

Тарифообразование как экономическая форма управления в железнодорожно-транспортной логистике

В. А. Елисеев

ЗАО «Институт инновационно-технологического менеджмента» (Москва)

На основе методологии ценообразования, ценовой политики и современной рыночной конъюнктуры железнодорожный транспорт и минимизация транспортных расходов рассмотрены в рамках инфраструктуры логистики. Отмечается, что снизить транспортные затраты можно путем повышения потенциала железнодорожной инфраструктуры, качества и объемов перевозок. Проводится анализ роли тарифообразования и тарифного регулирования в железнодорожно-транспортной логистике. Раскрыты особенности формирования тарифов в условиях естественно монопольного рынка.

Ключевые слова: тарифная политика; железнодорожный транспорт; транспортная логистика.

Железнодорожный транспорт в инфраструктуре логистики. Место транспорта в структуре общественного производства — в сфере оказания материальных услуг — определяется его функцией: осуществление грузовых и пассажирских перевозок. Известные преимущества железнодорожного (ж.-д.) транспорта обеспечивают ему универсальность при перевозке грузов (в меж- и внутрирегиональных сообщениях) и пассажиров (в пригородном, местном и дальнем сообщении). Однако из-за больших капитальных вложений, затрачиваемых на строительство дорог, их использование эффективнее при существенной концентрации грузо- и пассажиропотоков: таким образом, массовые перевозки — преобладающая сфера применения ж.-д. транспорта.

Кроме того, он реализует основную функцию транспортной логистики — создание системы оптимизации процесса перевозок, а транспортные операции подчиняются требованию логистики

о доставке в срок пассажиров и сохранного груза. Иными словами, перемещая грузо- и пассажиропотоки, ж.-д. транспорт является техническим компонентом инфраструктуры логистических систем (на макро- и микроуровне), поэтому минимизация логистических затрат связана с развитием транспорта, нахождением рентабельных путей освоения перевозок и сокращением транспортных расходов, а ценовой анализ логистики проводится при поиске направлений снижения транспортных издержек (в том числе для анализа полной стоимости при определении оптимального перевозочного маршрута).

Выполняя функцию транспортно-го и экспедиционного обслуживания оптимизируемого процесса перевозок, транспортная логистика обеспечивает взаимное технико-технологическое соответствие и согласование финансово-экономических интересов участников транспортного процесса, предоставляет им транспортные коридоры,

обоснованный выбор пути следования и единые системы планирования. Всем этим участникам для повышения рентабельности своей деятельности необходимо придерживаться ресурсной ориентации, которая, во-первых, приводит к необходимости объединенной (интегрированной) логистики, а во-вторых, воздействует на эффективность, производительность и качество функционирования собственно ж.-д. транспорта. При этом важным ресурсом транспортной логистики является информация об изменениях транспортного законодательства, о транспортных услугах, затратах и тарифах.

Минимизация расходов в железнодорожно-транспортной логистике. Транспортная логистика как хозяйственная деятельность входит в логистическую систему в качестве одной из основных подсистем. Транспортная логистика как отрасль науки — это методология организации и оптимизации рациональных грузо- и пассажиропотоков, позволяющая повысить качество транспортных услуг, снизить их непроизводительные издержки и затраты. Из функционально-организационных характеристик транспортно-логистических комплексов [1] следует, что транспорт (основной элемент одноименной типологической группы) необходим для решения производственно-технологических задач. Транспорт является, во-первых, отраслью материального производства, осуществляющей перевозки (т. е. рассматривается как звено логистической цепи, совершенствующее ее работу), а во-вторых, неотъемлемой частью концепций логистики. Экономический анализ показывает, что на рынке транспортно-логистических услуг РФ транспортные издержки предприятий и организаций могут составлять до 50 % от затрат на логистику.

