

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/70679>

Тип работы: Магистерская работа

Предмет: Финансы

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 4

Глава 1. Бюджетное финансирование в ОАО «РЖД» на примере бюджетных субсидий 8

1.1. Государственное участие в регулировании тарифов 8

1.2. Особенности нормативно-правового регулирования бюджетных субсидий 23

1.3. Механизм предоставления бюджетных субсидий, условия предоставления, отчетность и контроль исполнительными органами государственной власти РФ 34

1.4. Взаимодействие с участниками бюджетного процесса 45

Глава 2. Оценка влияния бюджетного финансирования на финансовый результат компании

54

2.1. Формирование бюджетной заявки ОАО «РЖД» и порядок ее рассмотрения 54

2.2. Проблемы и риски, связанные с предоставлением бюджетных субсидий 58

2.3. Сравнительный анализ динамики бюджетного финансирования ОАО «РЖД» в 2016-2019 гг. на плановый период 2020-2022 гг. 61

2.4. Оценка влияния бюджетного финансирования на финансовый результат компании 69

Глава 3. Совершенствование методов участия государства в субсидировании ОАО «РЖД» 72

3.1. Изменение подходов к предоставлению субсидий ОАО «РЖД» 72

3.2. Совершенствование механизма субсидирования и влияние на финансовый результат компании 79

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 86

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 94

ПРИЛОЖЕНИЯ 100

ВВЕДЕНИЕ

На протяжении уже более 180 лет железнодорожный транспорт является ключевым звеном транспортной системы и экономики России. Железные дороги выполняют более 46% всего грузооборота (без учета трубопроводного транспорта – 87,4%) и более 24% всего пассажирооборота.

2

Стабильная работа и дальнейшее развитие инфраструктурного комплекса, занятых в перевозках компаний гарантируют поступательный рост всех секторов экономики, территорий и агломераций. Деятельность железнодорожного транспорта обеспечивает сохранение социальноэкономической стабильности и стимулирует экономический рост в стране.

В настоящее время перед железнодорожным транспортом установлены амбициозные цели, которые направлены на решение государственных задач (реализация поручений Президента РФ, стратегий развития страны и отраслей ее экономики). Особое значение имеет Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года, утвержденная 19 марта 2019 года распоряжением Правительством Российской Федерации №466-р (далее – ДПР ОАО «РЖД» до 2025 года).

Глава 1. Бюджетное финансирование в ОАО «РЖД» на примере бюджетных субсидий

1.1. Государственное участие в регулировании тарифов

Эффективное взаимодействие участников рынка железнодорожных перевозок зависит от подхода к организации функционирования и государственному регулированию железнодорожной отрасли.

В рамках первого подхода, железнодорожная отрасль не считается социально-значимым сектором экономики, соответственно ей не требуется государственное тарифное регулирование. Данный подход используется при организации функционирования железнодорожной отрасли в США, Канаде и Австралии [48]. Развитие отрасли в данном случае происходит за счет частных инвестиций.

Государственное регулирование в данном случае заключается в обеспечении надежного функционирования железнодорожной инфраструктуры и условий недискриминационного доступа к ней. При этом отсутствует прямое государственное вмешательство в определение стоимости услуг инфраструктуры и тарифную политику инфраструктурных компаний.

Наиболее распространенным в мировой практике является второй подход, согласно которому железнодорожная отрасль считается социально-значимым сектором экономики и нуждается в государственном регулировании (учитывая – тарифном).

Этот подход применяется в странах, в которых создание, функционирование и дальнейшее развития железнодорожной отрасли финансируется государством через государственную вертикальноинтегрированную монопольную железнодорожную компанию (Германия, Великобритания, Республика Казахстан, Российская Федерация и т.д.).

Неэффективность второго подхода к управлению железнодорожной отраслью проявилась в потере железнодорожными монополиями доли рынка и ухудшении их финансовых результатов [47].

Вследствие этого, в конце XX века в мировой теории и практике управления железнодорожной отраслью основными инструментами решения проблем железнодорожных монополий стали называться приватизация и дерегулирование железнодорожной отрасли. Заинтересованность Правительств различных стран в снижении государственных расходов проявилась в стремлении ликвидировать бюджетные субсидии в железнодорожной отрасли и переложить ее финансирование на частный сектор [51].

