Министерство транспорта Российской Федерации

Федеральное агентство железнодорожного транспорта

ГОУ ВПО «Дальневосточный Государственный

Университет Путей Сообщения»

Институт интегрированных форм обучения

Кафедра «Экономика»

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

по дисциплине:

«Ценообразование на предприятии (организации)»

Вариант № 4

 Выполнил: Ларионова Г.А

 Шифр: КТ15 –ЭП-561

 Проверил: Кадурова О.Б

Хабаровск 2016

**Введение**

 В условиях перехода к рыночным отношениям роль рационализации транспорта существенно возрастает. С одной стороны от транспортного фактора зависит эффективность работы предприятий, что в условиях рынка напрямую связано с его жизнеспособностью, а с другой стороны, сам рынок подразумевает обмен товарами и услугами что без транспорта невозможно, следовательно, невозможен и сам рынок. Поэтому транспорт является важнейшей составной частью рыночной инфраструктуры.

 Безусловно, для России, самой большой по площади стране мира, железнодорожный транспорт является одним из самых необходимых видов транспорта. Поэтому особое внимание уделяется именно ему.

 Российские железные дороги, играя ведущую роль в транспортном обеспечении и тарифном стимулировании экономического роста в стране, одновременно вносят значительный вклад в формирование федерального и региональных бюджетов.

 В курсовой работе рассмотрю такие вопросы, как:

 1) Роль железнодорожного транспорта в экономике страны. Почему именно железные дороги являются самым необходимым видом транспорта в России и почему так важно развивать эту отрасль;

 2) Какие проблемы на сегодняшний день существуют на железных дорогах, что делает государство для решения этих проблем, а также, что уже сделано к настоящему времени, какие успехи достигнуты;

 3) Что планируется выполнить в будущем для того, чтобы железнодорожный транспорт стал более эффективным, ведь для ускорения экономического роста страны железнодорожный транспорт должен получить опережающее динамичное развитие в части расширения железнодорожной сети, модернизации существующей материально-технической базы и качественного повышения транспортной обеспеченности страны.

**СОДЕРЖАНИЕ**

Введение…………………………………………………………………..3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1. | Теоретическая часть1.1 Роль железнодорожного транспорта в экономике России…….41.2 Проблемы железнодорожного транспорта……………………..71.3 Перспективы развития железнодорожного транспорта………10 |  |
| 2. | Практическая часть |  |
|  | Задание 1……………………………………………………………….. |  |
|  | Задание 2……………………………………………………………….. |  |
|  | Задание 3……………………………………………………………….. |  |
|  Задание 4………………………………………………………………… Задание 5………………………………………………………………… Задание 6…………………………………………………………………Заключение…………………………………………………………………Список используемой литературы……………………………………….. |  |

**ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ**

**I. Роль железнодорожного транспорта в экономике России**.

 Железнодорожный транспорт – ведущий в транспортной системе России. «Его ведущее значение обусловлено двумя факторами: технико-экономическими преимуществами над большинством других видов транспорта и совпадением направления и мощности основных транспортно-экономических межрайонных и межгосударственных (в границах СНГ) связей России с конфигурацией, пропускной и провозной способностью железнодорожных магистралей (в отличие от речного и морского транспорта)». Так же это обусловлено географическими особенностями нашей страны. Протяженность железных дорог в России (87 тыс. км.) меньше чем в США и Канаде, но работа, выполняемая ими, больше, нежели в других странах мира, поэтому необходимо уделять особое внимание состоянию и качеству железнодорожных линий.

 «Главная задача железных дорог России – обеспечить надежную транспортную связь европейской части страны с её восточными районами. Нужно отметить, что важнейшие транспортные линии перегружены. Средняя скорость движение на железных дорогах около 30 км/ч и постоянно снижается. Наиболее густая и разветвленная сеть железных дорог расположена в европейской части Российской Федерации».

 Известно, что железные дороги РФ, располагая 11–12% общей протяженности железных дорог мира, выполняют более 50% грузооборота железных дорог. «Железные дороги обслуживают 1,2 млн. работников, магистральные пути составляют 87 тыс. км (из 158 тыс. км) – 19 региональных железных дорог, которые относятся к федеральной собственности. Железные дороги перевозят ежегодно около 1 млрд. т груза и 120 тыс. контейнеров, что составляет 30%1 грузооборота страны.

 Однако в целом развитие железных дорог и улучшение экономических показателей их деятельности стали явно отставать от потребностей народного хозяйства. Несмотря на это, железные дороги остаются наиболее экономичным видом транспорта (в отличии от воздушного и автомобильного транспорта), уступая по уровню себестоимости перевозок лишь трубопроводному и морскому транспорту».

 Преимуществом железнодорожного транспорта является независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта). «Эффективность железнодорожного транспорта становится ещё более очевидной, если учесть такие его преимущества, как высокие скорости подвижного вагонопотока, универсальность, способность осваивать грузопотоки практически любой мощности (до 75–80 млн. т. в год в одном направление), во много раз меньше чем у других видов транспорта. Среди существующих показателей наиболее точно характеризуют уровень мобильности железнодорожного транспорта следующие: удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках за определенный период времени, соблюдение сроков доставки грузов, оборот вагона, участковая и техническая скорость, коэффициент участковой скорости, средний простой вагона под одной грузовой операцией. В пассажирских перевозках наиболее важны такие показатели, как соблюдение графика и расписания движения, выполнение плана пассажирских перевозок».

 Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в экономике России. Доля железнодорожных перевозок в общем грузообороте превышает 80%, значение железных дорог особенно велико при перевозках грузов на дальние расстояния. Для большинства отправителей массовых грузов (таких как уголь, руды, лесные грузы, строительные материалы и др.) перевозка по железной дороге является единственной альтернативой.

 Несмотря на то, что по многим показателям (таким как грузооборот, интенсивность движения и т.п.) российские железные дороги не уступают или даже опережают железные дороги других стран, сектор нуждается в реформировании. «Основными проблемами системы железных дорог являются неэффективная система регулирования, отсутствие конкуренции, высокий износ инфраструктуры и подвижного состава и отсутствие достаточного объема инвестиций, а также высокие социальные расходы.

 Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте в целом следует концепции, принятой Европейским союзом: разделение инфраструктуры и перевозок, при этом инфраструктуры остается государственной монополией. Однако проблемы и структура российского железнодорожного транспорта значительно отличаются от европейских. Основными целями в развитии конкуренции в сфере перевозок в Европе (в отличие от России) является сокращение субсидий, создание равных условий для компаний из разных стран ЕС и развитие общеевропейского рынка железнодорожных перевозок. Кроме того, если в Европе существует острая конкуренция железнодорожного и автомобильного транспорта и потому фактически нельзя говорить о железнодорожном транспорте в Европе как естественной монополии, то в России интермодальная конкуренция практически отсутствует. Программа структурной реформы предусматривает развитие конкуренции только в сфере перевозок и смежных отраслях. Это означает, что в результате реформы монополия в железнодорожном транспорте, по сути, сохранится (издержки инфраструктуры составляют около 80% всех издержек). Сохранение 100% акций ОАО «РЖД» в собственности государства может послужить серьезным препятствием для инвестиций из частных источников».

 «Железные дороги – крупнейшая государственная монополия в России. Железнодорожная отрасль, по разным оценкам, обладает от 4% до 15% всех основных средств производства в российской экономике, в ней заняты 1,22 миллиона человек. Железнодорожный транспорт является в целом прибыльным, хотя пассажирские перевозки (и особенно пригородные) являются убыточными. Убытки от пассажирских перевозок покрываются за счет доходов от грузовых операций. Основные потребители услуг железных дорог – производители массовых грузов (угля, строительных материалов, черных и цветных металлов и др.). Их спрос на услуги железнодорожного транспорта имеет низкую эластичность, а среднее расстояние перевозки этих грузов так велико, что грузоотправители фактически не имеют другой альтернативы: автомобильный транспорт оказывается слишком дорогим при перевозках на такие расстояния, а водный транспорт может конкурировать с железнодорожным только на некоторых маршрутах и только в период навигации».

 Сегодня отрасль переживает инвестиционный кризис. Хотя объем инвестиций в последние несколько лет составил около 100 миллиардов рублей в год, износ подвижного состава и инфраструктуры продолжает расти. Подвижной состав не только изношен, но и технически устарел. Железнодорожный транспорт нуждается не только в «омоложении» основных средств, но в приобретении технически современных и более совершенных подвижного состава и путевого оборудования.

**2. Проблемы железнодорожного транспорта**

 Железные дороги являются ведущим звеном транспортной системы России, важнейшим элементом производственной инфраструктуры. Но, к сожалению, приток инвестиции в данный вид транспорта заметно уменьшился, особенно в 1991–1998 гг., когда они сократились более чем в 4 раза. Результатом снижения объема инвестиций стал рост физического и морального износа основных производственных фондов отрасли, который по состоянию на 1 января 2002 г. превысил 56%3.

 «Приток инвестиций в железнодорожный транспорт необходим для решения важнейших задач, среди которых необходимо особо выделить:

 – замещение выбывающих и изношенных основных производственных фондов;

 – улучшение качества транспортного обслуживания, расширение сервисных услуг;

 – повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта;

 – увеличение эффективности работы транспорта за счет внедрения ресурсосберегающих технологий и совершенствования эксплуатационной работы сети железных дорог;

 – повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на международном и внутреннем рынке транспортных услуг;

– развитие телекоммуникаций, информатизации и связи для создания единого информационного пространства.

 Базируясь на выводах отраслевой науки и независимых компаний, имеющих многолетний опыт работы на международных рынках, можно утверждать, что только для возобновления основных фондов нужны инвестиции на предстоящие пять лет в размере не менее 1130 млрд. рублей или около 2254 млрд. рублей ежегодно».

 «До последнего времени основным источником инвестиций в отрасль оставались собственные средства предприятий федерального железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт оставался сферой деятельности мало привлекательной для инвесторов. Начавшаяся структурная реформа должна в корне изменить существующую ситуацию в лучшую сторону. В МПС России при формировании инвестиционных программ вводится обязательный принцип конкурсности распределения ограниченных инвестиционных ресурсов. Повышенное внимание уделяется обеспечению закупок материальных ресурсов и технических средств, необходимых для выполнения инвестиционных программ, через механизм тендеров и конкурсных торгов».

 Вместе с тем, уже сейчас ошибочно полагать, что только за счет внутренних резервов железнодорожного транспорта можно обеспечить его эффективное развитие, решить накопившиеся за десятилетие проблемы. «Для повышения инвестиционной привлекательности железнодорожных дорог существенной корректировки требует подход к тарифообразованию на услуги отрасли. Выход надо искать в использовании рыночных принципов дифференциации тарифов, на различные виды грузов. Важным стимулом для притока инвестиций станет также повышение открытости отрасли за счет ведения раздельного бухгалтерского учета по видам деятельности внутри ОАО «РЖД», применения на практике международных стандартов финансовой отчетности. Уже сейчас начинается разработка концепции облигационных заимствований ОАО «РЖД» на рынках капитала, обсуждаются перспективы кредитных операций, позволяющих привлекать инвестиционные ресурсы на долгосрочную перспективу».

 Также к основные проблемам отрасли, требующих системного решения, относятся:

● Физическое и моральное старение технических средств. Средний износ основных фондов магистрального железнодорожного транспорта составляет 59%, а по тепловозам и грузовым вагонам – более 80%5.

● Критический уровень заполнения пропускных способностей на ряде важнейших участков. Протяженность «узких мест» по пропускной способности уже составляет около 8 тыс. км, а это почти 30% основных грузонапряженных направлений сети железных дорог.

 ● Крайне низких уровень транспортного обеспечения целого ряда регионов и отсутствие транспортной доступности перспективных месторождений и точек экономического роста, прежде всего в восточных и северных районах страны. А семь субъектов РФ не имеют железных дорог вообще.

