ГОУ ВПО

Дальневосточный Государственный Университет Путей Сообщения

Кафедра: «Финансы и кредит»

Реферат

на тему:

**«Формирование тарифных систем»**

Выполнила: студентка

группы 359

Кротенок Ю.С.

Проверила: Дудкевич О.А.

Хабаровск 2007 г.

Содержание

Введение

1. Ценообразование на транспортные услуги

2. Тарифы железнодорожного транспорта

3. Прейскурант №10-01

Заключение

Список использованной литературы

Введение

Транспортный тариф – это цена за перемещение материального объекта в пространстве. Транспортные тарифы включают в себя на тарифы на грузовые перевозки и пассажирские тарифы. Грузовой транспорт, доставляя продукцию от производителей к потребителю, увеличивает ее стоимость. Пассажирский транспорт оказывает услугу. В связи с этим формирование пассажирских тарифов относится к сфере оказания услуг.

Железнодорожный транспорт является основой транспортного комплекса России. Доля железных дорог в общем грузообороте всех видов транспорта общего пользования составляет 80%. Основой для расчетов стоимости перевозки на железнодорожном транспорте является прейскурант «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки» № 10-01, который был введен в действие в 1990 г. Заседание правительственной комиссии под руководством вице-премьера Виктора Христенко утвердило Прейскурант 10-01 - базовый документ, регулирующий тарифы на все грузовые железнодорожные перевозки в России. Чиновники Министерства путей сообщения (МПС), которым принадлежит авторство прейскуранта, считают, что он «простимулирует закупку собственного подвижного состава компаниями-операторами». Независимые операторы, наоборот, уверены, что чиновники по сути готовят себе запасной аэродром на будущее после трансформации МПС в АО «РЖД».

1. Ценообразование на транспортные услуги

В основе грузовых тарифов лежат общественно необходимые затраты труда по доставке груза, что определяет стоимость перевозки, денежным выражением которой является транспортный тариф. Затраты на перевозку груза складываются из расходов на начально-конечные операции и расходов на его транспортировку. Расходы на начально-конечные операции включают в себя затраты, связанные, например, с формированием составов, погрузкой и разгрузкой их на пунктах отправки и прибытия груза. Движенческие операции включают в себя расходы по передвижению груза, по содержанию путей сообщения, энергетического хозяйства, связи и др.

Расходы на начально-конечные операции не связаны с дальностью перевозки и зависят только от объема груза, поэтому в расчете на 1 т они остаются постоянными.

Движенческие расходы зависят от дальности перевозки. В расчете на 1 т груза они возрастают прямо пропорционально расстоянию перевозки. Таким образом, расходы по перевозке складываются из расходов по начально-конечным операциям и движенческих расходов.

Себестоимость транспортной продукции может быть представлена следующей формулой:

С = Р + ЗД,

где С – себестоимость перевозки 1 т груза;

Р – расходы на начально-конечные операции на 1 т груза;

3 – затраты на передвижение 1 т груза на 1 км;

Д – расстояние, км.

Отсюда себестоимость тонна-километра грузооборота транспорта будет вычисляться по формуле:

С = Р/Д + З.

С увеличением расстояния перевозки себестоимость тонна-километра снижается. Это зависит от сокращения доли расхода на начальные и конечные операции, приходящиеся на каждый тонна-километр. Грузовые транспортные тарифы определяются как сумма себестоимости тонна-километра грузооборота и прибыли, необходимой для нормальной работы транспорта в условиях расширенного воспроизводства. Тариф непосредственно не включает в себя налог на добавленную стоимость, который взимается с провозной платы.

Выделение расходов на начально-конечные и движенческие операции позволяет устанавливать двухставочные тарифы. Такие тарифы точнее отражают реальный процесс формирования общественно необходимых затрат труда, обеспечивают примерно равную рентабельность на всех расстояниях перевозки, позволяют упростить прейскуранты на перевозку грузов. На отдельных видах транспорта тарифы формируются особым образом. На водном транспорте ставки на начально-конечные операции наиболее высокие, минимальная ставка на начально-конечные операции – на автомобильном транспорте. Себестоимость движенческой операции наиболее низка на водном транспорте и наиболее высока на автомобильном, так как затраты энергии на передвижение по воде значительно ниже, чем на передвижение по автомобильной дороге.

