Содержание

[Введение 3](#_Toc200777241)

[1. Формирование доходных поступлений и анализ погруки на Куйбышевской железной дороге 7](#_Toc200777242)

[1.1. Порядок учета и формирования доходных поступлений по грузовым перевозкам 7](#_Toc200777243)

[1.2. Формы расчетов за перевозку грузов и порядок взыскания тарифа на станциях 11](#_Toc200777244)

[1.3. Анализ погрузки грузов на Куйбышевской железной дороге 14](#_Toc200777245)

[1.4. Выполнение погрузки отделениями дороги 18](#_Toc200777246)

[2. Анализ доходных поступлений от грузовых перевозок 25](#_Toc200777247)

[2.1. Исполнение бюджета продаж 25](#_Toc200777248)

[2.2. Анализ доходных ставок и средней дальности перевозок 33](#_Toc200777249)

[2.3. Исполнение РАФТО заданий по бюджету продаж и платежному балансу 39](#_Toc200777250)

[2.4. Анализ доходов, полученных за услуги, оказанные по договорным тарифам 43](#_Toc200777251)

[3. Пути повышения объема выручки от грузовых перевозок 50](#_Toc200777252)

[3.1. Повышение эффективности использования грузовых вагонов 50](#_Toc200777253)

[3.2. Реализация системы контроллинга доходов от грузовых перевозок 52](#_Toc200777254)

[3.3. Совершенствование регулирования тарифов на железнодорожном транспорте 57](#_Toc200777255)

Заключение 70

Список использованной литературы 74ВВЕДЕНИЕ

Среди всех видов транспорта железнодорожный во многих промышленно-развитых странах занимает ведущее место. Это объясняется его универсальностью – возможность обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды практически во всех климатических условиях и в любое время года. Именно поэтому он остается основным средством перемещения грузов и массовых перевозок населения.

По сравнению с другими отраслями экономики (в том числе и с другими видами транспорта) железнодорожный транспорт имеет существенные особенности. Его эффективность обусловлена общей технологией. Это позволяет координировать усилия множества участников перевозочного процесса, руководить эксплуатационной деятельностью на всей железнодорожной сети, добиваться выполнения единых требований к организации и безопасности ведения работ.

Железные дороги являются основным звеном в транспортной системе национальной экономики. Надёжная работа отрасли – необходимое условие сохранения единого экономического пространства и целостности государства, проведения экономических реформ, расширения международных экономических связей [10].

Однако, российские железные дороги ограничивают конкуренцию. Такая специфика заключается в том, что из-за размеров территории и уровня развития транспортной сети для перемещения грузов на значительные расстояния железные дороги, по существу, не конкурируют с другими видами транспорта и практически невозможна конкуренция при перевозке грузов по параллельным направлениям. Основой решения проблемы повышения уровня конкурентоспособности железных дорог являются кардинальные изменения во взаимоотношениях с клиентурой, использование концепции транспортного маркетинга и методов стимулирования спроса на транспортные услуги, введение оптимальных скидок к тарифам, внедрение технологии перевозки, ориентированной на повышение качества транспортного обслуживания (обеспечение сохранности перевозимых грузов, соблюдение сроков доставки, комплексность транспортного обслуживания грузовладельцев и т.п.). В связи с этим создание конкурентной среды возможно в основном за счет различий в условиях доставки грузов, предлагаемых разными компаниями на одних и тех же железнодорожных линиях.

Специфика организации финансов железнодорожного транспорта основана на особенностях его экономики, организации производства и управления, обусловленных бизнес-процессом.

Транспорт как отрасль экономики имеет следующие особенности:

* продукция транспорта не имеет вещественной формы: транспорт не производит новые вещи, а лишь перемещает товары, продукцию, созданные в других отраслях экономики;
* транспорту не принадлежит предмет его труда – перевозимые грузы, он принадлежит отправителям и получателям грузов;
* цены на транспортную продукцию складываются на основе тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;
* в качестве единицы измерения транспортной продукции используют: тонно-километры, пассажиро-километры, приведённые тонно-километры, отправленные тонны грузов и количество пассажиров;
* продукцию транспорта нельзя накопить, отложив в запас, поэтому транспорт не может работать без резерва локомотивов и вагонов и должен учитывать пропускную способность на дорогах;
* транспорт не создаёт и не добавляет ничего вещественного к перевозимому товару. Отсюда вытекает и особенность кругооборота средств труда – из формулы кругооборота капитала выпадает товар Т в виде вещи, так как на транспорте продаётся сам производственный процесс, то есть перевозки;
* в составе затрат на транспорте нет сырья, стоимость которого весьма значительная на промышленных предприятиях;
* характеризуется неравномерностью использования в течение года транспортных средств, то есть наличием «сезонных пиков».

Продукция транспорта, то есть полезный эффект перемещения товаров и людей, имеет подобно промышленности товарную стоимость, в процессе реализации которой создаётся прибавочный продукт трудом работников транспорта. Поэтому чем больше объём перевозок, объективно необходимых обществу, тем выше доля транспорта в национальном доходе, идущем на потребление и накопление для расширенного воспроизводства [13].

Актуальность выбранной темы состоит в том, что в настоящее время в России активно формируется рынок транспортной продукции и услуг. В этой связи обострился целый ряд проблем, главными из которых являются вопросы переориентации хозяйственного механизма от функционирования в условиях «жёсткого прикрепления» потребителей услуг к конкретным производителям в сторону работы в условиях, когда каждый перевозчик формирует свой круг клиентуры и создаёт наиболее привлекательные для него условия реализации транспортной продукции.

Способы решения поставленной задачи заключаются в предоставлении больших прав дорогам в регулировании тарифов, проведении опережающей ценовой политики на конкурентных сегментах транспортного рынка. Кроме того, стратегия развития конкурентоспособности железных дорог не должна исключать накопленный опыт сокращения и оптимизации эксплуатационных расходов, эталонного планирования и нормирования затрат, необходимость стимулирования экономного расходования ресурсов транспортных предприятий.

Актуальность темы исследования определяется наметившейся тенденцией роста объёмов перевозок, необходимостью её закрепления путём повышения конкурентоспособности железных дорог как в результате привлечения новых потребителей, удовлетворения их запросов и требований, так и за счёт обеспечения финансовой устойчивости производственных подразделений на региональном транспортном рынке.

В связи с этим вопросы экономической оценки конкурентоспособности железной дороги и выявление основных резервов её повышения представляют значительный теоретический и практический интерес.

Объектом исследования является Куйбышевская железная дорога – филиал ОАО «РЖД».

Предмет исследования – выручка от перевозок грузов

Задачи дипломной работы:

- изучить порядок учета и формирования выручки от грузовых перевозок;

- рассмотреть формирование тарифов на грузовые перевозки;

- проанализировать погрузку грузов на дороге;

- провести анализ доходных поступлений в разрезе составляющих сегментов;

- определить пути повышения объема выручки от грузовых перевозок.

1. Формирование доходных поступлений и анализ погруки на Куйбышевской железной дороге

1.1. Порядок учета и формирования доходных поступлений по грузовым перевозкам

Ценообразование на транспорте более сложно, чем в других отраслях промышленности. Это связано с многообразием транспортной продукции, ведь перевозки подразделяются на транспорте не только на пассажирские и грузовые, но и по виду сообщений, видам отправок, скорости перевозки, типам вагонов, расстояниям перевозки и т.д.

Основная масса выручки за перевозку грузов образуется за счёт получения тарифной платы, которая составляет более 92% всей выручки от грузовых перевозок. Точный расчёт тарифных расстояний, правильное применение прейскуранта № 10-01 (тарифное руководство №1 ОАО «РЖД») обеспечивает полноту платы за перевозку грузов.

Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» состоит из двух частей:

- часть 1 «Правила применения тарифов»;

- часть 2 «Расчётные таблицы плат за перевозку грузов».

Тарифное руководство разработано в соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральным законом «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» и определяет тарифы на перевозки по российским железным дорогам грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, применяются на всех линиях железных дорог федерального железнодорожного транспорта, широкой и узкой колеи, принятых в постоянную эксплуатацию, являются обязательными и едиными для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта [13, 20].

Документы, установленные для учета доходных по­ступлений по грузовым перевозкам:

* корешка дорожных ведомостей установленных форм на принятые к отправлению грузы;
* корешки дорожных ведомостей на принятые в россий­ских портах перевалки импортные грузы;
* дополнительные экземпляры дорожных ведомостей пря­мого международного сообщения, предназначенные для же­лезных дорог отправления, при приеме к перевозке экспорт­ных грузов;
* копии дорожных, ведомостей прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения при сдаче груза в портах для выдачи на водном транспорте;
* дополнительные экземпляры порожных ведомостей пря­мого международного сообщения на экспортные и транзит­ные грузы, переданные через пограничные переходы;
* дорожные ведомости установленных форм на выданные грузы, и том числе и в российских портах перевалки;
* накопительные карточки формы ФДУ-92, ведомости по­дачи и уборки вагонов формы ГУ-46, квитанции разных сбо­ров формы РС-97 и другие документы, предназначенные для начисления и взыскания сборов и платежей, причитающихся железным дорогам.

Доходные поступления, учитываемые для формирова­ния доходов от перевозок грузов, подразделяются по видам сообщений на:

* доходные поступления от перевозок грузов в местном сообщении (в пределах одной железной дороги)
* доходные поступления от перевозок грузов в прямом сооб­щении (в пределах двух и более железных дорог).

В соста­ве доходных поступлений от перевозок грузов в прямом со­общении учитываются доходные поступления от международных (экспорт, импорт, транзит) и внутригосударственных перевозок грузов. В доходных поступлениях от международ­ных перевозок грузов выделяются отдельно доходные по­ступления от перевозок грузов с оплатой на железной дороге и с оплатой через Центр расчетов за международные желез­нодорожные перевозки «Желдоррасчст» (Центр «Желдоррасчет»).

Доходные поступления от перевозок экспортных грузов через российские порты перевалки и импортных грузов из российских портов перевалки в пределах одной железной дороги учитываются в составе доходных поступлений от пе­ревозок грузов в прямом сообщении.

Доходные поступления от международных перевозок гру­зов, принятых через пограничные станции перехода или в российских портах перевалки, следующих по территории России и передаваемых через пограничные станции переходя или российские порты для дальнейшего следования за гра­ницу, учитываются как доходные поступления от перевозок грузов транзитом.

Доходные поступления от перевозок грузов учитыва­ются по следующим статьям:

* провозные платежи;
* дополнительные сборы;
* штрафы;
* разнородные поступления.

Сумма, подлежащая учету для формирования доход­ных поступлений от провозных платежей при расчетах на железной дороге состоит из:

провозной платы, начисленной при отправлении грузов на железных дорогах, кроме Сахалинской, на основании ко­решков дорожных ведомостей и дополнительных экземпля­ров дорожных ведомостей на отправленные грузы, в том чи­сле импортные из российских портов перевалки:

провозной платы, начисленной по прибытию и выдаче грузов на железных дорогах, кроме Сахалинской, (провоз­ная плата при расчетах по прибытию грузов, в том числе импортных, дополнительная провозная плата при оконча­тельных расчетах за перевозки с выведением переборов и недоборов тарифа) на основании дорожных ведомостей на выданные грузы по внутригосударственным перевозкам и импортным перевозкам из российских портов перевалки, до­полнительных экземпляров дорожных ведомостей на выдан­ные грузы по импортным перевозкам через российские погранпереходы;

провозной платы, начисленной Сахалинской железной дорогой за протяжение Сахалинской железной дороги, на основании корешков дорожных ведомостей на отправленные грузы и дорожных ведомостей на выданные грузы;

провозной платы, начисленной Калининградской желез­ной дорогой при международных перевозках грузов в сооб­щении транзит, с участием одной Калининградской железной дороги [27].

При перевозках экспортных грузов на железной дороге отправления в Технологическом центре по обработке пере­возочных документов (далее — ТехПД) производится конт­рольная таксировка провозных платежей с определением недоборов и переборов тарифа при отправлении грузов.