В результате реформирования подходов к управлению железнодорожной отраслью, в мировой практике сложились альтернативные модели организации функционирования и государственного регулирования железнодорожной отрасли.

1.2. Особенности нормативно-правового регулирования бюджетных субсидий

З

Долгое время официальное определение понятия «субсидии» было закреплено в Бюджетном кодексе РФ. Под субсидиями понимались бюджетные средства, предоставляемые бюджету другого уровня бюджетной системы Российской Федерации, физическому либо юридическому лицу на условиях долевого финансирования целевых расходов. Однако с 1 января 2008 г. данное определение, наряду с понятием «субвенции», было изъято из оборота [27].

В настоящее время в Бюджетном кодексе РФ не определяется общее понятие «субсидии», законодательно регулируются отдельные виды субсидирования.

В соответствии с БК РФ субсидии предоставляются для возмещения недополученных доходов и (или) затрат, возникших в связи с производством (реализацией) товаров на безвозмездной и безвозвратной основе. Они могут предоставляться из федерального бюджета и бюджетов государственных внебюджетных фондов РФ, из бюджета субъекта РФ и местных бюджетов [1].

В настоящее время Бюджетным Кодексом Российской Федерации закреплены два самостоятельных вида субсидий - субсидии как межбюджетные трансферты и субсидии [1].

Следует отметить, что в соответствии со статьей 84 Бюджетного кодекса Российской Федерации от 31.07.1998 № 145-ФЗ к расходным обязательствам Российской Федерации относятся обязательства, вытекающие из федеральных законов и других нормативных правовых актов РФ и предусматривающие финансирование из федерального бюджета [1]. Поступления от приносящей доход деятельности переводятся в доход соответствующего бюджета и никак не могут влиять на структуру и объем его финансового обеспечения. Кроме того, с учетом ст. 41 БК РФ эти средства признаются неналоговыми доходами соответствующего бюджета, государство заинтересовано в том, чтобы производимые в рамках доходной деятельности платные услуги и работы, а также реализуемые ими товары и готовая продукция были самокупаемы и не требовали дополнительного расходования бюджетных средств.

1.3. Механизм предоставления бюджетных субсидий, условия предоставления, отчетность и контроль исполнительными органами государственной власти РФ

Предоставление субсидии производится в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном законе о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и на плановый период [7], и лимитов бюджетных обязательств, утвержденных в установленном порядке ФАЖТ на предоставление субсидий ОАО «РЖД». Лимиты бюджетных обязательств на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов рассчитываются в соответствии с Методикой расчета предельных базовых бюджетных ассигнований федерального бюджета [30]. Рассчитанные на практике предельные объемы по субсидиям ОАО «РЖД» в части компенсации потерь на услуги инфраструктуры не учитывают индексацию тарифов, увеличения НДС с 01.01.2019 до 20 процентов, а также рост объема услуг.

Алгоритм утверждения бюджетных ассигнований в федеральном законе о федеральном бюджете

на соответствующий финансовый год и на плановый период с применением процессного подхода показан на рис. 1.8.

Механизм непосредственного предоставления субсидии на компенсацию потерь в доходах имеет отличия в зависимости от вида субсидии. Рассмотрим их более подробно.

1.4. Взаимодействие с участниками бюджетного процесса

4

ОАО «РЖД» занимает уникальное место в российской экономике, ей приходится работать сразу в двух системах координат: в условиях жёсткого государственного регулирования с одной стороны, и в условиях жесткой конкурентной борьбы с альтернативными поставщиками услуг: автомобильным, авиационным и трубопроводным транспортом с другой стороны. С одной стороны, функционирование и развитие ОАО «РЖД» определяется его положением в отрасли как естественной монополии, с другой стороны, холдинг действует в рыночной конкурентной среде. Поэтому перед ОАО «РЖД» стоят две иногда противоречащие друг другу задачи: необходимость обеспечения выполнения задач, поставленных государством, нередко ведущих к неполучению ОАО «РЖД» положительного финансового результата и повышение эффективности деятельности, учитывая финансовый, и нормы прибыли на вложенный капитал.

В отношениях с государством компания проявляет себя не только как объект (реформирования, регулирования, выполнения государственного заказа и т.д.), но и как субъект отношений, активно участвующий в выработке ключевых аспектов развития и структурного реформирования железнодорожного транспорта. Такие полномочия предоставлены ОАО «РЖД» Правительством Российской Федерации в рамках общего курса, задаваемого руководством страны, и в целях достижения максимальной эффективности преобразований в железнодорожной отрасли.

