

Министерство образования и науки Российской Федерации
Байкальский государственный университет экономики и права
Вольное экономическое общество России

С.С. Барулин
Е.В. Барулина
В.И. Самаруха

**ФИНАНСОВАЯ ПОЛИТИКА
И ФИНАНСОВЫЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РОССИИ**

Иркутск
Издательство БГУЭП
2013

УДК 336.6:656.2(470)
ББК 65.372.1-93(2Рос)
Б26

Печатается по решению редакционно-издательского совета
Байкальского государственного университета экономики и права

Рецензенты д-р экон. наук, проф. Д.Ю. Федотов
д-р экон. наук, проф. Н.Б. Грошева

Монография издана при финансовой поддержке проекта ФБ-10 «Теоретические аспекты формирования устойчивого экономического роста регионов Сибири в условиях усиления процессов глобализации», проводимого в рамках государственного задания Минобрнауки РФ в 2012–2014 гг.

Барулин С.С.

Б26 Финансовая политика и финансовый механизм развития
железнодорожного транспорта в России / С.С. Барулин, Е.В. Барулина,
В.И. Самаруха. – Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. – 162 с.

ISBN 978-5-7253-2677-2

Рассмотрены проблемы развития финансовой политики и финансового механизма железнодорожного транспорта России в условиях проведения современных социально-экономических реформ.

Для практических работников сферы управления регионов и муниципальных образований, студентов, магистрантов.

ББК 65.372.1-93(2Рос)

ISBN 978-5-7253-2677-2

© Барулин С.С., Барулина Е.В.,
Самаруха В.И., 2013
© Издательство БГУЭП, 2013

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
1. Теоретический анализ финансовых отношений в железнодорожном транспорте	7
1.1. Отраслевые особенности финансов железнодорожного транспорта	7
1.2. Финансовые ресурсы, доходы и расходы ОАО «Российские железные дороги»	20
1.3. Финансовые потоки железнодорожного транспорта	32
1.4. Финансовый механизм железнодорожного транспорта	47
2. Финансовая политика реформирования железнодорожного транспорта и механизмы ее реализации	60
2.1. Стратегия развития, структурного и финансового реформирования железнодорожного транспорта	60
2.2. Тарифная политика в области железнодорожных перевозок	82
2.3. Управление финансовыми потоками ОАО «Российские железные дороги» на основе бюджетирования и казначейских технологий	107
2.4. Политика государственного финансового регулирования железнодорожного комплекса	138
2.5. Финансовое обеспечение развития высокоскоростных пассажирских перевозок	155
Список использованной литературы	160

ВВЕДЕНИЕ

Железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы, а также важнейшей отраслью российской экономики не только по своему экономическому потенциалу, но и в силу большой территориальной протяженности страны и большей, по сравнению с другими видами транспорта, доступностью для основной массы населения России. Он призван обеспечивать единство экономического пространства страны путем удовлетворения потребности физических и юридических лиц в пассажирских и грузовых перевозках. В российском железнодорожном транспорте занято более 1,2 млн чел. (только в основной деятельности). Его доля в общем грузообороте страны составляет 43 % и в пассажирообороте – более 40 %. Российские железные дороги по своей протяженности занимают первое место в мире, а их основной субъект – ОАО «Российские железные дороги» («РЖД») – является самой крупной железнодорожной компанией.

Тем не менее железнодорожный транспорт России остро нуждается в дальнейшем развитии путем его структурного и финансового реформирования, увеличения на этой основе объема и качества железнодорожных услуг. Это связано с тем, что в настоящее время остается нерешенным целый ряд проблем. Во-первых, Россия существенно отстает от ведущих стран в скорости доставки грузов и пассажиров, в уровне развития рынка этих услуг и конкуренции (отсюда нерациональное тарифообразование, неэффективность ряда видов деятельности и низкое качество услуг). Во-вторых, велик износ подвижного состава. Даже в наиболее благополучном (докризисном) 2007 г. было заменено на новые только 912 пассажирских вагонов при нормативной потребности 1 300 вагонов в год. Поставка грузовых вагонов и локомотивов в том же году была ниже в 3,5 и 2,5 раза соответственно, по сравнению с 1990 г. К тому же технологический уровень подвижного состава и комплектующих к нему, производимых в России, существенно отстает от зарубежных аналогов, а многие виды подвижного состава вообще не производятся в стране. В-третьих, не снижается убыточность пассажирских перевозок. В их тарифах не учитывается в должной мере инвестиционная составляющая, что служит тормозом технического и технологического развития этого вида основной деятельности. Не до конца преодолена практика перекрестного субсидирования (финансирования) пассажирских перевозок, т. е. покрытия убытков за счет прибыли от грузовых перевозок и бюджетных ассигнований. В-четвертых, в последние годы снижаются показатели ликвидности, высокими темпами растет кредитный долг.

