



УДК 338.47:656.2.073

© *Р. Г. Леонтьев, В. В. Комарова, 2008*

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ВЫБОР НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В СОЦИАЛЬНО-ОРИЕНТИРОВАННОЙ ЭКОНОМИКЕ

Леонтьев Р. Г. – д - р экон. наук, проф. кафедры «Финансы и кредит» гл. научный сотрудник ВЦ ДВО РАН; *Комарова В. В.* – канд. экон. наук, доц. кафедры «Экономика транспорта» (ДВГУПС)

Общественный выбор определяется как механизм коллективной (государственной) выработки и принятия решений относительно производства, распределения, обмена и потребления общественных благ в социально-ориентированной экономике. Общественный выбор на транспорте является одним из составляющих элементов социально-ориентированной экономики в целом. Реализация общественного выбора на железнодорожном транспорте происходит через систему ценообразования на перевозку грузов. В связи с этим представляет интерес система формирования и регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

The public choice is defined as a mechanism of collective (state) decision development and making concerning manufacture, distributions, exchange and consumption of the public benefits in the socially-oriented economy. The public choice at transport is one of the constituent elements of the socially-oriented economy as a whole. Realization of the public choice at the railway transport is carried out through the system of pricing for cargo transportation. In this relation the system of formation and regulation of tariffs for cargo railway transportation arouses interest.

Ключевые слова: общественный сектор экономики, общественные блага, социально ориентированная экономика, железнодорожный транспорт, тарифная политика, тарифы и тарифообразование на железнодорожном транспорте, государственное регулирование.

Общественная значимость тарифов и тарифной политики железнодорожного транспорта предопределяется ролью железнодорожного транспорта России как одной из ведущих отраслей производственной и транспортной инфраструктуры национальной экономики. Имея существенное значение для обеспечения производственных связей, желез-

нодородный транспорт должен обеспечивать не только перспективу дальнейшего роста отечественной экономики, но и способствовать государству эффективно защищать национальный суверенитет и безопасность страны, сохранять единое социально-экономического пространство, обеспечивать конституционные права и свободы граждан, включая право на свободу передвижения.

В 2003 г. было создано ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), где 100% акций принадлежит государству. Согласно определению, железнодорожный транспорт относится к естественной монополии, как и ряд других инфраструктурных отраслей, связанных с эксплуатацией различного рода технологических сетей (электроэнергетика, водопровод и канализация, газовое хозяйство, телефонная сеть). Естественные монополии производственного (технологического) типа, такие как ОАО «РЖД», составляют основу общей структуры монополий, формируются при наличии определенных объективных условий функционирования отраслевого рынка и, в отличие от искусственных монополий, характеризуются устойчивым доминированием и реальной монопольной властью на соответствующем рынке. И, кроме того, железнодорожный транспорт является частью *общественного сектора* экономики страны. Общественный сектор представляет собой часть экономического пространства, в котором совокупность ресурсов экономики находится в распоряжении государства и общественных организаций, и характеризуется размерами собственности, объемами доходов и расходов. Общественный сектор экономики имеет следующие признаки:

- рынок не действует или действует частично, следовательно, преобладает нерыночный способ координации экономической деятельности, нерыночный тип организации обмена деятельностью;
- производятся, распределяются и потребляются не частные, а общественные блага;
- экономическое равновесие между спросом и предложением общественного блага обеспечивается государством, органами местного самоуправления и добровольно-общественными организациями с помощью соответствующих социальных институтов, в первую очередь, с помощью бюджетно-финансовой политики [1].

Практика доказала превосходство рыночной системы хозяйствования над плановой. В то же время современная рыночная система немыслима без общественного сектора, составляющего ее неотъемлемый компонент. Если общественный сектор функционирует неэффективно, недостижима высокая эффективность и в частном секторе.

Основными результатами деятельности в общественном секторе являются общественные блага. В большинстве своем общественные блага не могут являться предметом купли-продажи. Концепция обще-



ственного блага впервые в развернутом виде была выдвинута в 1954 г. американским проф. П. Самуэльсоном и развита его соотечественником проф. Р. Масгрейфом в концепции социально значимого блага (заслуженного блага) в конце 50-х гг. прошлого столетия. Изначально концепция общественного блага выделяла два основных критерия общественного блага, которые делают его отличным от частного блага, – неконкурентоспособность и неисключаемость. Неконкурентность общественного блага предполагает, что благо неделимо, неизбирательно и потребляется совместно. Неисключаемость общественных благ означает, что потребление благ одним человеком не исключает из потребления других индивидов.