В структуру логистических затрат входят прямые расходы (финансовые, на оплату труда и использование факторов производства), форс-мажорные издержки и упущенная выгода. Совместное планирование деятельности участниками логистической системы означает анализ и мониторинг издержек, разработку и применение единых планов-графиков, снижающих расходы в соответствии с основополагающими принципами транспортной логистики: доставка точно в срок и без потерь, максимизация эффективности эксплуатации транспорта, единство транспортной системы элементов логистической цепи.

В РФ стоимость транспортных расходов высока, но использование преимуществ, предоставляемых современными логистическими технологиями, создает резервы экономии на этих затратах и снижения издержек. Вместе с тем решение проблемы получения максимальной прибыли при минимуме затрат не могло не затронуть сферу ж.-д. транспорта и ее тарифную политику. К тому же качество перевозок (как составной части логистической цепи) чаще и в большей мере отражается на общих расходах, чем себестоимость перевозок. Этим обусловлены взаимосвязь статей логистических затрат и включение в них транспортных расходов, составляющих до 50 % совокупных логистических затрат, сокращение которых зависит от оптимизации маршрутов и длительности перевозки. Иначе говоря, ж.-д. транспорт представляет собой часть логистической цепи, влияющей на организацию и качество перевозок в условиях изменяющегося спроса. Регуляторами управления в железнодорожно-транспортной логистике выступают транспортная документация, маршрутизация грузо- и пассажиропотоков (на основе анализа полной стоимости перевозки),

транспортно-логистические цепи, системы доставки и распределения, логистическая информация. Право снижения тарифов перевозчик оставляет за собой, иначе железные дороги станут донорами для смежных и экспедиторских организаций: разницу в снижении транспортных тарифов последние (особенно экспедиторы) могут заложить в маржу при расчете тарифов на свои услуги.

Транспортные расходы сокращаются в результате анализа ситуации и исключения рисков перевозок, выбора перевозчиков и логистических посредников, а также путем перестройки взаимодействия с логистическими операторами и др. Перспективы снижения транспортных затрат связаны с повышением потенциала ж.-д. инфраструктуры, качества и объемов ж.-д. перевозок благодаря расширению возможностей и применению в средствах транспортно-логистических комплексов (и центров) АСУ на всех уровнях управления железнодорожно-транспортной логистикой, информационно-коммуникационных баз данных и спутникового мониторинга.

Тарифообразование отражает проблемы ценообразования, прогнозирования и планирования, маркетинга, оценки эффективности инвестиций, кредитной и налоговой политики, принятия управленческих решений, экономики и управления на предприятии, бухгалтерского учета и др. Установление тарифов может стать средством максимизации прибыли, особенно в периоды экономического роста и спада. Автоматизация информационных потоков железнодорожно-транспортной логистики, замена бумажных перевозочных документов электронными составляют технический компонент логистики, минимизирующий затраты на перевозку и общие расходы.

Методология ценообразования и ценовая политика в управлении транспортной логистикой оперируют категориями эластичности спроса по цене, функции цены и видов цен. Стратегические аспекты ценовой политики находят отражение в договорных мероприятиях по установлению и изменению цен в соответствии с целями и задачами транспортной логистики, а также на основании экономического анализа рыночной конъюнктуры. В рамках концепции адаптации транспортной отрасли к рыночной конъюнктуре ценовая политика предполагает учет результатов комплексного анализа состояния экономики страны, ж.-д. отрасли и собственно логистической организации [2].

Роль тарифного регулирования на ж.-д. транспорте. Транспорт продает собственную продукцию (перевозки), выполняя производственно-сбытовые функции. К продукции транспорта применимо понятие и товара, и услуги (как способа выражения потребительской стоимости труда работников транспорта).

Транспортный рынок отражает особенности продукции транспорта и ее производителей и потребителей. Доля, занимаемая транспортной структурой (организацией, предприятием) на рынке, и условия, при которых она может его регулировать, определяют ценовую политику и уровень монополизации (монополистом признается структура, доля которой на рынке составляет более 35 % [3]). Рынок услуг ж.-д. транспорта РФ является естественно монопольным, но не защищенным от конкуренции с другими видами транспорта и от внутренней конкуренции между ОАО «Российские железные дороги» (далее РЖД), компаниями-операторами и другими перевозчиками [2; 4; 5].