 Хотелось бы также остановиться на территориальных диспропорциях в развитии железнодорожного транспорта. С одной стороны, четверть железных дорог в центральных регионах страны и крупных городах работают в режиме, превышающем оптимальный уровень загрузки. А с другой – семь субъектов федерации (Республики Алтай и Тыва, Ненецкий и Корякский автономные округа, Магаданская область, Чукотка и Камчатка) вообще не имеют рельсовых путей. А еще в десяти железнодорожная сеть недостаточно развита. При этом многие крупнейшие месторождения полезных ископаемых не осваиваются из-за отсутствия железнодорожного сообщения.

 Существенное отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира из-за низкого уровня инвестиций в железнодорожный транспорт последние два десятка лет.

 Не полностью реализованы возможности взаимодействия железнодорожного транспорта с отечественным транспортным машиностроением, приборостроением и связью.

 Отсутствует необходимая комплексность в координации развития с другими видами транспорта.

 «Кроме того, к проблемным вопросам относится соотношение действующего железнодорожного законодательства с законодательством о техническом регулировании. Закрепленная федеральным законом о железнодорожном транспорте в Российской Федерации компетенция федеральных органов исполнительной власти по изданию нормативно-технических актов вступает в противоречие с федеральным законом о техническом регулировании.

 Требует ревизии перечень прав, обязанностей и ответственности перевозчика, владельца инфраструктуры, пассажира, грузоотправителя, отправителя, грузополучателя, получателя и других физических и юридических лиц, участвующих в организации и осуществлении перевозки, оказании услуг инфраструктуры и иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования».

 Недостаточные темпы развития железнодорожного транспорта, в свою очередь, сдерживает развитие ряда других отраслей. В частности, недостаточная разветвленность сети железных дорог и слишком медленное обновление железнодорожного транспорта существенно сдерживает развитие лесной отрасли России. 70%6 процентов лесных запасов страны не могут в настоящее время быть освоены из-за инфраструктурных ограничений.

 Тем не менее, правительство принимает меры и разрабатывает эффективные программы для развития железнодорожного транспорта

 **3. Перспективы развития железнодорожного транспорта**

 Несомненно, железнодорожный транспорт необходимо развивать, так как отказ от этого приведет к резкому замедлению темпов экономического роста в стране. Чтобы не допустить этого, была разработана государственная Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ на максимально возможную перспективу-до 2030 г.

 «Целью стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации является транспортное обеспечение ускоренного экономического роста в России на основе эффективного развития и модернизации железнодорожного транспорта, гарантирующего единство экономического пространства Российской Федерации и реализацию конституционных прав граждан на свободу передвижения и достижение глобальной конкурентоспособности транспортной системы».

 Стратегия развития железнодорожного транспорта направлена на решение следующих задач:

▪ «создание условий для реализации основных геополитических и геоэкономических целей Российского государства;

▪ формирование инфраструктурного базиса для социально-экономического роста Российской экономики;

▪ обеспечение транспортной доступности точек ресурсного обеспечения и промышленного роста, а также мест работы, отдыха, лечения, образования, национальных культурных ценностей – для каждого гражданина России;

▪ приведение уровня качества и безопасности перевозок, в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами;

▪ создание достаточных провозных способностей и необходимых резервов для полного удовлетворения спроса на перевозки при конъюнктурных колебаниях;

▪ глубокая интеграция в мировую транспортную систему;

▪ поддержание высокого уровня готовности к деятельности в чрезвычайных ситуациях, соответствующего требованиям обороноспособности и безопасности страны;

▪ повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта;

▪ сохранение социальной стабильности в отрасли и высокое качество жизни железнодорожников как важной составляющей российского общества, приоритетность молодежной политики, эффективная социальная поддержка ветеранов железнодорожной отрасли;

▪ внедрение высоких стандартов организации труда, его максимальной производительности и достижения на этой основе устойчивого обеспечения перевозочного процесса квалифицированными кадрами».

Этапы стратегического развития железнодорожного транспорта России.

 2008–2015 годы: инновационный этап развития железнодорожного транспорта.

 «Увеличение объемов инвестиций в 2010 году в 2 раза и в 2015 году не менее чем в 312 раза к уровню 2006 года. Ускоренная модернизация существующей материально-технической базы отрасли: полная замена подвижного состава и технических средств с истекшими сроками службы на новую технику с высокой производительностью и низкой ремонтоемкостью; ликвидация барьерных мест с ограничениями провозных способностей и создание их технологических резервов; повышение нижних ограничений скоростей движения до 60 км/час, увеличение маршрутных скоростей в пассажирском сообщении на 15 км/час. Освоение новых продуктовых и географических рынков транспортных услуг. Внедрение инновационных технологий в области эксплуатации и ремонта объектов железнодорожного транспорта.

 Начало финансирования инвестиционных проектов за счет бюджетных средств и средств Инвестиционного фонда, активное применение механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) и сокращение перечня имущества, ограниченного в обороте, для финансирования инвестиций. Первоочередные проекты: строительство дополнительных главных путей на 3,2 тыс. км действующих железнодорожных линий, организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Хельсинки, развитие подходов к портам Ванино, Сов. Гавань и др. Строительство высокоскоростных линий. Активизация проектно-изыскательских работ для строительства новых железнодорожных линий.

 Государственное тарифное регулирование услуг железнодорожного транспорта гармонизируется с процессами поэтапного перехода к либерализации ценообразования в других естественных монополиях».

 2016–2030 годы: этап динамичного расширения сети железных дорог.

 «Полномасштабная реализация государственной стратегии развития железнодорожного транспорта. Увеличение железнодорожной сети на 22,313 тыс. км. Дальнейшее развитие скоростного и высокоскоростного пассажирского движения».

 Создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране.

 Выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта.

 Глобальная конкурентоспособность российской транспортной системы. «Увеличение международного контейнерного транзита до 1 млн. контейнеров в год».

 Завершение формирования эффективного рынка перевозок.