Учету для формирования доходных поступлений от дополнительных сборов за грузовые перевозки подлежат сборы, включенные в перевозочные документы, которые взыскиваются и учитываются одновременно с взысканием провозных платежей.

При перевозках экспортных грузов сборы, внесенные в перевозочные документы в пути следования и на погранич­ных железнодорожных станциях, учитываются при передаче грузов за границу и передаются для взыскания на железной дороге отправления.

По накопительным карточкам, квитанциям разного сбора и другим документам для начисления и взыскания разно­родных платежей, перечень которых определяет Минтранс Рос­сии, доходные поступления учитываются согласно «Свода разных сборов и прочих поступлении» формы ФДУ-4. От­дельному учету в составе доходных поступлений подлежат плата за пользование грузовыми вагонами и плата за поль­зование контейнерами.

Аналогичный учет доходных поступлений ведется по сум­мам штрафов.

Учет сумм доходных поступлений от сборов за со­провождение и охрану грузов производится по корешкам дорожных ведомостей на отправленные грузы или по до­рожным ведомостям на выданные на станциях железных дорог грузы, а также по дополнительным экземплярам до­рожных ведомостей на грузы, переданные на пограничных переходах. Суммы доходных поступлений от сборов за со­провождение п охрану грузов на Сахалинской железной до­роге учитываются отдельно, с включением в общую сумму по этой статье доходных поступлений.

Суммы доходных поступлений по всем статьям дохо­дов для формирования доходов от грузовых перевозок учи­тываются в рублях.

При применении ставок, выраженных в иностранной валюте, суммы переводятся в рубли по курсу Центрального банка Российской Федерации к доллару США на дату приема грузов к перевозке.

1.2. Формы расчетов за перевозку грузов и порядок взыскания тарифа на станциях

При нецентрализованных расчетах (оплата провозных платежей за перевозку грузов, принадлежащих гражданам, а также предприятиям и организациям, не предъявившим документ на право централизованных расчетов формы ФДУ – 44г) товарный кассир определяет причитающиеся платежи, взыскивает их с грузоотправителя по квитанции разных сборов (форма РС-97), делает об этом отметку в перевозочном документе, проставляет календарный штемпель станции отправления с датой приема груза к перевозке и выдает грузоотправителю квитанцию о приеме груза.

При централизованных расчетах (оплата провозных платежей за перевозку грузов, принадлежащих предприятиям и организациям, имеющих расчетные счета в банках и обратившихся в ТехПД для производства безналичных расчетов) все платежи за перевозки и дополнительные сборы начисляются и взыскиваются не товарными конторами станции, а через технологический центр обработки перевозочных документов платежными требованиями – поручениями по фактически причитающимся платежам или авансовыми платежами по платежным поручениям плательщиков.

Всем плательщикам, осуществляющим расчеты за перевозку через ТехПД выдается документ на право производства таких расчетов и присваивается специальный семизначный код плательщика.

Размер провозных плат за перевозку грузов определяется товарной конторой станции отправления по факту предъявления груза к перевозке. Данные таксировки проставляются во всех экземплярах перевозочных документов с указанием тарифной схемы, расстояния перевозки и размера провозной платы. Прием груза к перевозке с расчетом через Тех ПД осуществляется только при наличии у грузоотправителя документа (формы ФДУ44г) выданного ТехПД, о производстве таких расчетов. При наличии данного документа в перевозочных документах указывается специальный семизначный код плательщика, зарегистрированный в ТехПД. Контроль за поступлением причитающихся платежей по этим перевозкам осуществляется ТехПД [1, 5].

Накладные, дорожные ведомости и вагонные листы передают в техническую контору и отправляют с грузами на станцию назначения. Корешки дорожных ведомостей прилагают к отчету о грузах, принятых к отправлению и погруженных в вагоны (формы ГУ-3), составляют сопроводительную ведомость (форма ГУ-4) и сопроводительную опись (формы ФДУ-93) и пересылают в Тех ПД.

Перевозочные документы по прибытии грузов на станцию назначения поступают в техническую контору, которая на каждом документе проставляет календарный штемпель о времени прибытия, после чего накладные и дорожные ведомости передаются в товарную контору.

При явке грузополучателя для раскредитования документов товарный кассир проверяет право на получение груза (доверенность, паспорт, уведомление ТехПД). Проверка таксировки по дорожным ведомостям на грузы, прибытие в адрес грузополучателей, пользующихся правом централизованного расчета, на станции не производится. Платежи, возникшие на станции назначения (за хранение грузов, промывку вагонов, погрузку – выгрузку) вносятся в накопительную карточку формы ФДУ-92 для взыскания с грузополучателя через ТехПД.

Далее грузополучателю выдается накладная с наложением календарного штемпеля, которая затем предъявляется приемосдатчику для выгрузки и вывоза груза [23].

При оформлении выдачи груза грузополучателям, не пользующиеся правом расчетов через ТехПД, производится окончательный расчет за перевозку на станции, с проверкой правильности взысканной при отправлении суммы. В случаях определения недоборов тарифа производится взыскания причитающихся платежей по квитанциям разного сбора формы РС-97, которые прикладываются к лицевой стороне дорожной ведомости.

Грузополучателю выдается накладная на прибывший груз с отметкой об уплате причитающихся платежей по квитанции разного сбора и проставлением взысканной суммы платежей. В случаях определения переборов тарифа сумма перебора указывается в дорожной ведомости и накладной. Возврат сумм переборов тарифа грузополучателем производится управлением железной дороги выдачи груза в претензионном порядке. При оформлении выдачи груза грузополучателем, рассчитывающимся через ТехПД, проверка правильности взысканий при отправлении суммы провозных платежей работником станции грузы с подразделением на прямое и местное сообщение по видам перевозок ежедневно включаются в сопроводительную ведомость ФДУ-93 направляются в ТехПД.

1.3. Анализ погрузки грузов на Куйбышевской железной дороге

Проведем анализ погрузки грузов на Куйбышевской железной дороге. Основные данные для анализа представлены в табл. 1.1.

Исходя из целевых параметров бюджета, утвержденных Правлением ОАО «РЖД» Куйбышевская дорога должна была обеспечить в 2007 году погрузку не менее 67117,5 тыс. тонн.

По итогам 2007 года погрузка составила 67747,5 тыс. тонн, что выше целевого параметра, установленного бюджетом продаж на 0,9% или 630 тыс. тонн.

Технический план, который по сумме месячных планов составил 67480,3 тыс. тонн, дорога выполнила на 100,4% (+ 267,2 тыс. тонн). По сравнению с 2006 годом погрузка увеличена на 2,0% или 1354 тыс. тонн.

Из 32 планируемых номенклатурных групп грузов погрузка выполнена по 28 – 87,5% (в 2005г из 33 номенклатурных групп погрузка выполнена по 24 - 72,7%).

Выполнение погрузки по классам грузов:

1 класс - план выполнен на 100,9% (+118,6 тыс. тонн), к уровню прошлого года на 90,4% (- 1484,6 тыс. тонн);

2 класс - план выполнен на 99,2% (- 331 тыс. тонн), к уровню прошлого года на 106,3% (+2401,5 тыс. тонн);0

3 класс – план выполнен на 103,8% (+479,6 тыс. тонн), к уровню прошлого года на 103,4% (+ 437 тыс. тонн).

При этом доля перевозок составила:

в 2007 году: грузов 1 класса – 23,4%, 2 класса – 57,4%, 3 класса – 19,2%.

Таблица 1.1.

Анализ показателей погрузки грузов на Куйбышевской железной дороге за 2006-2007г.г., тыс. тонн

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатель | 2006 г., | 2007 г., | | Отклонение от плана | | Отклонение от уровня 2006г. | |
| План | Факт | тыс. тонн | % | тыс. тонн | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | Погрузка по сети дорог России | 13039463 | 13068571,4 | 13077719 | 9148 | 100,1 | 38256 | 100,3 |
|  | Куйбышевская железная дорога |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. | Погрузка | 66393,6 | 67117,5 | 67747,5 | 630 | 100,9 | 1353,9 | 102,0 |
| 3. | Выполнение погрузки по классам грузов: |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 1 класс | 15508,3 | 13905,1 | 14023,7 | 118,6 | 100,1 | -1485 | 98,9 |
|  | 2 класс | 38111,5 | 40844,0 | 40513,0 | -331 | 99,9 | 2401,5 | 100,6 |
|  | 3 класс | 12773,8 | 12731,2 | 13210,8 | 479,6 | 100,4 | 437 | 100,3 |
|  | Пензенское отделение |  |  |  |  |  |  |  |
| 6. | Погрузка | 2966 | 2683 | 2774 | 91 | 103,4 | -192 | 93,5 |
| 7. | Недогруз по вине грузоотправителей | 239,8 | - | 183,4 | - | - | -56,4 | 76,5 |
|  | Самарское отделение |  |  |  |  |  |  |  |
| 8. | Погрузка | 23232,4 | 23034,8 | 22982 | -52,8 | 99,8 | -250,4 | 98,9 |
| 9. | Недогруз по вине грузоотправителей | 2990 | - | 2021 | - | - | -969 | 67,6 |

Продолжение табл. 1.1.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  | Башкирское отделение |  |  |  |  |  |  |  |
| 10. | Погрузка | 28529 | 29667,4 | 29676 | 8,6 | 100,0 | 1147 | 104,0 |
|  | Недогруз по вине грузоотправителей | 2003 | - | 1942 | - | - | -61 | 97,0 |
|  | Ульяновское отделение |  |  |  |  |  |  |  |
| 11. | Погрузка | 3253,5 | 3243,5 | 3416,5 | 173 | 105,3 | 163 | 105,0 |
| 12. | Недогруз по вине грузоотправителей | 214,6 | - | 179 | - | - | -35,6 | 83,4 |
|  | Камское представительство |  |  |  |  |  |  |  |
| 13. | Погрузка | 8413,3 | 8851,5 | 8899 | 47,5 | 100,5 | 485,7 | 105,8 |
| 14. | Недогруз по вине грузоотправителей | 1579 | - | 1477 | - | - | -102 | 93,5 |

Доля дороги в общесетевой погрузке составила 5,2%, что соответствует 11 месту среди 17-ти железных дорог Российской Федерации. По темпам роста погрузки дорога занимает 7-е место среди 14 дорог, увеличивших объем погрузки к уровню прошлого года.

По данным учетных карточек за январь - декабрь 2007 года от заявленных объемов недогружено 5815 тыс. тонн (484,6 тыс. тонн в среднем в месяц), в т.ч. предоставлено отказов от погрузки на 2274 тыс. тонн, в том числе:

* по вине грузоотправителей недогружено 5802 тыс. тонн (483,5 тыс. тонн в среднем в месяц) начислен штраф в сумме 51,7 млн. рублей;
* по вине дороги - 13 тыс. тонн (1,1 тыс. тонн в среднем в месяц).

По отношению к 2006 году недогруз по вине грузоотправителей снижен на 17,8% или 1258 тыс. тонн (105 тыс. тонн в среднем в месяц), а недогруз по вине дороги – на 33% или 6,4 тыс. тонн.

Графическая интерпретация результатов анализа представлена на рис. 1.1.



Рис. 1.1. Погрузка грузов по классам

1.4. Выполнение погрузки отделениями дороги

Структура погрузки Куйбышевской ж.д. по отделениям дороги в 2006-2007г.г. представлена на рис. 1.2. и 1.3.



Рис. 1.2. Структура погрузки по отделениям дороги в 2006г.



Рис. 1.3. Структура погрузки по отделениям дороги в 2007г.

Пензенское отделение в 2007 году отгрузило 2774 тыс. тонн, план выполнен на 103,4% (+91 тыс. тонн), к уровню 2005 года - на 93,5% (-192 тыс. тонн). Задание по бюджету продаж (3000 тыс. тонн) выполнено на 92,5% (- 226 тыс. тонн).

Из 21 планируемых номенклатур грузов погрузка выполнена по 17 – 81% (в 2006г – из 20 – 17 – 85%). Не выполнены плановые задания на отгрузку: строительных грузов (-85,5 тыс. тонн), сахара (-6,2 тыс. тонн), сахарной свеклы (-7,0 тыс. тонн), продуктов перемола (-2,8 тыс. тонн).

