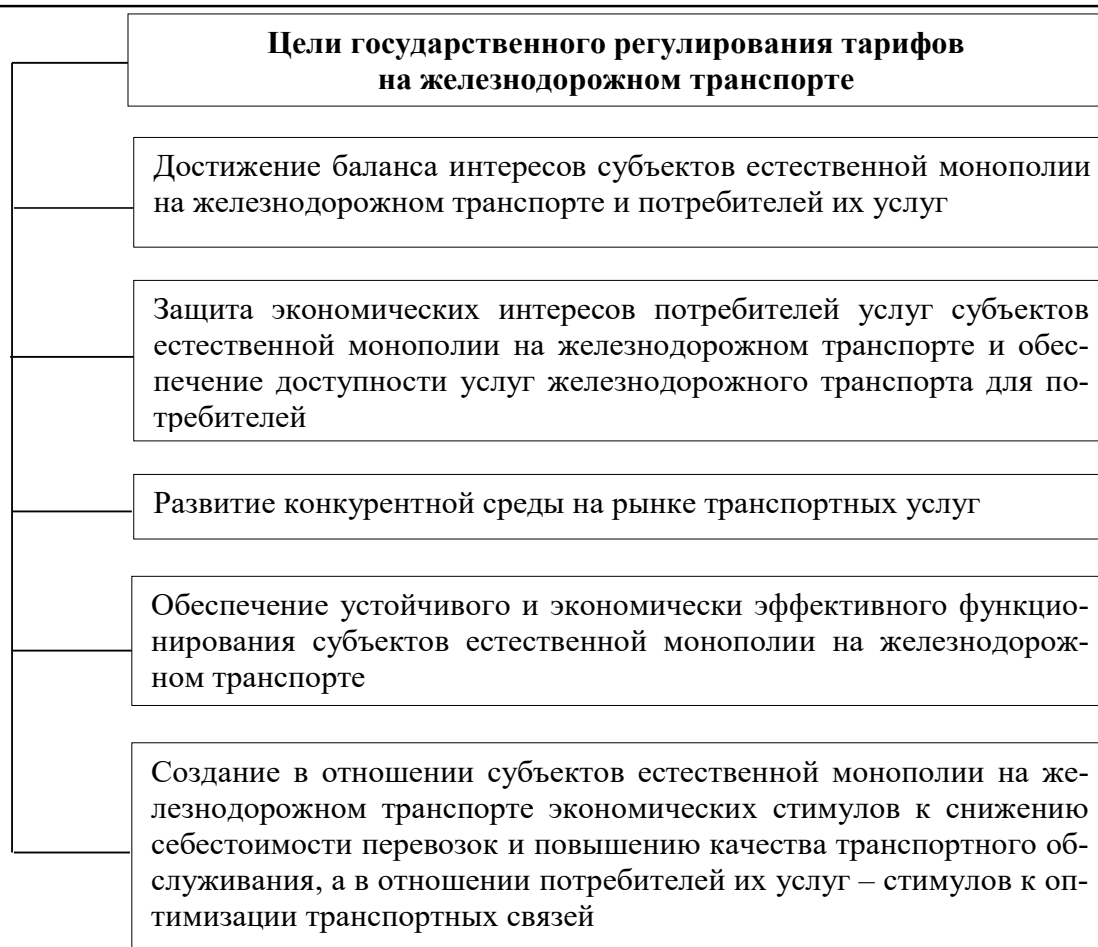


Рис. 1. Цели государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте

Государственное регулирование тарифов осуществляют:

1. Федеральная служба по тарифам – на грузовые железнодорожные перевозки во внутригосударственном сообщении и международном сообщении (за исключением международных транзитных железнодорожных перевозок по территории Российской Федерации), на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа во внутригосударственном сообщении;

2. Министерство транспорта Российской Федерации – на международные транзитные железнодорожные перевозки по территории Российской Федерации.

Для определения (установления) тарифов на железнодорожном транспорте в Федеральную службу по тарифам или Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с их компетенцией представляются материалы, среди которых:

- расчет предлагаемой величины тарифа;
- документы финансовой и бухгалтерской отчетности;
- поэлементный расчет затрат.

Материалы представляются в Федеральную службу по тарифам или Министерство транспорта Российской Федерации и рассматриваются в установленном порядке.

Прежде чем принять решение об определении (установлении) тарифов или их предельного уровня, анализируются основные ценообразующие факторы. К их числу относятся:

- объемы перевозок, их характер и особенности;
- затраты субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте, к которым относятся: материальные затраты, затраты на оплату труда, амортизационные отчисления, накладные расходы и т.п.;
- конъюнктура товарных рынков и рынка транспортных услуг;

- необходимый объем финансирования на обслуживание заемного и привлеченного капитала, развитие производства и других обоснованных расходов;
- объем налоговых и других платежей, государственные субсидии.

Система государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте на современном этапе развития экономики требует определенных мер по ее совершенствованию. Эти меры должны реализовываться с целью обеспечения конкурентоспособности предприятий железнодорожного транспорта и потребителей услуг этих предприятий, с целью снижения транспортных затрат, а следовательно, устойчивого развития хозяйствующих субъектов всех секторов экономики.

Мероприятия по совершенствованию государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте должны обеспечить определенность и прозрачность государственной тарифной политики на транспорте, привлечь в отрасль новых инвесторов. Необходимо также с помощью механизмов государственного регулирования создать стимулы для снижения транспортных затрат, расширения сферы услуг железнодорожного транспорта, повышения их качества, а также ограничить негативное влияние роста тарифов на транспорте на темпы инфляции и состояние экономики страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. О естественных монополиях: Федер. закон от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ // Российская газета. – 1995. – 24 августа. – С. 6.
2. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федер. закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ // Российская газета. – 2003. – 18 января. – С. 4.
3. О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок: постановление Правительства РФ от 5 августа 2009 г. № 643 // Российская газета. – 2009. – 29 сентября. – С. 5.