МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНСТВО ПО ОБРАЗОВАНИЮ

ГОСУДАРСТВЕЕНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

ПРИБОРОСТРОЕНИЯ И ИНФОРМАТИКИ

Факультет: «Экономический»

Кафедра: «Коммерция и маркетинговые исследования»

**Курсовая работа**

По дисциплине: «Ценообразование»

На тему: «Ценообразование на грузовом железнодорожном транспорте»

Выполнила:

студентка 3 курса

ЭФ-3 «Маркетинг»

Томко Ю.А.

Проверил:

Белков А.В.

Москва 2009 г.

Оглавление

[Оглавление 2](#_Toc231142944)

[Введение 3](#_Toc231142945)

[Система тарифов на грузовом железнодорожном транспорте 4](#_Toc231142946)

[Факторы, влияющие на формирование тарифов на грузовом железнодорожном транспорте 6](#_Toc231142947)

[Виды тарифов на грузовом железнодорожном транспорте 7](#_Toc231142948)

[Государственное регулирование тарифов на грузовом железнодорожном транспорте 9](#_Toc231142949)

[История развития ценообразования на грузовом железнодорожном транспорте в рыночных условиях 17](#_Toc231142950)

[Ценообразование в условиях рыночной конкуренции 18](#_Toc231142951)

[Маркетинговый аспект в ценообразовании на железнодорожном транспорте 26](#_Toc231142952)

[Заключение 29](#_Toc231142953)

[Список использованной литературы 31](#_Toc231142954)

Введение

В условиях развития рыночной экономики и высокой степенью изменчивости окружающей среды, в которой главной целью стало получение максимальной прибыли при минимуме затрат, не могло не затронуть сферу транспортных услуг и ее тарифную политику.

Одним из главных условий рациональной организации деятельности транспорта и его прибыльности является грамотное, качественное и планомерное формирование цен на транспортные услуги, а там, где невозможно создание конкурентной среды, проведение взвешенной тарифной политики государства.

*На транспорте существует особая форма системы ценообразования*на его продукцию – тарифы на перевозки. На построение тарифов оказывает влияние технологическая особенность транспортного производства.

Транспортный тариф - это плата за услуги по перемещению. Его роль в деятельности того или другого вида транспорта транспортного предприятия трудно переоценить, поскольку от уровня тарифов зависит прибыльность, а значит, и финансовая стабильность, выживаемость в конкурентной борьбе. В рыночной экономике существуют как свободные тарифы, складывающиеся в зависимости от спроса и предложения, так и фиксированные. Последние применимы в основном к естественным монополиям. Если говорить о свободных тарифах, то они являются результатом противостояния спроса и предложения. Спрос определяется его величиной на потребность в перемещении. Он, в свою очередь, зависит от масштабов национального производства, доходов и платежеспособности клиентуры, уровня действующих тарифов. Платежный спрос отражает поведение потребителей.

В результате формирования современного рынка транс­портных услуг роль транспортных тарифов повышается. В связи с этим актуальна информация, связанная с происходящи­ми изменениями в уровне транспортных тарифов, в коли­чественных и качественных характеристиках тарифных сис­тем.

**Целью** курсовой работы является изучение особенностей принципа построения тарифов на грузовом железнодорожном транспорте.

Система тарифов на грузовом железнодорожном транспорте

Транспортный тариф – это цена за перемещение материального объекта в пространстве. Транспортные тарифы включают в себя на тарифы на грузовые перевозки и пассажирские тарифы. Грузовой транспорт, доставляя продукцию от производителей к потребителю, увеличивает ее стоимость.

Железнодорожный транспорт является основой транспортного комплекса России. Доля железных дорог в общем грузообороте всех видов транспорта общего пользования составляет 80%. Основой для расчетов стоимости перевозки на железнодорожном транспорте яв­ляется прейскурант «Тарифы на грузовые железнодорожные перевоз­ки» № 10-01, который был введен в действие в 1990 г.

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

Тарифное регулирование на Федеральном железнодорожном транспорте России (ФЖТ) проводится в соответствии с государственной политикой цен в рамках действующего законодательства. Порядок регулирования железнодорожных тарифов определяется Правительством Российской Федерации.

Одним из основных методологических принципов формирования и государственного регулирования тарифов является их ориентация на согласование коммерческих интересов предприятий транспорта.

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

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

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

Себестоимость транспортной продукции может быть представлена следующей формулой:

С = Р + З\*Д,

где С – себестоимость перевозки 1 т груза;

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

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

Д – расстояние, км.

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

С = Р/Д + З.

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

Факторы, влияющие на формирование тарифов на грузовом железнодорожном транспорте

Тариф должен быть величиной, отвечающей одновременно интересам транзитной железной дороги, а также грузоотправителей и грузополучателей. В этом смысле транзитный тариф есть функция многих факторов - не только транспортных, но и общеэкономических.

Факторы, оказывающие влияние на формирование транзитного тарифа, показаны ниже:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Стратегические интересы | Транспортные факторы | Экономические факторы |
| Государства | Скорость | Прибыль для железной пороги |
| Прибыль для продавца и покупателя |
| Транспорта | Вид груза |
| Прибыль для продавца и покупателя |
| Продавца | Расстояние перевозки | Состояние торгового обмена |
| Цена товара в стране получателя |
| Покупателя |
| Конкурентоспособность |

В условиях рыночных отношений тарифообразование, т.е. процесс формирования тарифов, подвержено воздействию множества факторов. При этом ценовые решения - одна из основных функций транспортной организации (АТО), так как от тарифа будут зависеть конкурентоспособность, объем реализации транспортных услуг, положение на рынке, финансовая и деловая устойчивость организации. Эффективная работа транспортной организации на рынке транспортных услуг невозможна без соответствующей тарифной политики. Тарифная политика заключается в установлении тарифов в соответствии с условиями деятельности организации и варьировании ими так, чтобы завладеть максимально возможной долей рынка транспортных услуг при этом получать запланированный объем прибыли в соответствии с решаемыми стратегическими и тактическими задачами.

