

# ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: ОТ РЕФОРМИРОВАНИЯ К ЛОГИСТИКЕ

*Борисова Л.А., к.э.н., доцент, Зам. заведующего кафедрой  
«Управление логистической инфраструктурой» Государственного  
университета «Высшая школа экономики»*

Основным преимуществом логистики как научной методологии и практического инструментария бизнеса по сравнению с другими методами управления товароматериальными и сопутствующими потоками в цепях поставок, направленными на повышение эффективности производства, снабжения и сбыта, является синергетический эффект различных взаимосвязанных участников и элементов товародвижения. Логистизация товарных, сервисных и информационных потоков позволяет снижать совокупные издержки благодаря более эффективному взаимодействию участников потоковых процессов и повышать соответственно конкурентоспособность компаний, что особенно важно в условиях экономического кризиса.

В решении актуальных в условиях глобализации мировой экономики задач по формированию международных интегрированных цепей поставок для России одно из наиболее узких мест: транспортировка, которой одновременно в логистическом менеджменте отводится ключевая роль.

Проблемы состояния транспортной системы в России носят исторически комплексный характер: технический, экономический, управленческий. Как результат – заметное отставание от современных требований к уровню развития транспортной инфраструктуры, качеству и комплексности предоставляемых транспортных услуг при одновременно высоких логистических издержках, где транспортная доля достигает 60-70% и более. При этом, несмотря на преобладание в структуре российских внутренних и внешних объемов перевозок автотранспорта, следует отметить основную долю в грузообороте и важнейшую роль в цепях поставок, особенно сырьевых и генеральных грузов, железнодорожных перевозок.

Для России с ее территорией, геополитикой и сложившейся системой транспортно-экономических связей роль железнодорожного транспорта трудно переоценить, что в очередной раз зафиксировано рядом документов, в т.ч. Транспортной стратегией и Стратегией развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года. При этом имеет место явное противоречие между социально-экономической значимостью для России железнодорожного транспорта и его технологическими возможностями, необходимыми в т.ч. для обеспечения базы формирования российской логистической системы, как составляющей международной системы транспортно-логистических связей. Сегодня доля мультимодальных перевозок в России – обязательной составляющей международных транспортных коридоров – оценивается всего в 1,5-2%, а колоссальный транзитный потенциал практически не используется. По оценкам специалистов на долю России приходится всего около 2% от мирового

транзита грузов [5]. Не более 5% транзитных грузов из азиатских стран в Европу проходит по российской территории. При этом более 90% российского грузопотока приходится на МТК «Восток-Запад» с использованием Транссибирской магистрали, в несколько раз сокращающий срок доставки грузов. По оценкам же зарубежных и российских экспертов Транссиб может взять на себя до 30% грузопотока между Европой и Азиатско-тихоокеанским регионом, что позволило бы, по крайней мере, пятикратно увеличить валютные поступления.

ОАО «РЖД» в своей транспортной стратегии разрабатывает проект роста объемов транзитных перевозок грузов в 2,8 раза к 2030г., однако это, как признают сами железнодорожники, возможно при условии роста скорости грузового сообщения по МТК на 20-30%, создании мощной транспортно-логистической инфраструктуры, формировании конкурентной цены перевозки.

Решение этих проблем требует от российского железнодорожного транспорта и государственных органов, регулирующих эту гигантскую монополию, которую американцы назвали «чудом XXI века», не только инвестиций в развитие и модернизацию инфраструктуры, новых технологий (что обоснованно предусматривается всеми программными документами), но и, в первую очередь, иного, логистического подхода к системе управления железнодорожным транспортом.

На наш взгляд, реализуемая в течение последних 10 лет на железнодорожном транспорте России Программа структурного реформирования вскрыла множество отраслевых проблем, подтверждающих опасения макроэкономических экспертов о формировании в России «своеобразной вечной адаптивной модели переходной экономики», построенной по принципу «несовершенный рынок – несовершенное государство», что заставляет сделать вывод об актуализации роли государства и необходимости создания по существу заново системы современных государственных и общественных институтов, которые «регулировали бы экономическую активность в обществе, направляя ее в сторону эффективного производственного использования имеющихся ресурсов» [3, стр. 13].

