



Тарифная конференция
"Крейнинские чтения"



Тариф – выражение стоимости или ценности (полезности)?
Время вернуться к дискуссии

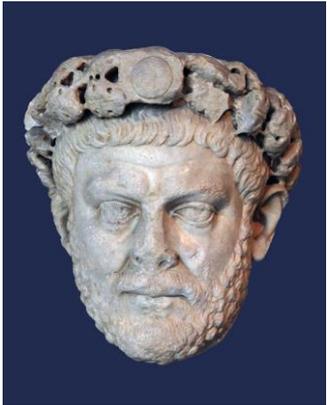
Президент Института развития транспортных систем
Синёв Александр Николаевич

Плановая экономика
Контроль цен
Тариф = себестоимость

VS

Рыночная экономика
Свободные цены
Тариф = ценность

Первое упоминание



III век н.э.

**Римский император
Диоклетиан**

установил максимально допустимые цены на все основные товары в Римской империи



XVI век

Хуан де Матъенсо де Перальт

На основе исследований империи инков (XI-XV вв) разработал теорию «свободного рынка» и «справедливой цены», ввел понятие «конкуренция»

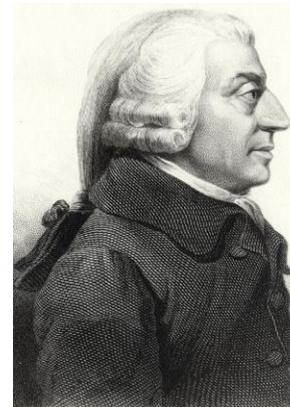
Наиболее типичные представители



XVIII век

Этьенн-Габриэль Морелли

На основе исследований той же империи инков Сформулировал принцип «От каждого по способностям, каждому по потребностям», развитый К.Марксом



XVII век

Адам Смит

ввел понятие «невидимой руки рынка» как принцип саморегулирования и минимального вмешательства в спонтанную экономику

Плановая экономика Контроль цен Тариф = себестоимость

VS

Рыночная экономика Свободные цены Тариф = ценность

Теория остается теорией

Большинство нобелевских премий в области экономики присуждено за работы, связанные с планированием, прогнозированием, регулированием экономических процессов, прикладным применением математических методов с целью оптимизации экономики и социальной жизни:



1975 г. Леонид Канторович «За вклад в теорию оптимального распределения ресурсов».



2012 г. Ллойд Шепли Элвин Рот «За теорию стабильного распределения и практики устройства рынков»



2014 г. Жан Тироль «За анализ рыночной власти и её регулирования»



2015 г. Энгус Дитон «За анализ проблем потребления, бедности и социального обеспечения»

Практика идет своим путем

Модели ценообразования в рыночной экономике далеки от принципа учета общественно-полезного труда в цене, иначе говоря цены менее всего связаны с себестоимостью



новые продукты продаются гораздо выше себестоимости на фоне агрессивного формирования ажиотажного спроса



отрицательные банковские ставки по ипотечным кредитам. Дания – 0,65 %.



произведения современного искусства экскременты художника Пьеро Мадзони за 220 тыс. долларов



автобусом Мосгортранса на границу с Калужской областью на расстояние 90 км за 45 рублей

Плановая экономика
Контроль цен
Тариф = себестоимость

VS

Рыночная экономика
Свободные цены
Тариф = ценность

Что говорил Карл Маркс

"Общественная потребность, то есть потребительная стоимость в общественном масштабе, вот что определяет долю всего общественного труда, а значит и цену»

Согласно марксистско - ленинской политической экономии цена равновесия является категорией, отражающей взаимосвязи между общественной стоимостью, рыночной ценой, а также спросом и предложением. По существу, это - рыночная цена в условиях совпадения спроса и предложения, отражающая факт соответствия количества труда, затраченного обществом на производство, размерам общественной потребности.

В капиталистическом обществе цена была и остается **стихийным** регулятором пропорций общественного производства.

Социалистической экономике присуще **регулирование** общественного производства в большей мере экономическим центром, который учитывает наряду с законом стоимости действие закона планомерного развития. Поэтому этой экономике присуще совпадение количества труда и общественной потребности.

Маркс де-факто не принадлежал ни к одной из противоборствующих концепций.

Он объективно описывал закономерности ценообразования в разных экономических системах. В этой связи даже западные экономисты в последнее время избегают открытого отрицания успехов социалистического планового ценообразования. Плановое ценообразование является одним из важнейших рычагов, который позволяет государству оказывать влияние на темпы и ход экономического развития, на структурные сдвиги в экономике.

ТЕОРИЯ МАРКСА НУЖДАЕТСЯ В РЕАБИЛИТАЦИИ И ПЕРЕОСМЫСЛЕНИИ

Плановая экономика
Контроль цен
Тариф = себестоимость

VS

Рыночная экономика
Свободные цены
Тариф = ценность

Что говорил А. В. Крейнин

СТОИМОСТЬ+
ПОЛЕЗНОСТЬ

Во-первых, цена – орудие учета и сопоставления индивидуальных затрат труда с общественно необходимыми затратами на производство отдельных видов народнохозяйственной продукции;

ЦЕННОСТЬ

Во-вторых, цена- орудие распределения и перераспределения национального дохода во всем народном хозяйстве;

себе-
СТОИМОСТЬ

В-третьих, цена – орудие материального стимулирования снижения индивидуальных затрат предприятий путем экономии живого и овеществленного труда, применения более прогрессивных методов производства, более передовой техники и технологии.

