# РОСЖЕЛДОР

Государственное образовательное учреждение

Высшего профессионального образования

“Ростовский государственный университет путей сообщения

Министерства путей сообщения Российской Федерации”

(РГУПС)

Кафедра “Экономика и менеджмент”

Дисциплина “Маркетинг”

## КУРСОВАЯ РАБОТА

**На тему: Ценообразование на предприятии железнодорожного транспорта в современных условиях**

Студент

группа

Руководитель

курсовой работы Каплунова И.М.

Ростов-на-Дону

2007

**План**

Введение

Глава 1.Принципы ценовой политики и методы ценообразования

Глава 2.Пути совершенствования грузовых и пассажирских тарифов

Глава 3.Пути повышения доходности железнодорожного транспорта

Заключение

Список используемой литературы

**Введение**

Железнодорожный транспорт выполняет в экономике России особую роль, которая обусловлена большой территорией государства, отдаленным расположением природных ресурсов от основных центров обрабатывающей промышленности и массовых потребителей, сложными климатическими условиями.

ОАО “РЖД” – крупнейшая транспортная компания, осуществляющая около 80% всех железнодорожных перевозок. Поскольку ОАО “РЖД” коммерческая организация, то в соответствии со ст. 50 Гражданского кодекса РФ основной целью ее деятельности является получение прибыли. На величине прибыли отражаются все стороны финансово-хозяйственной деятельности этой организации.

Прибыль является важнейшим источником осуществления капитальных вложений и пополнения собственных оборотных активов. Экономическая основа формирования прибыли – доходы и затраты. При одинаковом объёме перевозок чем выше уровень доходов и меньше уровень затрат, тем эффективнее деятельность ОАО “РЖД”.

Доходы определяются действующими тарифами на перевозки. Поскольку ОАО “РЖД” в соответствии с Федеральным законом от 17.08.95 № 147-ФЗ “О естественных монополиях” является субъектом естественной монополии, тарифы регулируются федеральным органом исполнительной власти. Таким образом, возможности повышения прибыли за счет гибкого тарифного регулирования ограничены.

Снижение затрат, напротив, во многом зависит от результатов деятельности и является внутренним резервом ОАО “РЖД”.

Поэтому управление затратами как составляющая системы управления ОАО “РЖД” в значительной мере способствует повышению эффективности его работы.

Ценовая политика, проводимая железнодорожным транспортом, является одним из важнейших факторов достижения целей, стоящих перед ним.

Для повышения конкурентоспособности и финансовой устойчивости железнодорожного транспорта в длительной перспективе можно выделить следующие виды целей:

- максимизация рентабельности продаж, т.е. отношения прибыли (в процентах) к общей величине выручки от продаж;

- максимизация рентабельности чистого собственного капитала предприятия, т.е. отношения прибыли к общей сумме активов по балансу за вычетом всех обязательств;

- максимизация рентабельности всех активов предприятия, т.е. отношение прибыли к общей сумме бухгалтерских активов, сформированных за счет как собственных, так и заемных средств;

- стабилизация цен, прибыльности и рыночной позиции, т.е. доли предприятия в общем объеме продаж на данном товарном рынке

- достижение наиболее высоких темпов роста продаж.

Политика и стратегия ценообразования должны разрабатываться в соответствии с определенной маркетинговой стратегией предприятия. Такой стратегией, например, может быть:

- проникновение на новый рынок продукции;

- развитие рынка продукции, выпускаемой предприятием;

- сегментация рынка продукции, т.е. выделение из общей массы покупателей и отдельных групп, различающихся требованиями к свойствам продукции и чувствительности к уровню его цены;

- разработка новых видов продукции или модификация уже существующей для завоевания новых рынков.

Основные направления повышения доходности железнодорожного транспорта при действующей тарифной системе заключаются в обеспечении наиболее полного сбора денежных средств от грузовладельцев, налаживании тесных партнерских экономически взаимовыгодных отношений с регионами и отраслевыми предприятиями, отказе от чрезмерного увлечения льготами, совершенcтвовании транспортно-экспедиционной деятельности и др.Исследование проблем ценообразования на железнодорожном транспорте и возможных путей их решения, в сочетании с проведением экономически эффективной тарифной, региональной и структурной политики, безусловно будет способствовать созданию благоприятных условий для успешной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

**Глава 1. Принципы ценовой политики и методы ценообразования**

Железнодорожные грузовые и пассажирские тарифы по своей экономической природе являются ценами реализации продукции железнодорожного транспорта, являющейся перемещением грузов, пассажиров, багажа и почты.

Различия грузовых и пассажирских перевозок заключаются в том, что грузовые перевозки осуществляются для производственных либо торговых предприятий. Пассажирские перевозки выполняются в основном для личного потребления населения (за исключением производственных и служебных). Поэтому грузовые тарифы являются оптовыми, а пассажирские тарифы – розничными ценами перевозки.

Принципиальным отличием железнодорожного транспорта от других отраслей экономики является, то, что с использованием одних и тех же производственных мощностей, он перевозит большое количество наименований грузов, не являющихся взаимозаменяемым, в разных условиях, а также осуществляет несколько видов пассажирских перевозок. Таким, образом, железнодорожный транспорт является сложным многоотраслевым производством. Кроме того, уровень железнодорожных грузовых тарифов самым непосредственным образом определяет эффективность размещения производства в разных регионах страны, а также эффективность производства уже действующих предприятий, так как от уровня тарифов зависят объем, области сбыта и цена их продукции в пунктах потребления. Это предъявляет повышенные требования к обоснованию величины тарифов, в том числе при определении, факторов, учитываемых при установлении тарифов.