 В результате модернизации российских железных дорог общего пользования в 2008–2015 гг.:

 – состояние железнодорожной инфраструктуры будет обеспечивать текущие потребности экономики в перевозках, как по объему, так и по качеству;

– магистральные направления сети будут интегрированы в международные транспортные коридоры (Восток-Запад, Север-Юг);

 – завершена реализация программы электрификации основных грузонапряженных направлений;

 – сеть железных дорог будет являться ключевым транспортным элементом национальной логистической инфраструктуры;

 – подвижной состав будет соответствовать или превосходить по основным характеристикам (производительности, скорости, надежности) лучшие образцы зарубежной техники;

 – при осуществлении текущего содержания, технического обслуживания и ремонта преимущественное распространение получат безлюдные технологии;

 – будет значительно сокращено воздействие железных дорог на окружающую среду, не менее чем на 40%, снизится ресурсоемкость перевозок;

 – кардинальным образом повысятся возможности по осуществлению интермодальных перевозок грузов и пассажиров, в т.ч. универсальность тары для перевозок грузов различными видами транспорта;

 – будут не менее чем на 25%14 повышены скорости перевозок;

– на железнодорожном транспорте будет создано единое информационное пространство, интегрированное с информационными системами других видов транспорта и промышленности.

 «В условиях использования российских железных дорог как инструмента снижения народнохозяйственных транспортных издержек, расширение сети железных дорог должно осуществляться за счет средств государства и частного капитала, что соответствует мировому опыту».

 «Для того, чтобы российские железные дороги оставались «локомотивом» роста экономики России, их реформирование будет синхронизировано с инвестиционным развитием и модернизацией производственной базы железных дорог».

 «При этом модернизация должна осуществляться на основе расширения рыночных возможностей железнодорожной отрасли и, прежде всего, Компании «РЖД», а строительство новых железнодорожных линий – с использованием средств федерального, региональных бюджетов и заинтересованных частных инвесторов».

 Также была разработана «Программа развития скоростного и высокоскоростного движения».

 Главной целью программы развития скоростного и высокоскоростного движения является повышение скоростей движения пассажирских поездов, уровня и качества пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. Реализация программных мероприятий позволит обеспечить улучшение транспортных связей, создать для пассажиров более привлекательные условия, повысить комфортность и безопасность пассажирских перевозок, сократить время в пути. Создание привлекательных условий транспортного обеспечения позволит привлечь на железнодорожный транспорт дополнительный пассажиропоток с авиационного и автомобильного транспорта, сократить убыточность пассажирских перевозок и воздействие транспорта на экологию. Организация скоростного и высокоскоростного движения на железнодорожном транспорте также обеспечит сокращение потребности в подвижном составе, поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня.

 «Основными задачами Программы, направленными на достижение поставленных целей являются:

 – развитие производства нового поколения скоростного и высокоскоростного подвижного состава; – выбор полигона скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов;

 – организация скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог;

 – создание технических средств для скоростного и высокоскоростного движения»;

 – подготовка кадров для обеспечения скоростного и высокоскоростного движения.

 В Программе разработаны три комплекса мероприятий по повышению скоростей движения на железнодорожном транспорте:

 1. Повышение маршрутных скоростей дальних пассажирских поездов до 70–90 км/ч, следующих на расстояния более 70015 км. Обслуживание будет осуществляться пассажирскими вагонами со спальными местами.

 2. Организация скоростного железнодорожного движения после реконструкции действующих линий между крупными региональными центрами скоростными поездами, маршрутная скорость которых находится в пределах до 160–200 км/ч, и время поездки не превышает 7 часов.

 Таким образом, мы видим, сколько грандиозных задач стоит перед правительством и компанией ОАО «РЖД», которые планируется осуществить в будущем. Поставленные цели требуют немало финансовых, трудовых, материальных ресурсов. Благодаря потоку инвестиций, которые в настоящее время поступают в железнодорожный транспорт, и немалому числу специалистов, все поставленные задачи должны быть решены.

**ПРАКТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ**

**Задание 1**

 Требуется

1)определить:

 – оптовую цену предприятия-производителя продукции ($Ц\_{опт}$);

– отпускную цену предприятия-производителя продукции ($Ц\_{отп}$);

– продажную цену торгового посредника (оптовика) $(Ц\_{опт.поср}$);

– розничную цену конечного продавца продукции ($Ц\_{роз}$);

2) составить структуру розничной цены.

Исходные данные

|  |  |
| --- | --- |
| Объем произведенной предприятием товарной продукции, тыс. шт. | 670 |
| Себестоимость произведенной товарной продукции, тыс. руб., в том числе: |  |
| сырье и материалы | 13455 |
| возвратные отходы | 180 |
| заработная плата производственных рабочих | 2875 |
| отчисления на социальное страхование (по действующей ставке) |  |
| топливо, энергия на технологические цели | 9545 |
| Амортизация | 1410 |
| Общепроизводственные расходы | 6630 |
| Общехозяйственные расходы | 3550 |
| Рентабельность производства продукции, % | 25 |
| Скидка с цены за размер приобретаемой партии, установленная предприятием- производителем продукции для торгового посредника (оптовика), % | - |
| Акциз, % | 10 |
| Налог на добавленную стоимость, % | 18 |
| Коммерческие расходы предприятия- производителя продукции, тыс. руб. | - |
| Снабженческо-сбытовая надбавка торгового посредника (оптовика), % | 28 |
| Торговая надбавка розничного продавца, % | 22 |

 При выполнении курсовой работы применяем метод надбавок к полным издержкам (метод «издержки плюс»), относящийся к категории затратных методов ценообразования.

 Метод надбавок к полным издержкам (метод «издержки плюс») базируется на определении цены на основе издержек. Это один из самых простых и распространенных методов ценообразования, заключающийся в начислении определенной надбавки (рентабельности) на себестоимость продукции. Размеры наценки могут варьироваться в широких пределах в зависимости от вида продукции, целей предприятия, конкретных рыночных условий реализации продукции. Обычно наценка выше на те товары, которые более подвержены риску – сезонные, специальные, профессиональные товары, нуждающиеся в аккуратной транспортировке и дорогостоящем хранении и обращении. Стоит учитывать, что цены, действующие в экономике, взаимосвязаны и образуют систему, состоящую из отдельных блоков цен, взаимодействующих между собой. Данную систему в процессе ценообразования посредством использования метода «издержки плюс» можно представить следующим образом.