Виды тарифов на грузовом железнодорожном транспорте

На железнодорожном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используют общие, исключительные, льготные и местные тарифы.

Общие тарифы - это основной вид тарифов. С ее помощью определяется стоимость перевозки основной массы грузов.

Исключительными тарифами называются тарифы, которые устанавливаются с отклонением от общих тарифов в виде специальных надбавок или скидок. Эти тарифы могут быть повышенными или пониженными. Они распространяются, как правило, лишь на конкретные грузы.

Исключительные тарифы позволяют влиять на размещение промышленности, так как с их помощью можно регулировать стоимость перевозки отдельных видов сырья, например, каменного угля, кварцитов, руды и т. п. Повышая или понижая с помощью исключительных тарифов стоимость перевозок в различные периоды года, добиваются снижения уровня неравномерности перевозок на железных дорогах. Этой же цели служат исключительные пониженные тарифы на перевозку грузов в устойчивых направлениях движения порожних вагонов и контейнеров.

Льготные тарифы применяются при перевозке грузов для определенных целей, а также грузов для самих железных дорог.

Местные тарифы устанавливают начальники отдельных железных дорог. Эти тарифы, включающие в себя размеры плат за перевозку грузов и ставки различных сборов, действуют в пределах данной железной дороги.

Кроме провозной платы железная дорога взимает с грузополучателей и грузоотправителей платы за дополнительные услуги, связанные с перевозкой грузов. Эти платы называются сборами и взыскиваются за выполнение силами железной дороги следующих операций: за хранение, взвешивание или проверку веса груза, за подачу или уборку вагонов, их дезинсекцию, за экспедирование грузов, погрузочно-разгрузочные работы, а также за ряд других операций.

Перечислим основные факторы, от которых зависит размер платы при перевозке грузов по железной дороге.

Вид отправки. По железной дороге груз может быть отправлен повагонной, контейнерной, малотоннажной - весом до 25 т и объемом до полувагона, и мелкой отправкой - весом до 10 т и объемом до 1/3 вместимости вагона.

Скорость перевозки. По железной дороге груз может перевозиться грузовой, большой или пассажирской скоростью. Вид скорости определяет, сколько километров в сутки должен проходить груз.

Расстояние перевозки. Провозная плата может взиматься за расстояние по кратчайшему направлению, так называемое тарифное расстояние при перевозках грузов грузовой или большой скоростью либо за действительно пройденное расстояние - в случае перевозки негабаритных грузов или перевозки грузов пассажирской скоростью.

Тип вагона, в котором осуществляется перевозка груза. По железной дороге груз может перевозиться в универсальных, специализированных или изотермических вагонах, в цистернах или на платформах. Размер провозной платы в каждом случае будет различным.

Принадлежность вагона или контейнера. Вагон, платформа или контейнер могут принадлежать железной дороге, быть собственностью грузополучателя или грузоотправителя.

Количество перевозимого груза - фактор, также оказывающий существенное влияние на стоимость перевозки.

Государственное регулирование тарифов на грузовом железнодорожном транспорте

Формирование государственной политики в области регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и рассмотрение предложений по ее совершенствованию осуществляются Комиссией Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте.

Государственное регулирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки осуществляется в целях:

а) достижения баланса интересов субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг;

б) защиты экономических интересов потребителей услуг организаций железнодорожного транспорта, снижения народно - хозяйственных затрат и обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для потребителей;

в) развития конкурентной среды на рынке транспортных услуг;

г) обеспечения устойчивого и экономически эффективного функционирования организаций железнодорожного транспорта;

д) создания у организаций железнодорожного транспорта экономических стимулов к снижению себестоимости перевозок и повышению качества транспортного обслуживания, а у потребителей услуг организаций железнодорожного транспорта - к улучшению транспортных свойств грузов и оптимизации транспортных связей.

Государственное регулирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки основывается на следующих принципах:

а) применение на всей территории Российской Федерации единой структуры и системы построения тарифов, обеспечивающих возмещение экономически обоснованных затрат и получение прибыли;

б) распределение эксплуатационных расходов по видам перевозок на основе соответствующих методик;

в) обеспечение недискриминационного доступа потребителей к услугам железнодорожного транспорта, в том числе к его инфраструктуре;

г) установление для всех грузоотправителей (грузополучателей) единых правил тарификации особых условий грузовых железнодорожных перевозок;

д) обеспечение гласности принятия решений по вопросам регулирования тарифов, в том числе установления уровня тарифов, их изменения и правил применения;

е) соответствие системы построения тарифов рыночным условиям

хозяйствования (переход по мере развития рыночных отношений и конкуренции от тарифов, регулируемых государством, к договорным тарифам на перевозки);

ж) ведение раздельного учета затрат в естественно монопольном и потенциально конкурентном секторах транспортных услуг;

з) ограничение перекрестного субсидирования одних видов перевозок за счет других.

5. Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки устанавливаются в соответствии с законодательством Российской Федерации и включают в себя в том числе плату за пользование инфраструктурой железных дорог, подвижным составом федерального железнодорожного транспорта.

6. Правила предоставления исключительных (учитывающих особые условия перевозок) тарифов на грузовые железнодорожные перевозки утверждаются Правительством Российской Федерации. Предоставление исключительных (учитывающих особые условия

перевозок) тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в случаях, не предусмотренных указанными правилами, а также в индивидуальном порядке не допускается.

7. Принятие решения об изменении предельного уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки производится на основе мониторинга основных ценообразующих факторов, в том числе объемов грузовых перевозок и их особенностей; расходов организаций железнодорожного транспорта, в том числе расходов на выплату заработной платы, оплату сырья и материалов, накладных расходов; конъюнктуры товарных рынков и рынка транспортных услуг; амортизационных отчислений; потребности в средствах на обслуживание привлеченного капитала, развитие производства и финансирование за счет прибыли других обоснованных расходов; объемов государственной поддержки, налогов и других платежей.

8. Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации по согласованию с Министерством путей сообщения Российской Федерации, Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации утверждает обязательные для исполнения всеми субъектами естественной монополии на железнодорожном транспорте нормативно - методические документы по вопросам государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки. (в ред. Постановления Правительства РФ от 06.11.2001 N 777)

9. Для принятия решения об установлении (пересмотре) регулируемых тарифов представляются следующие материалы:

а) расчет величины предлагаемого уровня тарифов;

б) сводные бухгалтерские балансы Министерства путей сообщения Российской Федерации;

в) изменения затрат по элементам расходов, включая их постатейное обоснование, исходя из: установленного законодательством Российской Федерации состава затрат; норм и нормативов затрат; прогнозируемого изменения цен на продукцию (услуги), потребляемую организациями железнодорожного транспорта; мероприятий по повышению эффективности использования производственного персонала организаций железнодорожного транспорта;

г) обоснование прогнозируемого размера прибыли;

д) планы капитальных вложений;

е) сравнительные данные по элементам затрат и размеру прибыли за предыдущие 3 года.

10. Материалы представляются по форме, устанавливаемой Министерством Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства с учетом параметров, включаемых в бухгалтерскую, статистическую и иную отчетность.

11. Материалы, представленные для обоснования необходимости изменения тарифов, с заключениями федеральных органов исполнительной власти, ответственных за информационно - аналитическое обеспечение деятельности Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте, рассматриваются Комиссией в установленном порядке в течение 30 дней со дня их получения.

12. Государственное регулирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки осуществляют в пределах своей компетенции Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации и Министерство путей сообщения Российской Федерации на основании решений Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте путем (в ред. Постановления Правительства РФ от 06.11.2001 N 777) утверждения и введения в действие тарифов или их предельного уровня; контроля за правильностью применения утвержденных в установленном порядке тарифов или их предельного уровня.

13. Введение в действие тарифов осуществляется в следующем порядке:

во внутригосударственном сообщении (в том числе на перевозки экспортно - импортных грузов по территории Российской Федерации, за исключением перевозок грузов в прямом международном сообщении и транзита по территории Российской Федерации) - решением соответствующего правления Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации, утверждаемым Федеральной энергетической комиссией Российской Федерации; (в ред. Постановления Правительства РФ от 06.11.2001 N 777) в прямом международном сообщении, а также при транзите по территории Российской Федерации - актами Министерства путей сообщения Российской Федерации.

14. При установлении сроков введения новых тарифов на грузовые железнодорожные перевозки должна учитываться необходимость доведения информации о них до потребителей услуг субъектов естественных монополий на транспорте в соответствии с законодательством Российской Федерации.

15. Контроль за правильностью применения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки осуществляется Федеральной энергетической комиссией Российской Федерации. (в ред. Постановления Правительства РФ от 06.11.2001 N 777)

16. Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации осуществляет методическое руководство деятельностью субъектов естественных монополий по вопросам государственного регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и анализ практики такого регулирования, а также дает разъяснения по вопросам государственного регулирования тарифов на указанные перевозки в пределах своей компетенции.

Федеральным Законом “О естественных монополиях” от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ определен перечень субъектов естественной монополии на транспорте, сформулированы основные правовые и организационные положения.

В соответствии с Законом РФ “О естественных монополиях” обязательному государственному регулированию подлежат железнодорожные перевозкив том числе и грузовые.

Тарифное регулирование — один из основных блоков в системе государственного регулирования в сфере транспорта. Механизм ценового регулирования — понятие комплексное, включающее в себя не только периодическое корректирование общего уровня тарифов по монопольным субъектам транспорта, но и совершенствование тарифных систем, вопросы управления тарифообразованием на федеральном и региональном уровнях, методы текущего регулирования и многие другие составляющие, направленные на коренное улучшение функционирования и взаимодействия видов транспорта как составных частей транспортной системы России.

Выделение субъектов транспорта — естественных монополистов — как сферы государственного регулирования, следует рассматривать как новый качественный подход к государственному регулированию на транспорте, в том числе и в области тарифов.

Состояние дел в области государственного ценового регулирования деятельности субъектов естественных монополий на транспорте следует признать неудовлетворительным. Отсутствие эффективного регулирования и контроля на федеральном и региональном уровнях не способствует эффективности работы транспортной инфраструктуры, устранению затратной практики хозяйствования, сдерживает повышение качества работы транспортной системы России. Основная причина заключается в отсутствии элементарных организационных предпосылок для проведения этой актуальной и масштабной государственной работы.

Валовый затратный метод индексации грузовых тарифов железнодорожного транспорта малоэффективен и вреден по существу, так как не устраняет, а лишь создает новые перекосы в уровне тарифов по основным видам работ и группам грузов; противозатратные функции регулирования не реализуются.

Из-за высокого уровня железнодорожных тарифов, например, разумный выбор эффективного применения автомобильного и железнодорожного транспорта с экономической точки зрения потерял свое значение, так как железнодорожный транспорт на всех расстояниях неконкурентен при перевозке практически всех грузов, кроме массовых навалочных. Это приводит к излишним необоснованным затратам на транспорт и отражается на конечных ценах.

Тарифы на перевозки в труднодоступные районы на федеральном уровне не регулируются. Транспортные терминалы как объекты регулирования не рассматриваются и тарифная политика в этой части не определена.

Необходимо рассмотрение проблемы в комплексе и принятие конструктивных решений по исправлению ситуации.

Число субъектов транспорта, подлежащих обязательному регулированию, насчитывает несколько сот, поэтому необходимо активное участие региональных органов управления, методическое и организационное координирование всей работы, а также научное обеспечение для выработки новых качественных методов государственного регулирования деятельности субъектов монополии на транспорте.

В переходный период транспорт должен рассматриваться как особо приоритетная отрасль и стимулятор развития производства и предпринимательства. Эффективное регулирование тарифов должно развивать специфические преимущества железнодорожного транспорта, содействовать экономичной его работе, усиливать его роль в национальной транспортной системе.