По данным учетных карточек по вине грузоотправителей недогружено от заявленных объемов в целом за год 183,4 тыс. тонн (15,3 тыс. тонн в среднем в месяц), предоставлено отказов от заявленных объемов на 46,8 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 1784 тыс. рублей. На ответственность дороги отнесен недогруз за 0,6 тыс. тонн, сумма штрафа 6,6 тыс. рублей. По отношению к 2006 году недогруз по вине грузоотправителей снижен на 23,6% или на 56,6 тыс. тонн (4,7 тыс. тонн в среднем в месяц).

Снижена к уровню 2006г. года отгрузка грузов по 11 номенклатурам, потери погрузки составили 487 тыс. тонн.

Самарское отделение отгрузило 22982 тыс. тонн, план погрузки выполнен на 99,8% (-52,8 тыс. тонн), к уровню прошлого года - на 98,9% (- 250,4 тыс. тонн). Задание по бюджету продаж (23350 тыс. тонн) выполнено на 98,4% (- 368 тыс. тонн).

По нефтегрузам план выполнен на 99,4% (-95,6 тыс. тонн), к прошлому году – на 107,7% (+1087,3 тыс. тонн). Доля налива нефтерузов в общем объеме погрузки отделения составила 66% (в 2006г – 60,6%), а в общем объеме налива дорогой – 43,2% (в 2005г – 42,4%).

Из 23 планируемых номенклатур грузов погрузка выполнена по 17 – 73,9% (в 2005 году - из 25 – 18 – 72%).

Отделение не выполнило план погрузки: строительных грузов (- 34 тыс. тонн), нефтегрузов (- 95,6 тыс. тонн), продтоваров (-13,8 тыс. тонн), метизов (- 1,7 тыс. тонн), остальных и сборных грузов (- 26,9 тыс. тонн).

По данным учетных карточек по вине грузоотправителей Самарского отделения в целом за год недогружено от заявленных объемов 2021 тыс. тонн (168,4 тыс. тонн в среднем в месяц), в том числе предоставлено отказов от погрузки на 750 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 18,2 млн. рублей. Нефтегрузов по вине отправителей недогружено 1273 тыс. тонн, в т.ч. по отказам – 523,4 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 11,2 млн. рублей. На ответственность дороги за недогруз отнесено 5,65 тыс. тонн, начислен штраф 56,5 тыс. рублей. По отношению к 2006 году недогруз по вине грузоотправителей снижен на 32,4% или на 969 тыс. тонн (80,8 тыс. тонн в среднем в месяц).

Снижение погрузки к уровню прошлого года допущено по 20 номенклатурным группам грузов. Суммарные потери погрузки по этим грузам составили 1839 тыс. тонн.

Башкирское отделение отгрузило 29676 тыс. тонн, план выполнен на 100,0% (+8,6 тыс. тонн), к уровню 2006 года - на 104,0% (+1147 тыс. тонн). Задание по бюджету продаж (28817,5 тыс. тонн) выполнено на 103% (+ 858 тыс. тонн).

Нефтегрузов отгружено 14427 тыс. тонн, что составило 48,6% общего объема погрузки отделения (в 2006г – 48,1%) и 41,1% объема погрузки грузов данной номенклатуры дорогой (в 2006г – 41,3%). Технический план налива выполнен на 96,6% (-510 тыс. тонн), к прошлому году - на 105,2% (+715 тыс. тонн).

Из 29 планируемых номенклатурных групп грузов план погрузки выполнен по 23 – 79,3% (в 2006 году из 31 – 25 – 70,6%).

Кроме нефтегрузов, не выполнены плановые задания на отгрузку: кокса (-4,7 тыс. тонн), флюсов (-3,4 тыс. тонн), руды железной (-54,8 тыс. тонн), продуктов перемола (-2,8 тыс. тонн), металлоконструкций (-0,7 тыс. тонн).

По данным учетных карточек грузоотправителями Башкирского отделения в 2007 году недогружено от заявленных объемов 1942 тыс. тонн (161,8 тыс. тонн в среднем в месяц), в том числе предоставлено отказов от погрузки на 849 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 17 млн. рублей. Нефтегрузов по вине отправителей недогружено 1139 тыс. тонн, в т.ч. предоставлено отказов на 641 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 9,5 млн. рублей. По вине дороги недогружено 3,6 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 36,3 тыс. рублей. По отношению к 2006 году недогруз по вине грузоотправителей снижен на 3% или на 61 тыс. тонн (5,1 тыс. тонн в среднем в месяц).

Снижена погрузка к уровню прошлого года по 20 номенклатурным группам грузов, суммарные потери погрузки по которым составили 673 тыс. тонн.

Ульяновское отделение отгрузило 3416,5 тыс. тонн, план выполнен на 105,3% (+173 тыс. тонн), к уровню 2006 года – на 105,0% (+163 тыс. тонн). Задание по бюджету продаж (3250 тыс. тонн) выполнено на 105,1% (+ 166,5 тыс. тонн).

Из 20 планируемых номенклатурных групп грузов плановое задание по погрузке выполнено по 18 – 90,0% (в 2006 году - из 19 – 15 – 78,9%).

По данным учетных карточек по вине грузоотправителей Ульяновского отделения в целом за год недогружено от заявленных объемов 179 тыс. тонн (14,9 тыс. тонн в среднем в месяц), в том числе предоставлено отказов от погрузки на 47,2 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 1670 тыс. рублей. По отношению к 2006 году недогруз по вине грузоотправителей снижен на 35,6% или на 99 тыс. тонн (8,3 тыс. тонн в среднем в месяц). По вине дороги недогруза в 2006- 2007 годах не было.

По сравнению с 2006 годом снижена погрузка по 10 номенклатурным группам грузов, суммарные потери погрузки составили 367 тыс. тонн.

Камское представительство отгрузило 8899 тыс. тонн, план выполнен на 100,5% (+ 47,5 тыс. тонн), к уровню 2006 года - на 105,8% (+485,7 тыс. тонн). Задание по бюджету продаж (8700 тыс. тонн) выполнено на 102,3% (+199 тыс. тонн).

Нефтепродуктов отгружено 5439 тыс. тонн, доля в общем объеме погрузки отделения составила 61,1% (в 2006г – 62,9%), а в общем объеме перевозок данной номенклатуры дорогой – 15,5% (в 2006г – 15,9%). Технический плана налива выполнен на 96,6% (-190 тыс. тонн), а к уровню прошлого года - на 102,8% (+148,2 тыс. тонн).

Из 22 планируемых номенклатурных групп грузов погрузка выполнена по 18 – 81,8% (в. 2006 году - из 22 – 19 – 86,4%).

Кроме нефтегрузов отделение не выполнило плановое задание на отгрузку строительных грузов (-24 тыс. тонн), промтоваров (-0,6 тыс. тонн), метизов (-0,8 тыс. тонн).

По данным учетных карточек по вине грузоотправителей Камского представительства в целом недогружено 1477 тыс. тонн (123,1 тыс. тонн в среднем в месяц), в т.ч. предоставлены отказы от погрузки на 575 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 13,0 млн. рублей. Нефтегрузов по вине отправителей недогружено 1145 тыс. тонн, в том числе в связи с отказами – 523,4 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 9,8 млн. рублей. На ответственность дороги за недогруз отнесено 2,16 тыс. тонн, начислен штраф в сумме 22 тыс. рублей. По отношению к 2006 году недогруз по вине грузоотправителей снижен на 6,5% или на 102 тыс. тонн (8,5 тыс. тонн в среднем в месяц).

Снижение погрузки к уровню 2006 года отмечено по 7 номенклатурным группам грузов, суммарные потери погрузки по которым составили 58,2 тыс. тонн.

Структура недогрузки грузов по отделениям в 2006 и 2007г.г. представлена на рис. 1.4 – 1.5.



Рис. 1.4. Структура недогруза по вине отправителей в 2006г.



Рис. 1.5. Структура недогруза по вине отправителей в 2007г.

Кроме того, за 2007 год дорога отгрузила во внутригосударственном сообщении 50724 тыс. тонн грузов – 74,9% общей погрузки (в 2006г – 75,1%). По сравнению с прошлым годом эти перевозки выросли на 1,7% (+ 860 тыс. тонн).

В международном сообщении погружено 17024 тыс. тонн - 25,1% общего отъема (в 2006г – 24,9%). По сравнению с прошлым годом погрузка на экспорт выросла на 3% (+ 494 тыс. тонн). С расчетом на дороге отгружено 11879 тыс. тонн - 70% экспорта (в 2005г – 64%). *.*

Объем экспортных поставок через погранпереходы составил 4401 тыс. тонн или 26% от общей погрузки на экспорт (в 2006г - 3983 тыс. тонн - 24%). К уровню прошлого года эти перевозки выросли на 10% или 418 тыс. тонн.

Через морские порты отгружено 12623 тыс. тонн или 74% экспортных перевозок. Это больше прошлого года на 1% или 76 тыс. тонн (в 2006г – 8958 тыс. тонн или 75% экспортных перевозок).

2. Анализ доходных поступлений от грузовых перевозок

2.1. Исполнение бюджета продаж

Проведем анализ выручки от перевозки грузов на Куйбышевской железной дороге. Основные данные для анализа представлены в табл. 2.1.

Начисленная выручка (на момент отправления грузов) составила 48562 млн. руб., это 109,3% (+4139 млн. руб.) от утвержденного правлением ОАО «РЖД» целевого параметра на 2007 год (целевой параметр на 2007 год 44423 млн. руб.) и выше плана (исходя из месячных планов) на 1,9% или на 900 млн. руб.

План по начислению выручки за грузовые перевозки перевыполнен за счет сверхпланового объема перевозок на 189 млн. руб. (21% от общей суммы перевыполнения задания) и за счет увеличения доходной ставки к запланированному уровню на 711 млн. руб. (79% от общей суммы перевыполнения задания).

По сравнению с 2006 годом с учетом проведенной в январе 2007 года средней индексации тарифов на 8 % начисленная выручка выросла на 17,0% (+7053 млн. руб.).

Основной причиной сверхплановых начислений выручки по бюджету продаж, а также ее роста к уровню 2006 года, выше установленных параметров, явилось изменение структуры перевозок по родам грузов за счет сокращения доли низкодоходных грузов, прежде всего, строительных, и замещение их средне- и высокодоходными.

По данным ЦФТО ОАО «РЖД» в 2007 году доля дороги в общем объеме начисленной выручки от грузовых перевозок по бюджету продаж ОАО «РЖД» составляет 7,3%, что соответствует 4-му месту среди филиалов Компании. Уровень доходной ставки на одну погруженную тонну по дороге выше уровня по ОАО «РЖД» на 207 руб./тн (ставка по сети 510 руб./тн).

Таблица 2.1.

Анализ выручки от перевозки грузов на Куйбышевской железной дороге за 2006-2007г.г., млн.руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатель | 2006г. | 2007 г. | | Отклонение от плана | | Отклонение от уровня 2006г. | |
| План | Факт | млн. руб. | % | млн.руб. | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1. | Начисленная выручка (на момент отправления груза) | 41473 | 47626 | 48526 | 900 | 1,9 | 7053 | 17,0 |
| 2. | Начисленная выручка по отправлению грузов, в т.ч. по тарифным классам грузов: | 35261 | 39778 | 40790 | 1012 | 2,5 | 5529 | 15,7 |
|  | 1 класс | 1970 | 2340 | 2489 | 149 | 6,4 | 519 | 26,3 |
|  | 2 класс | 22297 | 26250 | 26275 | 25 | 0,1 | 3978 | 17,8 |
|  | 3 класс | 10994 | 11188 | 12026 | 838 | 7,5 | 1032 | 9,3 |
| 3. | Начисленная выручка от прибытия грузов | 3525 | 4197 | 4243 | 46 | 1,1 | 718 | 20,4 |
| 4. | Дополнительные сборы | 1244 | 1337 | 1372 | 35 | 2,6 | 128 | 10,3 |
| 5. | Выручка от воинских перевозок | 203 | 199 | 243 | 44 | 22,1 | 40 | 19,7 |

Продолжение табл. 2.1.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 6. | Начисленная выручка по видам сообщения: |  |  |  |  |  |  |  |
|  | 1) во внутригосударственном сообщении | 23817 | 29809 | 29196 | -613 | -2,1 | 5380 | 22 |
|  | 2) в международном сообщении | 17454 | 17654 | 19123 | 1469 | 8,3 | 1670 | 9,6 |
|  | 3) в международном сообщении с расчетом платежей на дороге | 11366 | 13384 | 13433 | 49 | 0,4 | 2067 | 18 |
|  | 4) международные перевозки с расчетом платежей через ЦФТО ОАО "РЖД" | 6088 | 5787 | 5690 | -97 | -1,7 | -397 | -6,5 |

Дорога по данному показателю на 2-м месте, первое место занимает Калининградская железная дорога.