Программа структурного реформирования железнодорожного транспорта по оценкам многих независимых экспертов изначально содержит серьезные недостатки, которые исключают возможность ее эффективной реализации, и требует безотлагательной корректировки. Среди них – отсутствие объективной оценки состояния железнодорожной отрасли (в сравнении, например, с сопоставимыми условиями ее функционирования в США и Канаде), неопределенность задач и целей реформы, в том числе общей концептуальной модели управления и структуризации ОАО «РЖД» в завершенном виде, недооценка роли государственного регулирования этой одной из основных российских естественно-монопольных структур.

Отсутствие объективного анализа и выводов о низкой эффективности функционирования железнодорожного транспорта – а отставание по уровню

производительности труда и транспортным технологиям от зарубежного уровня оценивается в 10-15 и более раз [1] – соответственно не позволило точно сформулировать задачи реформирования.

В результате в качестве цели заключительного, третьего этапа реформы (2006-2010 гг.) названо «создание развитого конкурентного рынка», а понятие «эффективность» не фигурирует среди целей, задач или путей их решения. По нашему мнению, происходит подмена цели средством ее достижения: логистический подход к реформированию железнодорожной отрасли диктует в качестве цели необходимость роста ее эффективности, снижение затрат и транспортной нагрузки на экономику в целом, тогда как создание конкуренции – лишь средство ее достижения, причем в отдельных сегментах транспортного рынка.

В результате по итогам двух этапов реформы приходится констатировать, что конкуренция пока складывается лишь в сфере оперирования грузовыми вагонами, а не в сфере перевозок. Причем, в основных заново формирующихся сейчас законодательных документах о железнодорожном транспорте («Уставе...» и «Законе...») операторы определяются как обычные собственники вагонов, контейнеров, предоставляющих их всем заинтересованным лицам, причем по правилам, которые должны быть утверждены Правительством РФ, что исключает само понятие конкурентного рынка перевозок. В результате, по мнению члена экспертного совета по железнодорожному транспорту ФАС РФ М. Козловского, создается абсурдная ситуация: «уникальная для мировой практики модель – «перевозчик без вагонов» - ОАО «РЖД» искусственно ликвидирует свои вагоны, передавая их своим «дочкам», в качестве следующего шага к ликвидации института независимых операторов, очевидно, следует ожидать издания таких правил предоставления вагона, в частности перевозчику, при которых операторы будут обязаны (!) предоставить вагон перевозчику по первому его требованию, и не исключено, что на кабальных для оператора условиях» [4].

Можно сказать, что в итоге к середине третьего этапа реформы в основном решена лишь техническая проблема дефицита подвижного состава, которая к тому же в условиях финансового кризиса превратилась в противоположную: компаниям – владельцам подвижного состава нечего возить и одновременно нечем платить за лизинг подвижного состава. Более того, оказалось, что «чужие» вагоны мешают теперь эффективно работать генеральному перевозчику ОАО «РЖД» даже в относительно привилегированных условиях – его результаты за первые месяцы 2009г. оказались заметно хуже, чем у операторских компаний.

Кроме того, в условиях, когда каждый собственник подвижного состава стремится решать свои бизнес-задачи без учета специфики эксплуатации инфраструктуры РЖД, а тем более оптимизации ее использования, дополнительно обостряются другие проблемы: роста порожнего пробега, встречных перевозок, увеличения простоев приватных вагонов на путях общего пользования, снижения и без того исчерпанной на

многих направлениях пропускной способности линий. Эти и другие факты дополнительно убеждают в том, что формирование конкуренции – задача соподчиненная общей проблеме повышения эффективности всей железнодорожной транспортной системы России, решение которой требует создания механизма оптимальной консолидации государства, бизнеса и общества на основе качественного государственного, в т.ч. тарифного регулирования.