Главные недостатки действующего порядка регулирования железнодорожных тарифов заключаются в валовом затратном подходе, в неразделенности экономики грузовых и пассажирских перевозок, в наличии больших объемов перекрестного субсидирования грузовых и пассажирских перевозок, в использовании узкой информационной базы прошлых периодов, в слабой мотивации участников процесса регулирования в повышении эффективности этого процесса.

Высокий уровень тарифов во многом определяется тем, что высвобождена и бездействует большая часть производственных фондов, сложились неблагоприятные тенденции в изменении производительности выполнения транспортной работы; возросла затратная роль “вторичной инфраструктуры” (социальной, производственной, подсобной) , а железные дороги не проявляют достаточной коммерческой заинтересованности в снижении затрат.

Регулирование транспортных тарифов должно комплексно учитывать народнохозяйственные и отраслевые условия, должно быть направлено на усиление функций тарифов в условиях эффективной экономики, учитывать процессы разгосударствления и приватизации в сфере транспорта.

Государственные органы должны регулировать и контролировать тарифы железнодорожного транспорта, особенно в тех условиях транспортного рынка, когда существует монополия на перевозки грузов, так как изменение тарифов на перевозки существенно влияет на масштаб цен. В тех видах услуг, где перевозки могут выполняться конкурирующими видами транспорта или транспортными предприятиями, эффективно свободное тарифообразование на перевозки и услуги железнодорожного транспорта. С помощью государственного регулирования и развития систем тарифов на транспорте должны решаться следующие задачи: — сохранения целостности государства, единого экономического пространства и подъема экономики;

— обеспечения устойчивого финансового положения транспортных отраслей как важного элемента жизнеобеспечения общества;

— согласования коммерческих интересов государства, предприятий с интересами клиентов и общества в целом;

— обеспечения противозатратности и обоснованности регулируемых тарифов за счет использования экономических и финансовых нормативов по видам и технологиям перевозок, учета условий работы и эффекта от реализации организационных и технических нововведений, использования в качестве базы расчетов перспективных данных и ПЭВМ для обеспечения вариантных расчетов;

— соответствия структуры тарифов и методов определения его составляющих рыночным условиям хозяйствования; отражения в уровне нормативной себестоимости планируемых изменений цен, заработной платы, амортизации и других факторов; — обеспечения жесткого контроля за динамикой издержек, особенно направляемых на оплату труда, инвестиции и ремонт.

Главные функции, возлагаемые на тарифы: оптимальное размещение производительных сил на территории страны и эффективное использование ресурсов, рациональное распределение перевозок между видами транспорта и улучшение работы самих транспортных организаций, влияние на снижение затрат и повышение качества выполнения транспортных услуг.

Регулирование тарифов на железнодорожном транспорте должно строиться с учетом перспектив структурной реорганизации, изменения форм собственности, децентрализации в управлении, развития конкуренции, особенностей рынка транспортных услуг в железнодорожном транспорте, степени их монополизации и уровня конкуренции, а также территориального принципа управления в России.

Базовые грузовые тарифы должны отражать движение объективных затрат, потребительские свойства транспортной продукции, ее качество. При определении уровня базовых тарифов на железнодорожном транспорте за основу принимаются объективно необходимые (экономически обоснованные) затраты с учетом рыночных факторов.

В экономически обоснованные включаются дополнительные затраты на повышение качественных параметров работы транспорта. Разукрупнение отправок, повышение скорости продвижения товарных масс, обеспечение сохранности, комплексной механизации и специализации требуют, как правило, увеличения удельных затрат.

Стратегия изменения тарифов во времени в связи с изменением объемов перевозок, оптовых цен, заработной платы и других составляющих, от которых зависит уровень тарифов, не должна допускать скачкообразный характер изменения тарифов.

Целью регулирования является реализация тарифной политики в сферах деятельности естественных монополий на транспорте, стимулирующей их эффективную и качественную работу и обеспечивающей баланс интересов транспорта и потребителей транспортных услуг.

История развития ценообразования на грузовом железнодорожном транспорте в рыночных условиях

В практике тарифного регулирования услуг федерального железнодорожного транспорта с 1992 г. по 1999 г. в условиях высоких темпов инфляции в основном использовался принцип валовой затратной индексации грузовых железнодорожных тарифов, основу которого составлял метод учета инфляционного роста оптовых цен за предыдущий период. За это время было принято более 50 решений по изменению тарифов, в том числе 8 -Правительством Российской Федерации. Если уровень грузовых тарифов и темп их роста признавались чрезмерно высокими, на правительственном уровне принимались решения о замораживании тарифов или даже об их снижении на отдельные группы массовых грузов, имеющих важное значение для экономики (например, на перевозки нефти и угля - до 25%).

Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки во внутригосударственном сообщении не повышались с июля 1997 г. до ноября 1999 г.

За IV кв. 1999 г. - IV кв. 2001 г. проведено несколько индексации тарифов (с 01.11.1999 г. на 10 %, с 30.12.1999 г. на 15 %, с 01.08.2000 г. на 18,5 %, с 01.07.2001 г. на 17,5 %, с 01.07.01 на 18 %). При этом многие предложения МПС России не были удовлетворены, иначе общее повышение тарифов на перевозку грузов во внутригосударственном сообщении составило бы 187 % вместо фактических 129 %.

Сбалансированная тарифная политика обеспечила успешную деятельность в области грузовых перевозок. Так, грузооборот во внутригосударственном сообщении вырос в 2001 г. (9 месяцев) по сравнению с аналогичным периодом 1999 г. на 15,8%.

В 2001 г. в целях координации деятельности федеральных органов исполнительной власти по совершенствованию тарифного регулирования и обеспечения эффективной реализации государственной тарифной политики на федеральном железнодорожном транспорте создана Комиссия Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте (постановление Правительства Российской Федерации от 22.01.01 № 42).

