Леонтьев Рудольф Георгиевич – д-р экон. наук, профессор кафедры финансов и кредита Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Хабаровск). E-mail: RLeontyev@Mail.ru

Комарова Валентина Викторовна – канд. экон. наук, доцент кафедры экономики транспорта Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Хабаровск). E-mail: valya-com.71@mail.ru

Формирование тарифов на железнодорожные перевозки как фактор регионального развития

В статье представлен ретроспективный и современный анализ модели тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, показана роль и значение государства в реализации тарифной политики на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: тарифы, железнодорожный транспорт, регион, грузовые железнодорожные перевозки, реформирование железнодорожного транспорта, тарифный прейскурант, вагонная составляющая, инфраструктурная составляющая, приватный подвижной состав, перевозчик, ценовое регулирование.

Проблема взаимодействия крупных корпораций с регионами в Российской Федерации возникла в последнее десятилетие. Это было вызвано глобальными изменениями в российской экономике, сменой форм собственности и, как следствие – изменение подходов к социальной и экономической политике в регионах влияния крупных национальных компаний. ОАО «Российские железные дороги» не стало исключением. ОАО «РЖД» является единым производственным комплексом и осуществляет свою деятельность на территории 77 субъектов Российской Федерации. Поэтому формирование взаимовыгодных партнерских отношений в конкретных регионах, каждый из которых имеет ярко выраженные особенности, является важным направлением работы ОАО «РЖД». Стратегия ОАО «РЖД» предполагает организацию эффективного взаимодействия с субъектами РФ, обеспечивающую экономические и стратегические интересы ОАО «РЖД» в регионах.

Железнодорожный транспорт играет важную социально-экономическую роль для развития Хабаровского края. Дальневосточная железная дорога – филиал ОАО «РЖД» – служит для перевозки транзитных грузов из центральных регионов России, Урала и Сибири, а также из Западной Европы в порты Дальнего Востока. В обратном направлении основным видом грузов являются сырье для металлургических предприятий и крупнотоннажные контейнеры.

Тарифная политика и тарифы на грузовые железнодорожные перевозки имеют первостепенное значение в формировании региональных рынков товаров. Методология построения железнодорожных грузовых тарифов, система их регулирования относятся к числу сложнейших экономических вопросов, и объясняется это тем, что транспортные тарифы являются особым видом цены. Грузовые тарифы по экономической природе являются ценами продукции железнодорожного транспорта и относятся к системе оптовых цен, так как расчеты производятся между транспортными предприятиями и грузовладельцами.

Система построения железнодорожных тарифов основывается на общих принципах ценообразования. В то же время, ценообразование на транспорте – процесс более сложный, чем в других отраслях экономики.

Методам и моделям формирования тарифов на перевозки грузов уделялось значительное внимание с момента пуска первых железных дорог. Большое влияние на систему тарифообразования на транспорте оказали взгляды крупного государственного деятеля С.Ю. Витте. Определение принципов построения железнодорожных тарифов дано им в обширном специальном труде по железнодорожным тарифам «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», изданном в Киеве в 1883 году и Санкт-Петербурге в 1910 году [1]. Книга имела большой резонанс, как, впрочем, и сейчас она не утратила своей актуальности. В современных условиях реформирования железнодорожного транспорта основные принципы формирования тарифов и тарифной политики, изложенные С.Ю. Витте, приобретают еще более важное теоретическое и практическое значение. Представленные принципы формирования тарифов применимы в рыночной экономике, когда железнодорожный транспорт функционирует как сегмент рынка с развитой конкуренцией, и, одновременно, железнодорожный транспорт рассматривается как естественный монополист.

Однако, начиная с 1920 года и по настоящее время, принципы построения тарифной системы существенно не изменились. Железнодорожные тарифы устанавливались и устанавливаются на базе среднесетевых показателей себестоимости в зависимости от расстояния перевозки.

До 1990 года тарифы на перевозки многих грузов сознательно отклонялись от издержек (в ряде случаев – весьма значительно) в связи с тем, что на грузовые тарифы возлагались перераспределительная и стимулирующая функции, которым придавалось чрезмерно большое внимание.