Начисленная выручка по тарифным классам грузов

В погрузке дороги преобладают высокодоходные и среднедоходные грузы 2-3 тарифных классов. В 2007 году по сравнению с 2006 годом увеличилась погрузка грузов 2-го тарифного класса, их доля в общем объеме погрузки дороги составила 59,8 % против 57,4 % в 2006-м, т.е. с ростом на 2,4 пункта. Увеличилась доля в общем объеме погрузки грузов 3-го тарифного класса: с 19,2% в 2005 году до 19,5% за 12 месяцев 2006 года (+0,3 пункта).

Рост объемов погрузки 2 и 3-го тарифных классов, а также снижение погрузки низкодоходных грузов 1-го тарифного класса на 2,7 пункта (удельный вес снизился с 23,4% за 2006г. до 20,8 % в 2006-м) благоприятным образом повлияло на величину средней доходной ставки на одну погруженную тонну по отправлению грузов (2006г. – 531 руб./тн, 2007г. – 602 руб./тн, рост на 13,3% или на 71 руб./тн) и повлекло рост доходных поступлений по отправлению грузов.

В 2007 году плановое задание по начисленной выручке по отправлению грузов (без воинских перевозок) выполнено на 102,5%, сверх плана начислено 1012 млн. руб. (план - 39778 млн. руб., факт – 40790 млн. руб.). В разрезе тарифных классов грузов плановые задания также выполнены: 1 класс – 106%, 2 класс – 100%, 3 класс – 107%.

В сравнении с данными 2006 года начисление выручки в 2007 году в разрезе классов грузов составило:

1 класс – 2489 млн. руб. (6,1 % от общего объема выручки по отправлению грузов), за 2005г. – 1970 млн. руб. (5,6 % от общего объема выручки по отправлению грузов). Рост к 2006 году на 26,3% или на 519 млн. руб.;

2 класс – 26275 млн. руб. (64,4 % от общего объема выручки по отправлению грузов), за 2005г. – 22297 млн. руб. (63,2 % от общего объема выручки по отправлению грузов). Рост к 2006 году на 17,8% или на 3978 млн. руб.;

3 класс – 12026 млн. руб. (29,5 % от общего объема выручки по отправлению грузов), за 2005г. – 10994 млн. руб. (31,2 % от общего объема выручки по отправлению грузов). Рост к 2006 году на 9,3% или на 1032 млн. руб.

В разрезе номенклатуры грузов максимальный удельный вес в 2007 году в объеме провозных платежей занимали следующие грузы: нефть и нефтепродукты; химикаты и сода; хим. и минудобрения; автомобили; лом черных металлов; черные металлы; строительные грузы; грузы в контейнерах. Их доля представлена на рис. 2.1.



Рис. 2.1. Структура номенклатуры грузов в 2007г.

В 2007 году плановое задание по начисленной выручке от прибытия грузов выполнено на 101%, сверх плана начислено 46 млн. руб. (план - 4197 млн. руб., факт – 4243 млн. руб.). Начисленная выручка от прибытия грузов оказалась выше уровня 2006 года на 20,4% или на 718 млн. руб. (2006г. – 3525 млн. руб.).

Плановое задание по дополнительным сборам выполнено на 102,6%, сверх плана начислено 35 млн. руб. (план – 1337 млн. руб., факт – 1372 млн. руб.). По сравнению с 2006 годом выручка, полученная от дополнительных сборов, выше на 10,3% или 128 млн. руб. (2006г. – 1244 млн. руб.).

Ниже запланированного уровня начисление выручки за порожние вагоны – 89% от задания или – 237 млн. руб. (план – 2151 млн. руб., факт – 1914 млн. руб.). Следует отметить, что по итогам 9 месяцев 2007 года данный показатель выполнялся на 101%, сверх плана было начислено 15 млн. руб. Но на 4 квартал 2007г. ЦФТО ОАО «РЖД» без особых на то оснований, запланировал дороге начисление выручки от порожних вагонов в общей сумме 829 млн. руб. или более 276 млн. руб. в среднем в месяц. Фактическое начисление за порожние вагоны в среднем в месяц по дороге составляет от 160 млн. руб. (в летние месяцы) до 200 млн. руб. (в зимнее время года). В результате задание, установленное на 4 квартал по начислению выручки за порожние вагоны, было выполнено на 70%, недоначислено 249 млн. руб.

Выручка от воинских перевозок (централизованный расчет) за 12 мес. 2007 года составила 243 млн. руб. или 0,5% от общей выручки. Плановое задание выполнено на 122,1 % (план – 199 млн. руб., к плану +44 млн. руб.). К уровню аналогичного периода прошлого года доходы от воинских перевозок возросли на 19,7% (+ 40 млн. руб.).

Начисленная выручка по видам сообщения

За 12 месяцев 2007 года тенденция увеличения доли доходных поступлений от перевозок во внутригосударственном сообщении (без учета воинских перевозок), отмеченная в 2006 году, продолжилась. За рассматриваемый период они составили около 60,4% (29196 млн. руб.) в структуре общей выручки против 57,7% (23817 млн. руб.) за 12 мес. 2006 года. Начисленная выручка за перевозки во внутригосударственном сообщении в 2007 году возросла к уровню прошлого года на 22% (+ 5380 млн. руб.), но оказалась ниже планового задания на 613 млн. руб. (98% от плана).

В 2007 году начисленная выручка в международном сообщении составила 19123 млн. руб., что выше плана на 8,3% или +1469 млн. руб. (план - 17653 млн. руб.). Темп роста начисленной выручки в международном сообщении за 2007 год значительно уступает темпу роста внутригосударственных перевозок, и составил 9,6% (+ 1670 млн. руб.).

Начисленная выручка от перевозок в международном сообщении с расчетом платежей на дороге за 12 месяцев 2007 года составила 13433 млн. руб. или 27,7% от всего объема выручки за грузовые перевозки и 70% от экспорта-импорта. Относительно аналогичного периода 2006 года отмечен рост на 18% или + 2067 млн. руб. (факт 2006г. – 11366 млн. руб.).

В общем объеме выручки за перевозки грузов в международном сообщении с расчетом платежей на дороге – 38% (5124 млн. руб.) составляет выручка, начисленная при экспортных перевозках направлением в 3-и страны через погранпереходы. Немного меньше – 32% (4340 млн. руб.) – доходы от экспорта в 3-и страны через порты РФ. Около 10% (1318 млн. руб.) доходных поступлений обеспечили перевозки в страны СНГ, и почти 5% (641 млн. руб.) – назначением Беларусь. Выручка от импортных перевозок составила 15% (2010 млн. руб.).

За международные перевозки с расчетом платежей через ЦФТО ОАО«РЖД» начислено 5690 млн. руб. или 11,7% от общей выручки и 30% от экспорта-импорта. К уровню 2006 года начисления снизились на 6,5 % или – 397 млн. руб. (факт 2006г. – 6088 млн. руб.), их доля в общем объеме выручки от перевозок снизилась на 3 пункта (в 2006г. – 14,7%).

В начисленной выручке от перевозок в международном сообщении с расчетом платежей через ЦФТО ОАО «РЖД» более 40% составили провозные платежи в 3-и страны через порты РФ (2329 млн. руб.). Несколько ниже (36,8%) выручка от экспортных перевозок направлением в 3-и страны через погранпереходы (2092 млн. руб.). Начисленная выручка от перевозок в страны СНГ составила 7,6% (432 млн. руб.). И лишь 1% (62 млн. руб.) получено от перевозки грузов в Беларусь. Выручка от импортных перевозок составила 11% (625 млн. руб.).

Из общей суммы доходных поступлений с расчетом через ЦФТО почти 43% получено за перевозки грузов в Башкирском регионе (2175 млн. руб.). По Самарским предприятиям начисления составили 1684 млн. руб. или 33% от общей выручки, по Нижнекамскому представительству – 1106 млн. руб. (22%).

Структура начисленной выручки по видам сообщений представлена на рис. 2.2. и 2.3.



Рис. 2.2. Структура начисленной выручки по видам сообщений в 2006г.

Рис. 2.3. Структура начисленной выручки по видам сообщений в 2007г.



2.2. Анализ доходных ставок и средней дальности перевозок

Размер доходных ставок на одну погруженную тонну грузов представлен в табл. 2.2., динамика доходных ставок по классам и по видам сообщения представлена на рис. 2.4. и 2.5.

Из таблицы следует, что средняя доходная ставка на одну погруженную тонну за 12 месяцев 2007 года по дороге составила 717 руб./тн, что выше плана (исходя из месячных планов) на 1,5 % (+11 руб./тн, план – 706 руб./тн) и выше целевого параметра, утвержденного правлением ОАО «РЖД» в бюджете продаж на 2007 год, на 8,3% (+ 55 руб./тн). При этом установленный целевой параметр на 2007 год составляет 662 руб./тн, с ростом к уровню 2006 года на 6%. Против 2006 года фактическая 2006год - 625 руб./тн).

Таблица 2.2.

Анализ доходных ставок на одну погруженную тонну грузов на Куйбышевской железной дороге за 2006-2007г.г., руб/тн

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатель | 2006г. | 2007 г. | | | | Отклонение от плана | | Отклонение от уровня 2006г. | |
| План | | Факт | | руб/тн | % | руб/тн | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | | 5 | | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | Средняя доходная ставка | 625 | 706 | 717 | | 11 | | 1,6 | 92 | 14,8 |
| 2 | Доходная ставка в сопоставимых условиях | 663 | - | 730 | | - | | - | 67 | 10,1 |
| 3 | Доходная ставка по тарифным классам: |  |  |  | |  | |  |  |  |
| 1 класс | 127 | 165 | 177 | | 12 | | 7,3 | 50 | 39,4 |
| 2 класс | 585 | 640 | 649 | | 9 | | 1,4 | 64 | 10,9 |
| 3 класс | 862 | 833 | 910 | | 77 | | 9,2 | 48 | 5,6 |
| 4 | Доходная ставка по видам сообщения: |  |  |  | |  | |  |  |  |
|  | во внутригосударственном сообщении | 482 | 579 | 583 | | 4 | | 0,7 | 101 | 20,9 |
|  | в международном сообщении | 1056 | 1123 | 1111 | | -12 | | -1,1 | 55 | 5,2 |
|  | в международном сообщении с расчетом платежей на дороге | 1074 | 1107 | 1131 | | 24 | | 2,2 | 57 | 5,3 |
|  | в международном сообщении с расчетом платежей через ЦФТО ОАО "РЖД" | 1024 | 1162 | 1066 | | -96 | | -8,3 | 42 | 4,1 |

Высокий рост доходной ставки на одну погруженную тонну предопределил получение дополнительных доходных поступлений от грузовых перевозок. Значительный рост доходной ставки к уровню 2006 года обусловлен изменением структуры погрузки по родам грузов.

Положительно повлиял на величину средней доходной ставки фактор снижения объемов транспортировки грузов между структурными подразделениями дороги, в особенности, строительных грузов. Доля транспортировки строительных грузов структурными подразделениями дороги в общедорожной погрузке уменьшилась более чем в 3 раза: с 5,8% до 1,8% (с 3858 тыс. тонн за 2006 год до 1228 тыс. тонн за 2007 год). Если рассчитать доходную ставку в сопоставимых условиях (исключив объемы транспортировки строительных грузов структурными подразделениями дороги), то она оценивается в 2007 году – 730 руб./тн против 663 руб./тн в 2006-м или выше на 10,1% (+ 67 руб./тн).