В соответствии с поручением Президента Российской Федерации Комиссия определила основные принципы унификации железнодорожных тарифов, а также утвердила План-график поэтапных действий по унификации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки (протокол № 4 от 18.04.01).

В 1999 г. отправление грузов по сравнению с предыдущим годом выросло на 13,5 %, грузооборот (за счет роста дальности перевозок) - на 18,1 %. В 2000 г. обеспечен стабильный рост грузовых перевозок, хотя его темп был несколько ниже, чем в 1999 г. (грузооборот в 2000 г. составил 1373,2 млрд. ткм.). В 2000 г. железные дороги получили 246,3 млрд. руб. доходов от перевозок с превышением уровня 1999 г. на 89,9 млрд. руб., или на 63,5%. Балансовая прибыль отрасли в 2000 г. составила 54,1 млрд. руб., что на 24,4 млрд. руб. больше, чем в 1999 г. По итогам 2001 г. планируется дальнейший рост грузооборота (на 5-8 %) и доходов отрасли до 315 млрд. руб.

Правительством РФ в январе 1998 г. была одобрена Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта Постановление Правительства РФ от 15мая 1998 г. № 448 // РГ. 1998, которая направлена на создание условий для демонополизации отдельных сфер деятельности железнодорожного транспорта и развития рыночной конкуренции.

Ценообразование в условиях рыночной конкуренции

Одним из главных условий рациональной организации деятельности транспорта и его прибыльности является грамотное, качественное и планомерное формирование цен на транспортные услуги, а там, где невозможно создание конкурентной среды, проведение взвешенной тарифной политики государства.

В данном случае рассматриваются как общие тенденции и методологические основы ценообразования, так и конкретные условия на рынке транспортных услуг Казахстана. Учитывая то особое место, которое занимают железные дороги в транспортной системе Республики Казахстан, приоритетное внимание уделено проблемам железнодорожных тарифов.

Транспортный тариф - это плата за услуги по перемещению. Его роль в деятельности того или другого вида транспорта транспортного предприятия трудно переоценить, поскольку от уровня тарифов зависит прибыльность, а значит, и финансовая стабильность, выживаемость в конкурентной борьбе. В рыночной экономике существуют как свободные тарифы, складывающиеся в зависимости от спроса и предложения, так и фиксированные. Последние применимы в основном к естественным монополиям. Если говорить о свободных тарифах, то они являются результатом противостояния спроса и предложения. Спрос определяется его величиной на потребность в перемещении. Он, в свою очередь, зависит от масштабов национального производства, доходов и платежеспособности клиентуры, уровня действующих тарифов. Платежный спрос отражает поведение потребителей.

В отличие от спроса предложение характеризует поведение производителей, их реакцию на спрос, которая определяется уровнем тарифов, ценой на ресурсы, необходимые для расширения производства или функционирования его в прежних масштабах, размером прибыли на вложенный капитал и рядом других факторов. Любое транспортное ведомство, как и любая фирма, пытается рассчитать свою цену, которая складывается из издержек и прибыли. Чем ниже издержки, тем выше прибыль при той же цене. Цена же зависит от доли данного вида транспорта или отдельной фирмы в общем объеме перевозок, от вида конкурентного рынка. Если в условиях олигополии и чистой монополии производители могут влиять на тарифы, то в условиях совершенной конкуренции такая возможность отсутствует полностью и очень незначительное влияние на них может быть в условиях монополистической конкуренции. В итоге какие бы тарифы не определяли транспортные фирмы для своих услуг, в конечном счете их установит транспортный рынок с учетом всех названных факторов, влияющих на ценообразование.

Иначе обстоит дело с фиксированными тарифами. В самом общем виде, как и свободные тарифы они включают издержки и прибыль. Но весь вопрос в том, какие издержки должны быть заложены в основу этих тарифов. С научной точки зрения нельзя признать правильной существовавшую до недавнего времени практику определения тарифов отдельно для каждого вида транспорта. Дело в том, что транспортный рынок представлен всеми видами транспорта, конкурирующими между собой, каждый из них в определенной мере заменим другими видами транспорта, поскольку все они заняты одним видом деятельности - перемещением. Общественный спрос существует на каждый вид транспорта, и при определении фиксированных тарифов надо принимать во внимание всю совокупность услуг данного вида, так как во всех них общество нуждается. Основой расчетов фиксированных тарифов должны быть не средние издержки или более высокие по сравнению с ними на том же железнодорожном транспорте и даже не средние по всем видам транспорта, а издержки на самом высокозатратном виде транспорта. При этом на самом высокозатратном виде транспорта надо брать средние издержки по аналогичной группе предприятий. В противном случае, вид транспорта, где самые высокие издержки, не сможет функционировать из-за отсутствия прибыли. При рыночном образовании тарифов такого положения не может произойти, так как спрос общества существует на все виды транспорта. А поэтому и самый высокозатратный вид транспорта тоже получает прибыль, хотя меньше, чем другие. Все остальные будут получать прибыль выше средней.

Такой подход объясняется тем, что на транспорте подобно сельскому хозяйству действует фактор ограниченности. Только там лучших и средних земель, а здесь ограниченность транспортного полигона и наличие в нем ограниченного количества путей сообщения с самыми минимальными и средними издержками. При таком положении на транспорте, как и в сельском хозяйстве, в основу ценообразования должен быть положен именно этот принцип, так как только при нем возможно, как об этом говорит сельскохозяйственная практика всех стран, вовлечь все пригодные к обработке земли, а в нашем случае - все пригодные к эксплуатации пути сообщения.

Для многих поколений руководителей транспортных предприятий борьба с производственными расходами была важнейшей жизненной философией, которую они исповедовали в своей работе. Для финансового благополучия надо было сокращать издержки производства и поэтому все заботы руководителей предприятий волей-неволей вращались вокруг издержек производства товаров и услуг. В настоящее время, когда конкуренция становится очевидной и более жесткой, но не только за счет ценового фактора, но и за счет более тонких методов и форм соперничества предприятий на рынке, главная задача руководителей предприятий уже не может заключаться только в стремлении снижать издержки производства. Сегодня попытки искать пути увеличения лишь за счет снижения издержек производства в условиях конкуренции с другими видами транспорта являются рискованными.