Это одновременно и осложняет, и облегчает взаимодействие компании с органами государственной власти, учитывая отношения с участниками бюджетного процесса, определенными в ст. 152 БК РФ (рис. 1.13).

Глава 2. Оценка влияния бюджетного финансирования на финансовый результат компании

2.1. Формирование бюджетной заявки ОАО «РЖД» и порядок ее рассмотрения

Предоставление бюджетного финансирования производится в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных в федеральном законе о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и на плановый период [7], и лимитов бюджетных обязательств, утвержденных в установленном порядке ФАЖТ на предоставление субсидий ОАО «РЖД», рассчитанных в соответствии с Методикой расчета предельных базовых бюджетных ассигнований федерального бюджета [30].

Для получения субсидии ОАО «РЖД» формирует бюджетную заявку, которая рассматривается в определенном порядке. Сначала ОАО «РЖД» готовит поручение, которым предусматривается порядок формирования Бюджетной заявки ОАО «РЖД».

В соответствии с данным порядком, предлагаются кандидатуры в состав рабочей группы по подготовке предложений о бюджетном финансировании, предоставляется перечень приоритетных объектов и направлений деятельности ОАО «РЖД», для финансирования которых необходимо привлечение средств федерального бюджета, готовится проект распоряжения ОАО «РЖД» о создании рабочей группы по подготовке предложений о бюджетном финансировании.

Затем издается распоряжение ОАО «РЖД» о создании рабочей группы по подготовке предложений о бюджетном финансировании, в котором утверждается ее состав.

Таким образом, ОАО «РЖД» поручением формирует рабочую группу и распоряжением утверждает ее. Правление ОАО «РЖД» осуществляет общее руководство хозяйственной деятельностью компании. Правление ОАО «РЖД» в составе Председателя Правления - президента ОАО «РЖД», вице-президентов, руководителей железных дорог, руководителей подразделений, управляющих компаний и т. д.

5

Ревизионная комиссия создается для контроля финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД». В настоящее время Ревизионная комиссия ОАО «РЖД» состоит из 7 человек - представители Министерства экономического развития РФ, Росимущества, Министерства транспорта.

Затем РЖД холдинг направляет обоснованную Бюджетную заявку на будущий финансовый год и плановый период за подписью генерального директора для формирования проекта Федерального закона о бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период в адрес Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) и Минтранс России.

Федеральное агентство железнодорожного транспорта в целях организации работы по формированию проекта федерального закона «О федеральном бюджете ...» проводит совещания, вносит предложения по устранению замечаний и доработке бюджетной заявки.

Протоколы по итогам совещаний Федерального агентства железнодорожного транспорта направляют в ОАО «РЖД» для устранения замечаний и внесения корректировок в Бюджетную заявку.

2.2. Проблемы и риски, связанные с предоставлением бюджетных субсидий

Ключевые риски ОАО «РЖД», связанные с реализацией ДПР до 2025 года, определены с учетом их влияния на достижение ключевых показателей эффективности деятельности и сгруппированы в следующие категории по источнику возникновения [29]:

макроэкономические риски;

риски, связанные с государственным регулированием;

рыночные риски;

инвестиционные риски;

налоговые риски;

управленческие риски;

кадровые риски;

научно-технические и технологические риски;

технологические риски.

Ключевыми рисками, связанными с предоставлением субсидий бюджета, являются риски государственного регулирования. К ним относятся:

1. Отсутствие/невыполнение долгосрочных государственных решений в части финансирования развития железнодорожного транспорта. Оценивается как критичный при высокой вероятности наступления.

2. Изменение государственного регулирования/поддержки других видов транспорта. Может привести к ухудшению конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

3. Либерализация рынков грузовых и пассажирских перевозок. Оценивается как критичный при небольшой вероятности наступления.

4. Снижение объема государственного финансирования. Ведет к необходимости привлечения внешнего долга и процентов по обслуживанию долга, а также к сокращению объема инвестиционной программы. Оценивается как значительный при высокой вероятности наступления.

6

5. Отставание развития нормативно-правовой базы от преобразований на железнодорожном транспорте. Оценивается как значительный при высокой вероятности наступления.

2.3. Сравнительный анализ динамики бюджетного финансирования ОАО «РЖД» в 2016-2019 гг. на плановый период 2020-2022 гг.