Хотя официально отвергался принцип построения тарифов по «платежеспособности» грузов (принцип построения тарифов с учетом цен грузов), признаки его в той или иной мере сохранялись до реформы 1990 года. В тарифы на перевозки относительно дешевых грузов добывающей промышленности «закладывалась» меньшая рентабельность, чем на перевозки продукции легкой промышленности. Объяснялось это не применением принципа «платежеспособности», а необходимостью перераспределения средств через тарифы в пользу продукции «А», т. е. производства средств производства [2 – 3].

В 1990 году была введена в действие система тарифов на грузовые перевозки, основанная на других принципах, чем предыдущая. Дифференциация тарифных ставок была установлена в соответствии с себестоимостью перевозок в вагонах различного рода и нормативной нагрузкой вагонов. Уровень рентабельности по отношению к себестоимости перевозок (в зависимости от расстояния перевозки) установлен на одном уровне. Одинаковая рентабельность перевозок имела целью обеспечение равновыгодности их для железных дорог. Введенная в действие с января 1990 года система тарифов на грузовые перевозки основывалась на затратном принципе, еще в большей степени, чем все предшествующие, и не обеспечивала баланса интересов железных дорог и платежеспособного спроса потребителей транспортной продукции и услуг [2 – 3].

В условиях рыночных отношений, когда существует конкуренция на рынке транспортных услуг в рамках одной отрасли, возникает необходимость учитывать тот фактор, что владельцами перевозочных средств – вагонов и локомотивов – может быть как государственная корпорация ОАО «Российские железные дороги», так и любой индивидуальный или коллективный собственник (операторская компания). При этом, все производственные мощности, обеспечивающие передвижение подвижного состава на магистральных линиях, являются собственностью ОАО «Российские железные дороги».

Для обеспечения развития рынка транспортных услуг в 2003 году был введен в действие *Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами*». Принципы построения новой системы тарифов, в основном, сходны с принципами построения предыдущей тарифной системы (1990 года).

Действующий Прейскурант № 10-01 имеет следующие методологические особенности построения:

1) с целью создания конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок грузов впервые в теории и практике российских железных дорог тариф разделен на две составляющие:

- *за использование инфраструктуры и локомотивной тяги железных дорог;*

- *за использование вагонов железных дорог.* Вагонная составляющая включает затраты по плановому и текущему ремонту, амортизацию с рентабельностью, учитывающие заинтересованность предприятий и организаций в приобретении и обновлении вагонного парка;

2) тарифы дифференцированы в зависимости от размера партии перевозимого груза и типа используемых грузовых вагонов.

В основу прейскуранта № 10-01 положена двуставочная модель тарифных схем с разделением на начально-конечные и движенческие операции. Расчет прейскурантного уровня тарифов базируется на среднесетевой себестоимости; тарифы дифференцируются по таким транспортным признакам, как вид отправок, грузоподъемность вагонов, особые условия перевозок, скорость и расстояние перевозок. Принцип тарифообразования, базирующийся на среднесетевой себестоимости, обладает одним существенным недостатком. Есть дороги, где себестоимость в полтора раза выше среднесетевой, а есть, где, наоборот, почти на четверть ниже. Получается почти двукратный разрыв между дорогами с максимально высокой стоимостью и минимально низкой. При этом, очевидно, что в одном регионе тариф оказывается ниже и, соответственно, цена на товары ниже, чем в регионах, где тарифы выше.

Следует отметить, что тарифная система 2003 года сформирована на двух разных принципах. Плата за инфраструктуру базируется, в основном, на технологическом принципе и основана на расходах с выделением элементов, так называемой, «платежеспособности грузов», которая проявляется в разделении всех грузов на три класса.

Плата «за вагон железных дорог» основана на другом принципе –«полезности» продукции (услуги), которая определяется конъюнктурой данных перевозок на рынке транспортных услуг.