Уровень транспортных издержек различается по регионам страны. Наиболее сильно дифференциация транспортных издержек выражена на речном и автомобильном транспорте, так как на себестоимость перевозки этими видами транспорта существенное влияние оказывают природно-климатические условия.

Тарифные ставки рассчитываются на среднюю дальность перевозки в определенных пределах; средняя дальность перевозки называется тарифным поясом. Совокупность тарифных ставок по поясам формирует тарифную схему.

Себестоимость тонна-километра грузооборота зависит от особенностей каждого вида груза. Так, себестоимость перевозки грузов с небольшим удельным весом значительно выше, чем тяжеловесных грузов. Высокие тарифные ставки устанавливаются на перевозку скоропортящихся продуктов, живой рыбы и тому подобных грузов. С учетом этих и некоторых других факторов все конкретные виды грузов объединены в разделы, группы и позиции.

В отношении большинства видов транспортных услуг применяются свободные цены. В соответствии с постановлением правительства, в настоящее время регулируются тарифы на следующие виды транспортных услуг:

* перевозки грузов, погрузо-разгрузочные работы на железнодорожном транспорте;
* перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа и почты на железнодорожном транспорте;
* погрузо-разгрузочные работы в портах, портовые сборы, сборы за проход по внутренним водным путям иностранных судов;
* услуги ледокольного флота;
* аэронавигационное обслуживание воздушных судов на маршрутах и в районах аэродромов;
* обслуживание воздушных судов, пассажиров и грузов в аэропортах;
* перевозки пассажиров и багажа всеми видами общественного транспорта в городском (включая метрополитен) и пригородном сообщении (кроме железнодорожного транспорта);
* перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в пригородном сообщении по согласованию с Министерством путей сообщения Российской Федерации (железными дорогами) и при условии возмещения убытков, возникающих вследствие регулирования тарифов за счет соответствующих бюджетов субъектов Российской Федерации;
* перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по внутриобластным и межобластным (межреспубликанским в пределах Российской Федерации) маршрутам, включая такси;
* перевозки пассажиров и багажа на местных авиалиниях и речным транспортом в местном сообщении и на переправах;
* перевозки грузов, пассажиров и багажа морским, речным и воздушным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях;
* услуги, оказываемые предприятиями промышленного железнодорожного транспорта.

2. Тарифы железнодорожного транспорта

Железнодорожные транспортные тарифы разрабатывались как единые для всей страны (СССР), хотя затраты по перевозке грузов различаются по участкам дорог и зависят от профиля пути, вида используемых локомотивов, грузонапряженности участков дорог и других факторов. В качестве базового тарифа была принята средняя для всех железных дорог себестоимость грузовых перевозок, которая определяется в целом по всему грузообороту и по перевозке отдельных грузов в зависимости от дальности пробега. Нормативная прибыль рассчитана исходя из принципа обеспечения одинаковой прибыльности на вагоно-сутки для однотипного подвижного состава и с учетом равновыгодности перевозок на различные расстояния. Тарифные ставки установлены по двухставочной модели с выделением начально-конечной и движенческой операции. Рассчитаны ставки за вагон, тонну, вагоно-километры, тонна-километры.

Тарифы зависят от типа вагона, его принадлежности, вида отправок, скорости и расстояния перевозки, грузоподъемности вагона, особых условий перевозки и других факторов.

Плата за перевозку грузов определяется по разработанным на основе тарифных схем расчетным таблицам, которые содержат величину платы за перевозку на любое расстояние. Минимальная плата за перевозку грузов установлена на расстояние 50 км.

На железнодорожном транспорте применяются тарифы нескольких видов. Они подразделяются на общие, местные и исключительные. Общие тарифы являются основной формой тарифов: по ним определяются провозная плата для подавляющей массы грузов. Местные тарифы устанавливаются при перевозке грузов по линиям железных дорог местного сообщения, которые не включены в общую железнодорожную сеть. Они строятся с учетом индивидуальных затрат местных предприятий и утверждаются их руководителями. Исключительные тарифы применяются при перевозке грузов в определенных направлениях и на заранее заданные расстояния. Они могут быть повышенными или пониженными по отношению к общим тарифам. Исключительные тарифы имели распространение в плановом хозяйстве. В настоящее время они практически не действуют. На перевозку грузов, требующих специальных устройств или условий перевозки, устанавливаются повышенные тарифы.