Так же, как и цены в других отраслях экономики, тарифы и получаемые железнодорожным транспортом доходы должны полностью покрывать его издержки, обеспечивать его развитие, финансовую устойчивость и конкурентоспособность в длительной перспективе.

В основе железнодорожных тарифов лежит стоимость (цена) перевозки, состоящая из трех частей:

Ц=с+v+т,

где с - затраты овеществленного труда (топливо, электроэнергия, материалы, амортизация основных средств);

v - затраты живого труда (фонд оплаты труда с отчислениями);

т - прибавочная стоимость, созданная живым трудом.

При установлении тарифов железнодорожный транспорт и государство проводят определенную ценовую политику. При этом под ценовой политикой понимаются общие принципы, которых железнодорожный транспорт придерживается при установлении цен на свою продукцию. Набор методов, позволяющих осуществлять эту политику на практике, называется ценовой стратегией. Набор практических конкретных мер, позволяющих оперативно решать поставленные задачи с помощью управления ценами, называется ценовой тактикой.

Ценовая политика, проводимая железнодорожным транспортом, является одним из важнейших факторов достижения целей, стоящих перед ним. Для повышения конкурентоспособности и, финансовой устойчивости железнодорожного транспорта в длительной перспективе можно выделить следующие виды целей: максимизация объемов перевозок, максимизация темпов обновления основных средств и максимизация прибыли от основной деятельности. Одной из важнейших целей является максимизация прибыли, так как отсутствие нормальной прибыли не позволяет успешно решать другие задачи за счет максимального использования собственных средств.

В разные периоды деятельности железнодорожного транспорта проводимая государством ценовая политика в области железнодорожных тарифов решала различные задачи. До революции, например, использовалась такая ценовая мера, как "Челябинский тарифный перелом", заключающаяся в установлении повышенных тарифных плат при перевозке хлебных грузов из районов Сибири в Европейскую часть России. При этом в случае отправления, хлебных грузов в Европейскую часть плата за перевозку исчислялась дважды: от станции отправления до Челябинска и от Челябинска до станции прибытия. Причина применения данной меры заключалась в искусственном повышении конкурентоспособности, хлебных грузов, производимых в Европейской части, по сравнению с более дешевым сибирским хлебом, создании благоприятных условий для производства зерна в крупных землевладельческих хозяйствах, расположенных в Европейской части России. Так же, как для любой другой меры протекционизма, следствием ее применения явилось некоторое снижение экономической эффективности производства зерна за счет искусственного сдерживания его более эффективного производства в Сибири.

После революции с применением тарифов решались самые разнообразные, в том числе и несвойственные для тарифов задачи. Для обеспечения перевозок, в первую очередь, воинских; продовольственных и топливных грузов с 1 июля 1920 г. действовала упрощенная система "партионных тарифов", при которой уровень провозных плат определялся в основном массой грузовых отправок. С 1 января 1921 г. грузовые перевозки по железным дорогам были бесплатны. Тарифы на перевозки пассажиров независимо от типа пассажирских вагонов устанавливались едиными. Это привело к дефициту пропускных и провозных способностей, а также, подвижного состава. В июне 1921 г. платность грузовых перевозок была восстановлена. При этом перевозки грузов, включаемые в основной государственный план перевозок, выполнялись по безналичному расчету. Остальные грузы для стимулирования сверхплановых перевозок перевозились за наличный расчет. Результатом такого порядка взимания провозных плат явилось ухудшение финансового положения железнодорожного транспорта и его технического состояния, снижение стимулов к перевозкам плановых грузов. В 1922 (перевозки по безналичному расчету (за исключением воинских и продовольственных в помощь голодающим) были отменены.

 В дальнейшем, вплоть до конца восьмидесятых годов, одна из важнейших функций железнодорожных тарифов заключалась в перераспределении средств между отдельными отраслями, регионами и т. п. В двадцатых годах тарифы на перевозку грузов государственного и кооперативного секторов устанавливались пониженными, а для капиталистического сектора - повышенными.

 В течение длительного времени тарифы на перевозку грузов тяжёлой промышленности устанавливались пониженными, а на перевозку грузов легкой промышленности - повышенными, что способствовало перераспределению средств в пользу тяжелой промышленности. Для ускоренного развития отдельных регионов либо отраслей промышленности применялись исключительные пониженные тарифы; для развития смешанных железнодорожно-водныx перевозок - пониженные железнодорожные тарифы для грузов, перевозимых в смешанном сообщении. Для борьбы с излишне дальними перевозками по мере увеличения дальности сверх некоторой величины использовалось повышение уровня железнодорожных тарифов.

Чрезмерное увлечение исключительными пониженными тарифами, в том числе ниже уровня себестоимости перевозок, приводило к убыточности железнодорожного транспорта. Поэтому, начиная с конца сороковых годов, происходило постепенное приближение тарифов к себестоимости, сужение сфер применения льготных тарифов. Тем не менее, перераспределителъная функция тарифов, выражающаяся в разных уровнях рентабельности при перевозках разных родов грузов, использовалась вплоть до конца восьмидесятых годов.