В условиях рыночной экономики и сопутствующей ей конкуренции с другими видами транспорта одной из главных задач транспорта теперь является борьба, как минимум, за сохранение, а по возможности и за увеличение объемов перевозок грузов. Это положение, в частности, для железнодорожного транспорта является важнейшим, поскольку, будучи естественным монополистом, он несет по сравнению с другими видами транспорта наибольшие потери при снижении объема перевозок. Характерное в настоящее время падение объема перевозок груза железнодорожным транспортом происходит как вследствие общего падения объема производства, так и в результате проводимой на железнодорожном транспорте тарифной политики, не достигающей одной из основных целей - стимулирования перевозок железнодорожным транспортом.

Основные направления совершенствования тарифной политики можно рассмотреть на примере грузовых перевозок. По степени влияния конкуренции со стороны других видов транспорта грузовые перевозки можно разделить на две группы:

- перевозки, при осуществлении которых железнодорожный транспорт конкурирует с другими видами транспорта;

- перевозки, которые могут быть выполнены только железнодорожным транспортом. К ним относятся в основном массовые перевозки грузов на значительные расстояния.

В соответствии с таким делением возможны и два разных подхода к построению тарифов. В условиях конкуренции решение задач по распределению перевозок между разными видами транспорта сводится к определению сфер их рационального с точки зрения потребителя применения. Очевидно, что все затраты грузовладельца на перевозку груза “от двери до двери” разными видами транспорта должны учитываться по операциям перевозочного процесса максимально (более полно), в том числе затраты, связанные с изменением сроков доставки грузов, степени их сохранности и т.п. Учитывая, что при конкуренции себестоимость перевозки грузов разными видами транспорта является коммерческой тайной, затраты грузовладельцев при использовании конкурирующих с железнодорожным видом транспорта определяются по действующим на них тарифам. Такой же подход используется и в тех случаях, когда железнодорожный транспорт участвует в смешанных перевозках.

Очевидно также, что привлечь дополнительные перевозки с других видов транспорта железнодорожный транспорт может лишь на тех направлениях, которые имеют резервы пропускной, провозной и перерабатывающей способности. Поэтому в качестве базы при расчете железнодорожного транспортного тарифа в этом случае можно использовать себестоимость в части зависящих от объема работы расходов, рассчитанных по операциям перевозочного процесса. При этом нижний уровень тарифа ограничивается минимальным с точки зрения железнодорожного транспорта уровнем рентабельности. Верхний уровень ограничивается величиной действующего на конкурирующем виде транспорта тарифа. Отсюда следует, что при наличии конкуренции можно централизованно не ограничивать максимальный уровень рентабельности, заложенный в железнодорожные грузовые тарифы, так как, во-первых, такое ограничение уже имеется, во-вторых, наличие централизованного ограничения будет стимулировать рост себестоимости железнодорожных перевозок с целью увеличения абсолютной величины прибыли, в результате чего будет происходить снижение эффективности работы железнодорожного транспорта. Что касается уровня тарифов на перевозки грузов, которые могут быть выполнены только железнодорожным транспортом, их величина должна полностью покрывать зависящие от объема работы расходы, связанные с этими перевозками, и все условно-постоянные расходы железнодорожного транспорта в части грузовых перевозок. Уровень рентабельности, закладываемый в тарифы в этом случае, устанавливается централизованно.

Таким образом создается возможность дискриминационной политики, при которой грузовладельцы делятся на две группы:

- грузовладельцы, оплачивающие перевозки по тарифам, рассчитанным по зависящей от объема перевозок части себестоимости. Уровень рентабельности, заложенной в тариф, в этом случае является переменным и зависит в каждом конкретном случае от характера распределения перевозок между конкурирующими видами транспорта;

- грузовладельцы, оплачивающие перевозки по тарифам, покрывающим как связанные с этими перевозками зависящие расходы, так и все условно-переменные расходы железнодорожного транспорта в части грузовых перевозок. При этом используется централизованно останавливаемый фиксированный норматив рентабельности.

Проведение дискриминационной тарифной политики потребует от железнодорожного транспорта решения ряда задач, способствующих успешной конкуренции с другими видами транспорта.

Во-первых, потребуется непрерывное изучение (мониторинг) районов тяготения железнодорожных станций, преследующий основные цели:

- изучение распределения перевозок отдельных видов грузов по поясам дальности всеми видами транспорта, в том числе железнодорожным;

- непрерывное наблюдение за изменениями уровней тарифов на конкурирующих видах транспорта;

- выявление воздействия изменений уровней тарифов на всех видах транспорта на распределение грузовых перевозок между ними с целью возможных корректировок железнодорожных тарифов.

Во-вторых, поскольку конкуренция между разными видами транспорта возникает при перевозке конкретного груза в конкретном направлении, необходима разработка методики расчета себестоимости перевозок по родам грузов, по операциям перевозочного процесса на отдельных направлениях железных дорог.

В-третьих, учитывая значительное количество наименований грузов, применение различных схем их перевозки, а также потребность в оперативной корректировке уровней тарифов, необходима разработка автоматизированной системы расчета себестоимости перевозок.

В-четвертых, потребуется создание информационной базы, необходимой для решения первых трех задач, что повлечет за собой некоторые изменения статистической и бухгалтерской отчетности о работе железнодорожного транспорта.

Дискриминационные тарифы могут быть использованы также на тех направлениях, где резервы пропускной, провозной и перерабатывающей способностей образуются во время сезонных спадов объема перевозок. Подход к формированию сезонных льготных тарифов в этом случае аналогичен вышеизложенному.