По видам отправок грузов железнодорожные тарифы подразделяются на повагонные, контейнерные, малотоннажные и тарифы мелких отправок. В основе повагонного тарифа лежит ставка за вагон при определенной норме его загрузки. Провозная же плата взимается за вагон независимо от степени его загруженности, что стимулирует более полное использование грузоподъемности и вместимости вагона. Тарифы по контейнерным отправкам рассчитываются с учетом полного использования грузоподъемности контейнера. Они значительно выше повагонных тарифов, что связано с необходимостью возмещения дополнительных затрат по содержанию контейнера. В настоящее время удельный вес контейнерных перевозок незначителен, однако в перспективе он будет возрастать. Потонные тарифы применяются на малотоннажные и мелкие отправки. Тарифы мелких отправок используют при перевозке грузов в сборном вагоне по разным документам. Тарифы мелких отправок различаются в зависимости от массы груза.

Начатые в 1992 г. экономические преобразования привели к быстрому росту уровня грузовых тарифов в условиях регулирования их государством. До середины 1994 г. федеральными органами исполнительной власти устанавливались предельные коэффициенты повышения тарифов прейскуранта № 10-01. В 1994–1995 гг. тарифы индексировались ежемесячно в зависимости от роста цен на основные материально-технические ресурсы, потребляемые железнодорожным транспортом. С 1996 г. размер индексации тарифов не должен был превышать 80% от уровня оптовых цен в промышленности. Со второго полугодия 1996 г. повышение грузовых тарифов не должно было опережать рост цен на промышленную продукцию предприятий-производителей.

С начала либерализации цен предусматривалась возможность предоставления скидок с тарифов прейскуранта 1990 г. в зависимости от конкретных условий перевозки. Неупорядоченная система оказала негативное влияние на экономику транспорта. С 1 июля 1997 г. в нашей стране действует единая система скидок с тарифов в зависимости от прироста объемов отправления грузов и сроков предварительной оплаты за перевозки. В апреле 1997 г. был введен также новый порядок предоставления скидок в сфере транспортно-экспедиционной деятельности взамен прежнего, когда эти скидки предоставлялись экспедиторским организациям в зависимости от объемов работ, что ставило их в неравные условия. В 1993 г. была введена оплата в иностранной валюте провоза экспортно-импортных грузов в странах СНГ. На российских железных дорогах ставки в иностранной валюте были приближены к тарифным ставкам прейскуранта 1990 г. и рассчитаны в швейцарских франках, кроме перевозок по Транссибирской магистрали, которые рассчитываются в долларах США. По ряду грузов и направлений ставки оплаты в валюте международных перевозок оказались ниже российских с оплатой в рублях, что привело к образованию двух уровней тарифов на перевозки одинаковых грузов. Такая ситуация вряд ли правомерна.

В системе железнодорожного транспорта страны особой областью являются тарифы на перевозку грузов предприятиями промышленно-железнодорожного транспорта, которые прежде входили в состав промышленных предприятий, а в ходе реформ выделились в самостоятельные транспортные предприятия. Предприятия промышленно-железнодорожного транспорта занимают, как правило, монопольное положение в регионе. В такой ситуации необходимо проводить государственное регулирование тарифов на работы и услуги предприятий промышленно-железнодорожного транспорта. В этих целях разработан «Рекомендуемый порядок установления и регулирования тарифов на работы и услуги промышленного железнодорожного транспорта в Российской Федерации», который утвержден департаментом цен Министерства экономики России. В «Порядке» указано, что целью регулирования тарифов является обеспечение баланса интересов предприятий транспорта и потребителей транспортных услуг.

Регулирование тарифов включает в себя решение процедурных вопросов, определение методов формирования тарифных систем и тарифных ставок, обоснование размеров индексации тарифов, контроль за уровнем тарифа и правильностью их применения.

Регулирование тарифов на работы и услуги предприятий промышленного железнодорожного транспорта осуществляется с учетом следующих факторов:

* имеющихся резервов по повышению эффективности, снижению трудоемкости и фондоемкости работ и услуг;
* изменения заработной платы, объемов работ и услуг на регулируемых субъектах;
* эффективности осуществления мер по развитию, модернизации и реорганизации производства работ и услуг;
* изменения цен на топливно-энергетические ресурсы, технику и материалы, потребляемые регулируемыми субъектами и формирующие себестоимость выполняемых работ и услуг;
* обоснованности затрат на содержание социальной сферы;
* сезонных изменений в объемах работ и затрат;
* спросовых стимулов и ограничений;
* использования заемных и других источников коммерческого финансирования;
* бюджетных дотаций.