127

585

862

177

649

910

0

100

200

300

400

500

600

700

800

900

1000

2006 г.

2007 г.

1 класс

2 класс

3 класс

Рис. 2.4. Динамика доходных ставок по тарифным классам

Произошло увеличение доходных ставок по всем тарифным классам:

1 класс – 177 руб. (2006г. – 127 руб.) рост на 50 руб. или 39,4%

2 класс – 649 руб. (2006г. – 585 руб.) рост на 64 руб. или 10,9%

3 класс – 910 руб. (2006г. – 862 руб.) рост на 48 руб. или 5,6%

482

1074

1024

583

1131

1066

0

200

400

600

800

1000

1200

2006 г.

2007 г.

во внутригосударственном сообщении

в международном сообщении с расчетом платежей на дороге

в международном сообщении с расчетом платежей через ЦФТО ОАО "РЖД"

Рис. 2.5. Динамика доходных ставок по видам соощений

Во внутригосударственном сообщении (с учетом прибытия грузов, порожних вагонов и доп. сборов) доходная ставка на одну погруженную тонну составила 583 руб./тн при плане 579 руб./тн., что выше плана на 0,5% или + 4 руб./тн. К уровню аналогичного периода 2006 года доходная ставка увеличилась на 20,9% или + 101 руб./тн (2006г. – 482 руб./тн).

В международном сообщении (по отправлению и прибытию) доходная ставка на одну погруженную тонну составила 1111 руб. при плане 1123 руб./тн, т.е. ниже плана на 12 руб./тн. К уровню 2006 года доходная ставка увеличилась на 55 руб./тн или на 5,2% (2006г. – 1056 руб./тн).

В международном сообщении с расчетом платежей на дороге доходная ставка на одну погруженную тонну составила 1131 руб. при плане 1107 руб./тн, т.е. выше плана на 24 руб./тн. К уровню 2006 года доходная ставка увеличилась на 57 руб./тн или на 5,3% (2006г. – 1074 руб./тн).

В международном сообщении с расчетом платежей через ЦФТО ОАО «РЖД» доходная ставка на одну погруженную тонну составила 1066 руб. при плане 1162 руб./тн, т.е. ниже плана на 96 руб./тн. К уровню 2006 года доходная ставка увеличилась на 42 руб./тн или на 4,1% (2006г. – 1024 руб./тн).

Средняя дальность перевозок

Анализ дальности перевозок грузов представлен в табл. 2.3. и на рис. 2.6.

Таблица 2.3.

Анализ средней дальности перевозок грузов

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатель | 2006 г.,  км | 2007 г.,  км | Отклонение,  км | Темп прироста,  % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | Средняя дальность перевозок | 1252 | 1293 | 41 | 3,3 |
| 2 | Дальность перевозок : |  |  |  |  |
|  | во внутригосударственном  сообщении | 1058 | 1086 | 28 | 2,6 |
|  | в международном  сообщении с расчетом  платежей на дороге | 1827 | 1845 | 18 | 1 |
|  | международные  перевозки с расчетом  платежей через ЦФТО  ОАО «РЖД» | 1856 | 2025 | 169 | 9,1 |

1856

2025

1086

1058

1845

1827

**1293**

**1252**

0

500

1000

1500

2000

2500

2006 г.

2007 г.

во внутригосударственном сообщении

в международном сообщении с расчетом платежей на дороге

в международном сообщении с расчетом платежей через ЦФТО ОАО "РЖД"

Средняя дальность перевозок

Рис. 2.6. Динамика дальности перевозок грузов

Средняя дальность перевозок грузов на весь объем погрузки за 12 месяцев 2007 года составила 1293 км, это выше уровня 2006 года на 3,3% или 41 км (2006г. – 1252км).

В 2007 году ниже средней дальности по дороге в целом на 207 км производились перевозки во внутригосударственном сообщении (1086 км). В международном сообщении средняя дальность выше среднедорожной: с расчетом платежей на дороге на 552 км (1845 км), с расчетом платежей через ЦФТО – на 732 км (2025 км).

К уровню прошлого года дальность перевозок во всех видах сообщения увеличилась: во внутригосударственном сообщении на 2,6% или на 28км (2006г. – 1058км), в международном сообщении с расчетом платежей на дороге на 1% или на 18 км (2006г. – 1827 км), в международном сообщении с расчетом платежей через ЦФТО на 9,1% или на 169км (2006г. – 1856км).

2.3. Исполнение РАФТО заданий по бюджету продаж и платежному балансу

Анализ показателей начисления и взыскания выручки, а так же средней доходной ставки представлен в табл. 2.4., рис. 2.7. и 2.8.

Таблица 2.4.

Анализ доходной ставки и начисления и взыскания выручки

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | план  млн. руб. | факт  млн. руб. | Отклонен., млн. руб. | Темп роста, % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  | Пензенское РАФТО |  |  |  |  |
| 1 | Начисленная выручка | 1427 | 1557 | 130 | 109 |
| 2 | Взыскание выручки | 1506 | 1559 | 53 | 104 |
| 3 | Доходная ставка на 1тн, руб/тн | 532 | 561 | 29 | 105 |
|  | Самарское РАФТО |  |  |  |  |
| 4 | Начисленная выручка | 17467 | 17627 | 160 | 101 |
| 5 | Взыскание выручки | 17347 | 17513 | 166 | 101 |
| 6 | Доходная ставка на 1тн, руб/тн | 758 | 767 | 9 | 101 |
|  | Башкирское РАФТО |  |  |  |  |
| 7 | Начисленная выручка | 19162 | 19301 | 139 | 101 |
| 8 | Взыскание выручки | 19145 | 19784 | 639 | 103 |
| 9 | Доходная ставка на 1тн, руб/тн | 646 | 650 | 4 | 101 |
|  | Ульяновское РАФТО |  |  |  |  |
| 10 | Начисленная выручка | 1293 | 1431 | 138 | 111 |
| 11 | Взыскание выручки | 1370 | 1486 | 116 | 108 |
| 12 | Доходная ставка на 1тн, руб/тн | 399 | 419 | 20 | 105 |
|  | Нижнекамское РАФТО |  |  |  |  |
| 13 | Начисленная выручка | 8312 | 8560 | 248 | 103 |
| Продолжение табл.2.4 | | | | | |
| 14 | Взыскание выручки | 7931 | 8153 | 222 | 103 |
| 15 | Доходная ставка на 1тн, руб/тн | 939 | 962 | 23 | 102 |



Рис. 2.7. Начисление и взыскание выручки по РАФТО Кбш. ж.д.



Рис. 2.8. Доходная ставка по РАФТО Кбш. ж.д.

Пензенское РАФТО выполнило плановое задание бюджета продаж по начисленной выручке на 109%. При плане 1427 млн. руб. начислено 1557 млн. руб., сверх плана получено 130 млн. руб. Доходная ставка на одну погруженную тонну при плане 532 руб./тн составила 561 руб./тн или 106 % к плану. Плановое задание платежного баланса по взысканной выручке выполняется на 104%. При задании 1506 млн. руб. взыскано 1559 млн. руб. или выше на 53 млн. руб. Кредиторская задолженность за грузовые перевозки на конец 2007 года составила 55 млн. руб., что соответствует 11-ти суточной наработке отделения.

Самарское РАФТО выполнило плановое задание бюджета продаж по начисленной выручке на 101%. При плане 17467 млн. руб. начислено 17627 млн. руб., сверх плана получено 160 млн. руб. Доходная ставка на одну погруженную тонну при плане 758 руб./тн составила 767 руб./тн или 101 % к плану. Плановое задание платежного баланса по взысканной выручке выполняется на 107%. При задании 17347 млн. руб. взыскано 18513 млн. руб. или выше на 1166 млн. руб. Кредиторская задолженность за грузовые перевозки на конец года составила 372 млн. руб., что соответствует 7-ти суточной наработке отделения.

Башкирское РАФТО выполнило плановое задание бюджета продаж по начисленной выручке на 101 %. При плане 19162 млн. руб. начислено 19301 млн. руб., сверх плана получено 139 млн. руб. Доходная ставка на одну погруженную тонну при плане 646 руб./тн составила 650 руб./тн или 101 % к плану. Плановое задание платежного баланса по взысканной выручке выполняется на 103%. При задании 19145 млн. руб. взыскано 19784 млн. руб. или выше на 639 млн. руб. Кредиторская задолженность за грузовые перевозки на конец года составила 673 млн. руб., что соответствует 12-ти суточной наработке отделения.

Ульяновское РАФТО выполнило плановое задание бюджета продаж по начисленной выручке на 111 %. При плане 1293 млн. руб. начислено 1431 млн. руб., сверх плана получено 138 млн. руб. Доходная ставка на одну погруженную тонну при плане 399 руб./тн составила 419 руб./тн или 105 % к плану. Плановое задание платежного баланса по взысканной выручке выполняется на 108%. При задании 1370 млн. руб. взыскано 1486 млн. руб. или выше на 116 млн. руб. Кредиторская задолженность за грузовые перевозки на конец года составила 39 млн. руб., что соответствует 9-ти суточной наработке отделения.

Нижнекамское РАФТО выполнило плановое задание бюджета продаж по начисленной выручке на 103 %. При плане 8312 млн. руб. начислено 8560 млн. руб., сверх плана получено 248 млн. руб. Доходная ставка на одну погруженную тонну при плане 939 руб./тн составила 962 руб./тн или 102 % к плану. Плановое задание платежного баланса по взысканной выручке выполняется на 103%. При задании 7931 млн. руб. взыскано 8153 млн. руб. или выше на 222 млн. руб. Кредиторская задолженность за грузовые перевозки на конец года составила 253 млн. руб., что соответствует 10-ти суточной наработке отделения.

Среди РАФТО дороги лидирующее положение по величине начисленной выручки по бюджету продаж занимает Башкирское РАФТО: почти 40% в общем объеме начисленной выручки по дороге. Самая высокая среднегодовая доходная ставка на одну погруженную тонну у РАФТО Нижнекамского Представительства: 962 руб./тн. Это выше среднедорожного уровня на 245 руб./тн или на 34,2%. По показателю платежного баланса «Взысканная выручка за грузовые перевозки» на 1-м месте также Башкирское РАФТО: 40% от общей суммы взысканной грузовой выручки по дороге.

2.4. Анализ доходов, полученных за услуги, оказанные по договорным тарифам

Анализ доходов от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам проведен в табл.2.5. и проиллюстрирован на рис. 2.9.

325,3

396,1

387,8

396,5

0%

10%

20%

30%

40%

50%

60%

70%

80%

90%

100%

2006 г.

2007 г.

Доходы от перевозок грузов

Доходы от прочей реализации

Рис. 2.9. Динамика структуры доходов от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам

За 12 месяцев 2007 года доходы от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам, составили 784,3 млн. руб., что составляет 110,0% (+ 71,2 млн. руб.) к плановому заданию и 108,7% (+ 62,9 млн. руб.) к доходам за аналогичный период 2006 года.

Из них доходы, учтенные в составе:

* доходов от перевозок грузов - 387,8 млн. руб., что составляет 104,0% (+ 14,7 млн. руб.) к плану и 119,2% (+ 62,5 млн. руб.) к аналогичному периоду 2006 года,
* доходов от прочей реализации - 396,5 млн. руб. что составляет 116,6% (+ 56,5 млн. руб.) к плану и 100,1% (+0,4 млн. руб.) к аналогичному периоду 2006 года.

Таблица 2.5.