Как специалисту в области ценообразования на транспорте, хотелось бы обратить внимание на роль тарифной политики в реализации задачи интенсификации работы железнодорожного транспорта и соответствующей логистизации затрат потребителей его услуг.

Следует отметить, что роль тарифов в логистике часто недооценивается, в то время как в них фокусируются все транспортные проблемы, заведомо определяющие результативность многих логистических решений. Часто для конкретных грузоотправителей или транспортно-логистических компаний, пользующихся готовыми суммами провозных платежей, реальная система железнодорожных тарифов представляет собой нечто вроде «черного ящика», тогда как на качество логистических решений влияет не только общий уровень тарифов, но и их построение и дифференциация, обоснованность соотношений тарифных ставок по видам и технологиям перевозок.

Особенно это существенно при использовании в логистической практике железнодорожных, т.е. государственно регулируемых тарифов, а не так называемых рыночных, как на других видах транспорта, сформированных на реальной экономической основе (какой бы она ни была). На качестве железнодорожной тарифной системы дополнительно отражаются как отраслевые интересы железнодорожной монополии, так и субъективность государственного регулирования.

Основной метод тарифного регулирования на железнодорожном транспорте – определение (установление) цен (тарифов) или их предельного уровня - реализуется посредством регулярной индексации действующих тарифных ставок, установленных Прейскурантом №10-01. Последний его вариант разработан и введен в действие в 2003г., причем авторами формирования всей тарифной системы (ранее и сейчас) по сути являются специалисты отраслевого железнодорожного ведомства без широкого обсуждения и участия пользователей, государственных и научных организаций, что неизбежно приводит к соответствующему ведомственному «уклону».

Аналогичная ситуация имеет место и при разработке нормативно-правовой базы взаимоотношений организаций железнодорожного транспорта и пользователей, когда «железнодорожная сторона», стремясь сократить свои риски и обязательства, включает в них положения, как правило нарушающие баланс интересов в свою пользу. Следует отметить, что до настоящего времени отсутствовал комплексный директивный документ, определяющий на уровне Правительства РФ принципы построения и направления развития

тарифной системы на отечественном грузовом железнодорожном транспорте (в т.ч. с учетом задач структурной реформы), отсутствуют и фундаментальные теоретические разработки по методологии формирования и регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта, а те, что используются, носят фрагментарный, противоречивый и нередко спорный характер.

Во многом, следствием этого являются многочисленные диспропорции и искажения в системе тарифов, приводящие к соответствующим искажениям в принятии экономических решений на микро- и макро- уровне, снижающие эффективность логистического менеджмента.

Многие независимые эксперты, производя оценку грузовых железнодорожных тарифов, приходят к следующим выводам:

- тарифная система не охватывает весь железнодорожный транспорт России, т.к. рассчитана на условия функционирования только ОАО «РЖД», ориентирована исключительно на монопольный рынок, не отражает новых условий рынка железнодорожных перевозок, предусмотренных структурной реформой;
- система тарифов искусственно усложнена, запутана и не сбалансирована по основным тарифообразующим факторам и условиям;
- общий уровень тарифов существенно завышен, в т.ч. за счет системы построения и необоснованной индексации;
- тарифы и система их регулирования недостаточно гибки для рыночных условий;
- имеют место не обоснованные усреднения и искажения в дифференциации по основным факторам (корреспонденциям, видам грузов и перевозок, территории и др.);
- тарифы не содержат стимулов к повышению эффективности собственной деятельности транспорта и повышению росту качественных параметров (скорости, ритмичности, укрупнению единовременных отправок, графиковых и других технологий).

Ниже более подробно рассматривается несколько существенных недостатков в системе регулируемых грузовых железнодорожных тарифов, заведомо исключающих успешность проводимых на их основе логистических операций.

Прейскурант №10-01 после ряда изменений в последние годы состоит фактически из двух принципиально различных тарифных блоков (раздел 2 и 3), которые существенно различаются по системе построения и уровню тарифных ставок на однородные транспортные услуги (Табл. 1).