**РЕШЕНИЕ:**

**1**. Оптовая цена предприятия-производителя продукции $Ц\_{опт}$ определяется по формуле:

$Ц\_{опт}=С/С$ + П или $Ц\_{опт}$ = С/С (1 + R) (1.1)

где С/С – себестоимость единицы продукции, руб.; П – прибыль, руб.; R – норматив рентабельности, посредством которого определяется размер прибыли, %.

 $R\_{с/с}$ = $\frac{П}{С/С}$ ; $R\_{мз}$ = $\frac{П}{МЗ}$; $R\_{с/с-мз}$= $\frac{П}{С/С -МЗ }$; $R\_{ЗП}$ = $\frac{П}{ЗП}$

Где $R\_{с/с}- $рентабельность к себестоимости; R – рентабельность к материальным затратам; $R\_{с/с-мз}$ - рентабельность к себестоимости за минусом материальных затрат; $R\_{ЗП}$ – рентабельность к заработной плате; $МЗ$ – материальные затраты, руб.; ЗП – заработная плата, руб.

1)С/С (за вычетом возвратных отходов) = 13455 - 180 + 2875 +862,5 + 9545+ 1410 +6630 +3550 + 38147,5 тыс.руб.

2)С / С 1 единицы продукции, руб.= 38147,5 тыс.руб. / 670 тыс.шт.= 56,9 тыс.руб.

3) П = С/С \* Rс/с = 56,9 \* 25% = 14,23 тыс.руб.

**2**. Отпускная цена предприятия- производителя продукции ( покупная цена оптового посредника ) $Ц\_{отп}$ определяется по формуле:

 $Ц\_{отп}$ = $Ц\_{опт}$ + А + НДС или $Ц\_{отп}$ = С/С + П + А + НДС

Где А – акциз (по подакцизным товарам), руб; НДС – налог на добавленную стоимость, руб.

1) $Ц\_{опт}$ =38147,5 +

3. Продажная цена оптового посредника ( покупная цена предприятия торговли ) $Ц\_{опт.поср.}$ определяется по формуле

 $Ц\_{опт.поср.}$ = $Ц\_{отп} +ССН+А+НДС$

Где ССН – снабженческо- сбытовая надбавка, включающая издержки снабженческо- сбытовой или оптовой организации и ее прибыль , руб.; А– акциз ( по подакцизным товарам), при условии , что товар завезен из заграницы и является подакцизным на территории РФ. Важно помнить , что акциз включается в цену товара один раз или предприятием –производителем, или оптовым посредником при дальнейшей реализации товара более мелкими партиями.

4. Розничная цена конечного продавца товара $Ц\_{роз.}$ определяется по формуле

 $Ц\_{роз.}$ = $Ц\_{опт.поср.}+ТН$

Где ТН – торговая надбавка, включающая издержки розничного продавца, а

также прибыль и НДС.

**Решение:**

1. Рассчитываем себестоимость товара

С/С = 13455 + 180 + 2875 + 9545 + 1410 + 6630 + 3550 = 37645 руб.

2. Рассчитываем оптовую цену товара без НДС $Ц\_{опт}=С/С$ + П \* R.

 $Ц\_{опт}$ =37645 + 0,25 \* 37645 = 47056 руб.

3. Налог на добавленную стоимость

**Задание 2**. Автотранспортное предприятие, функционирующее на рынке грузовых перевозок, планирует снизить тариф на перевозку груза с целью увеличения объемов предоставляемых услуг ( объемов перевозок груза) и тем самым увеличить эффективность своей деятельности.

|  |  |
| --- | --- |
| Годовой объем услуг ( перевозок) автотранспортного предприятия, тыс. т | 120 |
| При указанном объеме услуг размер валовых затрат автотранспортного предприятия составляет, тыс.руб.:Заработная плата водителей | 7148 |
| Отчисление на социальное страхование (по действующей ставке) |  |
| Топливо, ГСМ | 2681 |
| Замена и ремонт шин | 1564 |
| Прочие материальные затраты | 1318 |
| Техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей | 2904 |
| Амортизационные отчисления | 2234 |
| Общепроизводственные расходы | 1117 |
| Общехозяйственные расходы | 1229 |
| При указанном объеме услуг средний тариф за тонну перевезенного груза составляет, руб/т. | 242 |
| Коэффициент эластичности спроса по цене | 1,40 |
| Планируемая величина снижения среднего размера тарифа за тонну перевезенного груза, руб. составляет  | 1,9 |

Требуется определить:

- как снижение тарифа отразится: на объемах предоставляемых услуг; маржинальном доходе; прибыли автотранспортного предприятия;

– выгодно или нет при заданных параметрах данное снижение тарифа.

 При выполнении задания следует применить метод, ориентированный на

прямые затраты или метод маржинального ценообразования, относящийся к категории затратных методов ценообразования.

 Этот метод нацелен на более полный учет условий рынка уже на стадии первоначального формирования цены; на разделение общих издержек на условно-постоянные и условно-переменные, которые в краткосрочном периоде наиболее важно проанализировать при изменении объема производства. Суть метода прямых затрат состоит в том, что в цену единицы продукции включаются только переменные издержки, при этом общие постоянные издержки не распределяются по отдельным продуктам, а погашаются из разницы между суммами цен реализации и переменными затратами, которая называется добавленным ( маржинальным) доходом.

 При данном методе цена определяется по формуле

Ц = $З\_{пер}$ + $М\_{д}$ + Н

Где Ц – цена продукции, руб.; $З\_{пер}$- переменные затраты на единицу продукции, руб.; $М\_{д}$- маржинальный доход, руб.; Н – налоги ( акциз, НДС).

 Маржинальный доход, включающий постоянные затраты и прибыль , определяется по формуле

 $М\_{д}$ = $З\_{пост}$ + П

Где $З\_{пост}- $постоянные затраты на единицу продукции, руб.; П– прибыль на единицу продукции, руб.