Для развития конкуренции чрезвычайно важным является определение соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих в тарифе. При низком уровне вагонной составляющей можно прогнозировать повышенный износ вагонного парка и отсутствие экономических стимулов к его оздоровлению, что и происходило с вагонным парком министерства путей сообщении (МПС) во 2-й половине 90-х годов 20 века. В Прейскуранте № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами» вагонная составляющая была доведена до 15,5%. Эта величина создает хотя и жесткие, но объективные условия для конкуренции.

Инфраструктурная составляющая тарифов обеспечивает выполнение следующих задач:

1) обеспечение экономически эффективной деятельности всех перевозчиков, которые заинтересованы в минимизации её доли в тарифных ставках;

2) поддержание технического состояния инфраструктуры на должном уровне, возможности модернизации сети железных дорог, что связано со стремлением владельца путей общего пользования максимизировать инфраструктурную часть в тарифе.

На большинстве железных дорог мира в тарифе плата за доступ к инфраструктуре не превышает 20%. Так, характер и условия перевозок в США и России наиболее сопоставимы, однако, сравнение структуры тарифов показывает значительные расхождения (табл. 1). Тариф за перевозку грузов в США дифференцируется на пять элементов и составляет: административная – 12%; вагонная – 13%; локомотивная – 20%; эксплуатационная – 36%; инфраструктурная – 19%. Стоит отметить, что вагонная составляющая в европейских странах составляет от 20 до 30%, что делает перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными [4].

Таблица 1

Структура тарифов на железных дорогах РФ и США, %

Составляющие тарифа	РФ	США
Инфраструктурная составляющая	55%	19%
Локомотивная составляющая	30%	20%
Вагонная составляющая	15%	13%
Эксплуатационная составляющая	0%	36%
Административная составляющая	0%	12%

При такой системе частная компания может выполнять функции не просто «владельца» вагонов и локомотивов, но и фактического перевозчика, который берет на себя затраты по выполнению всего спектра перевозочной деятельности, имея прозрачные условия по оплате тарифа при определенных видах выполняемых услуг. В этом случае возможный доход от оптимизации 81% затрат всегда будет выше дохода от оптимизации 15% или 45% затрат, а значит – будет обеспечиваться экономический механизм стимулирования развития частных перевозчиков.

Вследствие введенного *Прейскуранта № 10-01 «Тарифы за перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами»* собственники вагонов получили возможность предоставлять скидку с тарифа на перевозку грузов на величину «вагонной составляющей».

Величина вагонной составляющей важна и для ОАО «РЖД», так как эта составляющая касается сферы эксплуатации вагонного парка, где, в первую очередь, возможно создание рыночных отношений и привлечение инвестиций. Наряду с выделением в тарифе вагонной составляющей, необходимо применить при расчете ее величины и особый подход к определению уровня рентабельности, обеспечив заинтересованность сторонних структур, в частности компаний-операторов, в инвестировании средств в подвижной состав. Иными словами, уровень тарифа за использование вагонов парка ОАО «РЖД» должен обеспечить величину свободного остатка прибыли, позволяющую окупить капитальные вложения на приобретение вагонов в приемлемые для инвестора сроки. Однако Прейскурант № 10-01, принятый с началом реформирования железнодорожного транспорта и направленный, по идее, на развитие конкуренции, не только развил её, но и вызвал недопустимый перекос в пользу операторских компаний. В настоящее время железнодорожными вагонами, наряду с ОАО «РЖД», владеют более 2100 компаний, которым принадлежат более 260 тыс. вагонов, это примерно треть всего вагонного парка, а перераспределение доходов в пользу приватных компаний достигает миллиарда долларов в год. Неравномерное (и явно не в пользу ОАО «РЖД») перераспределение рынка грузовых перевозок является прямым следствием воздействия Прейскуранта № 10-01.

Наибольшее количество приобретенных в собственность вагонов приходится на цистерны и полувагоны, что и определяет более высокие доходы операторских компаний. В структуре грузооборота частных транспортных компаний преобладают наиболее доходные грузы – это нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, руда. ОАО «РЖД» оказалась вытесненной в наименее доходные секторы рынка. Более половины грузооборота ОАО «РЖД» приходится на грузы первого класса, на перевозку которых установлены самые низкие тарифы. Доля таких перевозок ежегодно растет.