Субсидии для целей возмещения потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна, предоставляются ОАО «РЖД» с 2017 года. Правила предоставления в 2017 и 2018 годах субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» для целей возмещения потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна, утверждены постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года № 1595 (далее Правила) [21]. Правилами определен перечень регионов для перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом без взимания провозной платы.

Целью реализации данного постановления было освобождение мощностей по хранению зерна, снижению переходящих запасов в конце сезона 2017/2018 года, а также увеличению уровня закупочных цен у сельхозпроизводителей Центрального, Приволжского, Уральского и Сибирского федеральных округов.

В 2017 году субсидии предоставлялись на основании Соглашения о предоставлении в 2017 году субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» для целей возмещения потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна, заключенному между ФАЖТ и ОАО «РЖД».

В 2017 году субсидия должна была предоставляться в соответствии с лимитами бюджетных обязательств, доведенными Агентству как получателю средств федерального бюджета в размере 1 000 000 000,00 рублей.

Для получения указанной субсидии в 2017 году ОАО «РЖД» должна была предоставить в Росжелдор отчет о

потерях в доходах, возникших в результате установления льготных тарифов на перевозку зерновых грузов (без взимания провозной платы), за период со дня вступления в силу Правил (20.12.2017) по 31 декабря 2017 г.

Но, вследствие позднего принятия Правил в 2017 году ОАО «РЖД» не получало субсидии на перевозку зерна и предусмотренные бюджетные ассигнования в размере 1 млрд. рублей использованы не были.

2.4. Оценка влияния бюджетного финансирования на финансовый результат компании

В 2018 году государственная поддержка ОАО «РЖД» из бюджетов различных уровней и Фонда национального благосостояния (ФНБ) получена в объеме 123,6 млрд руб., учитывая из федерального бюджета – 97,2 млрд руб., из ФНБ – 20 млрд руб., из региональных бюджетов и внебюджетных фондов – 6,4 млрд руб. (см. рис. 2.1).

Предоставление государственной поддержки позволило ОАО «РЖД» в 2018 году обеспечить исполнение плановых объемных и финансовых показателей.

Положительная динамика грузовых перевозок стала индикатором улучшения общеэкономической ситуации в стране.

7

При росте ВВП на 2,3 % за год и промышленного производства на 2,9 % погрузка грузов выросла к 2017 году на 2,2 %. При этом общий грузооборот увеличился на 4 %.

Основной задачей в 2018 году для Компании стало обеспечение сбалансированности и управление себестоимостью.

Данные о финансировании из федерального бюджета холдинга «РЖД» на 2018 - 2021 гг. приведены в таблице 2.4.

Как было выявлено в параграфе 2.3 остаток задолженности ФАЖТ на 2019 год по начисленным субсидиям на услуги инфраструктуры в пригородном сообщении составляет 26794589108,76 рублей, учитывая: 23016573940,37 – остаток задолженности за 2011 – 2014 годы, 2507091915,86 – остаток задолженности за 2016 год, 1270923252,53 – остаток задолженности за 2017 год.

Глава 3. Совершенствование методов участия государства в субсидировании ОАО «РЖД»

3.1. Изменение подходов к предоставлению субсидий ОАО «РЖД»

Постановлением Правительства Российской Федерации от 17.10.2011 № 844 (далее - Постановление № 844) определены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета ОАО

«РЖД» на компенсацию потерь в доходах, возникающих в результате государственного регулирования тарифов на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, оказываемые при осуществлении пригородных пассажирских перевозок, и установлен льготный коэффициент в размере 0,01 к базовым тарифам.

В связи с тем, что в течение 2011-2014 годов объемы бюджетного финансирования, предоставляемые ОАО «РЖД» в виде субсидий на компенсацию потерь в доходах от оказания услуг инфраструктуры, были меньше фактических потерь в доходах, Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.07.2016 № 703 внесены дополнения в Постановление № 844, определяющие полную компенсацию потерь в доходах ОАО «РЖД» при оказании этих услуг.

За указанный период задолженность федерального бюджета перед ОАО «РЖД» составила 27,151 млрд. рублей.

Согласно Постановлению № 844 указанная задолженность отнесена к потерям в доходах прошлых периодов, определен порядок ее погашения, предусматривающий ежегодное выделение объемов бюджетного финансирования в составе общих бюджетных ассигнований на цели субсидирования льгот на использование инфраструктуры, и установление их размеров в рамках указанного постановления.