В основу расчетов тарифов промышленно-железнодорожного транспорта закладывается принцип базирования их на объективно необходимых затратах труда и материально-технических ресурсов. Выбор вида расчетной базы тарифов определяется условиями доставки грузов, объемами перевозок, их интенсивностью и регулярностью, постоянством технологических нормативов, возможностями изменения количественных характеристик транспортного процесса. Тарифы рекомендуется рассчитывать индивидуально по видам перевозок и технологиям. В этих целях необходимо разрабатывать классификацию обслуживаемых организаций и предприятий, систему индивидуальных удельных технико-экономических и финансовых нормативов по видам работ и услуг, а также технологии их выполнения. Средняя тарифная ставка по предприятиям промышленно-железнодорожного транспорта или по их подразделениям и технологии работ на расчетный период определяется в общем виде по формуле:

Т = (З + П): О,

где Т – средняя тарифная ставка за единицу транспортной продукции, руб.;

П– масса прибыли, руб.;

З– затраты на перевозки (полная себестоимость), руб.;

О – объем транспортной продукции.

На услуги и работы предприятий промышленного железнодорожного транспорта применяются сдельные, повременные, покилометровые тарифы за вагоно-часы. Схемы их построения и уровень определяются и применяются по согласованию с пользователями услуг. Сдельный тариф рекомендуется устанавливать при перевозках массовых грузов. При неопределенности количественных характеристик перевозок и нестабильности временных интервалов, в течение которых по условиям заказчика возможно производительное использование подвижного состава и трудовых ресурсов, применяются повременные тарифы. Рациональной сферой применения покилометровых тарифов является, как правило, собственно перемещение самих транспортных средств.

Тарифы на перевозку определяются на основе единых принципов формирования структуры тарифа и методов определения основных его составляющих.

Правительством РФ в январе 1998 г. была одобрена «Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта», которая направлена на создание условий для демонополизации отдельных сфер деятельности железнодорожного транспорта и развития рыночной конкуренции. Создание конкурентной среды возможно в основном за счет различий в условиях доставки грузов и пассажиров по одним и тем же линиям, предлагаемых разными компаниями. Концепция предусматривает изменения в принципах ценообразования. В монопольном секторе предполагается сохранить государственное регулирование тарифов, а в конкурентном будет проводиться их постепенная либерализация. Государственные тарифы на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта устанавливаются в прейскуранте на основе экономически обоснованных затрат и нормы прибыли. Финансовые ресурсы должны перераспределяться между железными дорогами и централизованными фондами Министерства путей сообщения России.

Тарифы будут дифференцироваться по типу вагонов, их принадлежности, виду отправок, степени использования грузоподъемности вагонов, особым условиям перевозок, их скорости и расстоянию, другим параметрам. Устанавливаются единые тарифы для всех пользователей на территории России без учета затрат на содержание вагонного парка. Плата за использование вагонного парка устанавливается в прейскуранте.

Грузовые компании будут определять для своих клиентов плату за услуги в зависимости от их состава и качества. Плата должна покрывать расходы, связанные с содержанием и эксплуатацией подвижного состава, оказанием услуг грузовладельцам.

Пассажирские железнодорожные тарифы представляют собой установленную плату и сборы за перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа. Пассажирские тарифы включают в себя общий тариф, применяемый при проезде во всех поездах прямого и местного сообщений, и пригородный тариф – при проезде в пригородных поездах. Последний, в свою очередь, подразделяется на зонный тариф, который применяется в пригородном сообщении крупных городов, покилометровый, общий тариф на участках, где не установлен зонный или покилометровый тариф, и абонементный тариф.

Тарифы пассажирского железнодорожного транспорта зависят от вида перевозок (дальнего следования, местного сообщения, пригородные перевозки).

Тарифы на перевозку пассажиров в поездах дальнего следования дифференцируются в зависимости от скорости поезда и типа вагона. В настоящее время перевозки пассажиров на железнодорожном транспорте убыточны. Убытки от пассажирских перевозок составляют 15–16%.