Проблема связана с отсутствием четкости в определении понятий «внутригосударственная» и «международная» перевозки. По нашему мнению, если транспортировка грузов начинается и заканчивается на территории России, то применение понятия «международная перевозка» неправомерно и, следовательно, не возникают основания для тарификации ее как международной, хотя и перевозится экспортно-импортный груз.

Таблица 1

Сопоставление основных структурных блоков Прейскуранта №10-01

Основные тарифные положения	Раздел 2 Внутригосударственные перевозки и перевозки экспортно-импортных грузов через морские порты	Раздел 3 Перевозки экспортно-импортных грузов через сухопутные переходы (основа – МТТ)
1. Осуществлено выделение в общем тарифе «вагонной составляющей» (тариф разделен на две части)	Да	Нет
2. Дифференциация по трем тарифным классам	Да	Нет
3. Применение в расчете тарифа минимальных весовых норм загрузки	По каждой позиции тарифной номенклатуры (несколько сот)	Укрупненно по основным группам грузов (17 позиций)
4. Единая тарифно-статистическая номенклатура (ЕТСНГ)	Да (несколько сот позиций)	В ином сокращенном виде
5. Соотношение среднего уровня тарифов, %	100	150 –200

Причины возникновения проблемы объективны: в 90-х годах, когда в России была галопирующая инфляция, появилась необходимость в более стабильной и унифицированной системе железнодорожных тарифов в перевозках между странами – членами СНГ с расчетной базой также в стабильной валюте. Для решения этой проблемы в то время было принято решение об использовании для этих расчетов базовой схемы европейского Международного транзитного тарифа (МТТ), а в качестве валюты – швейцарского франка.

В 1998г. вызванное дефолтом резкое изменение курса доллара без соответствующей корректировки уровня ставок привело к резкому увеличению уровня тарифов, применяемых для тарификации перевозок грузов экспортного и импортного назначения. Разрыв в уровне тарифов составлял 3-4 и более раз. В результате параллельного функционирования такой тарифной системы экспортёры и импортёры необоснованно и незаконно обеспечивали железнодорожной отрасли сверхвысокую рентабельность перевозок экспортно-импортных грузов. Многочисленные жалобы и обращения российских пользователей тарифов в федеральные органы и арбитражные суды, а также вмешательство Президента РФ в конце концов привели к тому, что была признана нелегитимность и необоснованность таких тарифов.

В последние годы в области регулирования проводится политика так называемой унификации тарифов с тем, чтобы исключить разрыв в уровне

тарифов по указанным разделам Прейскуранта. В результате осуществлена унификация тарифов на перевозки во внутригосударственном сообщении и на перевозку экспортных грузов через морские порты, но для перевозок через сухопутные переходы сохранена прежняя система тарифов (модель МТТ) и более высокий их уровень.

Такая половинчатая стратегия имеет серьезные негативные практические последствия: нарушается принцип обеспечения тарифами условий «равновыгодности» выполнения разных перевозок и их соответствия реальным транспортным затратам, провоцируется перераспределение грузопотоков в угоду искусственно заниженного тарифа, а не более низких затрат на перевозки, усложняется ситуация с пропускной способностью экспортных направлений. Внешне обоснованные логистические решения пользователей транспорта в условиях искаженных тарифов приводят к росту сроков доставки грузов в связи с переполнением портов и транспортных терминалов и, в конечном счете, к нерациональной технологии перевозки и росту логистических затрат.

Дополнительный негативный результат такой тарифной практики – дестимуляция российских портов в отношении необходимости совершенствования качества своей работы и тарифов на перевалку, т.к. искусственно завышается их конкурентоспособность по сравнению с зарубежными.

Еще одна проблема действующей тарифной системы железнодорожных перевозок связана с отражением в ней нормативных качественных параметров доставки грузов. Следует отметить, что на железнодорожном транспорте до сих пор вообще отсутствует комплексный критерий оценки качества услуги, хотя в системе логистических операций выбор оптимальной технологии транспортировки должен быть ориентирован именно на него сочетании с другими показателями (цена доставки, надежность и т. п.). С точки зрения конкретного пользователя услугами железнодорожного транспорта главными показателями, характеризующими качество доставки, следует считать скорость (время доставки) и как производные – регулярность и гарантированность конкретных сроков доставки.