Анализ доходов от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам за 2006-2007г.г., млн. руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2006 г. | 2007 г. | | Отклонение от плана | | Отклонение от 2006г. | |
| План | Факт |
| млн. руб. | % | млн. руб. | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | Доходы от реализации услуг, в т.ч.: | 721,4 | 713,1 | 784,3 | 71,2 | 10 | 62,9 | 8,7 |
| 2 | Доходы от перевозок грузов | 325,3 | 373,1 | 387,8 | 14,7 | 4 | 62,5 | 19,2 |
| 3 | Доходы от прочей реализации | 396,1 | 340 | 396,5 | 56,5 | 16,6 | 0,4 | 0,1 |

Доходы от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам, в разрезе отделений дороги и в сравнении с плановыми и фактически полученными в 2006 году приведены в табл. 2.6., рис. 2.10

Таблица 2.6.

Доходы от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам, в разрезе отделений дороги, млн.руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подразделение | 2006г | 2007г | | % к плану | +/- к плану | % к 2006г | +/- к 2006г |
| План | Факт |
| ДОРОГА | 721,5 | 713,1 | 784,4 | 110,0 | +71,3 | 108,7 | +62,9 |
| НОД-1 | 46,6 | 49,6 | 50,1 | 101,1 | +0,5 | 107,6 | +3,5 |
| НОД-3 | 117,8 | 144,4 | 153,1 | 106,0 | +8,7 | 129,9 | +35,3 |
| НОД-4 | 238,0 | 267,7 | 286,3 | 107,0 | +18,6 | 120,3 | +48,3 |
| НОД-5 | 24,0 | 22,6 | 27,9 | 123,8 | +5,3 | 116,6 | +3,9 |
| НОД-7 | 64,4 | 58,3 | 67,4 | 115,4 | +9,1 | 104,5 | +3,0 |
| ДЦФТО | 230,6 | 170,5 | 199,5 | 117,0 | +29,0 | 86,5 | -31,1 |

46,6

50,1

117,8

153,1

238

286,3

24

27,9

64,4

67,4

230,6

199,5

0%

10%

20%

30%

40%

50%

60%

70%

80%

90%

100%

2006 г.

2007 г.

НОД-1

НОД-3

НОД-4

НОД-5

НОД-7

ДЦФТО

Рис. 2.10. Динамика структуры доходов от реализации услуг в разрезе отделений дороги

Доходы от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам и учитываемых в составе доходов от перевозок грузов, за 12 месяцев 2007 года в сравнении с плановыми и полученными в 2006 году, приведены в табл.2.7., рис. 2.11.

Таблица 2.7.

Доходы от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам, в составе доходов от перевозок грузов, млн.руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подразделение | 2006г | 2007г | | % к плану | +/- к плану | % к 2006г | +/- к 2006г |
| План | Факт |
| ДОРОГА | 325,3 | 373,1 | 387,8 | 103,9 | 14,7 | 119,2 | 62,5 |
| НОД-1 | 19,6 | 22,4 | 22,5 | 100,4 | 0,1 | 114,8 | 2,9 |
| НОД-3 | 76 | 94,8 | 101,4 | 107,0 | 6,6 | 133,4 | 25,4 |
| НОД-4 | 171 | 198,8 | 199,9 | 100,6 | 1,1 | 116,9 | 28,9 |
| НОД-5 | 14,2 | 14,8 | 17,6 | 118,9 | 2,8 | 123,9 | 3,4 |
| НОД-7 | 44,5 | 42,3 | 46,4 | 109,7 | 4,1 | 104,3 | 1,9 |

19,6

22,5

76

101,4

171

199,9

14,2

17,6

44,5

46,4

0%

10%

20%

30%

40%

50%

60%

70%

80%

90%

100%

2006 г.

2007 г.

НОД-1

НОД-3

НОД-4

НОД-5

НОД-7

Рис. 2.11. Динамика структуры доходов от реализации услуг в составе доходов от перевозок грузов

Доходы от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам и учитываемых в составе доходов от прочей реализации, за 12 месяцев 2007 года в сравнении с плановыми и полученными в прошлом году приведены в табл.2.8, и на рис. 2.12.

Таблица 2.8.

Доходы от реализации услуг, оказываемых по договорным тарифам, в составе доходов от прочей реализации, млн.руб.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подразделение | 2006г | 2007г | | % к плану | +/- к плану | % к 2006г | +/- к 2006г |
| План | Факт |
| ДОРОГА | 396,1 | 340 | 396,5 | 116,6 | 56,5 | 100,1 | 0,4 |
| НОД-1 | 26,8 | 27,1 | 27,6 | 101,8 | 0,5 | 103,0 | 0,8 |
| НОД-3 | 41,9 | 49,6 | 51,7 | 104,2 | 2,1 | 123,4 | 9,8 |
| НОД-4 | 67 | 69 | 86,4 | 125,2 | 17,4 | 129,0 | 19,4 |
| Продолжение табл.2.8 | | | | | | | |
| НОД-5 | 9,8 | 7,7 | 10,3 | 13.3,8 | 2,6 | 105,1 | 0,5 |
| НОД-7 | 19,9 | 16,1 | 21 | 130,4 | 4,9 | 105,5 | 1,1 |
| ДЦФТО | 230,7 | 170,5 | 199,5 | 117,0 | 29,0 | 86,5 | -31,2 |

26,8

27,6

41,9

51,7

67

86,4

9,8

10,3

230,7

199,5

0%

20%

40%

60%

80%

100%

2006 г.

2007 г.

НОД-1

НОД-3

НОД-4

НОД-5

ДЦФТО

Рис. 2.12. Динамика структуры доходов от реализации услуг в составе доходов от прочей реализации

Основные доходные поступления в целом по дороге получены по статьям:

* ст. 176 «Выполнение заявок ранее сроков, установленных Уставом и Правилами перевозок грузов» - 299,4 млн. руб., что больше установленного планового задания на 13,5% (+ 35,8 млн. руб.) и больше прошлого года на 13,2% (+ 34,9 млн.руб.);
* ст. 654 «Принятие заявок ранее сроков, установленных Уставом и Правилами перевозок грузов» – 81,3 млн. руб., что больше планового задания на 10,9% (+ 8,0 млн. руб.) и больше прошлого года на 4,5% (+ 3,6 млн.руб.); Доходные поступления от оказания услуг, учитываемых на статьях 654 и 176 «Принятие и выполнение заявок на перевозки грузов ранее сроков, установленных Уставом и Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом» возросли по сравнению с плановым заданием и с соответствующим периодом прошлого года, несмотря на то, что в январе, августе и декабре 2007 года прием и выполнение заявок на перевозки грузов в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД» в прямом железнодорожном сообщении ранее сроков, установленных Уставом железнодорожного транспорта и Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом производились без взыскания договорных тарифов.
* ст. 652 «Перевод стрелок, открытие, закрытие ворот…» - 119,3 млн. руб., что больше планового задания на 23,5% (+ 22,7 млн. руб.) и доходных поступлений за 12 месяцев 2006 года на 105,0% ( + 61,1 млн. руб.);

На станциях дороги проведена работа по изучению «Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих к конкретной станции». В связи с этим сборы по данной статье имеют положительную динамику к плановому заданию, а также к соответствующему периоду прошлого года.

3. Пути повышения объема выручки от грузовых перевозок

3.1. Повышение эффективности использования грузовых вагонов

Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта является стратегической задачей проводимой структурной реформы. Анализ показывает, что новые хозяйственные отношения, формируемые в условиях единого хозяйствующего субъекта, позволяют за счет структурного изменения существующей системы управления вагонным парком внедрить более совершенные экономические взаимоотношения всех участников процесса эксплуатации вагонов и повысить эффективность их использования.

Сложившаяся ситуация в отрасли характеризуется следующими важными обстоятельствами [28].

- рост перевозок при значительном исключении вагонов из инвентаря по техническому состоянию и другим причинам. За последние десять лет парк грузовых вагонов сократился на четверть. Отрасль не располагает достаточными средствами на опережающее обновление вагонного парка. Сегодня размеры закупок новых вагонов в несколько раз меньше исключения отслуживших назначенный срок эксплуатации.

- техническое состояние и низкое качество ремонта грузовых вагонов негативно отражается на уровне безопасности движения и часто служит причиной сбоев перевозочного процесса. Действующая автоматизированная система управления качеством ремонта фиксирует до 20% брака в ремонте, т.е. каждый пятый вагон поступает в текущий отцепочный ремонт с комплексом неисправностей до истечения установленного срока. Ненадлежащее содержание в эксплуатации и некачественный ремонт вагонов в настоящее время не учитывается при оценке результатов производственно-хозяйственной деятельности железных дорог, вагонных депо и заводов по ремонту подвижного состава.

- лимиты расходов по дорогам на плановые виды ремонтов грузовых вагонов распределяются пропорционально полезному парку, фактические же расходы на ремонт дорог зависят от выполняемых объемов технического обслуживания и ремонтных работ. Их величина зависит в основном от субъективного отношения работников линейных предприятий к этой проблеме. Известно множество примеров, когда вагоны с большим объемом работ направляются на другую дорогу в порядке выполнения регулировочных заданий по передаче порожних вагонов. Механизм контроля за такими действиями не работает. В итоге, есть дороги, работающие с меньшим полезным парком, но выполняющие большие объемы ремонта на поступающих в их зону вагонах. Соответственно они несут и большие расходы, выполняя ремонтные работы за "нерадивых соседей". При этом повышенные расходы, даже по этим причинам, не находят поддержки в центре и, конечно, не поощряются на местах. Таким образом, железные дороги, не проявляя заинтересованности в надлежащем содержании грузовых вагонов, постоянно требуют технически исправных вагонов для осуществления перевозок.

Для решения этих проблем требуется реформирования системы эксплуатации и содержания общесетевого парка грузовых вагонов. Для этого, кроме технических мероприятий, назрела необходимость более глубоких структурных и экономических преобразований.

Во-первых, нужно создать условия, при которых в повышении отраслевой эффективности были бы заинтересованы все участники организации содержания, эксплуатации и ремонта вагонов.

Во-вторых, необходимо экономически стимулировать работу железных дорог меньшим вагонным парком и повысить их заинтересованность к организации эксплуатации и ремонту вагонов. Нужно внедрить систему, при которой затраты на ремонт вагонов будут не расходами железных дорог, а их доходами от подсобно-вспомогательной деятельности.

Железные дороги, обслуживая грузовые вагоны, несут расходы из установленного на эти цели бюджета и, руководствуясь системой экономического стимулирования, стремятся уложиться в него. Для повышения экономической заинтересованности в более качественном содержании вагонов в эксплуатации следует ввести дополнительное стимулирование железных дорог. Например, если по установленному регламенту отцепочный ремонт является следствием нарушения другой железной дорогой условий эксплуатации или некачественного ремонта вагонов в депо и на заводах, то такие работы должны финансироваться структурой, ответственной за техническое состояние вагонов. Эти расходы железных дорог становятся условными доходами, т. е. пополняют бюджет дороги на указанные цели. Экономия бюджета на эксплуатацию вагонов в определенной пропорции должна оставаться в распоряжении дороги с определением цели дальнейшего использования [8].

Таким образом, формирование в рамках единого хозяйствующего субъекта трех основных участников процесса эксплуатации, технического обслуживания и ремонта грузовых вагонов на основе внутрисистемного разделения финансовых потоков и введение экономического стимулирования за выполнение возложенных функций, существенно повысят эффективность использования и улучшат техническое состояние вагонного парка.

3.2. Реализация системы контроллинга доходов от грузовых перевозок

В последнее время большое значение приобретает возможность оценки изменения доходов железнодорожного транспорта в связи с проведением различных тарифно-экономических мероприятий, включая введение новых тарифных прейскурантов, пересмотр и индексацию уровня грузовых железнодорожных тарифов, установление коэффициентов к базовым тарифным ставкам, применение исключительных тарифов. Для этих целей разрабатывается автоматизированная система контроллинга доходов железнодорожного транспорта от грузовых перевозок на базе Отправочной модели, которая является составной частью действующей системы "Единый комплекс интегрированной обработки дорожной ведомости" (ЕК ИОДВ).