Начиная с 2015 года размер направляемых средств на погашение задолженности прошлых периодов составил: в 2015 – 100 млн. рублей, в 2016 – 100 млн. рублей, в 2018 - 200 млн. рублей, в 2019 - 100 млн. рублей. Правилами также была установлена возможность направления экономии бюджетных средств, выделенных на эти цели в законе о бюджете на погашение задолженности прошлых периодов. По итогам работы за 2015 год эта сумма составила 839,2 млн. рублей, по итогам 2018 года – 2 794,9 млн. рублей.

Начиная с 2015 года по настоящее время, из общей суммы задолженности прошлых периодов были компенсированы потери в доходах на общую сумму 4,1 млрд. рублей либо только 15,2 %. Ежегодная стоимость обслуживания задолженности по потерям в доходах прошлых лет по Росжелдору и задолженности пригородных пассажирских компаний приводит к потерям ОАО

«РЖД» в размере около 6 млрд. рублей в год.

8

Необходимо отметить, что сумма погашения задолженности по потерям в доходах прошлых лет, предусмотренная в Федеральном законе от 29 ноября 2018 г. №459-ФЗ на эти годы и предусмотренная Постановлением № 844 на 2020 год, определена в размере только 100 млн. руб. либо 0,4% от суммы оставшейся задолженности к погашению, в соответствии с соглашением между ОАО «РЖД» и Росжелдором.

По состоянию на 2019 год сумма некомпенсируемых потерь в доходах ОАО «РЖД» за период 2011 – 2014 годов составляет 23,017 млрд. рублей.

Вместе с тем, решение Правительства Российской Федерации (распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 июня 2019 г. №1393р) о выплате ОАО «РЖД» дивидендов за 2018 год в денежном выражении существенным образом изменило ситуацию по источникам финансового обеспечения инвестиционных проектов в рамках финансового плана компании.

3.2. Совершенствование механизма субсидирования и влияние на финансовый результат компании

В 2019 году Правительство Российской Федерации приняло решение о выплате ОАО «РЖД» дивидендов за 2018 год в денежном выражении (распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 июня 2019 г. №1393р). Согласно данному распоряжению чистая прибыль и убытки по результатам финансового года должны быть распределены следующим образом:

на формирование резервного фонда - 918145130,25 рубля;

на выплату дивидендов - 13364279680,5 рубля;

В то же время в рамках Долгосрочной программы развития (ДПР) ОАО «РЖД» до 2025 года для расчета показателей Программы были предусмотрены дополнительные условия.

Решение Правительства Российской Федерации о выплате ОАО «РЖД» дивидендов за 2018 год в денежном выражении существенным образом изменило ситуацию по источникам финансового обеспечения инвестиционных проектов в рамках финансового плана компании, учитывая приобретение пригородного подвижного состава (табл. 3.1).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Эффективность взаимодействия участников рынка железнодорожных перевозок зависит от подхода к организации функционирования и государственному регулированию железнодорожной отрасли. В мировой практике сложилось два ключевых государственных подхода к организации функционирования железнодорожной отрасли. В рамках первого подхода, железнодорожная отрасль не считается социально-значимым сектором экономики, соответственно ей не требуется государственное тарифное регулирование. Согласно второму подходу железнодорожная отрасль считается социально-значимым сектором экономики и нуждается в государственном регулировании (учитывая – тарифном).

В результате реформирования подходов к управлению железнодорожной отраслью, в мировой практике сложились три альтернативные модели организации функционирования и государственного регулирования железнодорожной отрасли: вертикально-интегрированная железная дорога (the vertically-integrated railway), организация внутреннего рынка (the internal market approach), вертикально разделенная железная дорога (the vertically separated railway). В парагра-

9
фе выявлены сильные и слабые стороны рассмотренных альтернативных моделей организации функционирования и государственного регулирования железнодорожной отрасли.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бюджетный кодекс Российской Федерации от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 02.08.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702/
2. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 12.02.2007. № 7. ст. 837.
3. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. ст. 170.
4. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ» от 10.01.2003 N 17-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 13.01.2003. № 2. ст. 169.