На российском железнодорожном транспорте уже в течение ряда лет прослеживается тенденция к снижению параметров качества перевозок. Ещё в конце 80-х годов отмечалось сокращение скоростей продвижения скоропортящихся грузов, мелких и контейнерных отправок. За 10 лет скорость их продвижения снизилась на 10-15%. В последние годы эти процессы продолжаются, но уже в сочетании с систематическим ростом тарифов.

Конкуренция между видами транспорта и транспортными предприятиями используется логистическими менеджерами в пользу тех из них, кто обеспечивает соблюдение требований к качеству, в первую очередь, сроков доставки. В Уставе железных дорог определено, что «перевозчики обязаны доставлять грузы по назначению в установленные сроки. Сроки

доставки грузов и правила их исчисления утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области экономики. Грузоотправители, грузополучатели и перевозчики могут предусмотреть в договорах иной срок доставки грузов». <sup>1</sup> За последние 10 лет нормативные сроки доставки грузов пересматривались дважды: в сентябре 1998г. и в июне 2003г. В 1998г. нормативные сроки доставки контейнерных и мелких отправок на расстояние 500-1000 км выросли в 1,9 раза и составляют 10-13 суток. Эксплуатационная скорость по этим нормативам составляет 2,3 километра в час (т.н. «грузовой» режим) и 2,8 километра (режим «большой» скорости). Таким образом, был расширен диапазон экономически ненаказуемого увеличения сроков доставки грузов, поскольку Уставом железнодорожного транспорта РФ предусматриваются штрафные санкции за превышение их нормативных значений. При этом в тарифной системе сохранено устаревшее двукратное различие в уровнях тарифных ставок при перевозке с т.н. «грузовой» и «большой» скоростью.

В 2003г. тенденция увеличения нормативных сроков доставки грузов в ходе их пересмотра была сохранена по ряду позиций. Так, увеличен срок доставки с одних суток до двух при перевозке грузов на расстояние до 1000 км и с двух до трех суток при перевозках на расстояние свыше 1000км мелких отправок и в контейнерах, для их накопления и сортировки.

Сравнение нормативных скоростей доставки грузов железнодорожным и автомобильным транспортом в сопоставимых условиях свидетельствует об их колossalном различии: в диапазоне расстояний до 2000км по мелким отправкам железные дороги проигрывают в 10-15 раз; применительно к повагонным отправкам – в 5-10 раз. Особенно значительна разница в сроках доставки на расстояниях в диапазоне 200-500 км.

Резкое различие в сроках доставки грузов в сочетании с дополнительными преимуществами, которые получает пользователь услугами автомобильного транспорта (сокращение перегрузочных операций в 2-3 раза, обеспечение лучшей сохранности и др.) свидетельствует о целесообразности предпочтения его по сравнению с железнодорожным и тарифная система последнего не должна искусственно сдерживать этот процесс.

В действующей тарифной системе скорости и срокам доставки грузов отведена далеко не приоритетная роль, которой заслуживают эти важнейшие показатели транспортной логистики. В настоящее время нормативные сроки доставки, заложенные в базовую основу тарифа, устанавливаются в среднем по отрасли, а не дифференцированно по направлениям и маршрутам. Вызывает сомнение экономическая обоснованность двухкратного увеличения тарифа за перевозку грузов т.н. «большой» скоростью по сравнению с «грузовой» при их различии в размере 15-30%. Нередко вместо

---

<sup>1</sup> ст. 33ФЗ №18-73 от 10.01.2003 г.

усиления с помощью тарифов стимулов к сокращению сроков доставки имеет место обратный результат.