Проведение дискриминационной политики будет в наибольшей степени способствовать сочетанию интересов железнодорожного транспорта и грузовладельцев, так как позволит повысить прибыль и эффективность работы железнодорожного транспорта при одновременном снижении суммарных затрат грузовладельцев на перевозку грузов всеми видами транспорта.

Конкретные методы построения тарифов с учетом цены грузов могут быть различными. Одним из них является определение уровня тарифа, исходя из отношения провозной платы к цене груза (доли транспортной составляющей в конечной цене товара). Если принять за основу среднее отношение провозной платы по тарифу к цене “среднего” груза, такой способ означает распределение намеченной суммы выручки (доходов) железных дорог пропорционально ценам перевозимых грузов.

При резком различии в рентабельности перевозок возникает опасение того, что даже небольшие изменения в структуре перевозок могут существенным образом отразиться на доходах и прибыли железных дорог.

Другим способом учета цены грузов при формировании тарифов может быть распределение суммы не доходов, а прибыли. Расчеты показали, что в таком случае плата за перевозку дорогостоящих грузов будет ниже, а “дешевых” грузов - выше, чем при первом способе. Перевозки всех грузов становятся рентабельными. Однако для самых “дешевых” грузов провозная плата будет составлять хотя и меньшую, чем при действующих тарифах, но все же значительную часть конечной цены товаров.

Установленные одним из изложенных способов и объявленные затем в прейскуранте тарифные ставки должны рассматриваться как предельные ставки регулируемых тарифов и как ориентировочные - для свободных тарифов. При этом предельные ставки будут предназначаться для тарификации перевозок, соответствующих установленным стандартам (нормативным срокам доставки, нормам естественной убыли грузов и т.п.). За перевозки с улучшенным качеством железные дороги должны взимать повышенную плату как при регулируемых, так и при свободных тарифах. Условия перевозок и их отличие от установленных стандартами следует оговаривать в контрактах на перевозку железными дорогами и грузовладельцами. Там же должны предусматриваться и скидки тарифа, являющиеся важным инструментом ценового маркетинга. Рекомендуются следующие виды скидок:

а) Скидки за долгосрочность заказов на перевозку. Чем больше глубина периода, на который заключается соглашение, тем ощутимей должны быть льготы, предоставляемые грузовладельцу.

б) Бонусовые скидки - за увеличение предъявляемой к перевозке массы груза по сравнению с предыдущим периодом не менее, чем на определенный процент.

в) Сезонные скидки - на перевозки грузов по железнодорожным линиям, параллельным водным путям сообщения, в период навигации.

г) Скидки типа “сконто” - предоставляются грузовладельцу при условии предварительной оплаты перевозок.

д) Скидки за предъявление груза к перевозке полновесными маршрутами.

е) Скидки при перевозках грузов в направлениях устойчивого следования порожних вагонов и контейнеров.

При соответствующем развитии маркетинговых служб целесообразно применение принципа “ценности транспортных услуг” для определения договорной платы за перевозку в конкретных корреспонденциях грузов, по которым железным дорогам будет предоставлено право установления свободных тарифов. В качестве верхнего предела провозной платы применяется разница между ценами перевозимого товара в пунктах назначения и отправления, то есть выгода грузовладельца от продажи товара после его перевозки. Если обозначить цену товара в пункте отправления через **Цо, в** пункте назначения **- Цн,** величину платы за перевозку по железной дороге **- Т,** дополнительные затраты грузовладельца, связанные с перевозкой по железной дороге (погрузочно-разгрузочной работы, транспортную тару и т.д.) **– Здоп**., то при определении провозной платы должно соблюдаться условие:

Т < (Цн - Цо - Здоп.)

Для применения этого метода определения тарифов необходима организация постоянного слежения маркетинговыми подразделениями железных дорог за динамикой цен на товары в различных регионах и крупных населенных пунктах страны, а также за ее пределами.

В настоящее время уровень тарифов на пассажирские перевозки не обеспечивает безубыточность этих перевозок. Для ликвидации убытка необходима государственная финансовая поддержка транспорта, прежде всего в осуществлении пригородных перевозок, имеющих большое социальное значение.

Особое место в методике ценообразования на транспорте отводится тарифным индексам. Индекс изменения общего уровня тарифов определяется по трем компонентам: заработной плате, амортизации и остальным затратам.

Индекс служит на железных дорогах развитых стран в качестве предельной величины возможного изменения контрактной стоимости перевозок. В условиях сильной инфляции для казахстанских железных дорог, вероятно потребуется дополнительно к индексации проводить и прямые изменения уровней тарифов балансовым методом, но не чаще одного раза в квартал, а скорее всего, по полугодиям. Важно, что при обоснованной методике индексации удастся избежать убыточности перевозок.

Маркетинговый аспект в ценообразовании на железнодорожном транспорте

Наиболее ярко выраженный маркетинговый аспект в транспортном ценообразовании заключается в том, что при общей индексации тарифов на перевозку грузов на одну и ту же величину конечная стоимость некоторых видов продукции в пункте потребления может превысить мировую цену, и производитель вследствие этого будет терять конкурентоспособность. Отсюда возникают маркетинговые истоки проблемы правильного отражения конъюнктуры товарных рынков в тарификации, при условии, что стоимость перевозки входит составной частью в конечную цену данного товара.

В теории ценообразования имеются две полярные позиции. Согласно так называемой затратной концепции цена, или тариф должны адекватно отражать затраты соответственно на выпуск продукции и ее перевозку. Иная точка зрения - рыночная исходит из платежеспособности, дифференциации тарифов по родам грузов с учетом доли транспортных расходов в их стоимости, возможной конкуренции со стороны других видов транспорта и взаимозаменяемости продукции. В этом аспекте представляет интерес точка зрения на конкуренцию на транспортном рынке, согласно которой различают:

внутриотраслевую конкуренцию между различными железнодорожными компаниями, например, между пунктами отправления и прибытия грузов, которые связаны линиями, принадлежащими двум или более компаниям;

- межотраслевую конкуренцию - между железной дорогой и другими видами транспорта;

- конкуренцию продукции (когда продукт, перевозимый по железной дороге, например уголь для электростанции, заменяется другим видом топлива - газом, мазутом, доставляемым другим видом транспорта);

- географическую конкуренцию (когда ценный груз может быть доставлен по другому маршруту).