Тариф (цена перевозки) представляет собой систему ставок, по которым взимается плата за транспортные услуги

и которые формируют доходы транспорта, являясь при этом транспортными издержками потребителя; разница между этими доходами и расходами образует прибыль транспортных структур, а себестоимость перевозок служит базой для определения тарифа.

Транспортные издержки определяются в первую очередь затратами на приобретение ресурсов, необходимых для выполнения транспортного процесса и управления им. В РФ каждая тонна товарной продукции (в основном сырья и полуфабрикатов), прежде чем попасть в сферу потребления, перевозится в среднем трижды. Транспортная составляющая в конечной цене может сделать продукт неконкурентоспособным, что сильнее всего сказывается на внешних рынках.

Уровень транспортных издержек различается по регионам страны. Соответствующая рентабельность позволяет транспортной структуре поддерживать технический уровень своих ресурсов, создавать фонды научно-технического и социального развития, а также резервы на случай форс-мажорных обстоятельств. Так, функционирование ж.-д. транспорта, зависящее от качества работы смежных предприятий по перегрузке и складированию, требует создания резерва производительности.

Транспортные тарифы влияют на размещение производства, рациональное использование транспорта, ценообразование в отраслях народного хозяйства. Учитывая большое социально-экономическое значение транспортных тарифов, все страны регулируют цены на определенные виды транспортных услуг, особенно в сфере пассажирских перевозок.

Основные виды транспортных тарифов имеют отношение к перевозкам грузов и пассажиров, багажа и почты.

Кроме того, структуры транспорта выполняют специфические работы и услуги, оплачиваемые по спецтарифам.

С увеличением расстояния перевозки себестоимость тонно-километра снижается из-за сокращения расходов на начально-конечные операции. Установленные двухставочные тарифы точнее отражают общественно необходимые затраты труда, обеспечивают соразмерную рентабельность на разных расстояниях перевозки, упрощают преysкурант на работы (услуги) транспорта [6].

На погрузочно-разгрузочные работы, перевозку грузов, багажа, почты и пассажиров тарифы регулируются, но для многих видов услуг ж.-д. транспорта применяются свободные цены. На конкуренции транспортного рынка сказываются не только известные преимущества ж.-д. транспорта, но и его недостатки: капиталоемкость строительства дорог при относительно медленной (не менее 6—8 лет) отдаче авансированного капитала, невысокое качество предоставляемых клиентам услуг.

Железнодорожный транспорт — регулируемая государством, стратегическая, естественно монопольная отрасль. Этим обусловлена проводимая в РФ тарифная политика: на всей территории страны установлены единые тарифы на перевозки. Система тарифов и взаимоотношений с грузополучателями и грузоотправителями, перевозчиками и пассажирами регулируется приказами и постановлениями Федеральной службы по тарифам России (до 2004 г. — Федеральной энергетической комиссии РФ, см.: [6; 7]). Качество транспортных услуг и тарифы на них решающим образом влияют на динамику грузо- и пассажирооборота, а значит — на конкурентоспособность ж.-д. транспорта.

Тарифообразование на ж.-д. транспорте. Железнодорожные тарифы, подразделяясь на грузовые и пассажирские, зависят от дальности перевозок и вида собственности на перевозочные ресурсы. Экономическое содержание и принципы формирования тарифов не одинаковы, поскольку тарифы входят в разные ценовые системы: на грузоперевозки — в систему оптовых цен, а на пассажирские (в основном оплачиваемые частными лицами) — в систему розничных.