Сегодня в структуре времени доставки груза внутри страны около 80% приходится на простой, а скорость продвижения вагонов составляет 8-9 км в час, в то время как на европейских железных дорогах эксплуатационная скорость в размере 18 км в час признается недопустимо низкой (сравнивается со скоростью ледоколов) и такой факт является причиной для управленческого и организационного реформирования железнодорожного транспорта. Проблема сокращения времени нахождения товара (груза) в сфере транспорта за счет повышения темпов его работы становится безотлагательной не только для пользователей, но и самого транспорта, т.к. приводит к нехватке вагонов, снижению производительности, росту себестоимости и т.п.

Для усиления влияния тарифов на сокращение сроков доставки грузов необходимо установление между ними прямой зависимости, в частности целесообразно:

- выделение нескольких категорий перевозок по срокам доставки грузов с соответствующей тарифной дифференциацией и предоставлением прав пользователю выбирать режим перевозок (например, в пределах норматива, ускоренная, срочная);
- осуществление «привязки» нормативов скоростей к основным направлениям или маршрутам грузопотоков;
- введение экономического и административного стимула постоянной реализации мер по сокращению сроков продвижения товаров. Административный стимул может быть реализован в форме государственного заказа, где устанавливается задание по увеличению эксплуатационной скорости продвижения вагонов с грузами (на перспективу).

Низкие скорости доставки во многом обусловлены недостаточным развитием на железнодорожном транспорте прогрессивных контейнерных, контрейлерных технологий перевозок. По контейнерному обороту Россия где-то на 54-м месте в мире. На железнодорожном транспорте контейнерные грузы составляют 1% от общего грузопотока, в то время как в Германии - 40%. Конечно, это в первую очередь – отсутствие соответствующей инфраструктуры. Но и недостатки в системе тарифов этому также способствовали, причем как в схеме построения, так в политике их индексации, направленной на сохранение их низкого уровня (и в результате – убыточность этих видов перевозок в течение длительного времени), а затем на резкое увеличение.

В то же время успешное использование контейнерных технологий на конкурентных видах транспорта (в первую очередь, автомобильном), резко повышающее качество перевозок в сочетании с сопоставимым с железнодорожным уровнем тарифов, ведет к нарушению экономически рациональных с логистических позиций сфер применения железнодорожного и автомобильного транспорта в пользу последнего. Неизбежные последствия:

перегруженность автодорог и крупных магистралей, транспортных узлов, рост простоев, обострение экологических проблем и т.п.

Наряду с контейнерными как высокотехнологичные, эффективные и для перевозчика (низкая себестоимость), и для пользователей (высокое качество доставки) в мировой теории и практике классифицируются перевозки маршрутными отправками. Соответственно тарифные системы зарубежных стран активно стимулируют грузоотправителей и грузополучателей к формированию маршрутов посредством скидок, компенсирующих их дополнительные издержки на формирование и расформирование маршрутных поездов.

Приведем пример тарификации услуг грузового железнодорожного транспорта при перевозке наиболее массового груза – угля в Германии с использованием дифференцированного (можно сказать, логистического) подхода (Табл. 2). Подобный подход дает возможность пользователям услугами железнодорожного транспорта (грузоотправителям, грузополучателям и экспедиторам) более эффективно осуществлять транспортное планирование, выстраивать оптимальные цепи поставок и составлять оптимизационные модели.