В грузовых тарифах, введенных в действие в 1989 г., с целью создания равной заинтересованности железнодорожного транспорта в перевозках разных видов грузов уровни рентабелъности при их перевозках были выровнены. Однако применение такого подхода после освобождения цен привело к резкому повышению цен относительно дешевых массовых грузов, в пунктах потребления за счет существенного повышения транспортной составляющей в их цене. Повышение цен этих грузов, в свою очередь, привело к падению спроса на них с соответствующим снижением объемов перевозок. Для устранения таких негативных последствий с 1 августа 1995 г. при установлении тарифов было введено деление перевозимых грузов на три класса:

* для грузов с транспортной составляющей в цене 15-70% тарифы снижались на 30-35% (при больших расстояниях перевозки, например, угля, мазута, руды, снижение тарифов составило до 50%);
* для грузов с транспортной составляющей в цене 8-15% тарифы остались на прежнем уровне;
* для компенсации потерь доходов от снижения тарифов на перевозку относительно дешевых грузов на перевозку грузов с транспортной составляющей в цене менее 8% уровень тарифов был повышен на 35%.

Данное деление грузов при установлении тарифов применяется и в настоящее время.

В основе пассажирских тарифов лежит себестоимость пассажирских перевозок, уровень которой более чем в два раза выше себестоимости грузовых перевозок. При этом, в отличие от грузовых, пассажирские тарифы несут высокую социальную нагрузку, что в условиях современного низкого уровня жизни населения не позволяет повышать их теми же темпами, что и грузовые.

Низкий уровень пригородных пассажирских тарифов позволяет, с одной стороны, обеспечивать относительно дешевый проезд жителей пригородов, работающих в крупных городах, к месту работы и обратно. С другой стороны, это позволяет заметной части городского населения достаточно свободно про водить выходные дни и отпуска в пригороде, в том числе на дачных и садовых участках.

Относительно низкие пассажирские тарифы в дальнем следовании позволяют повысить подвижность населения, что является чрезвычайно важным в условиях формирования рыночных отношений, рынка труда. Кроме того, невысокий уровень пассажирских перевозок в дальнем следовании способствует более рациональной организации отдыха населения.

Теперь рассмотрим методы построения тарифов на перевозки и их дифференциацию.

В основе тарифов лежит среднесетевая себестоимость соответственно грузовых и пассажирских перевозок. При этом тарифы дифференцируются с учетом влияния ряда факторов, определяющих различия в себестоимости их перевозок.

К числу факторов, определяющих различия в уровне грузовых тарифов, относятся, тип используемых для перевозки вагонов, степень использования вместимости и грузоподъемности вагонов, расстояние и скорость перевозки; масса и объем партии единовременно перевозимого груза, вид собственности на используемый для перевозки подвижной состав и др.

Применение для перевозок отдельных видов грузов разных типов вагонов обусловлено различием свойств перевозимых грузов. Например, каменный уголь, лес, руда могут перевозиться в открытом подвижном составе (полувагонах, платформах). Продукция отраслей легкой промышленности, пищевой и ряда других отраслей перевозится, как правило, в крытых вагонах, контейнерах, рефрижераторном подвижном составе. Перевозки ряда грузов выполняются в особых условиях и требуют использования специализированного подвижного состава, который не может применяться для перевозок других грузов (например, перевозка сжиженного газа).

Себестоимость перевозок в разных типах вагонов отличается вследствие различий цен на вагоны (что отражается на величине амортизационных отчислений), расходов на их ремонт и техническое обслуживание, технических норм загрузки вагонов при перевозке разных грузов, особенностей переработки вагонов в пути следования. Применение специализированных вагонов дополнительно увеличивает себестоимость перевозок вследствие повышенного порожнего пробега таких вагонов. В результате себестоимость перевозок, а также и грузовые тарифы на перевозку разных, видов грузов отличаются в несколько раз.

В тех случаях, когда перевозки одного вида груза выполняются в, разных типах вагонов, себестоимость перевозок и тариф определяются как средневзвешенные по структуре вагонного парка, используемого для его перевозки.

Пониженные нормы технической загрузки и использования вместимости вагонов приводят к необходимости привлечения к перевозкам дополнительных вагонов, снижению их производительности. Поэтому себестоимость таких перевозок повышается, что отражается на уровне тарифов.

Применение для перевозок вагонов, находящихся в собственности грузоотправителя либо грузополучателя, приводит к снижению себестоимости перевозок за счет исключения расходов по амортизации вагонов, в ряде случаев расходов на их ремонт и отдельные виды технического обслуживания, подготовку вагонов под погрузку и очистку после выгрузки. С другой стороны, при использовании этих вагонов для перевозок в поездах-вертушках порожний пробег вагонов возрастает с соответственным повышением себестоимости перевозок.

Вышеперечисленные изменения себестоимости служат основанием для применения дифференциации грузовых тарифов, позволяющей учесть данные изменения.

Увеличение объема единовременно перевозимой партии груза приводит к снижению себестоимости и уровня тарифа, так как сокращаются расходы по начально-конечным операциям, возможно сокращение расходов по переработке вагонов в пути следования за счет организации маршрутных перевозок.