Различают тарифы на грузоперевозки в прямом сообщении, местном и международном. Тарифная плата за грузоперевозки определяется родом, количеством груза и его отличительными признаками, расстоянием перевозки, видом отправки, типом вагона и его принадлежностью, номером тарифной схемы для данного вида отправки и видом сообщения; кроме того, она включает в себя сборы. В целях повышения качества обслуживания учитывается скорость перевозки и установлены штрафы за нарушения, как-то: невыполнение плана перевозок, задержку контейнеров сверх установленных сроков, грязь и мусор в вагонах и т. п.

Пассажирские тарифы подразделяются на таковые в дальнем и пригородном сообщении. В дальнем за основу принят тариф на проезд в жестком вагоне с сидячими местами, а другие удобства оплачиваются дополнительно. С целью ускорить продажу билетов пригородные тарифы подразделены на зонные (пригородный ж.-д. участок делят на зоны, а стоимость проезда взимается независимо от расстояния поездки в их пределах), покิโลметровые (установлены в зависимости от расстояния поездки) и общие (взимаются без страхового сбора по поясам дальности). Убыток от пассажироперевозок составляет 15—20 %.

Принимаемые в РФ меры в сфере ценообразования решают задачи совершенствования тарифной политики, предусмотренные программой структурной реформы на федеральном ж.-д. транспорте, с учетом баланса его интересов и пользователей услуг, а также обеспечения эффективного функционирования, долгосрочного развития и формирования рыночной среды перевозок [2; 4].

Тарифы в международном сообщении имеют особенности, в том числе связанные с внешней торговлей. При организации таких перевозок учитываются конвенции, соглашения и другие международные требования, определяющие условия их выполнения; эти перевозки осуществляются при обязательном стопроцентном страховании ответственности перевозчика (перед третьими лицами) за причиненный ущерб. Перевозки реализуются по технологиям, учитывающим дополнительные затраты на экспортно-импортные операции.

Международные торговые отношения как зависящие от политических отношений между странами должны находиться под контролем государства. Оно влияет на межстрановые и внешнеторговые взаимоотношения путем квотирования (ограничения), эмбарго (запрета на ввоз-вывоз отдельных видов товаров), лицензирования, введения таможенных пошлин и др. Экспортно-импортные пошлины можно отнести к налогам, регулирующим цены, объемы продаж, экспорт-импорт товаров и услуг. Правительственные комиссии воздействуют на цены в целях предупреждения чрезмерных прибылей и неоправданной ценовой дискриминации, а также обеспечения адекватной выручки.

Международная торговая палата регулирует торговые отношения тринадцатью основными (базисными) условиями.

Из них к одновидовому (унимодальному) ж.-д. транспорту относятся следующие: «Франко-завод» (EXW); «Франко-перевозчик» (FCA); «Провоз оплачен до...» (CPT); «Провоз и страховка оплачены до...» (CIP); «Поставлено с оплатой пошлины» (DDP). Выбор условий поставки зависит от конкуренции на рынке импортера (актуальны условия DDP) и его солидности (условия FCA): так, при возникновении политических рисков экспортеры чаще принимают условия FCA.

Действующие в международных перевозках тарифы максимально унифицированы в соответствии со сложившейся практикой. Утверждение тарифов — сложная процедура: доход согласуется с объемом и структурой рыночного спроса, условиями конкуренции и т. д. Внешнеторговые цены определяются методами полных издержек, предельных и конкурентным. Формирование мировых цен на товары и расценок на их перевозку — связанные процессы, происходящие одновременно.

Региональный характер транспортной продукции и обусловленные им различия ее потребительских стоимостей выступают основными ценообразующими факторами, порождающими множественность тарифов. Так, тариф на международные грузоперевозки — это совокупность цен для конкретных направлений; кроме того, цены на перевозку экспортно-импортных и транзитных грузов дифференцируются по территориальному и потребительским признакам, свойствам продукции, расстоянию транспортировки, весу отправки, партионности, типу подвижного состава и условиям поставки. Тарифы на международные пассажирские перевозки дифференцируются по типу транспортных средств, расстоянию, скорости доставки, уровню комфорта;

кроме того, действует система льгот, а для туристско-экскурсионного обслуживания установлены спецтарифы.