**Решение:** Первоначально распределим затраты на условно-переменные и условно-постоянные затраты.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Категории | Всего затраты, тыс руб. | Условно-переменные затраты, тыс.руб | Условно-переменные затраты, тыс.руб |
| Заработная плата водителей | 7148 | 7148 |  |
| Отчисления на социальное страхование (по действующей ставке), 30% | 2144,4 | 2144,4 |  |
| Топливо, ГСМ | 2681 | 2681 |  |
| Замена и ремонт шин | 1564 | 1564 |  |
| Прочие материальные затраты | 1318 | 1318 |  |
| Техническое обслуживание и текущий ремонт автомобилей | 2904 |  | 2904 |
| Амортизационные отчисления | 2234 |  | 2234 |
| Общепроизводственные расходы | 1117 |  | 1117 |
| Общехозяйственные расходы | 1229 |  | 1229 |
| **Итого:** | **22339,4** | **14855,4** | **7484** |
| Условно-переменные затраты на 1 тонну, руб |  |

1)Условно-переменные затраты на 1 тонну, руб.

$З\_{пер}$ = 22339,4 тыс.руб. / 120 тыс.тонн = 186,162 руб.

2) Коэффициент эластичности спроса по цене рассчитывается по формуле:

$Д\_{р}$= (ΔQ/Q1)/(ΔР/Р1)

где $Д\_{q}$- процентное изменение спроса;

 $Д\_{р}$- процентное изменение цены.

р = 242 – 1,9 = 240,1

3)Др = [(242-1,9) / 242] 100 - 100 = 0,7851 %

4) Кэл = 1,40

5) Дq = Кэл \* Др = 1,40 \* 0,7851% = 1,0991%.

 При снижении цены на 1,9 руб. за тонну, объем перевозимых грузов при коэффициенте эластичности по цене 1,40, увеличится на 1,0991%.

QII вариант = 76 + 1,182484 = 77,18 тонн

При данном методе цена определяется по формуле 3.6

Маржинальный доход включает постоянные затраты и прибыль, т.е. определяется по формуле:

где ЗПОСТ - постоянные затраты на единицу продукции, руб.;

П - прибыль на единицу продукции, руб.

Или

где Зпер - переменные затраты на единицу продукции, руб.;

Ц - цена за единицу продукции, руб.

Суммарный маржинальный доход:

Результат произведенных, в процессе выполнения задания, расчетов можно представить в форме таблицы 2.6.

**Задание 3**. На основании исходных данных требуется рассчитать безубыточное изменение объема продаж предприятия при снижении цены. При выполнении задания применяем метод, основанный на анализе безубыточности и обеспечении целевой прибыли, относящийся к категории затратных методов ценообразования. Этим методом рассчитывается себестоимость на единицу продукции, исходя из объема продаж , который делает возможным получение намеченной прибыли.

Исходные данные.

|  |  |
| --- | --- |
| Объем производства продукции, ед. | 12430 |
| Цена единицы продукции, руб | 48 |
| Условно переменные затраты на единицу продукции, руб | 39 |
| Суммарные условно-постоянные затраты, руб. | 62000 |
| Предполагаемое снижение цены, % | 8 |

**РЕШЕНИЕ:**

Точку безубыточности, или нулевой доход, определяем по формуле:

$Q\_{б}$= $\frac{З\_{пост}}{(Ц\_{i}- З\_{перем }^{i})}$

Где $Q\_{б}$ – объем сбыта, обеспечивающий безубыточность; $Ц\_{i}$ – цена продажи единицы продукции, руб.; $З\_{пост}$ – постоянные затраты на объем выпуска, руб.; $З\_{перем }^{i}$- переменные затраты на единицу продукции, руб.

 При данном методе ценообразования предприятию необходимо руководствоваться графиком для различных вариантов цен, определить их

влияние на объем сбыта продукции, требуемый для преодоления без – убыточности и получения желаемой целевой прибыли, а также спрогнозировать вероятность практической реализации рассматриваемых цен и объемов сбыта. Затем определяется планируемый объем сбыта продукции, исходя из прибыли, необходимой предприятию.

 Данный метод применяют при расчете цены по формуле расширения (экспансии), в которую вводится целевая прибыль:

$Ц\_{i}$ = $\frac{П\_{ц }+ З\_{пост}}{Q}$ $З\_{перем}^{i}= \frac{П\_{ц }+(З\_{пост}+Q З\_{перем}^{i} }{Q}$ = $\frac{П\_{ц }+ З\_{вал}}{Q}$

где$ Ц\_{i}$ – цена продажи продукции, руб.; $П\_{ц }– $суммарная целевая прибыль, руб.; $З\_{пост}$ – постоянные затраты на объем выпуска, руб.; $З\_{перем}^{i}-$переменные

затраты на единицу продукции, руб.; Q – объем продаж, соответствующий прибыли, ед.; $З\_{вал}- $валовые затраты, руб

 На достижение точки безубыточности может быть потрачено для новых изделий несколько лет, а на достижение намеченного объема целевой прибыли еще более долгий срок. Поэтому иногда расчет ведут в обратном направлении, исходя из цены, обеспечивающей возврат вложенных средств

в долгосрочном периоде и основывающейся на ожидаемых объемах сбыта и

издержках.

 Данный метод имеет ряд достоинств и недостатков. К достоинствам метода следует отнести:

– взвешенный, продуманный подход к оценке всех затрат при различных программах выпуска продукции;

– обоснование прибыли, необходимой для обеспечения жизнедеятельности предприятия и оплаты всех затрат.

 Недостатки заключаются в следующем:

– в использовании для обоснования цены объема реализации продукции, который в свою очередь зависит от цены продукции;

– в отсутствии практических данных о реальной зависимости между ценой и спросом. Следствием этого прогнозируемая цена может оказаться или слишком высокой , или слишком низкой.

ОБ - объем сбыта, обеспечивающий безубыточность;

Цi - цена продажи единицы продукции, руб.;

ЗПОСТ - постоянные затраты на объем выпуска, руб.;

- переменные затраты на единицу продукции, руб.

Точка безубыточности при заданных параметрах составила 2766,6 ед.

Целевая прибыль

(Пц) = Q Ч (Цi - ) - ЗПОСТ = 4980 Ч (93 - 75) - 49800 = 39840 руб.