Автоматизированная система контроллинга доходов железнодорожного транспорта от грузовых перевозок реализует следующие функции [7]:

* многофакторная оценка доходных поступлений отрасли от грузовых перевозок с раскладкой по различным компонентам;
* сводный анализ образования доходов от перевозок грузов в арендованных, собственных вагонах и вагонах инвентарного парка;
* оценка полученных доходов от перевозок грузов в собственных контейнерах и контейнерах;
* анализ доходов железнодорожного транспорта по разным направлениям перевозок;
* распределение доходов, образующихся по тарифным схемам Прейскуранта № 10-01, с возможностью детализации по родам грузов, типам подвижного состава и поясам дальности;
* сравнительный анализ доходов отрасли от грузовых перевозок по тарифным составляющим за разные отчетные периоды;
* формирование и выдача аналитической информации о доходах с возможностью детализации по тарифным позициям.

Информационной основой задачи является база данных исполненных перевозок грузов сетевого уровня - Отправочная модель ЕК ИОДВ ГВЦ МПС России. База данных заполняется в режиме суточной загрузки и содержит информацию в объеме всех перевозочных документов по отправлению и прибытию. Выбор информации для контроллинга доходов из информационных баз данных должен обеспечивать максимальную достоверность сведений о перевозке, которая достигается жестким логическим контролем при вводе данных с перевозочных документов.

Согласно методике учета доходов отрасли обработка данных производится по следующей технологии:

- по отправлению - экспортные перевозки;

- по прибытию - все остальные перевозки.

На основании полученных расчетов должны формироваться сведения, содержащие базовый исполненный тариф, показатели, влияющие на тарифообразование, и сводную статистику перевозок и доходов:

- общее количество перевезенных вагонов и тонн;

- выполненные тонно-километры;

- доходы от перевозок грузов.

В призначную часть провозных платежей по установленным или проектируемым тарифам включены:

* виды сообщений - внутренние перевозки, в т. ч. с участием других видов транспорта, экспорт и импорт через порты России, экспорт и импорт через сухопутные границы, транзит по территории России;
* рода грузов в разрезе тарифных позиций;
* типы и собственность подвижного состава с выделением аренды;
* пояса дальности перевозок;
* схемы расчета тарифа Прейскуранта № 10-01.

В нормативно-справочной информации содержатся тарифные ставки по действующим и проектируемым прейскурантам, коэффициенты по классам и отдельным родам грузов и расстояниям в зависимости от числа вагонов в грузовой отправке и вида отправительских маршрутов, а также для особых условий перевозок. Отдельно отражаются коэффициенты по исключительным тарифам.

Информация анализируется как за отчетный месяц, так и в динамике, т. е. в сравнении нескольких отчетных периодов. Автоматизированное рабочее место пользователя системы позволяет формировать и отображать аналитические выходные формы, содержащие различные срезы информации, включая как сводные данные, так и детальную раскладку доходных поступлений отрасли от грузовых перевозок по различным тарифным составляющим с выделением платы за инфраструктуру дорог и использование вагонов железных дорог.

Система обеспечит точную оценку доходов от исполненных грузовых перевозок, рассчитанных по Прейскуранту № 10-01 и тарифной политике СНГ, с раскладкой по видам сообщения, родам грузов, типам подвижного состава, поясам дальности и направлениям перевозок, а также с выделением перевозок в вагонах и контейнерах принадлежности инвентарного парка ОАО «РЖД», собственных или арендованных.

Как показало экспериментальное обследование, выполненное с применением новой автоматизированной системы, доля собственного и арендованного у ОАО "РЖД" подвижного состава в объеме перевозок составляет уже 28,5%, в доходах - 32,5%. Информация выдается как агрегированная по сети железных дорог России, так и по отдельным направлениям следования груза в виде [7]:

* оценки доходных поступлений ОАО "РЖД" от грузовых перевозок с раскладкой на составляющие тарифа;
* сравнительного анализа доходов за различные отчетные периоды.

Контроллинг доходов отрасли от грузовых перевозок обеспечивает:

* проведение ежемесячной оценки доходов с применением базовых и измененных (новых) тарифов;
* доступ к информации с ограниченного числа рабочих мест сетевого уровня;
* выдачу аналитических справок и отчетов как в электронном виде в стандартных информационных форматах, так и на бумажных носителях;
* получение информации о доходах отрасли за период не менее одного календарного года.

Контроллинг предоставляет информацию как по сети дорог, так и по выделенным направлениям грузопотоков. Эти направления должны быть изначально заданы или обозначены в процессе эксплуатации системы.

Система будет предоставлять на рабочее место пользователя информационные срезы доходообразования отрасли в зависимости от указанных тарифных условий, включая вид сообщения и принадлежность подвижного состава.

Автоматизированная система контроллинга доходов железнодорожного транспорта от грузовых перевозок включает в себя следующие подсистемы:

- формирования сводных данных по исполненным грузовым перевозкам;

- формирования проблемно-ориентированных таблиц для решения конкретных управленческих задач;

- отображения информации пользователю.

Для поддержания максимальной скорости обработки входной информации, осуществления расчетов, формирования выходной информации в виде справок и отчетов разработаны специальные алгоритмы, обеспечивающие минимальное время доступа к информации.

Сопоставление доходов с расходами по конкретным видам перевозок позволит регулярно определять их рентабельность, а в динамике с учетом роста или уменьшения соответствующих объемов - устанавливать эффективность гибкой тарифной политики.

Принимая во внимание тенденцию к увеличению удельного веса собственного подвижного состава в перевозках, необходимо дополнить анализ их влияния на финансовые результаты ОАО "РЖД" оценкой изменения его прибыли от другого вида деятельности - ремонта приватных вагонов и контейнеров. Целесообразно данную информацию формировать не только в целом на корпоративном уровне, но и с выделением наиболее крупных собственников подвижного состава [7, 28].

Для правильной оценки финансово-экономической целесообразности передачи вагонов в аренду информация о перевозках должна дополняться отчетными эксплуатационными показателями и, прежде всего, по обороту арендованных вагонов на сопоставимой основе с парком ОАО "РЖД".

Это позволит перейти от контроллинга доходов к комплексной системе контроллинга финансовых результатов по основным видам корпоративной деятельности в грузовом движении:

- перевозки в вагонах и контейнерах ОАО "РЖД";

- перевозки в собственных (приватных) и арендованных вагонах и контейнерах;

- предоставление услуг инфраструктурой по пропуску собственных поездных формирований.

В дальнейшем, возможно, потребуется выделить перевозки, осуществляемые локомотивами ОАО "РЖД" в вагонах, арендуемых этой корпорацией у других собственников - операторов транспортного рынка, в т. ч. для исполнения государственных заказов.

Новая система контроллинга доходов по видам грузовых перевозок с учетом ее дальнейшего развития призвана существенно улучшить информационное обеспечение ОАО "РЖД" для повышения эффективности принятия управленческих решений по совершенствованию железнодорожных тарифов.

3.3. Совершенствование регулирования тарифов на железнодорожном транспорте

На современном этапе со стороны мощных компаний усиливается тенденция к монополизации рынка за счет дифференциации продукции (услуг), усиления рекламы, использования товарных знаков (брендов). Наблюдается снижение роли традиционных факторов формирования ценности (затраты, полезность). Заметно повышается значение общественно-психологических факторов, что подтверждается, в частности, изменением общего объема и структуры оценки активов крупных компаний.

Тарифы непосредственно влияют на эффективность и качество работы железнодорожного транспорта, косвенно - на размещение производительных сил, нахождение рациональных транспортных связей, а также выражают транспортные издержки в конкретных ценах продукции.

Правильная тарификация работ и услуг, выполняемых транспортом, - достаточно сложная задача, заслуживающая комплексного рассмотрения. То, какими должны быть тарифы на перевозку, необходимо рассматривать не только как часть системы тарифов на услуги разных видов транспорта, но и как самостоятельную сферу ценообразования, которая формируется под воздействием ценообразующих факторов и, в первую очередь, издержек производства [16].

Основные цели государственного регулирования железнодорожного транспорта в России:

- повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, безопасности и качества оказываемых услуг;

- формирование эффективной единой транспортной системы страны;

- снижение совокупных народнохозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом;

- удовлетворение растущего спроса на услуги, оказываемые железнодорожным транспортом.

При выборе метода регулирования железнодорожного тарифа следует учитывать следующие приоритеты, свойственные российской государственной экономической политике:

- стабильность тарифов для грузовладельцев;

- рост эффективности отрасли за счет стимулирования монополиста средствами регулирования;

- рост эффективности отрасли за счет развития конкуренции на потенциально-конкурентных рынках;

- обеспечение достаточного уровня инвестиций в инфраструктуру.

В Программе структурного реформирования железнодорожного транспорта выделены три возможных типа рынков: естественно-монопольный, временно-монопольный (потенциально-конкурентный) и конкурентный. Государственное регулирование тарифов должно постоянно осуществляться в естественно-монопольном секторе и постепенно уменьшаться во временно-монопольном (потенциально-конкурентном).

В настоящее время подавляющее большинство транспортных услуг оказывает монополист, выполняющий часть функций государственного регулирования на рынке грузовых и пассажирских перевозок [16].

ОАО "РЖД" предоставляет значительную часть услуг по фиксированным, устанавливаемым ФСТ России тарифам. При этом некоторые услуги, оказываемые доминирующей компанией, фактически являются конкурентными, но регулируются так же, как монопольные услуги. Из трех инструментов регулирования (цена, качество, доступ) используется только ценовой.

Анализ структурных реформ на железнодорожном транспорте позволил выделить два этапа в развитии системы железнодорожных тарифов:

* период текущей модернизации действующей системы тарифов;
* период перехода на новую систему тарифов, в которой должны учитываться организационные и экономические изменения в условиях функционирования железнодорожного транспорта.

Тарифная политика должна отражать интересы всех участников, связанных с процессом реформирования железнодорожного транспорта, обеспечивать условия для обновления материальной базы отрасли и развитие современной транспортной инфраструктуры.

Система цен (тарифов) на железнодорожном транспорте соблюдает такие общие принципы предоставления услуг, как доступность, универсальность, прозрачность, недопущение дискриминации, непрерывность и т. п.

Основная цель совершенствования тарифной системы - обеспечение ее противозатратности, равнодоступности (равновыгодных условий хозяйствования для частных и государственных компаний-перевозчиков), унифицированности (разработка единой методологии формирования железнодорожных тарифов), гибкости [14].

Формированию конкурентной среды на рынке транспортных услуг должны способствовать методы экономического регулирования. При том что в методах административного регулирования заложена, прежде всего, разработка правил функционирования монопольных структур, их рациональное сочетание с методами экономического регулирования железнодорожных тарифов является основой для повышения эффективности функционирования рынка транспортных услуг.

Один из основных компонентов системы государственного регулирования - определение сферы регулирования и оценка экономической эффективности нерегулируемого ценообразования.

Для принятия решения о сфере регулирования железнодорожного транспорта необходимо иметь методику и критерии определения сферы государственного регулирования, подходы к классификации рынков и определению услуг по видам деятельности, анализ ситуации на выбранных рынках перевозок, процедуру пересмотра существующей сферы регулирования.

Отсутствие в законодательстве РФ таких понятий, как "железнодорожные перевозки" и "услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта", не позволяет корректно определить сферы деятельности субъектов естественных монополий, а следовательно, создает избыточное присутствие государства в области регулирования железнодорожного транспорта и сдерживает развитие конкуренции в этом сегменте экономики.

Чтобы реализовать задачу по переходу от жесткого государственного регулирования тарифов в сфере железнодорожных перевозок к принципам рыночного ценообразования, требуется определить не только критерии выделения конкурентных сегментов рынка, но и перечень показателей, необходимых для оценки конкуренции в данных сегментах рынка, а также порядок проведения соответствующего анализа.

Важнейшей частью общей политики, обеспечивающей адаптацию компании к экономическим условиям, является ее ценовая политика.