Оплата грузовых и пассажирских перевозок между странами СНГ регулируется тарифными соглашениями. При этом используются тарифные ставки международного и единого транспортного тарифов. Расчеты ведутся в швейцарских франках (кроме Транссибирской магистрали, на которой транзитная транспортировка контейнеров оплачивается в долларах США) и осуществляются по текущему курсу национальных валют (по отношению к доллару). Каждая железная дорога вправе уменьшать тарифные ставки с учетом валютной эффективности и себестоимости перевозок, предоставлять скидки за предоплату, за увеличенный объем груза и по иным основаниям.

Помимо основного звена, осуществляющего транспортные перевозки, на железных дорогах и их отделениях функционируют звенья, состоящие из структур и производственных подразделений подсобно-вспомогательной деятельности (в том числе обслуживающие внешних потребителей). При реализации транспортной продукции применяются следующие виды цен (в зависимости от произведшего ее звена, ее вида и назначения): тарифы на перевозки (грузов, пассажиров и багажа); внутрипроизводственные цены (доходные ставки) для расчетов за выполненные перевозки и цены на продукцию вспомогательной деятельности (подразделяемые на внутрипроизводственные регулируемые (тарифы) и отпускные — договорные и свободные (рыночные)).

Для взаиморасчетов за перевозки, выполняемые каждой железной дорогой, РЖД использует внутрипроизводственные (иначе — расчетные или трансфертные) цены, ставящие ж.-д.

отделения и структуры в схожие экономические условия, выравнивающие их рентабельность, определяющие границы отклонений индивидуальных затрат от среднеотраслевых. Эти цены устраняют межвидовые колебания рентабельности внутриотраслевой продукции (услуг), определяют ее эффективность и перспективы дальнейшего развития. Сегодня они (цены) дифференцируются по видам перевозочных работ (устанавливаются так называемые доходные ставки), но с развитием системы внутрипроизводственных отношений для взаиморасчетов по перевозкам между дорогами и РЖД вместо системы доходных ставок ожидается использование абсолютных трансфертных денежных потоков.

Расчеты за продукцию вспомогательной деятельности осуществляются по внутрипроизводственным тарифам (регулируемым Центральным аппаратом РЖД) и отпускным (договорным и свободным) ценам — на продукцию, реализуемую сторонним потребителям (предприятия подсобно-вспомогательной деятельности устанавливают их самостоятельно). При формировании договорных и свободных цен, а также тарифов себестоимость единицы продукции рассчитывается с учетом полных затрат на ее производство. Железнодорожные структуры основной деятельности, как правило, производят на договорных условиях продукцию в форме дополнительных услуг, предназначенную для внутреннего и внешнего потребления грузовладельцами (например, обслуживание их перевозочных средств) и грузоотправителями (транспортно-экспедиционные услуги).

Таким образом, в основе имеющего специфику ценообразования на транспорте лежит, как и в других отраслях, закон стоимости, согласно которому цена

производимой транспортной продукции (услуги) устанавливается соответственно количеству и качеству затраченного общественно необходимого труда.

Прайс-листы в практике управления грузовым и пассажирским ж.-д. транспортом. Концепцией структурной реформы отечественного ж.-д. транспорта [8] определены основополагающие положения ценообразования: в монопольном секторе осуществляется государственное регулирование тарифов, а в конкурентном — их поэтапная либерализация. На ж.-д. транспорте действуют прайс-листы — единые государственные тарифы на перевозки грузов, пассажиров, багажа и т. д., определяемые на основе Прейскуранта № 10-01 [6] с последующими изменениями (далее Прейскурант) и Тарифного руководства [7] с последующими изменениями.

Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые отечественными железными дорогами, определяются едиными принципами их формирования, три основных из которых положены в основу Прейскуранта [6]:

- 1) тарифная система построена на двухставочной модели;
- 2) базовый уровень тарифов рассчитывается на основе среднесетевой себестоимости перевозок и необходимой прибыли;
- 3) в базовом уровне тарифа не учитываются затраты, связанные с выполнением работ и услуг, оплачиваемых по дополнительным сборам.