Определим точку безубыточности при снижении цены на 14%.

 При снижении цены на 14% точка безубыточности увеличена до 16024,09 ед.

Для получения целевой прибыли в сумме 39840 руб. предприятию необходимо производить 9000 ед. продукции.

**Задание 4 .**ТребуетсяопределитьдоговорнойтарифнаперевозкупожелезнойдорогегрузаР, т, нарасстояниеL, км.

Исходные данные

|  |  |
| --- | --- |
| Объем перевозимого груза Р, т | 64 |
| Расстояние перевозки груза L, км | 370 |
| Затраты на начально-конечную операцию, тыс. руб. /10 т | 96 |
| Затраты на движенческую операцию (на передвижение груза), тыс. руб / 10 т \* км | 430 |
| Рентабельность перевозки груза (процент от затрат) | 23 |
| Налог на добавленную стоимость. % | 18 |

 Необходимо рассчитать провозную плату, используя при этом двух-ставочную модель себестоимости, которая разделяется по стадиям перевозочного процесса.

 Договорные тарифы устанавливаются предприятиями транспорта по соглашению с заказчиками на основе необходимых затрат на перевозки и исходя из нормального уровня их рентабельности, регулируемого и утвержденного государственными органами .

 На практике провозные платы исчисляют , пользуясь системой двух-ставочных тарифов – это ставки за начально- конечную операцию и ставки за движенческую операцию.

 Величина ставки за начально – конечную операцию определяется на основе затрат на начально- конечную операцию и устанавливается в рублях на 10 т груза.

 Величина ставки за движенческую операцию определяется на основе затрат на движенческую операцию и устанавливается в рублях на 10 т ⋅ км.

 Договорной тариф на перевозку груза определяется на основе двух-ставочной модели по формуле:

Т = $\frac{a L+b}{10}$ P \* 1,18

Где Т – договорной тариф на перевозку груза, руб .; а – ставка за движенческую операцию, руб./10 т ⋅ км; L – расстояние перевозки груза, км; b – ставка за начально-конечную операцию, руб./10 т; 10 – коэффициент перевода а и b в рубли за один тонно-километр и одну тонну соответственно; Р – объем перевозимого груза, т; 1,18 – коэффициент, учитывающий увеличение тарифа на НДС.

 При этом ставка за движенческую операцию и ставка за начально-конечную операцию, с учетом установленного в договоре с заказчиком уровня рентабельности, определяются по формулам:

a = $З\_{дв} ( 1+$ $\frac{R}{100}$ ); b = $З\_{нач.кон }$( 1 + $\frac{R}{100}$ )

где$ З\_{дв}$ – затраты на движенческую операцию, руб./10 т ⋅ км; $З\_{нач.кон }$– затраты на начально-конечную операцию, руб./10 т; R – уровень рентабельности, установленный при определении договорного тарифа, %.

**Задание 5.** Требуется определить величину провозной платы за перевозку груза Р, т, на расстояние L, км, по железной дороге. Перевозка осуществляется в подвижном составе общего парка грузоподъемностью Х, т.

При выполнении задания необходимо использовать Тарифное руководство No1 (части I и II) (см. [3]).

Исходные данные

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование груза | Объем перевозимого груза, Р, т | Вид подвижного состава | Грузоподъемность подвижного состава, Х, т | Количество единиц подвижного состава | Расстояние перевозки L, км |
| Пшеница  | 43 | Крытый вагон для зерна (типа хоппер) | 45 | 5 | 750 |

 Расчет платы за перевозку грузов повагонной отправкой в вагонах общего парка производится по общей формуле:

Т = И $К\_{1}К\_{2}К\_{3}К\_{4}$+ В,

Где И – базовые ставки соответствующей тарифной схемы И за пользование

Инфраструктурой и тягой ОАО «РЖД» на конкретном расстоянии и для соответствующей загрузки вагона; В– базовые ставки соответствующей тарифной схемы В за использование вагонов на той же дальности, не зависящие от рода и массы груза; $К\_{1}- К\_{4}$ – основные коэффициенты к базовым ставкам.

$К\_{1}$– поправочный коэффициент к ставкам тарифа за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД в зависимости от класса груза (см. [3, ч.I прил. 3, табл. 2]).

$К\_{2}$ - поправочный коэффициент, применяемый при перевозках в / из Калининградскую область и через порты Калининградской области (см. [3, ч. I прил . 3, табл. 3]).

$К\_{3}$– дополнительный поправочный коэффициент по родам грузов (см. [3, ч. I прил. 3, табл. 4]).

 Особое внимание при расчете тарифа необходимо обратить на систему дополнительных поправочных коэффициентов, приведенных в примечаниях к табл. 4, которые применяются к ставкам базовых тарифных схем за

расстояние, превышающее конкретное значение , установленное для того или иного груза, и определяют новое значение базовой тарифной ставки.

Если для груза установлен данный дополнительный поправочный коэффициент, то применяется следующий порядок расчета нового значения базовой тарифной ставки по формуле:

$Т\_{б.н.}$ ($L\_{ф}$) = $Т\_{.}$ ($L\_{п.т.}$) + $⦋Т$ ($L\_{ф}$) - $Т\_{.}$ ($L\_{п.т.}$)] $К\_{3}$

где$ Т\_{б.н.}$ ($L\_{ф}$) – новое значение базовой тарифной ставки на фактическом расстоянии перевозки, руб.; Т (L) – базовая тарифная ставка, руб.; $L\_{ф}$ – фактическое расстояние перевозок, км; $L\_{п.т.}$ – расстояние перелома тарифа, начиная с которого применяется дополнительный поправочный коэффициент, км; $К\_{3} $– дополнительный поправочный коэффициент по родам грузов в зависимости от расстояния перевозки.