Дифференциация тарифов по родам грузов применяется для учета влияния таких факторов, как тип используемых под перевозки вагонов, технические нормы их загрузки, особенности обслуживания грузов в пути следования и др. Железнодорожный транспорт перевозит десятки тысяч наименований грузов, особенности перевозок которых существенно влияют на уровень себестоимости перевозок. С целью сокращения объемов подготовительной и расчетной работы при установлении тарифов грузы, себестоимость перевозок которых близка, объединяются в группы. Для грузов, входящих в состав одной группы, устанавливается единый тариф.

Для учета зависимости себестоимости перевозок от расстояния перевозки применяются двухставочные тарифы. В общем случае расчет тарифной платы на перевозку 1 т груза выполняется по формуле:

Тпл =(а + вl) : 10: 100,

где а - ставка по начально-конечной операции, коп./10 т;

в - ставка по движенческой операции, коп./110 Т-км;

l - расстояние перевозки 1 т груза, км.

То же на перевозку груза в расчете на 1 вагон:

Тпл =(а + вl)Рт: 10: 100,

где Рт - расчетная весовая норма при перевозке данного груза в данном типе, вагонов.

При использовании двухставочных тарифов величина тарифа в расчете на 1 км (тарифная ставка) по мере увеличения расстояния перевозки снижается:

Тст = (а/l +в): 10: 100;

Т ст = (а/l +в)Рт : 10: 100.

При перевозках порожних контейнеров, а также грузов для нужд железных дорог (хозяйственные перевозки) применяются одноставочные тарифы, уровень которых в расчете на 1 км не зависит от расстояния перевозки.

Для подавляющего большинства грузов при расчете тарифных плат с целью стимулирования сокращения расходов железнодорожного транспорта на перевозку учитывается кратчайшее расстояние перевозки. Исключением являются негабаритные грузы, плата за перевозку которых взимается по фактически пройденному расстоянию, которое, в свою очередь, зависит от характера и степени, негабаритности груза.

Для упрощения расчета провозных плат расстояния перевозок до 11900 км разделены на пояса дальности. В действующем в нaстоящее время тарифном руководстве установлены следующие, пояса дальности:

* от 1 до 50 км - один пояс;
* 51 - 100 км - 5 поясов по 10 км;
* 101 - 300 км - 10 поясов по 20 км;
* 301 - 600 км - 10 поясов по 30 км;
* 601 - 1000 км - 10 поясов по 40 км;
* 1001 - 1500 км - 10 поясов по 50 км;
* 1501 - 5500 км - 40 поясов по 100 км;
* 5501 - 11900 км -32 пояса по 200 км.

Для стимулирования сокращения короткопробежных перевозок плата за перевозку груза на расстояние от 1 до 50 км взимается, как для перевозки на 50 км. Для остальных поясов дальности с целью упрощения расчетов независимо от расстояния перевозки внутри данного пояса дальности провозные платы взимаются для расстояния, соответствующего середине интервала пояса дальности. Например, при перевозках на расстояние 1120 км и 1420 км пров6зные платы будут равными, соответствующими расстоянию перевозки 1250 км. Таким образом, с грузовладельцев, перевозящих грузы на расстояние меньшее, чем середина интервала данного пояса дальности, взимаются повышенные провозные платы. С грузовладельцев, перевозящих грузы на расстояние большее, чем середина интервала данного пояса дальности, взимаются пониженные провозные платы.

Пассажирские тарифы делятся на тарифы в дальнем и пригородном сообщении. При построении тарифов в дальнем сообщении их уровень дифференцируется с учетом влияния таких факторов, как тип используемых для перевозок вагонов, скорость перевозки, дальность поездки пассажира.

В отличие от грузовых тарифов, при определении пассажирских тарифов в дальнем следовании сначала устанавливается базовый уровень тарифа, обеспечивающий минимальный уровень комфорта и соответствующий поездке в общем вагоне пассажирского поезда. При повышении уровня комфорта и скорости поездки устанавливаются доплаты: за поездку в скором поезде, за поездку в плацкартном вагоне, купейном, спальном и т. п.

Пассажирские тарифы построены для расстояния перевозки от 1 до 12420 км. Для упрощения расчетов этот интервал дальности перевозок делится на пояса дальности, причем по мере увеличения расстояния перевозки интервалы поясов дальности возрастают. Это обосновывается тем, что зависимость себестоимости пассажирских перевозок и тарифов от расстояния перевозки является гиперболической: темпы снижения себестоимости по мере увеличения расстояния перевозки снижаются.

Пассажирские тарифы построены для расстояния перевозки от lгдо, 12420 км. Для упрощения расчетов этот интервал дальности перевозок делится на пояса дальности, причем по мере увеличения расстояния перевозки интервалы поясов дальности возрастают. Это обосновывается тем, что зависимость себестоимости пассажирских перевозок и тарифов от расстояния перевозки является гиперболи­ческОй: темпы снижения ,себестоимости по мере увеличения рас­стояния перевозки снижаются.' \

Помимо упрощения порядка расчетов, применение поясной, системы способствует их автоматизации и ускоряет работу билетных кассиров.