В области ценообразования перед ОАО "РЖД" стоят такие важнейшие вопросы, требующие решения, как:

- освоение и эффективное использование Компанией новых моделей рынков и ценовой политики, обобщающих современную практику и объясняющих мотивы поведения рыночных контрагентов;

- учет влияния на цены всех возможных последствий процесса интернационализации рынков, имеющего место в Европе и активно проникающего на экономическое пространство России и ближнего зарубежья;

- обеспечение гибкого подхода к ценообразованию в зависимости от изменения фаз развития рынка и продаваемого продукта;

- разработка эффективной ценовой стратегии и выбор оптимальных методов ценообразования в зависимости от целей, избранных Компанией, и реальных рыночных условий;

- разработка ценовой политики с учетом постоянно меняю щейся экономической конъюнктуры.

Обоснованный выбор цены и метода ее формирования, направленный на достижение максимальной прибыли, определяет целевую стратегию организации на перспективу.

Выбор метода расчета тарифов определяет экономическую мотивацию регулируемой компании. Особенности (риски) тарифного регулирования для железнодорожного транспорта в одинаковой степени относятся к любому методу расчета тарифов и не налагают ограничений на его выбор.

В то же время выбор метода расчета тарифов основывается на приоритетах государственной экономической политики. Например, рост эффективности отрасли будет достигаться за счет развития конкуренции на потенциально-конкурентных рынках (рынки перевозок, локомотивной тяги), а не за счет средств регулирования. Следовательно, на рынке услуг инфраструктуры важнейшей задачей регулирования является обеспечение равного доступа конкурентов и достаточного уровня инвестиций в развитие и содержание основных фондов [14].

Для регулирования тарифов на рынке услуг инфраструктуры можно применять метод ограничения рентабельности с использованием паритетного ценообразования, при этом регулируемая компания должна иметь возможность предоставлять скидки с тарифа для наиболее полного удовлетворения спроса. Для рынков перевозок и локомотивной тяги можно применять метод ограничения цены, где регулируется как максимальная, так и минимальная цена ("тарифный коридор").

Практика предоставления скидок и исключительных тарифов носит не системный характер, она недостаточно гибка и стабильна. Отсутствуют дифференцированный подход к установлению скидок и исключительных тарифов, методологическая основа их предоставления и, самое главное, понятийный аппарат.

С точки зрения построения эффективной тарифной системы особое значение для железнодорожного транспорта России имеют характеристика их рынков и возможные подходы к выбору методов тарифного регулирования на них.

Рынок грузовых перевозок. Ключевая цель регулирования данного рынка - создание условий для развития конкуренции.

Для данного рынка можно применять такой метод тарифного регулирования, как сегментированное ограничение цены. Дополнительными мерами регулирования могут быть установление и контроль качества услуг (до развития конкуренции), методы антимонопольного регулирования.

Обеспечение недискриминационного доступа независимых перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта - следующий структурный компонент системы государственного регулирования железнодорожного транспорта в России.

Основные компоненты системы обеспечения недискриминационного доступа к услугам инфраструктуры:

- перечень регулируемых услуг инфраструктуры;

- требования к перевозчику - возможность приобретения услуги предоставляется всем организациям, изъявившим такое желание и удовлетворяющим заранее определенным, обоснованным и единым для всех критериям;

- порядок распределения ограниченных ресурсов - при отсутствии возможности предоставить услугу всем желающим претенденты распределяются по приоритетам согласно установленным правилам. Такие правила должны исходить из социальной и экономической целесообразности;

- условия договора - условия и порядок заключения договора на оказание услуги должны быть взаимовыгодными и разумными;

- установление тарифов на услуги инфраструктуры - структура и уровень платы за пользование инфраструктурой должны быть обоснованными и создавать материальную заинтересованность перевозчика (ОАО "РЖД") в оказании услуг инфраструктуры независимым перевозчикам;

- контроль за выполнением установленных правил.

Тем не менее до настоящего времени вопросы недискриминационного доступа всех участников рынка транспортных услуг к инфраструктуре железнодорожного транспорта не решены.

Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утв. постановлением Правительства РФ от 20.11.03 № 703, и Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта, утв. постановлением Правительства РФ от 25.12.03 № 710, нуждаются в корректировке. Они не могут применяться на практике из-за отсутствия предусмотренного ст. 11 Федерального закона от 10.01.03 № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта в Российской Федерации" Перечня критериев технических и технологических возможностей осуществления перевозки, что является для перевозчика и владельца инфраструктуры основанием отказа в согласовании заявки на перевозку.

Для обеспечения стабильного функционирования железнодорожного транспорта в долгосрочной перспективе необходимо определить "адекватный" уровень эксплуатационных и капитальных затрат, установить источники доходов для покрытия этих затрат, а также создать условия для привлечения внешнего капитала. Это требует в первую очередь разработки методики определения "адекватного" уровня доходов (затрат) ОАО "РЖД" и согласования ее со всеми заинтересованными федеральными органами исполнительной власти [14].

Учет доходов должен обеспечить формирование полной и достоверной информации о фактических доходах на перевозки для обоснования управленческих решений, а также для использования этой информации заинтересованными организациями.

Решению ряда серьезных проблем отрасли препятствуют недостаточная финансовая прозрачность хозяйственной деятельности, отсутствие единой номенклатуры доходов и формы отчетности о доходах в разрезе видов деятельности. Создание и внедрение системы учета доходов и расходов от перевозок в разрезе видов деятельности и тарифных составляющих (по перевозочным видам деятельности) помогут достижению финансовой прозрачности. Методологическое описание порядка выделения тарифных составляющих в доходах и расходах от перевозок будет способствовать созданию базы для разработки нового принципа тарифообразования в ОАО "РЖД".

В настоящее время в России не определены конкретные цели и задачи, которые должны быть решены в процессе государственного регулирования естественных монополий.

Федеральный закон от 17.08.95 № 147-ФЗ "О естественных монополиях" направлен "на достижение баланса интересов потребителей и субъектов естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого ими товара для потребителей и эффективное функционирование субъектов естественных монополий".

Кроме того, в данном Федеральном законе не определен целевой уровень эффективности.

Интересы потребителей транспортных услуг в основном направлены на снижение транспортных затрат до минимального уровня, при котором невозможно эффективное функционирование хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте.

При этом понятие "естественная монополия" не может быть применено к железнодорожным перевозкам в полной мере.

Федеральный закон "О естественных монополиях" дает следующее определение естественной монополии: "состояние товарного рынка, при котором удовлетворение спроса на этом рынке эффективнее в отсутствие конкуренции в силу технологических особенностей производства (в связи с существенным понижением издержек производства на единицу товара по мере увеличения объема производства), а товары, производимые субъектами естественной монополии, не могут быть заменены в потреблении другими товарами ...".

Таким образом, для отнесения деятельности хозяйствующего субъекта к естественно-монопольной требуется подтверждение одновременно двух условий:

- "эффект масштаба производства";

- невозможность замены товаров на товары других производителей.

Как первое, так и второе условие для железнодорожных перевозок справедливы только в ограниченной сфере деятельности: в части предоставления услуг инфраструктуры и осуществления перевозок на отдельных маршрутах и отдельных грузов.

В большинстве случаев услуги, предоставляемые ОАО "РЖД", могут быть заменены услугами как других видов транспорта, так и частных компаний, владеющих собственным подвижным составом.

В настоящее время нет четкого разграничения между федеральными органами исполнительной власти по регулированию естественных монополий и контролю над состоянием рынков товаров (услуг).

Государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте ориентируется в основном на политические, социальные и отраслевые аспекты, а не на экономические потребности развития железнодорожной инфраструктуры.

В результате происходит межотраслевое субсидирование различных отраслей промышленности за счет железнодорожного транспорта, что приводит к значительному недофинансированию регулируемого государством субъекта естественной монополии -ОАО "РЖД" [14].

В подходах к государственному регулированию на железнодорожном транспорте целесообразно произвести следующие изменения.

Отказаться в отношении железнодорожного транспорта от понятия "естественная монополия" и ввести термин "работы, (услуги) регулируемые государством", который предусматривает прямое ценовое и косвенное регулирование.

Прямое ценовое регулирование может вводиться на рынках товаров (услуг), где отсутствуют конкурентные отношения, например при монопольном (доминирующем) положении.

В соответствии с Законом (РСФСР от 22.03.91 № 948-1) "О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках" термин "доминирующее положение" позволяет иметь долю хозяйствующего субъекта на рынке до 100%.

Косвенное регулирование (общий экономический эффект достигается нетарифными методами) осуществляется в соответствии с антимонопольным законодательством, а также регулированием уровня качества, налогами и т. д.

Использование методов прямого и косвенного регулирования соответствует положениям Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, предусматривающей замену государственного регулирования рыночными механизмами в секторах с потенциально возможной внутриотраслевой, межотраслевой, межтранспортной и международной конкуренцией.

Определить в качестве цели, которая достигается в процессе государственного регулирования на железнодорожном транспорте, создание развитой инфраструктуры железнодорожного транспорта, способной эффективно обеспечивать потребности экономики РФ в перевозках.

Создать условия для обеспечения расширенного воспроизводства на железнодорожном транспорте. Величина чистой прибыли должна обеспечивать субъекту регулирования возможность:

- формирования собственных средств на развитие и техническое перевооружение;

- финансирования прочих инвестиционных программ, принятых в установленном порядке;

- обслуживания заемного капитала.

Уточнить области прямого государственного ценового регулирования на железнодорожном транспорте и определить отдельные сегменты транспортных услуг, на которых имеется монопольное положение или возможно его образование. Сегодня к таким областям могут быть отнесены услуги инфраструктуры ОАО "РЖД".

Критерием государственного регулирования должен стать нормативный уровень рентабельности основной деятельности и рентабельности собственного капитала, который с учетом экономически обоснованных издержек должен быть сопоставим с аналогичными показателями различных хозяйствующих субъектов как в регулируемой сфере, так и в сфере конкурентных рынков. На основании этого определяется уровень тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Разграничить сферы принятия решений по прямому ценовому регулированию между федеральными органами исполнительной власти. Решение по государственному ценовому регулированию в сегментах транспортных услуг, на которых имеется монопольное положение или возможно его образование, должно приниматься поэтапно.

Первый этап - определение регулирующим органом (ФСТ России) экономически обоснованного уровня тарифов с учетом обеспечения нормативного уровня рентабельности основной деятельности и собственного капитала в регулируемой государством сфере деятельности.

Второй этап- определение Минэкономразвития России уровня изменения тарифов на основе прогнозируемых параметров социально-экономического развития РФ и, при необходимости (если предлагаемые решения по тарифам ниже экономически обоснованного уровня), размеров дотирования железнодорожного транспорта из федерального бюджета для обеспечения выхода на нормативный уровень рентабельности основной деятельности и собственного капитала.

Третий этап -согласование Минэкономразвития России и Минфином России размеров бюджетных дотаций (в случае целесообразности принятия решения по индексации грузовых железнодорожных тарифов на уровне ниже экономически обоснованного).

Четвертый этап (в случае принятия решения по индексации грузовых железнодорожных тарифов на уровне ниже экономически обоснованного) - по окончании финансового года с учетом фактических параметров социально-экономического развития РФ производится оценка принятых решений по государственному бюджетному дотированию и размерам возникающей задолженности бюджета.

Таким образом, необходимо выполнить следующие действия:

- разработать Методику определения нормативного уровня рентабельности основной деятельности и рентабельности собственного капитала и Методику сопоставления их с уровнем аналогичных показателей различных хозяйствующих субъектов;

- внести изменения и дополнения в законодательство РФ, в т. ч.: в Законы "О естественных монополиях", "О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках", "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации"; постановления Правительства РФ, утверждающие Положения о Федеральной службе по тарифам, Федеральной антимонопольной службе, Министерстве экономического развития и торговли Российской Федерации", Министерстве финансов, Министерстве транспорта Российской Федерации; постановления Правительства РФ от 07.03.95 № 239 "О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)", от 15.12.04 № 787 "Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и Правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте";

- разработать и принять постановление Правительства РФ "О ценообразовании на железнодорожном транспорте";

- разработать новый Прейскурант № 10-01 ("Тарифы на услуги инфраструктуры");

- внести изменения в корпоративную отчетность, предусматривающую раздельный учет доходов и расходов ОАО "РЖД" в сфере государственного регулирования и в конкурентной сфере [14].