5. Федеральный закон «О естественных монополиях» от 17.08.1995 N 147-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 21.08.1995. № 34. ст. 3426.
6. Федеральный закон «О защите конкуренции» от 26.07.2006 N 135-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 31.07.2006. № 31 (1 ч.). ст. 3434.
7. Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов» от 29.11.2018 N 459-ФЗ (последняя редакция) // Российская газета. № 273. 05.12.2018.
8. Федеральный закон от 05.04.2013 № 41-ФЗ (ред. от 29.05.2019) «О Счетной палате Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 08.04.2013, № 14, ст. 1649.
9. Указ Президента РФ от 21.12.2017 № 618 «Об основных направлениях государственной политики по развитию конкуренции» (вместе с «Национальным планом развития конкуренции в Российской Федерации на 2018 - 2020 годы») // Собрание законодательства РФ, 25.12.2017, № 52 (Часть I), ст. 8111.
10. Указ Президента РФ от 21.07.2015 N 373 «О некоторых вопросах государственного управления и контроля в сфере антимонопольного и тарифного регулирования» // Собрание законодательства РФ. 27.07.2015. № 30. ст. 4571.
11. Распоряжение Правительства РФ от 2 апреля 2014 г. N 503-р «Об утверждении Плана мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства РФ. 14.04.2014. № 15. ст. 1777
12. Распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 N 1285-р (ред. от 04.07.2019) «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» // Собрание законодательства РФ. 09.08.2010. № 32. ст. 4359.
13. Распоряжение Правительства РФ от 04.07.2019 N 1460-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 30.07.2010 N 1285-р» // Собрание законодательства РФ. 15.07.2019. № 28. ст. 3809.
14. Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 № 466-р «Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года» (вместе с «Долгосрочной программой развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года») 10
15. Постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. N 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства Российской Федерации от 4 июня 2001 г., № 23, ст.2366.
16. Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 N 703 (ред. от 14.12.2006) «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 24.11.2003. № 47. ст. 4552.
17. Постановление Правительства РФ от 17.10.2011 № 844 (ред. от 22.06.2019) «Об установлении льготного исключительного тарифа на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» // Собрание законодательства РФ. 24.10.2011. № 43. ст. 6078.
18. Постановление Правительства РФ от 18.09.2003 N 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» // Собрание законодательства Российской Федерации от 29.09.2003. № 39. ст. 3766.
19. Постановление Правительства РФ от 25.11.2003 N 710 «Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 01.12.2003. N 48. ст. 4680.
20. Постановление Правительства РФ от 06.04.2019 № 406 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» для целей возмещения потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерна» // Собрание законодательства РФ. 15.04.2019. № 15 (часть IV). ст. 1772.
21. Постановление Правительства РФ от 26.04.2017 № 495 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитываая требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства РФ. 08.05.2017. № 19. ст. 2835