Для оплаты пригородных перевозок используются два вида тарифов: зонный и общий. Зонные тарифы применяются на участках примыкающих к станциям, расположенным в крупных населенных пунктах, и имеющих высокие пассажиропотоки. При использовании зонных тарифов участки разбиваются на зоны (не более пятнадцати). Для станций, входящих в одну зону, тарифные ставки устанавливаются на одном уровне.

Общие тарифы устанавливаются на более высоком уровне, чем зонные, и применяются на участках с относительно низкими уровнями пассажиропотоков, не позволяющими эффективно использовать мотор-вагонные секции, и дизельные поезда.

**Глава 2. Пути совершенствования грузовых и пассажирских тарифов**

К основным недостаткам действующих железнодорожных тарифов можно отнести:

1. Применение в качестве тарифной базы среднесетевой себестоимости перевозок, дифференцированной по родам грузов, видам сообщения, типам используемых для перевозки вагонов и дальности перевозок и не учитывающей различия ее на отдельных направлениях и участках перевозок;
2. Построение действующих тарифов по затратному принципу без учета спроса на их перевозку;
3. Применение принципа, заключающегося в том, что тариф устанавливается без учета спроса на перевозку на таком уровне, чтобы доходы по каждому виду перевозки полностью покрывали предварительно отнесенные на данную перевозку зависящие и условно - постоянные расходы и приносили определенную прибыль;
4. Индексацию грузовых и пассажирских тарифов на основании изменения общей величины доходов и расходов в данном виде перевозок;
5. Установление грузовых тарифов по условию полного использования норм технической загрузки вагонов при перевозке данных видов грузов.

Построение тарифов на основе среднесетевой себестоимости грузовых и пассажирских перевозок имеет следующие недостатки.

Среднесетевая себестоимость перевозок отдельных видов грузов и категорий пассажиров, заложенная в действующих тарифах, была рассчитана в границах СССР до либерализации цен и несопоставима со среднесетевой себестоимостью перевозок в границах РФ как по величине, так и по структуре по следующим причинам:

1. За истекшее время цены на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы изменялись многократно, причем разными темпами по отдельным элементам затрат;
2. Среднесетевые природно-климатические, условия, к которым относятся среднегодовая температура воздуха, план и профиль пути, количество искусственных сооружений и т. п., в границах СССР и РФ различаются;
3. Различается техническая - вооруженность сети дорог в границах СССР и РФ: структура парка локомотивов по сериям и видам тяги, а также парка вагонов по типам вагонов, протяженность электрифицированных и неэлектрифицированных линий и пр.;
4. Произошедшее снижение объемов перевозок привело к изменению соотношения зависящих и условно-постоянных затрат железнодорожного транспорта в структуре себестоимости и соответствующему увеличению себестоимости перевозок;
5. Отказ от административных методов планирования перевозок, грузов привел к росту порожнего пробега грузовых вагонов, повышению вследствие этого себестоимости перевозок и изменению ее структуры.

Кроме вышеотмеченных недостатков, само применение среднесетeвой себестоимости перевозок в качестве базы тарифов приводит к несопоставимости реальных затрат на каждую перевозку, выполняемую в конкретных условиях, с полученными за нее доходами. Это вызывает необходимость разработки и применения достаточно сложного и малоэффективного механизма перераспределения прибыли железнодорожного транспорта от дорог с низкой себестоимостью перевозок на дороги с высокой себестоимостью. Использование такого механизма приводит к снижению стимулов повышения эффективности работы дорог и создает предпосылки для роста расходов и себестоимости перевозок.

Применение среднесетевой себестоимости в качестве базы тарифов и рассчитанных на ее основе среднесетевых тарифов практически всегда приводит к снижению прибыли: на направлениях с себестоимостью ниже среднесетевого уровня - вследствие искусственного сдерживания объемов перевозок и потерь доходов и прибыли; на направлениях с себестоимостью выше среднесетевого уровня вследствие искусственного привлечения дополнительных низкоэффективных перевозок и вызванного этим перерасхода средств.

Учет при построении тарифов только затрат на перевозку и игнорирование спроса приводит к ускоренному сокращению объемов производства и перевозок относительно дешевых "массовых" грузов в тех случаях, когда железнодорожный транспорт является монополистом на перевозки. В случае, когда имеет место конкуренция с другими видами транспорта, происходит переход перевозок конкурентам. Следствием такого положения становится падение объема перевозок и рост себестоимости перевозок. Отсутствие учета спроса снижает достоверность прогнозирования объемов работы железнодорожного транспорта, особенно в случаях изменений тарифов на перевозки.

Распределение условно-постоянных расходов при расчете полной себестоимости перевозок отдельных видов грузов и категорий пассажиров пропорционально объемным измерителям работы железнодорожного транспорта стимулирует падение объема перевозок грузов и пассажиров, рост себестоимости перевозок и повышение уровня тарифов. Данный подход сложился в условиях дефицита пропускных, провозных и перерабатывающих способностей железнодорожного транспорта, когда пропуск дополнительного объема перевозок требовал их усиления и приводил к росту условно-постоянных расходов. В результате применения такого подхода возникают ситуации, когда полные расходы, отнесенные на перевозку отдельных видов грузов и категорий пассажиров, превышают максимальную цену, которую может заплатить пассажир (грузовладелец) за перевозку, либо затраты на аналогичную перевозку конкурирующим видом транспорта. В основном это характерно при перевозках относительно дешевых грузов и малообеспеченных пассажиров. Такой порядок приводит к сокращению объемов перевозок грузов и пассажиров. В этих случаях все условно - постоянные расходы должны покрываться за счет доходов от оставшихся перевозок грузов и пассажиров, что приводит к росту себестоимости перевозок и служит основой для повышения тарифов. В свою очередь, повышение тарифов приводит к дальнейшему падению объемов работы.