Тем не менее, ОАО «РЖД» остается единственным национальным железнодорожным перевозчиком, управляющим и владеющим всей инфраструктурой**.** К тому же, компания ОАО «РЖД» по-прежнему играет ключевую роль в обеспечении потребности субъектов экономики в железнодорожных перевозках. ОАО «РЖД» обладает парком подвижного состава, в разы превышающим суммарное количество вагонов и локомотивов, принадлежащих независимым компаниям.

В 2007 году было создано ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК»), в форме 100-процентного дочернего общества ОАО «РЖД». В уставный капитал ОАО «ПГП» вошло 200250 грузовых вагонов, а его общая стоимость составила 85 млрд. 652 млн. рублей. ОАО «ПГК» получила в собственность подвижной состав, который работает в самых конкурентных сегментах перевозок. ОАО «Первая грузовая компания» стала владельцем 21% всего грузового вагонного парка в стране. Предполагалось, что созданная дочерняя грузовая компания уравняет конкурентные позиции ОАО «РЖД» и собственников подвижного состава на

рынке грузовых перевозок посредством гибкого тарифообразования (в части вагонной составляющей). Гибкое тарифообразование обеспечит значительное снижение транспортной составляющей в результате конкуренции с автомобильным и водным транспортом, позволит повысить привлекательность международных транспортных коридоров с участием России, а также увеличит эффективность использования вагонного парка за счет перевода части грузов на менее «дефицитный» подвижной состав. Основной экономический смысл образования грузовых компаний ОАО «РЖД» – это либерализация тарифов в части вагонной составляющей, которая свободна для приватного подвижного состава и фиксирована для инвентарного парка ОАО «РЖД».

Создание ОАО «ПГК» не освобождает перевозчика – ОАО «РЖД» – от обязанности, в соответствии со статьей 12 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» владеть железнодорожным подвижным составом для осуществления перевозок на праве собственности или ином праве. Важность соблюдения этого требования усиливается тем, что в настоящее время и в ближайшие годы ОАО «РЖД» будет оставаться единственным перевозчиком, способным гарантировать обеспечение потребностей грузовладельцев различных регионов России в перевозках железнодорожным транспортом общего пользования. Выполнение этой функции, аналогичной функциям гарантирующих поставщиков услуг в электроэнергетике и в области связи, подразумевает сохранение за ОАО «РЖД» некоторых ресурсов подвижного состава (включая и вагоны, а также наличие договоров аренды или управления с ОАО «Первая грузовая компания»), обеспечивающих обязанности перевозчика по владению подвижным составом.

При формировании тарифов на железнодорожные перевозки большое значение имеет система государственного регулирования. Государственное регулирование направлено на устранение монопольного влияния отрасли на перевозки по сети железных дорог, расширение доступности этого вида услуг для свободного предпринимательства, а также гарантирование социальной доступности железнодорожных перевозок для различных слоев населения. В настоящее время система государственного регулирования основана на тотальном контроле за уровнем железнодорожных тарифов [5].

Железнодорожный транспорт относится к сфере естественной монополии, тарифы устанавливаются правительственными органами, исходя из следующих принципов:

– устанавливается базовый уровень тарифов, который со временем может регулироваться в зависимости от изменения цен и других факторов;

– базовый (прейскурантный) уровень тарифов определяется на основе себестоимости и определенной величины прибыли;

– тарифы дифференцируются в зависимости от технологических признаков (вид отправки, род вагона, степень использования грузоподъемности вагона и др.);

– тарифы дифференцируются в зависимости от принадлежности подвижного состава (парк железной дороги, арендованный, собственный).

Государственное регулирование тарифов целесообразно только в пределах монопольного положения железных дорог. Для этого к концу третьего этапа

структурной реформы должны быть четко разделены естественно-монопольные и конкурентные виды деятельности. На этой основе будет осуществлен переход к государственному тарифному регулированию естественно-монопольных видов деятельности и либерализация тарифов в конкурентных сегментах.