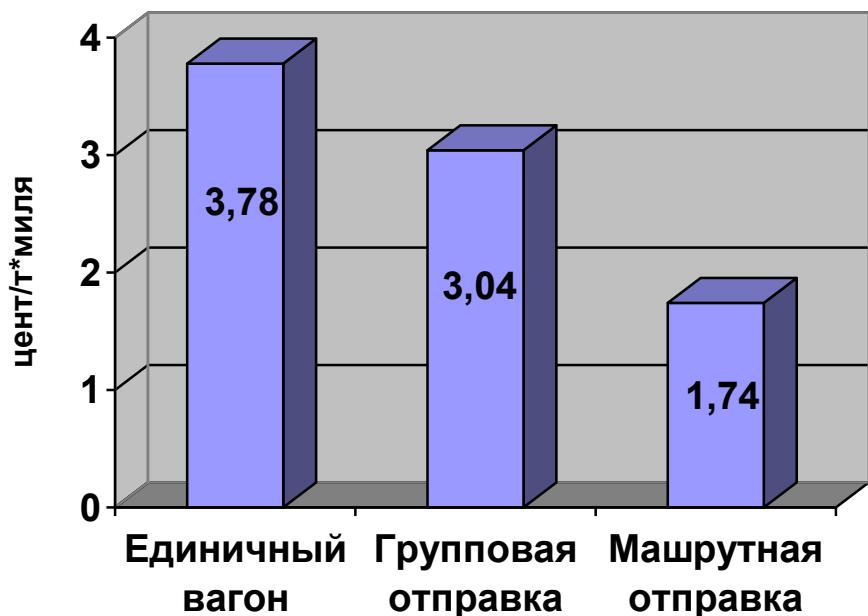
Таблица 2

**Пример дифференцированной тарификации услуг железнодорожного транспорта в Германии (Система скидок при перевозке угля маршрутными поездами)**

Масса поезда нетто не менее, тонн	Скидки со стоимости перевозки угля маршрутными поездами, %. (при периодическом обращении поездов)			
	Реже трех раз в неделю	Три раза в неделю	По рабочим дням	Ежедневно
900	9,0	13,0	15,0	17,0
1100	16,0	21,0	23,0	24,0
1300	20,0	25,0	27,0	28,0
1600	23,0	28,0	30,0	31,0

Из этих данных следует, что в Германии при перевозке угля маршрутными поездами размер скидок в зависимости от веса и регулярности маршрута достигает 30% и более.

Аналогичный подход к формированию уровня доходных ставок на грузовые перевозки в зависимости от размера единовременных отправок используется в работе железнодорожного транспорта США (рис. 1).



**Рис. 1 Соотношение среднего размера доходных ставок в зависимости от размера единовременных отправок грузов в США**

Надо отметить, что структурное реформирование железнодорожного транспорта не привело к решению, но даже обострило другие проблемы тарификации грузовых перевозок. Так, изначально необоснованный методологически принцип построения тарифов по классам грузов на основе их «платежеспособности», приводящий к неравновыгодности перевозок, усугубляет проблему скопления приватных порожних вагонов на путях РЖД, т.к. используется и при тарификации их порожнего пробега. По-прежнему актуальна проблема отсутствия транзитных тарифов, способствующих экспорту транспортных услуг России. В частности, непопулярность Транссиба во многом обусловлена неконкурентоспособностью цены доставки в связи с высокими железнодорожными тарифами и стивидорными ставками.

Подписанное В.В. Путиным августовское Постановление Правительства РФ об изменениях в государственном регулировании железнодорожных тарифов давно ожидаемо и ставит целый ряд задач в совершенствовании тарифной политики: изменение структурной модели тарифа с выделением основных составляющих, повышение гибкости тарифов в конкурентной среде, снижение тарифной нагрузки на экономику. Однако пути их конкретной реализации требуют, по мнению автора, отдельного

анализа, обсуждения и, возможно, отдельной публикации. В любом случае с учетом вышесказанного пока трудно разделить оптимизм главы ФСТ С. Новикова, считающего завершенным институциональный подход в ценовой политике железнодорожного транспорта [6].

Подводя итог, хотелось бы еще раз подчеркнуть, что разработка успешной тарифной политики в системе государственного регулирования - не только необходимая составляющая структурного реформирования железнодорожного транспорта и повышения эффективности его работы, но и условие получения ожидаемого экономического эффекта в развитии макро- и микрологистики в России.

#### Библиографический список:

1. Ахполов И.К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. – М.: 2006г.
2. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. Под ред. А.В.Кириченко.- СПб.: Питер, 2004.
3. Ю. Якутин, О. Курбаев. Проблемы управления смешанной экономикой. Ж. «Риск», 2008, №2
4. Ж. «РЖД-Партнер», 2009, №7
5. Ж. «Морские порты», 2009, №2
6. «По новым рельсам», «Российская газета», 2009, 6 августа
7. Прейскурант №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», ч. I, ч. II; - М.: 2003г.