Индексация тарифов в соответствии с ростом среднесетевой себестоимости перевозок неявно предполагает, что структура себестоимости перевозок отдельных видов грузов и категорий пассажиров в различных условиях едина и совпадает со среднесетевой, что не соответствует действительности. В результате несопоставимость проиндексированных таким образом тарифов и реальных затрат, на выполнение конкретных перевозок повышается.

Установление тарифов по условию полного использования, норм технической загрузки, оправданное в условиях дефицита подвижного состава, в современных условиях приводит к снижению конкурентоспособности железнодорожного транспорта вследствие повышения провозных плат в расчете на 1 тонну перевозимого груза.

В значительной степени перечисленные недостатки обусловлены большим объемом расчетной работы при установлении уровня тарифов и необходимостью ее сокращения в условиях дефицита вычислительной техники и ее низкого быстродействия. Развитие вычислительной техники, создание информационных сетей, баз данных позволяет в сжатые сроки обрабатывать большие объемы информации и производить сложные и

объемные расчеты. С учетом этого можно определить следующие основные направления совершенствования грузовых и пассажирских тарифов:

* в качестве базы тарифов должна использоваться себестоимость перевозок на конкретных направлениях и участках;
* для обоснованного определения уровня тарифов необходимо проводить изучение спроса на перевозки;
* изучение спроса должно производиться раздельно для монопольного и конкурентного положения железнодорожного транспорта;
* необходимо производить распределение условно-постоянных расходов между перевозками разных видов грузов и категорий пассажиров с использованием экономических, а не технологических принципов.

С учетом вышеизложенного расчет тарифов при перевозке грузов должен производиться в следующей последовательности.

Расчет себестоимости грузовых перевозок по родам грузов в части зависящих от объема работы расходов по конкретным корреспонденциям выполняется раздельно по операциям перевозочного процесса.

Перевозимые по корреспонденциям грузы делятся на две категории: грузы, объемы перевозок которых достаточно велики, и грузы, объем перевозок которых незначителен. Для второй категории грузов во избежание излишне трудоемких расчетов тарифы могут устанавливаться традиционно добавлением к зависящим расходам условно-постоянных с учетом некоторой нормы рентабельности. Для второй категории грузов необходимо производить изучение спроса на перевозки, учитывая взаимозаменяемость одного и того же вида груза, произведенного в разных пунктах сети дорог. Поэтому изучать спрос необходимо по каждому виду груза раздельно на полигоне сети дорог в целом.

На основании полученных данных о спросе на перевозки каждого груза по корреспонденциям и рассчитанных ранее зависящих от объема работы расходов на перевозку грузов по корреспонденциям производится расчет оптимальных грузовых тарифов по одному из двух критериев: максимум прибыли либо максимум доходов от перевозки данного груза по сети дорог в целом.

Во избежание чрезмерного повышения тарифов величины оптимальных тарифов могут использоваться в качестве ориентиров желательного направления изменения существующих тарифов. В этом случае по каждой корреспонденции устанавливаются .тарифы, величины которых па условию безубыточности перевозок должны быть не ниже зависящих расходов на каждую перевозку.

Рассчитываются объемы перевозок раздельно по родам грузов по каждой корреспонденции и сети дорог в целом, доходы и зависящие от объема работы расходы. Условно-постоянные расходы, отнесенные на перевозки грузов, распределяются по родам грузов пропорционально прибыли, рассчитанной как разница доходов и зависящих от объема работы расходов при перевозке каждого груза в границах сети дорог.

Методики расчета расходов на перевозки отдельных видов грузов, изучения спроса на перевозки и расчета тарифов по конкpeтным корреспонденциям к настоящему времени разработаны в МИИТе. Данная экономико-математическая модель расчета грузовых тарифов дает возможность определять объемы перевозок парадам грузов и по корреспонденциям, что, позволяет использовать ее при планировании грузовых перевозок. Кроме того, эта модель позволяет учесть перевозки груза в конкурирующими видами транспорта. Поэтому объемы перевозок грузов железнодорожным транспортам, рассчитанные по данной модели, относятся к перевозкам в условиях монополии.

На следующем этапе необходимо рассмотреть возможность привлечения дополнительных перевозок грузов с других видов транспорта. Для этого должна производиться изучение перевозок грузов другими видами транспорта на тех корреспонденциях, где, имеются параллельные железнодорожные линии. При этом необходима учитывать, что, в современных условиях выбор направления перевозки и вида используемого для этого транспорта осуществляется грузовладельцем, стремящимся сократить свои затраты на транспортировку груза. Поэтому при установлении конкурентных тарифов необходимо сопоставлять не размеры провозных на разных видах транспорта, а полные затраты на перевозку груза "от двери до двери". Для безусловного привлечения грузов с других видов транспорта по условию безубыточности перевозок нижний уровень конкурентного тарифа должен быть не ниже зависящих от объема работы расходов на их перевозку. Верхний уровень тарифа должен обеспечивать грузовладельцу меньшую величину совокупных транспортных затрат, чем при использовании конкурирующего вида транспорта.