Кроме того, что тарифы Прейскуранта разделены на две составляющие (за пользование инфраструктурой и локомотивной тягой, а также за использование вагонов), в них пересмотрена зависимость ставок от расстояния перевозок, они дифференцированы в зависимости от размера партии перевозимого груза и типа используемых вагонов,

снижены минимальные весовые нормы на ряд грузов, отдельно установлены тарифы для перевозок, связанных с переадресовкой грузов, и опасных, негабаритных и прочих особых категорий грузов.

Тарифы формируются на базе себестоимости перевозок и операций перевозочного процесса, а также устанавливаются на основе затрат и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности. В составе тарифов не учитываются налог на добавленную стоимость и аналогичные платежи.

При определении провозной платы за грузовые перевозки основанием для тарификации служит накладная на перевозку с указанием станций отправления и назначения, рода груза, вида и общего веса отправки; при этом учитываются налоги, установленные в федеральной системе ценообразования. В основу формирования тарифов заложены 132 схемы, учитывающие специфику дифференциации тарифов и определяющие принципы их построения в зависимости от соответствующих факторов. Схемы, применяемые при установлении платы за перевозку в универсальных, спецвагонах и (или) контейнерах, предусматривают расчет тарифов за использование как инфраструктуры и локомотивов РЖД, так и вагонов общего и собственного парка. Величина тарифных ставок зависит от группы установленных признаков (например, типов вагонов и контейнеров); дополнительно установлен ряд тарифных схем и условий перевозок [6].

Тарифы на (сборы и платежи за) работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа ж.-д. транспортом общего пользования, применяются при расчетах между перевозчиками и пассажирами. Тарифы на эти

перевозки подразделяются по видам сообщений: пригородное, внутреннее (местное и прямое), межгосударственное и международное. Тарифное руководство [7] регулирует оплату перевозок во внутригосударственном сообщении, а также устанавливает следующие правила: применения тарифов, сборов и платы на перевозки пассажиров ж.-д. транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении; применения цен (тарифов) на услуги по использованию инфраструктуры РЖД при осуществлении перевозок пассажиров ж.-д. транспортом общего пользования в пригородном сообщении; применения тарифов, сборов и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой багажа и грузобагажа.

Во внутреннем и пригородном сообщении применяются разные виды тарифов и сборов, но во всех случаях их размерность зависит от расстояния поездки. В состав тарифа включен сбор обязательного страхования, а деление тарифа на билет и плацкарту распределяет платежи между участниками перевозки. Стоимость проезда зависит от рода вагона и категории поезда; некоторым категориям пассажиров предоставляются льготы.

При формировании тарифов на перевозки в дальнем сообщении учитываются расстояние, тип вагона и скорость; кроме того, взимается плата за предоставление постельных принадлежностей. Дополнительные услуги (предоставляемые не обязательно, а по желанию пассажиров) оплачиваются по тарифам на отдельные услуги.

В пригородных перевозках стоимость проезда одного километра возрастает с увеличением дальности поездки, однако она существенно ниже, чем в общем пассажирском тарифе для дальнего сообщения. В этих перевозках

преимущественно используются общие и зонные тарифы, но также применяются покилометровые и абонентные (последние устанавливаются на конкретный период с разовой оплатой более низкой стоимости проезда).

При расчете платежей за проезд по территории государств СНГ и Балтии действует межгосударственный тариф, структура которого соответствует структуре внутреннего. Базовый межгосударственный тариф (для билета и плацкарты) рассчитывается в швейцарских франках и применяется на весь путь следования. Особенность межгосударственного тарифа в том, что стоимость билета рассчитывается отдельно для каждой страны, с учетом «переломов» тарифа на пограничных пунктах, а стоимость плацкарты зависит только от расстояния следования и определяется без «переломов» [7]. В стоимость проезда в межгосударственном сообщении входят налог на добавленную стоимость и коэффициенты индексации, установленные государствами, по территории которых пролегает путь следования.