 $К\_{4}$ – поправочный коэффициент, определяющий изменение базовых ставок в зависимости от количества вагонов в отправке и технологии перевозок (см. [3], ч. I прил. 4, табл. 5). При использовании поправочного коэффициента порядок корректировки осуществляется с учетом примечания к табл. 5, а именно:

– если абсолютная величина изменения базовой тарифной ставки на фактическом расстоянии перевозки больше, чем величина изменения платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса дальности, предусмотренного

табл. 5, то базовая тарифная ставка корректируется путем умножения на установленный поправочный коэффициент;

– если абсолютная величина изменения базовой тарифной ставки на фактическом расстоянии перевозки меньше, чем абсолютная величина изменения платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса дальности, то базовая тарифная ставка корректируется путем сложения базовой тарифной ставки на фактическом расстоянии перевозки с величиной изменения платы на наибольшем расстоянии предыдущего пояса дальности,

предусмотренного табл. 5.

 В общей формуле (3.12) коэффициенты расположены в том порядке, в котором они находятся в [3], однако при определении тарифа особое внимание необходимо уделять последовательности их применения:

– на первом этапе при наличии коэффициентов осуществляется корректировка базовых ставок тарифных схем на дополнительные поправочные коэффициенты группы$ К\_{3}$;

– на втором этапе рассчитывается размер корректировки базовых ставок провозной платы, определяемых с применением поправочных коэффициентов группы$ К\_{4}$;

– далее последовательно применяются поправочные коэффициенты групп$ К\_{1} и К\_{2}$.

**Вспомогательная таблица для расчета базовой ставки грузового тарифа за пользование инфраструктурой и тягой ОАО «РЖД»**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Расстояние перевозки, км | Тарифная схема $И\_{1}, руб$ | Тарифная схема $В\_{4}, руб$ /ваг. | Дополнительный поправочный коэффициент$К\_{3}$ за расстояние превыш. 3500 км. | Тарифная схема $И\_{1}, скорректированная на $дополнительный поправочный коэффициент $К\_{3}$ = 0,333 руб | Поправочный коэффициент $ К\_{4}$ | Тарифная схема $И\_{1}, скорректированная на $поправочный коэффициент $К\_{34}$ | Тарифная схема $И\_{1}, новая$ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

**Задание 6.** Требуется определить величину провозной платы за перевозку груза Р, т, на расстояние L, км, по железной дороге. Перевозка осуществляется в собственном (арендованном) подвижном составе грузоподъемностью Х, т.

Исходные данные

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование груза | Объем перевозимого груза, Р, т | Вид подвижного состава | Грузоподъемность подвижного состава, Х, т | Количество единиц подвижного состава | Расстояние перевозки L, км |
| Азотные удобрения | 64 | Крытый вагон | 65 | 3 | 2680 |

 Необходимо использовать Тарифное руководство No1 (см. [3, части I и II]). Расчет величины провозной платы за перевозку грузов в собственных(арендованных) вагонах в соответствии с[3] для общих условий перевозок производится по общей формуле:

Т = (Г + П) $К\_{1}К\_{2}К\_{3}К\_{4}$

Где Г – плата за груженый пробег собственных (арендованных) вагонов, руб.; П – плата за порожний пробег собственных(арендованных) вагонов, руб.; $К\_{1}-К\_{4 }$– основные коэффициенты к базовым ставкам [см. формулу (3.12)].

**Вспомогательная таблица для расчета провозной платы при перевозке груза собственным (арендованным) вагоном**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Расстояние перевозки, км. | Тарифная схема 8, руб. / ваг. | Тарифная схема 25, руб. / ваг | Тарифная схема 25, руб. / осе-км | Тарифная схема$8, скорректированная на $дополнительный поправочный коэффициент $К\_{3}$ = 0,333 руб | Тарифная схема$8, скорректированная на $дополнительный поправочный коэффициент $К\_{3}$ = 0,333 руб | Поправочный коэффициент $ К\_{4}$. Руб./ваг. | Тарифная схема$8, скорректированная на $поправочный коэффициент $К\_{34}$, руб/ваг. | Тарифная схема$25, скорректированная на $поправочный коэффициент $К\_{34}$, руб/ваг. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Заключение

 Железнодорожный транспорт является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации и во взаимодействии с организациями других видов железнодорожного транспорта призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства.

 В условиях постоянно растущего спроса на качественные услуги железнодорожного транспорта необходимо не только преодолеть нарастающий износ основных фондов, но и обеспечить условия для создания новой для России инфраструктуры высокоскоростного сообщения.

 Кроме того, предстоит обеспечить транспортную доступность новых месторождений и перспективных производственных районов, фактически обустроить малообжитые территории страны.

 Для развития и модернизации отрасли необходимо привлечение значительных инвестиционных ресурсов, с использованием механизмов частно-государственного партнерства. Это потребует дополнительных шагов по укреплению Инвестиционного фонда, по его наполнению.

 Необходимо также повышение капитализации самой компании ОАО «РЖД», расширяя ее рыночные возможности, в том числе путем создания дочерних компаний и вывода акций этих компаний на фондовый рынок.

 Успех инвестиционной политики будет зависеть от эффективности будущей модели рынка транспортных услуг. В этих целях уже сейчас нужно заложить условия для нормальной конкуренции в различных сферах железнодорожного бизнеса.

**Список используемой литературы**

 Журнал «Экономист» №5 2006.

 Журнал «Экономист» №7 2007.

Газета «Транспорт России» №37, 2007.

Журнал «Железнодорожный транспорт», №12, 2007 г.

 «Аналитический вестник» №8, 2007

 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года» Проект от 22.05.2007.

 idgca/\_documents/railroads\_strategy\_2007–30.doc.

ruseconomy/nomer1\_200101/ec23.html

securpress/issue/Tb/2005\_1/rail\_kluch.htm

1 Евразия Вести VIII 2007

2 Газета «Транспорт России» № 37, 2007

3 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года».

4 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года».

5 Журнал «Железнодорожный транспорт», №12, 2007г.

6 «Аналитический вестник» №8, 2007

7 «Аналитический вестник» №8, 2007

8 «Аналитический вестник» №8, 2007

9 «Аналитический вестник» №8, 2007

10 Евразия Вести VIII 2007

11 Журнал «Железнодорожный транспорт», №12, 2007г.

12 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года».

13 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года».

14 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года».

15 Проект от 22.05.2007 «Основные направления стратегии развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года».