Данная последовательность расчета конкурентных тарифов возможна тогда, когда вид и цены перевозимых грузов известны. В тех случаях, когда эти данные отсутствуют, необходимо производить варьирование уровня тарифов в интервале между зависящими от объема работы расходами, и действующими тарифами, ориентируясь на динамику изменения доходов и прибыли железнодорожного транспорта. Такой порядок возможен при установлении конкурентных тарифов на перевозку груза в контейнерах, контрейлерах, крытых вагонах.

Направления совершенствования пассажирских тарифов в основном совпадают с вышеизложенным. Различия заключаются в особенностях изучения спроса на пассажирские перевозки. В отличие от грузовых, пассажирские перевозки не являются взаимозаменяемыми, поэтому спрос на них необходимо изучать изолированно на каждой корреспонденции раздельно по категориям пассажиров.

**Глава 3. Пути повышения доходности железнодорожного транспорта**

Основные направления повышения доходности железнодорожного транспорта при действующей тарифной системе заключаются в обеспечении наиболее полного сбора денежных средств от грузовладельцев, налаживании тесных партнерских экономически взаимовыгодных отношений с регионами и отраслевыми предприятиями, отказе от чрезмерного увлечения льготами, совершенcтвовании транспортно-экспедиционной деятельности и др.

С экономической точки зрения, наиболее правильной является своевременная и полная оплата перевозок грузовладельцами, а также своевременная и полная оплата железнодорожным транспортом потребляемыx в процессе его деятельности ресурсов. В современных условиях эти требования выполняются не полностью, хотя вплоть до конца 1999 г. имела место положительная тенденция повышения доли "живых денег" в оплате перевозок. В заметной мере это объясняется достаточно стабильным уровнем внутренних железнодорожных грузовых и пассажирских тарифов, что в условиях высокой инфляции после августа 1998 г. привело к относительному снижению уровня тарифов по сравнению с ценами на другие виды товаров, и услуг. С другой стороны, снижение курса рубля повысило конкурентоспособность отечественной продукции и стимулировало рост ее производства. Учитывая рост цен на отечественные товары и услуги, относительная стабильность железнодорожных гpузовых тарифов привела к существенному снижению транспортной - составляющей в цене конечной продукции, увеличению доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок.

При перевозках грузов в международном сообщении доходы железнодорожного транспорта, получаемые в валюте, за счет снижения курса рубля значительно превысили его расходы, что способствовало повышению прибыли железнодорожного транспорта в конце 1998 г. и в 1999 г. Одновременно в то же время происходил непрерывный рост цен на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы, что привело к снижению прибыльности внутренних железнодорожных перевозок. Именно по этой причине в настоящее время назрела необходимость повышения доходности железнодорожного транспорта.

Одно из направлений повышения доходности заключается в совершенствовании экономических взаимоотношений с грузовладельцами, являющимися одновременно поставщиками ресурсов для железнодорожного транспорта. Например, в настоящее время действуют соглашения о предоставлении скидок отдельным предприятиям чёрной металлургии в ответ на поставки их продукции железнодорожному транспорту по сниженным ценам. Для обоснования уровня скидок в этом случае необходимо сопоставлять снижение расходов железнодорожного транспорта вследствие удешевления ресурсов с сокращением его доходов в результате снижения тарифов.

Другой способ повышения доходности - отказ от предоставления экономически необоснованных тарифных льгот отдельным тарифных льгот отдельным отраслям, предприятиям, транспортно-экспедиторским фирмам. При прочих равных условиях в данном случае скидки должны предоставляться под гарантированный либо возрастающий объем перевозок. Для обоснования уровня скидок необходимо сопоставлять изменение доходов железнодорожного транспорта с изменением его расходов после предоставления скидок. Если оценить изменение доходов при известном объеме перевозок достаточно легко, то определить действительное изменение расходов на уровне сети дорог, отдельных дорог и отделений дорог при действующем порядке их расчета с достаточной степенью точности невозможно. Это объясняется тем, что в настоящее время расчет расходов, производится на среднесетевом либо среднедорожном уровне, скорректированном в лучшем случае по типам тяги и видам используемых для перевозок вагонов. Перевозки же осуществляются расходы формируются на конкретных направлениях, себестоимость перевозок по которым в границах сети дорог может различаться на порядки, а в границах отдельной дороги - в разы.

В пассажирском движении одно из основных направлениях повышения доходности – борьба с безбилетным проездом, в первую очередь, в пригородных поездах. С этой целью в настоящее время на ряде крупных вокзалов устанавливаются турникеты, препятствующие допуску на платформу пассажиров без билетов. Эффективность этой меры снижается экономической нецелесообразностью, установки турникетов на всех платформах и возможным снижением объема перевозок вследствие неудобств, например, для провожающих пассажира.

Повышение комфортности, скорости и удобства перевозок пассажиров также является одним из способов повышения доходов. На ряде направлений с высоким пассажиропотоком с этой целью вводятся скоростные электрички, обращающиеся в удобное время и обеспечивающие повышенный комфорт пассажирам. Опыт использования их на направлениях Москва - Рязань, Москва - Курск и других показал, что они пользуются достаточно высоким спросом. Кроме того, скоростные электрички формируются из вагонов разных классов, цена перевозки в которых различается. Ввиду непродолжительности их использования, отсутствия необходимого объема статистической информации тарифы на проезд в них установлены на уровне тарифов при перевозке в общих и плацкартных вагонах.