В условиях разделения железнодорожного транспорта на конкурентный и монопольный сектора орган государственного регулирования на железнодорожном транспорте должен, в первую очередь, выполнять координирующую и стабилизирующую функции, как в большинстве стран Европы. Одной из важнейших задач системы государственного регулирования является обеспечение недискриминационного доступа к услугам естественно-монопольного и временно-монопольного сегментов рынка транспортных услуг. Кроме того, государственное регулирование должно быть направлено на минимизацию вклада естественных монополий в инфляционные процессы.

Единой системы тарифного регулирования услуг естественных монополий в 90-е годы двадцатого столетия не существовало. Железнодорожные грузовые тарифы до 1997 года утверждали Минэкономики РФ, затем Федеральная служба по регулированию естественных монополий на транспорте (ФСЕМТ), с 1999 – МАП. Макроэкономическое прогнозирование практически отсутствовало. Основным способом при оценке необходимости повышения тарифов был метод «лоббирования». Соответственно, повышение цен в какой-либо естественной монополии либо важнейшей отрасли промышленности порождало цепную реакцию и, как следствие, усиление инфляционных процессов. В 2001 году правительство приступило к упорядочению тарифного вопроса. ФЭК России была наделена функциями государственного регулирования деятельности субъектов естественных монополий в топливно-энергетическом комплексе и на транспорте. Результатом стало в 2002 году объявление ФЭК И МЭРТ о предельном уровне повышения тарифов в размере 35% вместо запрашиваемых МПС – 66%, РАО «ЕЭС» – 44%, ОАО «Газпром» – 37,5%. Однако эффективной методики расчета влияния изменения тарифов естественных монополий на финансовые результаты других отраслей, а также на макроэкономические показатели в России, не существовало. Неточности в расчетах приводили к недостаточно обоснованным решениям Правительства РФ и, в конечном счете, к замедлению темпов роста ВВП страны.

В зарубежных странах существуют системы, позволяющие оценить влияние изменения цен в отраслях естественных монополий на экономическое развитие отдельных отраслей промышленности и страны в целом. В то же время, следует отметить, что в отличие от России основная естественная монополия во всех странах мира – энергетика. В США действует Федеральная энергетическая регулирующая комиссия, которая для расчетов применяет «Автоматизированную систему моделирования энергетических рынков США». Прогнозы разрабатываются на срок до 20 лет. Система включает несколько модулей: макроблок, модули рынка электричества, нефти, газа, угля, блок внутреннего, коммерческого, транспортного, промышленного спроса и другие. Более простые системы прогнозирования существуют в странах ЕС и Японии. Комиссии по регулированию естественных монополий являются не зависимыми от национальных правительств государственными или саморегулирующими

организациями. При этом, они располагают собственными источниками информации о деятельности естественных монополий, которыми являются данные объединений хозяйствующих субъектов – потребителей услуг естественных монополий, органов статистики и другие.

В настоящее время реализация государственной политики в сфере железнодорожного транспорта относится одновременно к компетенции нескольких федеральных органов исполнительной власти. К числу исполнительных органов межотраслевой компетенции, реализующих государственную ценовую политику, относятся: Министерство экономического развития и торговли (МЭРТ России), Федеральная служба по тарифам РФ (ФСТ России), Федеральная антимонопольная служба РФ (ФАС России).

К функциям МЭРТ относится разработка предложений о совершенствовании ценового регулирования в отраслях, где применяется государственное регулирование цен (тарифов), прогноз динамики цен и индекса-дефлятора, контроля применения государственных регулируемых цен (тарифов).

ФСТ России практически осуществляет ценовое регулирование деятельности субъектов естественных монополий – принимает акты, вводящие конкретные меры ценового регулирования, имеет право проверки цен и тарифов на услуги, оказываемые субъектами естественных монополий на транспорте [5].