Итак, адаптация ж.-д. тарифной политики к глобальной транспортной конкурентоспособности представляет собой отличительную особенность стратегического развития РЖД как естественного монополиста, а также служит экономическим инструментом и экономической формой управления в железнодорожно-транспортной логистике.

Улучшение динамики отечественного рынка транспортно-логистических услуг и меры снижения их стоимости находятся в русле тенденции к повышению конкурентоспособности за счет уменьшения доли транспортной составляющей в ценах на товары отечественных производителей. Снижение транспортных затрат, в свою очередь,

возможно благодаря повышению потенциала ж.-д. инфраструктуры, качества и объемов ж.-д. перевозок.

Несмотря на то, что прайс-листы (Прейскурант и Тарифное руководство) являются действующими регуляторами и применяются обоснованно, необходимы дополнительные разработки в сфере тарифообразования, развивающие новые подходы и повышающие эффективность уже найденных экономико-управленческих решений в рамках логистической миссии.

Пока нет объективной альтернативы совершенствованию механизма тарифного коридора, оснащенности инфраструктуры и гибкому тарифному реагированию РЖД на рыночную ситуацию.

Литература

1. Белоусова Н. С. Функционально-организационные характеристики транспортно-логистических комплексов и их элементов // Архитектон: извещения вузов [электронный ресурс] / Уральская государств. архит.-худож. академия. 2006. № 15: Сентябрь. URL: http://archvuz.ru/2006_3/10/ (дата обращения: 11.11.2016).
2. Комарова В. В., Кадурова О. Б. Ценообразование на транспорте. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2006. 133 с.
3. Трофимов В. Н. Применение антимонопольного законодательства: сб. судебной практики с комментариями. М.: Волтерс Клувер, 2006. 528 с.
4. Илатовский Д. В. Тарифообразование естественных монополий — ключ к конкурентоспособности российских товаров // Тарифы: научно-технический журнал. 2015. № 2 (16). С. 12—15.
5. Кириллова А. Г. О тарифных условиях на перевозки грузов по российским железным дорогам // Тарифы: научно-технический журнал. 2015. № 2 (16). С. 18—21.
6. Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (с последующими изменениями): утв. постановлением Федеральной энергетической комиссии РФ от 17.06.2003 № 47-т/5 // Российские железные дороги [электронный ресурс] / ОАО «РЖД». Сор. 2003—2016. URL: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru&id=6188&layer_id=5104&STRUCTURE_ID/ (дата обращения: 10.11.2016).

7. Тарифы, сборы и платы на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении и пробегом пассажирских вагонов, выполняемые в составе дальних поездов ОАО «Российские железные дороги», ОАО «Федеральная пассажирская компания», ОАО «Пассажирская компания “Сахалин”», ОАО «АК “Железные дороги Якутии”» и на работы (услуги) по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые ОАО «Российские железные дороги», ОАО «АК “Железные дороги Якутии”» при данных перевозках, а также правил их применения (Тарифное руководство)» (с последующими изменениями): утв. приказом Федеральной службы по тарифам от 27.07.2010

№ 156-т/1 // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации [электронный ресурс] / АО «Кодекс». Сор. 2012—2016. URL: <http://docs.cntd.ru/document/902229589/> (дата обращения: 10.11.2016).

8. Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта: утв. постановлением Правительства РФ от 15.05.1998 № 448 // ГАРАНТ.ру: Информационно-правовой портал [электронный ресурс] / ООО «НПП «ГАРАНТ-СЕРВИС». Сор. 2016. URL: <http://base.garant.ru/178699/> (дата обращения: 21.11.2016).

Елисеев Владимир Алексеевич — доктор технических наук, профессор, главный научный сотрудник ЗАО «Институт инновационно-технологического менеджмента» (Москва). **E-mail: dr.ye@mail.ru**