

В.Н. Лившиц

Э.И. Позамантур

**Принципы формирования
тарифов на услуги по перевозкам
грузов, выполняемым ОАО РЖД**

Принцип 1: тарифы на перевозки грузов, выполняемые ОАО РЖД, и на услуги инфраструктуры, предоставляемые ОАО РЖД другим перевозчикам грузов, должны в наибольшей возможной степени способствовать созданию условий, благоприятных для коренного ускорения развития и повышения эффективности экономики России.

Принцип 2: для влияющих на весь народнохозяйственный комплекс страны естественно-монопольных структур, к которым в определенных сегментах рынка перевозок в России принадлежит РЖД, построение соответствующих цен (тарифов) на оказываемые транспортные услуги должно базироваться на методологии системного подхода, органично сочетающей рыночно-равновесные (включая балансовые) и оптимизационные методы ценообразования и экономического анализа.

Принцип 3: уровни транспортных тарифов и цен на все виды продукции, а также объемы реализации продукции и ее перевозок, финансовые результаты деятельности производителей и перевозчиков продукции связаны между собой сложной системой прямых и обратных связей, которые необходимо учитывать при прогнозировании отраслевых и народнохозяйственных последствий возможных изменений транспортных тарифов.

Принцип 4: для достижения оптимальных по экономике в целом результатов транспортные тарифы должны формироваться на уровне или, хотя бы, пропорционально предельным издержкам, то есть прироста издержек, вызываемого перевозкой дополнительной единицы объема каждого груза. На железнодорожном транспорте предельные издержки в первом приближении можно принять равными удельной величине той части затрат, общий объем которой пропорционален объему перевозок, то есть, так называемым, «удельным зависящим от объема перевозок затратам».

Принцип 5: государство должно активно участвовать в формировании отношений ОАО РЖД с потребителями его услуг и с поставщиками потребляемой железными дорогами продукции, причем формы участия должны соответствовать типу рыночных отношений в соответствующих секторах рынка. Во многих случаях в указанных отношениях должны участвовать и субъекты федерации.

Принцип 6: формы регулирования тарифов в секторах рынка, где отсутствуют условия для эффективной конкуренции, могут быть различными в зависимости от того, насколько самостоятельные решения монополии (олигополии) отличались бы от целесообразных для народного хозяйства. В качестве их нижней границы, как отмечалось выше, выступают либо предельные транспортные издержки (при соответствующем государственном субсидировании РЖД), либо оптимальные транспортные тарифы, обеспечивающие самокупаемость или самофинансирование РЖД (система Рамсея-Буато и др.).

Принцип 7: при разработке и вводе в действие регулируемых государством тарифов необходимо иметь в виду, что если для какой-либо группы грузов вводится тариф, предопределяющий заниженную рентабельность соответствующих перевозок, то одновременно для других грузов придется ввести тариф, обеспечивающий повышенную рентабельность для железнодорожного транспорта.

Принцип 8: системное государственное регулирование ценовых параметров деятельности РЖД должно включать, там где это необходимо, регулирование тарифов на услуги РЖД и регулирование отношений с поставщиками потребляемых железнодорожным транспортом ресурсов. Необходимость в государственном регулировании этих отношений возникает в тех случаях, когда хотя бы одна из сторон оказывается в соответствующем секторе рынка монополией или олигополией.

Принцип 9: одним из наиболее эффективных способов формирования тарифов на перевозки в секторах рынка, где железнодорожный транспорт является монополистом, а предъявители грузов – олигопсонистами, являются прямые договоры заинтересованных сторон.

Характерный пример: экономические интересы, по крайней мере, трех субъектов рынка – производителей угля и электроэнергии, а также железнодорожного транспорта - тесно связаны между собой через тариф на электроэнергию, цену производителей на уголь и тариф на его доставку к электростанциям. Согласование интересов указанных выше субъектов может быть достигнуто при заключении ими системного трехстороннего соглашения о принятии для расчетов между ними взаимосогласованной системы тарифов и цен

Принцип 10: в ряде случаев возникает необходимость специального регулирования отношений железнодорожного транспорта с федеральным бюджетом возникает в современных условиях в связи с выполнением некоторых перевозок по заказам федеральных структур – воинских перевозок, перевозок, связанных с ликвидацией последствий чрезвычайных ситуаций, отдельных перевозок для нужд сельского хозяйства, в некоторых случаях – крупных перевозок беженцев и т.п. Необходимо разработать порядок возмещения затрат ОАО РЖД на такие перевозки.