Следует отметить эффективность реализации государственной тарифной политики в области грузовых железнодорожных перевозок, что заключается в стабильной динамике роста их объемов и повышении конкурентоспособности российских товаропроизводителей на внутреннем и внешнеторговых рынках, снижении уровня транспортной составляющей в цене перевозимых грузов, железнодорожные тарифы росли более медленными темпами, чем цены в промышленности. На протяжении последних 16 лет динамика грузовых железнодорожных тарифов устойчиво отстает от роста цен в промышленности, в том числе от тех, продукцию которых использует железнодорожный транспорт: топливной отрасли, металлургии и энергетики. По данным ОАО «РЖД», с 1991 по 2008 гг. ***железнодорожные тарифы*** выросли в 80 раз, в то время как цены в ***черной металлургии*** – в 219, в ***угольной отрасли*** – в 191, в ***электроэнергетике*** – в 141 раз. В результате происходит занижение доходной базы ОАО «РЖД» относительно ее реального вклада во внутренний валовой продукт. Уровень транспортной составляющей в конечной цене продукции снизился за последние пять лет в цене ***угля*** – с 31% до 22%, ***кокса*** – с 16% до 7,4%, ***нефтепродуктов*** – с 9,3% до 4%, ***руды*** – с 21% до 9%, ***черных металлов*** – с 6% до 4% и ***леса*** – с 22% до 18% [6].

Жесткое тарифное регулирование, осуществляемое в настоящее время на железнодорожном транспорте, накладывает существенное ограничение на развитие рыночных форм ценообразования. В связи с этим, действующая на сети железных дорог грузовая тарифная система в большей степени адаптирована к централизованному управлению, что создает существенные противоречия со структурными преобразованиями, проводимыми на железнодорожном транспорте. Недостаточная гибкость тарифного регулирования, в том числе регулирования конкурентных сфер, осложняет рыночные позиции железнодорожной компании.

Развитие рынка транспортных услуг требует изменения методологии тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки. Необходимо применение рыночных методов ценообразования при формировании плат за перевозку грузов в конкурентных сегментах. Так, из-за негибкости железнодорожных грузовых тарифов объем транзитных перевозок по Транссибирской магистрали не достигает даже половины транзитного потенциала. При транзитном потенциале магистрали 250 – 300 тыс. TEU максимальная загруженность была в 2004 году и составила более 170 тыс. TEU. В прошлом, 2008 году, по Транссибирской магистрали прошло около 10 тыс. TEU.

В настоящее время ФАС в рамках корректировки законодательства о естественных монополиях предлагает частично дерегулировать тарифы на железнодорожные перевозки. Дерегулируемые тарифы позволят транспортным компаниям, в том числе и ОАО «РЖД», оперативно реагировать на изменение рыночной конъюнктуры и дадут положительный эффект в долгосрочной перспективе. Конъюнктура рынка меняется, поэтому, чтобы быстро реагировать и привлекать грузы, необходимо оперативно принимать решение по цене перевозки. Дерегулирование выгодно в тех сферах, где ОАО «РЖД» не может конкурировать с другими видами транспорта. Однако даже более гибкие тарифы не всегда помогают победить в конкурентной борьбе, поскольку существует предельный уровень ставок, ниже которого перевозки для железной дороги становятся неэффективными. Кроме того, дерегулирование тарифов имеет смысл в том случае, если транспортные компании, снижая стоимость, делают более привлекательной услугу для конечного потребителя. Либо, повышая её стоимость, получают возможность улучшить сервис и получить дополнительные средства для инвестиционного развития.

Литература и источники:

1. Витте, С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С. Ю. Витте. – Киев, 1883. – С. 243.

2. Ефанов, А. Н. Принципы формирования тарифов на железнодорожном транспорте / А. Н. Ефанов, А. А. Зайцев, В. П. Третьяк // Железнодорожный транспорт. – 1995. – № 6. – С. 66 – 68.

3. Крейнин, А. В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837 – 2004) / А. В. Крейнин. – М. : Национальная Ассоциация транспортников, 2004. – 225 с.

4. Синев, А. Н. Проблемы реформирования железнодорожного транспорта («Пятый сон Веры Павловны») / А. Н. Синев // Бюллетень транспортной информации. – 2006. – № 5. – С. 2 – 7.

5. Ахполов, И. К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию / И. К. Ахполов. – М., 2006. – 200 с.

6. Тарифная политика на железнодорожном транспорте : монография / Р. Г. Леонтьев, В. В.Комарова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2008. – 154 с.