Реформирование железнодорожного транспорта осуществляется с 2001 г. и продолжается до сих пор. В ходе реализации структурной реформы были достигнуты определенные положительные результаты. Однако их оказалось недостаточно. Поэтому в развитие структурной реформы были разработаны и приняты на правительственном уровне Концепция системы управления компании холдингового типа, образуемой в результате реформирования ОАО «РЖД», и Стратегия развития железнодорожного транспорта на период до 2030 г. Названные документы являются основополагающими при проведении и реализации государственной железнодорожной политики. Однако финансовый аспект не получил в них должной конкретизации, а многие важные проблемы финансового обеспечения реализации железнодорожной политики вообще не нашли своего решения. Поэтому в настоящей монографии представлен финансовый аспект обеспечения реализации стратегии и тактики государственной железнодорожной политики, предполагающий разработку финансовой политики и конкретных финансовых механизмов дальнейшего развития железнодорожного транспорта.

Вопросами экономики железнодорожного транспорта, его структурного реформирования и развития рынка железнодорожных услуг занимаются такие экономисты и управленцы, как М.Н. Беленький, А. Гурьев, Г.Е. Давыдов, Б.М. Лapidус, Л.П. Левицкая, Г. Мальм, Ю.А. Полянский, Ю. Саакян, Н.И. Силаев, А. Тайчер, В.И. Шатаев, Н.И. Шиповская и др.

Различные аспекты организации финансов железнодорожного транспорта и управления ими рассматривались в трудах А.П. Абрамова, А.В. Анненкова, В.Л. Белозерова, Г.А. Васильевой, М.А. Мальсагова, О.Ф. Мирошниченко, В.И. Самарухи, Ю.Н. Чечнева и др. Управлению затратами и тарифообразованию в железнодорожном транспорте посвящены работы Е.В. Белкиной, С.А. Быкадорова, С.М. Внученкова, Ю.В. Елизарова, Н.А. Потапович, С.Е. Савенко. В то же время результаты последнего специального исследования, комплексно охватывающего проблемы формирования финансовой политики и финансового механизма развития железнодорожного транспорта в современной России, были опубликованы более шести лет назад. За это время отрасль претерпела существенные изменения, и вопросы теории и организации финансов железнодорожного транспорта, содержания и структуры финансовых ресурсов, доходов и расходов отрасли и финансовых потоков в ней требуют своего переосмысления. Слабо разработанной остается проблема финансовой политики и финансового обеспечения реформирования железнодорожного транспорта, в том числе в области тарифообразования в различных сегментах рынка железнодорожных услуг (монопольном, переходном, конкурентном), управления финансовыми потоками на основе бюджетирования и казначейской системы, го-

сударственного финансового регулирования железнодорожного комплекса в целом (с включением в него железнодорожного машиностроения), что подтверждает острую необходимость в продолжении научных исследований по рассматриваемой проблеме.

Целью монографии является формирование по основным элементам научно обоснованной финансовой политики устойчивого развития железнодорожного транспорта и эффективного финансового механизма ее реализации путем разработки современной теории финансов отрасли и финансового инструментария дальнейшего реформирования железнодорожного транспорта в России.

В соответствии с названной целью исследования в монографии поставлены следующие задачи:

- сформировать основы теории финансов железнодорожного транспорта с учетом отраслевых особенностей и современных условий хозяйствования;
- раскрыть содержание, состав и структуру финансовых ресурсов, доходов и расходов ОАО «РЖД»;
- исследовать финансовые потоки, возникающие в железнодорожном транспорте;
- раскрыть содержание финансового механизма железнодорожного транспорта;
- обобщить, уточнить и дополнить современную стратегию развития, структурного и финансового реформирования железнодорожного транспорта;
- разработать подходы к формированию тарифной политики и тарифного регулирования, а также методическое обеспечение тарифообразования по грузовым и пассажирским перевозкам и компенсационных выплат из бюджета по пассажирским перевозкам на усовершенствованной основе;
- обобщить и развить систему управления финансовыми потоками ОАО «РЖД» на основе бюджетирования и казначейских технологий исполнения сводных платежных балансов (бюджетов);
- разработать комплексную систему государственного финансового регулирования железнодорожного комплекса, включая железнодорожное машиностроение;
- разработать механизм финансового обеспечения развития высокоскоростных пассажирских перевозок в дальнем следовании.