



**Влияние эксплуатационных расходов
железных дорог на тарифы.
Взгляды С.Ю. Витте и современность**

МАЧЕРЕТ Дмитрий Александрович

Доктор экономических наук, профессор Российского университета транспорта

«Теория регулирования тарифов по расходам эксплуатации, на практике, при наличных условиях, неприменима»

[С.Ю. Витте, «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов...». с. 89].

«На практике, расход эксплуатации, вызываемый перевозкой товара по данному тарифу, в действительности никому не известен» [с. 89–90].

«Сумма, израсходованная на содержание эксплуатации, совсем не представляет собою действительной стоимости эксплуатации в течение данного года, ибо здесь многое зависит от системы хозяйства и отчетности» [с. 91].

«*Средняя* стоимость перевозки пудоверсты товара не выражает стоимости перевозки того или тех именно товаров, для которых тариф устанавливается» [с. 97].
А «расхода на перевозку именно данного товара, *практически* не существует ...» [с. 98].

«Часть *средней* стоимости пудо-версты товара в данном году, которая зависит от количества движения», может приниматься «за низший предел тарифных ставок» [с. 98] ?

«Подразделение расходов на зависящие и не зависящие от количества движения ... на практике очень трудно исполнимо» [с. 98].

«Сами *средние* величины существуют лишь на бумаге, а не в жизни. В действительности, передвижение каждого пуда товара вызывает различный расход» [с. 100].

Витте действительно обосновал, что при наличных, *существовавших в то время* теории и практики учета и анализа эксплуатационных расходов железных дорог и калькулирования себестоимости перевозок невозможно было с приемлемой точностью определить ни стоимость перевозки *конкретного* товара, ни даже стоимость «среднего» груза, но в конкретных условиях – на определенном маршруте и т.п.

Витте выдвинул принцип платежеспособности: «*стремиться ... к тому, чтобы каждый товар платил за перевозку такой сбор, какой он может платить на основании совокупности условий спроса и предложения*» [с. 101].

Общая логика рассуждений С.Ю. Витте:

- эксплуатационные расходы, связанные с конкретной перевозкой, практически определить невозможно;
- поэтому эксплуатационные расходы не могут быть основой для определения тарифов;
- нужно определять тарифы исходя из совокупности рыночных факторов, «нащупывая» их оптимальный уровень (соответствующий «платёжеспособности» перевозимых товаров) эмпирическим путём.

Витте отвергает регулирование тарифов на основе эксплуатационных расходов исходя, прежде всего, из практических соображений, исходя из уровня развития теории и практики учета и анализа расходов железных дорог и калькулирования себестоимости перевозок, существовавшего в конце XIX – начале XX века.

Причины, по которым Витте утверждал, что «расходы для каждого данного товара, двигающегося при данных обстоятельствах ... неизвестны» [с. 90], к настоящему времени, хотя и не полностью устранены, но их влияние весьма существенно смягчено.

Значит ли это, что в современных условиях регулирование тарифов по расходам эксплуатации следует считать применимым?

«...Во всех случаях издержки обычно следуют за ценами, но никак не наоборот».

[Х. Уэрта де Сото, «Австрийская школа». с. 46].

Результатом отказа от принципа «платёжеспособности» грузов при построении тарифов на грузовые перевозки в пользу их построения на основе эксплуатационных расходов стало бы негативное воздействие на объемы производства и перевозок, на ВВП и доходы железных дорог, на эффективность деятельности железнодорожной отрасли и всей экономики страны.

Вывод о том, что **грузовые тарифы должны определяться** не эксплуатационными расходами, а **«платёжеспособностью» грузов,** остается справедливым.



Благодарю за внимание!