При осуществлении пассажирских перевозок железнодорожный транспорт испытывает конкуренцию со стороны других видов транспорта. В дальнем следовании наиболее сильная конкуренция со стороны воздушного транспорта, в пригородном - со стороны автобусных перевозок пассажиров. При выполнении дальних пассажирских перевозок железнодорожный транспорт является конкурентоспособным лишь в тех случаях, когда тарифы на перевозку существенно ниже, чем на воздушном транспорте, что объясняется большими различиями в сроках перевозки. При конкуренции с автобусными перевозками железнодорожные пассажирские тарифы устанавливаются на уровне, близком к автобусным тарифам. При значительном их превышении над автобусными тарифами происходит переход пассажиропотоков на автобусный транспорт.

Резервом повышения доходов является также использование "модульного" принципа формирования пригородных поездов, что позволяет с учетом внутрисуточной неравномерности пассажиропотоков оперативно изменять состав пригородных поездов, способствует повышению их населенности и снижению себестоимости перевозок. Однако в настоящее время широкое применение этого принципа ограничивается отсутствием необходимого количества головных вагонов мотор-вагонных секций и необходимостью внедрения технических решений, позволяющих значительно сократить время и расходы на переформирование пригородных поездов. Применение данного принципа позволяет увеличитъ количество обращающихся пригородных поездов и освоить дополнительные пассажиропотоки, при существующей организации и технологии пассажирских перевозок являющиеся экономически неэффективными.

В настоящее время при проведении политики отказа от перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет доходов от перевозки грузов одним из источников повышения доходности пассажирских перевозок является получение субсидий из бюджетов России и субъектов Федерации. Обоснованием этого является факт предоставления льгот отдельным категориям пассажиров, а также общая убыточность пассажирских перевозок при действующем уровне пассажирских тарифов. Поэтому при действующем в настоящее время порядке финансирования пассажирских перевозок одним из путей повышения их доходности является обеспечение получения субсидий всех уровней в полном объёме.

**Заключение**

Исследования в области экономики и финансов, проводимые Всероссийским научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта в условиях структурной реформы отрасли, способствуют повышению качества транспортного обслуживания и оптимизации эксплуатационных затрат на основе рационального управления производственными ресурсами, укрепления материально-технической базы и совершенствования тарифной политики с учетом обеспечения конкуренции на рынке транспортных услуг.

Исследования включают в себя анализ, оценку и формирование прогнозов основных показателей перевозок грузов в целом по ОАО «РЖД», его филиалам (железным дорогам) и основным грузовым сегментам транспортного рынка, в том числе исследования динамики, оценки и прогноза отправлениями, грузооборота и доходов от перевозок важнейших групп грузов динамики себестоимости перевозок грузов по основным типам подвижного состава, а также динамики и оценки показателей перевозок грузов по видам сообщения на сетевом и дорожном уровнях.

Ценообразование на железнодорожные перевозки должно базироваться на научно обоснованной методологии регулирования тарифов в естественно-монопольной сфере перевозок и урегулирования в конкурентной среде, так же объективно отражать особенности транспортного рынка.

В этих условиях особенно актуальным становится наличие у всех субъектов транспортного рынка paвныx ценовых возможностей, что в значительной мере предусмотрено действующим Прейскурантом, №10-01, поскольку уже сегодня около 30% перевозок выполняется собственным, арендованным парком вагонов компаний - операторов и перевозчиков. В перспективе согласно Программе структурной реформы доля этого парка возрастет до 50%.

Отношения ценовой конкуренции в отрасли должны поддерживаться разумным регулированием тарифов, включая их вагонную составляющую, а также применением самостоятельно устанавливаемых компанией тарифов на конкурентных направлениях.

Обоснованность компенсации затрат владельцев парка вагонов и локомотивов, используемых при перевозке грузов, имеет определяющее значение для решения проблемы расширения их использования. Расчеты показывают, что в настоящее время в общей сумме расходов на перевозку грузов в среднем по сети железных дорог общего пользования на долю вагонной составляющей приходится 15% текущих расходов. В среднем 29% расходов приходится на долю локомотивов.

Проводимая в отрасли либерализация тарифов позволит не только выровнять ценовые условия для конкурирующих участников транспортного рынка, но и за счет вагонной составляющей тарифа подойти к реальной рыночной стоимости перевозочных ресурсов.

Исследование проблем ценообразования на железнодорожном транспорте и возможных путей их решения, в сочетании с проведением экономически эффективной тарифной, региональной и структурной политики, безусловно, будет способствовать созданию благоприятных условий для успешной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

**Список используемой литературы**

1.Бункина. М.К. Экономика железнодорожного транспорта/-М.: Логос, 2003 г

2.Мазо Л.А. На современном этапе реформирования.//Железнодорожный транспорт, 2005 г, №2

3.Соколов.Ю.А.Инвестиционные проекты года//Железнодорожный транспорт, 2005 г,№5

4.Тихомиров В.О. Управление затратами ОАО “РЖД”//Экономика железных дорог 2005, №12