

УДК 656.2.03

ПРИНЦИПЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ  
PRINCIPLES OF RAILWAY TARIFFS

Медников П.П.

Научный руководитель – Еловой И.А., д.э.н., профессор  
Белорусский государственный университет транспорта,  
г. Гомель, Беларусь  
pashkatwb@mail.ru

P.Mednikov

Supervisor – Elovoy I., Doctor of economical sciences, Professor  
Belarusian state university of transport, Gomel, Belarus

*Аннотация. В статье на основе анализа основных источников в области теории грузовых железнодорожных тарифов в части разработки принципов формирования данных тарифов сформировано общее содержание основных принципов формирования грузовых железнодорожных тарифов в XIX – начале XXI вв. Данное содержание может быть использовано в дальнейших исследованиях в сфере ценообразования на грузовом железнодорожном транспорте.*

*Abstract. In the article, based on the analysis of the main sources in the field of the theory of freight railway tariffs in terms of developing the principles for the formation of these tariffs, the general content of the main principles for the formation of freight railway tariffs in the 19th - early 21st centuries are formed. This content can be used in further research in the field of pricing in freight rail transport.*

*Ключевые слова: железнодорожный транспорт, принципы формирования тарифов, грузовые железнодорожные тарифы, ценообразование*

*Key words: railway transport, tariff formation principles, freight railway tariffs, pricing*

**Введение.**

Принципы формирования грузовых железнодорожных тарифов служат основой для разработки различных методик формирования данных тарифов, реализующих эти тарифы на практике. При этом основой формирования таких принципов являются господствующие в данный момент времени теоретические подходы к формированию

грузовых железнодорожных тарифов - теория грузовых железнодорожных тарифов.

### **Основная часть.**

С момента возникновения железнодорожного транспорта в начале XIX в. и до сегодняшнего дня принципы формирования грузовых железнодорожных тарифов прошли в своем развитии длинный путь, следуя за эволюцией теории и испытывая на себе обратное влияние практического тарифообразования в конкретных экономических и политических условиях функционирования железнодорожного транспорта

Первые группы принципов формирования грузовых железнодорожных тарифов можно найти в самых ранних работах, посвященных теории и практическим аспектам грузовых железнодорожных тарифов: у Ч. Эллета в 1839 г., у Д. Ларднера в 1850 г., у Д. Журавского в 1864 г. Данные исследователи опирались в разработке своих принципов на ранние представления о теоретических основах формирования грузовых железнодорожных тарифов.

Позднее, по мере эволюции теоретических подходов к формированию грузовых железнодорожных тарифов, на основе этих подходов разрабатываются более полные и комплексные группы принципов, что можно проследить в работах С. Витте, В. Беловежского, С. Струмилина, С. Джоя, Д. Локлина, К. Нэша и других. Заметим, что данные группы принципов испытывали на себе сильное влияние экономических (часто и политических) условий, в которых функционировали железные дороги и устанавливались реальные грузовые тарифы.

Так, С. Витте в 1884 г. в условиях сосуществования частных и государственных российских железных дорог и постепенного усиления госрегулирования железных дорог сформулировал обширную группу принципов, на которых, по его мнению, должно основываться формирование грузовых железнодорожных тарифов. Приведем здесь самые важные из них:

- регулятором железнодорожных тарифов должен выступать закон спроса и предложения, при этом перевозимые грузы должны платить за транспортировку максимум, который они в состоянии заплатить; использование данного принципа максимизирует чистый доход железных дорог;

- железные дороги, преследуя свой собственный интерес, стремятся снизить уровень тарифов по мере того, как снижаются эксплуатационные расходы;

- тариф должен быть как минимум равен эксплуатационным расходам;

- расходы на перевозку данного груза не существуют, можно говорить только об общих эксплуатационных расходах;

- государственное регулирование свободного действия спроса и предложения при тарифообразовании должно реализовываться для защиты слабых и поддержания государственных интересов.

При построении своей группы принципов Витте опирался на теоретические положения своего времени касательно взаимодействия спроса и предложения, платежеспособности грузов, общих эксплуатационных расходов, государственного регулирования.

Почти на 30 лет позднее В. Беловежский выделил свою группу основных принципов формирования грузовых железнодорожных тарифов в условиях сильного регулирования железных дорог государством:

- тарифы устанавливаются соответственно ценности и платежной способности груза: чем выше ценность груза, тем выше, обыкновенно, должна быть его платежная или перевозочная способность и выше должен быть тариф;

- тариф устанавливается в зависимости от количества перевозок, расстояния перевозок, скорости перевозок, удобства перевозок, условий конкуренции;

- тариф устанавливается сообразно экономическому положению населения и состоянию промышленности и торговли, т.е. он не может являться для населения, промышленности, торговли и всяких видов хозяйства тяжелым налоговым бременем, а должен, хотя бы косвенно, служить поощрением к дальнейшему их развитию;

- тариф должен быть безубыточным для железной дороги, т.е. он должен не только покрывать все расходы железной дороги по перевозке, все обязательные платежи по затраченным на постройку дороги капиталам и прочее, но должен давать и некоторый плюс доходов (в виде нормального процента на затраченный капитал), называемый чистой прибылью железных дорог.

При построении своей группы принципов Беловежский опирался на теоретические положения касательно платежеспособности грузов, дифференциации тарифов, государственного регулирования, конкуренции, безубыточности.

В начале 21-го века К. Нэш, дискутируя с В. Роттенгатером, соглашается с последним, что простое установление железнодорожных тарифов на уровне предельных социальных затрат не является оптимальным на практике. Однако, по мнению Нэша, это не является основанием для отхода от использования данного принципа. По его мнению, возможно точное измерение предельных социальных затрат и движение в их направлении при установлении железнодорожных тарифов. Предельные социальные затраты должны быть точкой отсчета при разработке политики тарифообразования, принимая во внимания бюджетные ограничения, стоимость капитала, институциональные проблемы, простоту формирования тарифов и ценовые искажения в других частях экономики.

При построении своей группы принципов Нэш опирался на теоретические положения касательно роли предельных затрат в формировании цен, многофакторного тарифообразования в условиях рынка.

### **Заключение.**

На основе анализа основных источников в области теории грузовых железнодорожных тарифов в части разработки принципов формирования данных тарифов разработана модель эволюции принципов формирования грузовых железнодорожных тарифов в XIX – начале XXI вв. Данная модель может быть использована в дальнейших исследованиях в сфере ценообразования на грузовом железнодорожном транспорте.

### Литература

1. Беловежский В.И. Система железнодорожных тарифов на сети российских железных дорог. — Санкт-Петербург: Типография С.Л. Кинда, 1910. — 144 с.
2. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. — Киев: Типография С.В. Кульженко, 1884. — 329 с.

3. Журавский Д. Заметки о тарифе на перевозку пассажиров и товаров и вообще о коммерческой части предприятия железных дорог. — СПб., 1864. — 56 с.

4. Nash C. Marginal cost and other pricing principles for user charging in transport: a comment // Transport Policy. 2003. October. Vol. 10(4). PP. 345-348.

5. Rothengatter W. How good is first best? Marginal cost and other pricing principles for user charging in transport // Transport Policy. 2003. Vol. 10. Issue 2. PP. 121-130.

Представлено 04.11.2022