При коммерческой эксплуатации железных дорог их финансово-экономическое положение зависит от стратегии и тактики освоения и привлечения грузов. Поэтому необходим маржинальный подход в ценообразовании. Так, если появляется возможность привлечения груза с другого вида транспорта либо избежания его оттока, предельный уровень тарифа определяется сравнением дополнительных доходов и зависящих маргинальных затрат, то есть с учетом эффективности мероприятий в каждом отдельном случае.

Как известно, в рыночной практике ценообразования величина оптовых цен ставится в зависимость от размера партии и условий поставок товара.

На железнодорожном транспорте такой подход имеет, разумеется, существенные особенности, связанные с единством производственно-технологического комплекса и многотысячным числом разрозненных заказчиков-грузовладельцев. С наиболее крупными из них, имеющими постоянные и замкнутые грузопотоки, осваиваемые преимущественно кольцевыми и отправительскими маршрутами, представляется целесообразным установить средне- и долгосрочные контрактные отношения. В контрактных тарифах обычно предусматривается оплата со скидкой при условии фактического исполнения или перевыполнения согласованного до объема перевозок. Для обоснованного применения договорных видов перевозок требуется создать нормативно-правовой механизм и пересмотреть систему и механизм тарификации.

При переходе железнодорожного транспорта на рыночные отношения в отрасли функционируют цены (тарифы) двух видов:

1) тарифы на перевозку грузов в прямом сообщении, регулируемые государством через соответствующие органы ценообразования;

2) самостоятельно устанавливаемые транспортным ведомством тарифы на перевозку отдельных видов отправок в прямом сообщении и руководителями региональных подразделений на перевозку грузов в местном сообщении.

С развитием рынка транспортных услуг, появлением акционерных компаний и других коммерческих структур ценообразование должно основываться на маркетинговой политике. В этом случае ценовая стратегия должна базироваться на следующих принципах: издержках, спросе, конкуренции, стимулировании.

На транспортные организации воздействует ряд факторов:

издержки перевозок, установленные цены (стремятся ли они получить максимальную прибыль в любых случаях или могут снижать цены, чтобы привлечь больший и грузопоток на данный вид транспорта).

Заключение

В данной работе мы выяснили, что система тарифов на железнодорожном транспорте должна предусматривать:

экономическую заинтересованность железных дорог в равномерном выполнении задания по погрузке и перевозке на основе реализации принципа равно выгодности для однотипного подвижного состава;

экономическое стимулирование железных дорог во внедрении и использовании в наиболее прогрессивных эффективных сферах новых типов специализированных вагонов;

экономическую заинтересованность грузовладельцев и железных дорого на основе внедрения комбинированного нового поточного построения тарифов в виде унифицированной модели. При такой модели, с ростом загрузки вагона грузоотправители экономят на оплате каждой перевезенной тонны, а железные дороги получают дополнительную прибыль;

устранение противоречий в экономических интересах железнодорожного транспорта при смешанных перевозках, что достигается 30% скидкой за железнодорожную часть пути; теперь освоение смешанных перевозок может идти только на основе соответствующих условий для грузовладельцев тем или иным видом транспорта;

улучшение соотношения тарифов между железнодорожным и автомобильным транспортом, расширение экономической сферы дальности использования автотранспорта, особенно авторефрижераторов;

создание условий для рационального размещения производства и перевозок по стране;

автоматизация процесса таксировки провозных плат в системе вычислительных средств, интегрированной обработки дорожной ведомости. Распространение автоматизированного способа определения провозных плат на всю сеть железных дорог в последующем откроет возможности для дальнейшего совершенствования методов построения тарифов, включая региональные и участковые, а также междорожную и межгосударственную их дифференциацию.

Таким образом, в период перехода экономики на рыночные отношения все большую роль должны играть цены и тарифы. Однако, действующий порядок формирования цен в нашем народном хозяйстве, в том числе и на транспорте содержит целый ряд недостатков, что незаслуженно снизило роль цены как одного из важнейших рычагов управления и является очень показательным фактом в ряду негативных проявлений консерватизма и нежелания реально реформировать экономику.

При исследовании проблем маркетинга на транспорте, каковыми являются ценообразование и тарифная политика, необходимо учитывать ряд принципиальных особенностей, характерных для становления транспортного рынка России. В отличие от зарубежной практики, когда маркетинг используется как средство ускорения и расширения реализации товаров, завоевания большей доли на рынке при наличии серьезной конкуренции между перевозчиками и избыточных способностях, на отечественном транспорте такие условия еще не сложились. Так, например, если в развитых странах железнодорожные компании конкурируют не только с сильно развитым автомобильным и водным транспортом, но и между собой, то в России в области грузовых перевозок в целом доминирует железнодорожный транспорт, неполная (по освоению объемов) конкурентная среда возникает только в отдельных сегментах и регионах.

Список использованной литературы

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 22.01.01 № 42
2. ред. Постановления Правительства РФ от 06.11.2001 N 777
3. Терешина Н.П. и др. Экономика железнодорожного транспорта. Учебник для ВУЗов. М.:УМК МПС**, 2007**
4. Уткин Э.А. Цены. Ценообразование. Ценовая политика. М.: ЭКМОС, 1997.
5. Федеральный Закон “О естественных монополиях” от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ
6. Ценообразование: Учеб.-практич. пособие / Шуляк П.Н. - 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и Ко, 2002
7. Цены и ценообразование: Учебник для вузов / Под ред. И.К. Салимжанова. – М.: ЗАО «Финстатинформ», 2001.
8. Эванс Дж.Р., Берман Б. Маркетинг. - М.: Экономика, 1999.
9. http://www.transport.ru
10. http://www. rzd.ru