Регулирование тарифов на перевозку пассажиров в дальнем следовании осуществляется Минэкономики и Минфином России по представлению Министерства путей сообщения. При индексации пассажирских тарифов принимается во внимание рост реальных доходов населения. Повышение пассажирских тарифов отставало от роста тарифов на грузовые перевозки. Право регулирования тарифов на перевозки пассажиров в поездах пригородного сообщения предоставлено субъектам Российской Федерации при условии возмещения убытков, возникающих вследствие регулирования тарифов, из соответствующих бюджетов. Однако на практике пригородные тарифы, как правило, не покрывают затраты, и убытки компенсируются за счет доходов от грузовых перевозок.

3.Прейскурант 10-01

Проект прейскуранта, по словам его критиков, не учитывает интересов ни перевозчиков, ни операторов и грузовладельцев. По логике чиновников МПС, выгоднее возить песок из Москвы во Владивосток, чем алюминиевые слитки из Москвы в Санкт-Петербург. А значит, об экономическом росте в стране, о котором все время говорит правительство, можно забыть. Любая монополия - это проблемы экономического роста России. По-прежнему в руках чиновника будет решение вопроса - кому дать преференции? Какая частная компания ему нравится больше: перевозящая уголь или алюминий, цемент или сталь, нефть или холодильники? Поскольку практически все грузовладельцы России частные, с ними чиновнику разговаривать легко. А на самом деле, кроме рельсов и контактных сетей, чиновнику ничего оставлять нельзя. И государству будет легче, поскольку не будет раздутой инфраструктуры. А доступ к рельсам, как и к трубе, всегда можно регулировать. По словам экспертов, складывается впечатление, что Прейскурант 10-01 разрабатывался не в интересах 99% частных грузовладельцев и даже не в интересах государства, а в пользу вновь создаваемого монополиста ОАО «РЖД», для которого уже на стадии формирования в тарифную систему закладываются условия, исключающие любую конкуренцию с ним со стороны любых грузовладельцев. Установленные в прейскуранте тарифы не стимулируют компании закупать подвижной состав. И в первую очередь полувагоны, доля которых в парке МПС составляет более 45%, а объем перевозимых грузов - около 55%. Износ парка полувагонов достигает 70%, а МПС закупает в последнее время всего до 1000 полувагонов ежегодно (ранее закупки доходили до 14 000 в год). При всем этом на базе ОАО «РЖД» планируется сохранить сверхмонополию как на инфраструктуру железнодорожного транспорта, так и на подвижной состав. Это противоречит положениям реструктуризации МПС, согласно которым АО «РЖД» будет осуществлять в основном перевозки мелких партий и повагонные отправки, а также перевозки для государственных нужд, воинские и специальные перевозки. Независимые железнодорожные компании в этих условиях не смогут получить значительного развития. А значит, частных и особенно зарубежных инвестиций ожидать не приходится: все, как обычно, возьмет на себя государство.Пассажирские перевозки в России всегда субсидируются за счет грузовых. Поэтому новые правила коснутся и обычных пассажиров: они будут по-прежнему ездить в разбитых вагонах, потому что прейскурант имеет массу недостатков и не решает ключевых задач реформирования железнодорожной отрасли: снижения затрат, привлечения инвестиций и повышения качественных параметров работы транспортной системы. Промышленники и предприниматели предлагают отложить принятие этого прейскуранта (разработанного в отраслевом железнодорожном институте еще три (!) года назад) до конца 2003 года, пока он не будет публично обсужден и доработан. В случае если этот прейскурант вступит в силу с 1 июля, вместо ожидаемого и декларируемого руководством МПС удешевления грузовых перевозок произойдет их удорожание на всех генеральных направлениях для промышленных предприятий России. По подсчетам Ассоциации экспедиторов РФ, общий уровень тарифов повысится на 8%, а при перевозке грузов в контейнерах, например, тариф увеличится на 20%. Таким образом, тарифы МПС вновь будут отвлекать значительные средства из реального сектора экономики. По мнению экспертов, тарифы, предложенные вице-премьеру Христенко со стороны МЭРТ и ФЭК, отражают не точный экономический расчет, а только узковедомственные интересы МПС. Минэкономразвития предложило проиндексировать грузовые тарифы на 12%, а ФЭК - на 16%. Объявленная же инфляция в стране колеблется в рамках 8--10%. Таким образом, МПС получит опережающий рост доходов почти в 2 раза. Но самое интересное, что для расчета этой индексации даже не было предоставлено справки по инфляционной составляющей в расходах МПС. Специалистам тем не менее известно, что материальные ресурсы и тарифы энергетиков в затратах МПС не превышают 25%. Таким образом, если инфляция 8%, то индексация тарифа должна составлять 2% (8% разделить на четвертую часть инфляционных затрат МПС); аналогично если инфляция 10%, то индексация - 2,5%. Вот и вся арифметика. Более того, 16 апреля глава МПС Геннадий Фадеев на заседании по реформированию «выставил счет» и бюджету РФ, который, по мнению МПС, должен компенсировать льготы, предоставленные пассажирам, в размере 1,5 миллиарда рублей. На региональные бюджеты предполагается возложить дополнительно 6,2 миллиарда рублей компенсаций за пассажирские перевозки для вывода их на безубыточный уровень. Сложив все эти запросы, получается 7,7 миллиарда рублей, на которые МПС требует повысить свою доходную базу из кармана налогоплательщиков, включая тех же грузовладельцев. В обсуждаемом тарифном Прейскуранте 10-01 отсутствуют экономическая и юридическая экспертизы проекта независимыми экспертными организациями. Кстати, над системой формирования тарифов по заданию Минэкономразвития РФ работала консалтинговая компания KPMG. Но завершения этой работы почему-то не дождались. Иначе стал бы очевидным целый ряд недоработок. Новый прейскурант сохранил традиционную для МПС непрозрачность ценообразования (не определены нормативы прибыли и инвестиционной составляющей в тарифах и принципы их расчета). Нет порядка тарификации услуг железнодорожного транспорта общего пользования вне системы МПС России. Отсутствуют обоснования изменений тарифов в зависимости от груза и вида перевозок.