Бинарная модель организации регулярных пассажирских перевозок

Принципы организации пассажирских перевозок в дальнем следовании

Сохранение
естественно-
монопольного
характера оказания
услуг в дальнем
следовании

Изменение объекта
регулирования: вместо
тарифов на
плацкартные и общие
вагоны – тарифы на
перевозки по социально-
значимым маршрутам

Сохранение
субсидирования
потерь в доходах
(установление
экономически
обоснованных
тарифов и тарифов для
населения) на
социально-значимых
маршрутах

Отсутствие
необходимости
проводить конкурсы на
заключение
организационных
договоров в прежнем
правовом поле
(законодательство о
естественных
монополиях)

Принципы организации пассажирских пригородных перевозок

Формирование
условий
организационного
договора
непосредственно
заказчиком (ОИВ
субъекта Российской
Федерации)

Комплексность,
системность
планирования
объемов, тарифов,
субсидий.
Централизация
принятия решений и
ответственности.

Долгосрочность
заключаемых
организационных
договоров
(не менее 15 лет),
конкурсная основа
заключения
организационных
договоров

Разделение
экономически
обоснованных
тарифов и тарифов
для населения.
Установление единой
методологии
определения
тарифов для
населения

«БИНАРНАЯ» модель регулирования в грузовых перевозках



Система регулирования и средняя стоимость перевозки грузов железными дорогами I класса США, \$/т

В 1976 году в ответ на банкротство компании «Penn Central Transportation Company» Конгресс принял Закон об оздоровлении железных дорог и реформе регулирования, предусматривавший фундаментальные изменения в экономическом регулировании железных дорог США:

- Максимально возможное ограничение регулирования железных дорог
- Получение железными дорогами справедливого размера доходов

1980 год - принятие **Закона Стаггерса**, согласно которому:

- в Закон о торговле между штатами была внесена поправка, разрешающая железным дорогам **заключать конфиденциальные договоры на железнодорожные перевозки с грузоотправителями**
- после заключения конфиденциального соглашения условия перевозки должны регулироваться условиями такого договора, а любые споры, касающиеся перевозок, должны разрешаться как обычные споры по контрактам, т.е. сторона, выдвигающая иск, должна обратиться в соответствующую судебную инстанцию

Наименование груза	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Каменный уголь	12,70	13,50	16,16	15,32	17,08	19,78	20,24	20,65	20,11	19,00	18,49
Химические и сопутствующие товары	36,36	38,76	43,82	41,99	43,64	46,39	48,69	56,74	58,74	56,31	56,73
Нерудные полезные ископаемые	10,38	11,10	13,21	12,52	14,83	18,31	20,02	22,71	24,38	20,98	18,30
Сельскохозяйственные продукты	28,15	29,75	34,65	32,17	33,28	35,50	36,99	39,71	42,09	39,71	39,13
Смешанные поставки	61,90	63,14	68,04	60,76	64,80	70,74	76,28	81,42	81,47	76,36	74,18
Продукты питания и сопутствующие товары	35,38	38,32	43,88	42,32	43,85	47,82	50,24	55,78	57,78	56,61	57,02
Руды металлические	8,73	9,16	10,62	9,21	8,47	9,19	9,93	10,27	10,70	10,29	9,09
Нефтепродукты и кокс	29,78	31,94	41,78	40,38	41,80	46,24	50,61	53,70	53,91	52,23	50,39
Металлы и продукты	35,90	41,25	48,95	45,70	46,22	50,00	52,98	56,68	56,07	52,84	52,64
Камень, глина и изделия из стекла	32,04	33,40	36,13	34,24	35,75	38,25	39,28	41,04	42,42	40,59	41,09
Сырая нефть, природный газ								56,01	58,50	55,12	52,15
Лом, шлак и отходы	24,65	26,56	28,97	27,72	28,26	30,25	30,16	32,27	32,53	31,56	29,15
Целлюлоза, бумага	57,06	59,54	65,28	58,20	61,62	66,08	67,99	70,02	71,20	71,10	70,49
Пиломатериалы, изделия из древесины	54,36	54,96	54,58	50,38	50,86	53,83	58,16	66,41	68,28	70,71	78,21
Автомобили и оборудование	118,84	126,76	146,14	143,07	159,32	172,88	213,45	269,21	256,59	238,32	248,66
Одежда и готовые текстильные изделия									103,84	96,04	94,90
Полуприцепы и тара									191,42	188,62	152,15
Прочие грузы	124,79	125,88	129,00	103,50	87,86	99,50	89,69	126,40	126,36	128,51	131,65
Средняя стоимость перевозки грузов, \$/т	26,90	28,17	31,29	28,80	31,03	34,61	37,68	41,00	41,58	40,81	42,11



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

Тарифная конференция "Крейнинские чтения"

ИРТС

институт развития транспортных систем

ИРТС.РФ



[ИРТС.pф](http://irts.pф)



vk.com/irts2016



irts.su/video



info@irts.su



+7(495)256 80 90