22. Приказ ФАС России от 05.12.2017 N 1649/17 «Об утверждении Методики расчета экономически обоснованного уровня затрат, учитываемых при формировании экономически обоснованного размера тарифов за услуги субъектов естественных монополий в сфере перевозок пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_289166/
23. Приказ Минфина России от 31.10.2016 N 199н (ред. от 16.11.2018) «Об утверждении типовых форм соглашений (договоров) о предоставлении из федерального бюджета субсидии юридическим лицам (за исключением государственных учреждений), индивидуальным предпринимателям, физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг». - URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_208343/ (дата обращения: 02.10.2019)
24. Приказ Минтранса России от 22.03.2013 N 93 (ред. от 30.05.2019) «Об осуществлении Министерством транспорта Российской Федерации бюджетных полномочий главного администратора (администратора) доходов федерального бюджета». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144756/ (дата обращения: 03.10.2019)
25. Проект Федерального закона «Об основах государственного регулирования цен (тарифов)» (подготовлен ФАС России) (не внесен в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 28.03.2018). URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=PRJ;n=170634#01054584864839396311>
26. Агешкина Н.А. Комментарий к Федеральному закону от 24 июля 2007 г. N 209-ФЗ «О развитии малого и среднего предпринимательства в Российской Федерации» (постатейный) / под ред. Т.А. Гусевой // СПС КонсультантПлюс. 2016.
27. Варламова А.Н. Тарифное регулирование как специальная мера конкурентного права // Юрист. 2017. N 1. С. 35 - 40.
28. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2018 год. URL: <https://ar2018.rzd.ru/ru> (дата обращения: 03.10.2019)
29. «Методика расчета предельных базовых бюджетных ассигнований федерального бюджета по государственным программам Российской Федерации и непрограммным направлениям деятельности на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов» (одобрена Правительственной комиссией по бюджетным проектировкам на очередной финансовый год и плановый период 17.06.2019). URL: <https://www.minfin.ru/> (дата обращения: 02.10.2019)
30. Мировой опыт организации и финансирования пригородных железнодорожных пассажирских перевозок. Пассажирский форум. 20.04.2016. URL: http://www.ipem.ru/files/files/other/2016_04_20_ipem_cppk_report_full.pdf
31. Мозговая О.О., Агафонов Д.В., Направления совершенствования механизмов государственного регулирования железнодорожного транспорта Под общ. ред. С.С. Чернова. - Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2015. - с. 145-153.
32. Новикова Н.А. Сфера деятельности, принципы и цели тарифного регулирования // В сборнике: Современная антимонопольная политика России: правоприменительная практика в Брянской области. Сборник научных работ Всероссийской научно-практической конференции. 2019. С. 129-132.
33. Об особенностях регулирования конкурентных отношений см.: Варламова А.Н. Отраслевой аспект в конкурентном праве // Конкурентное право. 2015. N 3.
34. Олег Белозёров оценил успешное взаимодействие ОАО «РЖД» и Минтранса. URL: <https://www.gudok.ru/news/?ID=1458977> (дата обращения: 02.10.2019)
35. Положение ОАО РЖД от 19.05.2009 N 37 «О департаменте по взаимодействию с федеральными и региональными органами власти ОАО «РЖД». URL: <http://scbist.com/scb/uploaded/docs/2009/maj-2009/7767-polozhenie-oao-rzhd-ot-19-05-2009-n37.htm> (дата обращения: 03.10.2019)
36. Правовое обеспечение структурной реформы на железнодорожном транспорте (Законы и крат. коммент.) / Подгот.: М. А. Вевер и др.. Москва, 2003.
37. Тарифное регулирование естественных монополий / Ребрина Т.Г., Стельмах Д.В. // В сборнике: Современная антимонопольная политика России: правоприменительная практика в Брянской области. Сборник научных работ Всероссийской научно-практической конференции. 2019. С. 154-157.
38. Тарифное регулирование и государственные субсидии в железнодорожной отрасли должны учитывать

опыт зарубежных стран. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/tarifnoeregulirovanie-i-gosudarstvennye-subsidii-v-zheleznodorozhnoy-otrasli-dolzhny-uchityvat-opyt/> (дата обращения: 26.09.2019)

39. Хусаинов Ф.И. Экономические проблемы управления вагонными парками // Экономика железных дорог. - 2010. - № 11. - С.63-77.

12

40. Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 года.

URL: http://annrep.rzd.ru/reports/public/ru?STRUCTURE_ID=4237

41. Asian Development Bank (2017). Unlocking the Potential of Railways. A Railway Strategy for CAREC (2017-2030). Mandaluyong City, Philippines

42. CER (2011). Reforming Europe's Railways — Learning from Experience. Produced by Drew J. And Ludewig J., Bruxelles, second edition 2011

43. Dementiev A. Strategic partnerships in local public transport // Research in Transportation Economics. 2016. Т. 59. С. 65-74.

44. Kessides, I. N. and Willig, R. D., 1995. Restructuring Regulation of the Rail Industry for the Public Interest. Public Policy for the Private Sector, Note No. 58. The World Bank.

45. Kolik A. (2016). Reform of the Railway Sector in the Russian Federation: Achievements and Challenges. Dossier, Network Industries Newsletter, Vol. 13 no. 3, 2014

46. Levin, R., 1981a. Railroad Regulation, Deregulation, and Workable Competition. American Economic Review 71, 394–398.

47. Munduch, G., Pfister, A., Sögner, L. et al. Z. Betriebswirtsch (2008) // Journal of Business Economics. April 2008, Volume 78, Issue 4, pp 423–438

48. Railway reform in the ECE region. United Nations. Final report. New York and Geneva, 2018

49. OECD (2016). The Russian Federation Competition and innovations in rail transport. OECD Working Party No. 2, 28 November 2016

50. Railways: structure, regulation and competition policy / Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OECD), 1997.

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://stuservis.ru/magisterskaya-rabota/70679>