Заключение

Новое тарифное руководство жестко, чтобы не сказать «жестоко», регламентирует доступ частных компаний на различные сегменты рынка перевозок, фактически не оставляя им шанса в борьбе с монополией МПС, вытесняя их на нерентабельные участки перевозок. На нынешний день при эксплуатации универсальных вагонов на наиболее рентабельных направлениях окупаемость капитальных вложений составляет от 8 до 12 лет. В частности, сроки окупаемости полувагонов при использовании их на перевозках возрастет до 20 лет и более. В существующих экономических условиях эти сроки являются для инвесторов нереальными. С введением Прейскуранта 10-01 доходность собственников сократится до 80%, а возврат инвестиций станет невозможным. В прейскуранте для разных типов вагонов создаются различные условия инвестиций: наиболее благоприятные - для перевозок продукции ТЭК (нефть и нефтепродукты), наименее благоприятные - для перерабатывающей промышленности. Например, сроки окупаемости цистерн на перевозках нефти в 6 раз меньше, чем окупаемость полувагонов при использовании их на перевозках строительных и сельхозгрузов. Фактически это будет означать прекращение притока инвестиций в данный сектор транспортного рынка. Очевидно, необходимо изменить методику расчета вагонной составляющей, которая должна гарантированно и в разумные сроки (5--6 лет) покрывать инвестиционные затраты и обеспечивать рентабельность инвестору, приобретающему вагонный парк. Во вновь разработанном Прейскуранте 10-01 на внутрироссийские перевозки железнодорожных грузов практически нет ничего нового по сравнению с прейскурантом, разработанным в 1980-х годах при советской экономике и структуре грузов. Учитывая несовершенство проекта МПС, специалисты предлагают не принимать новый прейскурант, ограничившись поправками в существующий.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (принят ГД ФС РФ 24.12.2002)

2. Тарифное руководство №4 «Книга 1 «Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог»(утв. советом по железнодорожному транспорту государств-участников содружества)

3. Распоряжение правительства РФ от 11.12.2006 №1704-р «О перевозках экспортно-импортных грузов железнодорожным транспортом в сообщении между железными дорогами Российской Федерации и республики Белоруссия»

4. Постановление правительства от 15.12.2004 №787«Об утверждении положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и правила предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте»

5. Крейнин А. В.  «Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837 -2004гг.)» М., 2004