Блага, создаваемые в отраслях естественных монополий, представляют собой исключаемые блага совместного потребления, их принято называть квазиобщественными. В этих благах больше свойств частного блага и меньше характерных свойств общественного блага. Общественные блага, в силу своих особенностей, производятся рынком не в оптимальных объемах. И в условиях современной экономики усиливаются негативные монопольные эффекты и повышаются возможности злоупотребления монопольной властью, что нарушает интересы потребителей, усиливает их финансовую неустойчивость и требует от общества адекватных действий. Вследствие этого формирование эффективного механизма регулирования естественно-монопольных рынков является весьма актуальной проблемой российской экономики [2]. В соответствии с существующими теориями общественного выбора государственное регулирование призвано компенсировать основные недостатки, связанные с функционированием рыночной экономики, а именно: несовершенство конкуренции; несбалансированность рынка; отсутствие рынков; нежелательные результаты функционирования рынка.

Несовершенство конкуренции часто является следствием особого характера производственных процессов, ведущего к возникновению субаддитивности издержек, когда при данном объеме спроса на товар совокупные средние издержки минимальны, если все производство концентрируется на одной фирме. Если тот же объем выпуска осуществляется несколькими фирмами, удельные издержки возрастают, и общество недополучает часть потенциальной отдачи от использования ограниченных ресурсов. Это характерно для отраслей естественных монополий, в частности, для железнодорожного транспорта. В этом случае роль государства как регулятивного органа состоит в контроле за соблюдением требований обеспечения свободного доступа на рынки услуг естественных монополий и оказанием услуг субъектам естественных монополий на недискриминационных условиях. Задачей государства является обеспечение такого соотношения монополии и кон-

курении, которое не приводит к разрушительным последствиям в социально-ориентированной экономике.

Одной из важнейших проблем государственного регулирования деятельности естественных монополий является формирование (на уровне субъекта естественной монополии) и дальнейшее регулирование государственном уровне цен и тарифов на услуги естественных монополий. Ценообразование на транспорте представляет собой составную часть ценообразования народнохозяйственного комплекса, но ценообразование на транспорте – процесс более сложный, чем в других отраслях экономики.

При установлении тарифов на перевозку грузов государство и железнодорожный транспорт проводят определенную политику. Тарифная политика, проводимая на железнодорожном транспорте, является одним из основных факторов достижения целей, стоящих перед отраслью.

В разные периоды деятельности железнодорожного транспорта проводимая государством ценовая политика решала разные задачи. Б. М. Лапидус в своей работе [3] выделяет три периода развития теоретического и практического тарифообразования на железнодорожном транспорте менее чем за 150 лет:

1) 1838-1928 годы — рыночные отношения с возрастающим влиянием государства в регулировании тарифных отношений;

2) 1929-1990 годы — период планово-директивной экономики, когда преобладал принцип ориентации тарифообразования на среднесетевую себестоимость;

3) 1991-2001 (год выхода в свет публикации [3]) годы — последовательное приспособление к развивающимся в стране рыночным отношениям, характеризуемое поисками подходов безболезненного перехода к новым экономическим и социальным отношениям.

По мнению авторов настоящей работы, представленные периоды следует дополнить четвертым этапом:

4) 2003 год-по настоящее время — развитие системы тарифообразования в условиях изменения формы собственности железнодорожного транспорта и функционирования холдинга ОАО «РЖД», переход на свободное ценообразование в конкурентных секторах перевозок и регулируемого в монопольном секторе.

До революции 1917 г. перед тарифами ставилась главная задача – получение источников денежных средств для ускоренного развития железнодорожной сети. Основным принципом, который лежал в тарифах – тарифы на перевозку грузов должны соответствовать закону спроса и предложения, «чтобы товары платили за провоз грузов все то, что они могут заплатить» [4]. После революции 1917 г. с помощью тарифов



решались разнообразные задачи, которые касались перераспределения средств между отдельными отраслями, регионами, грузами и т. п.

Тарифная система, введенная в 1990 г., хотя и была рассчитана, по мнению её создателей, на использование в рыночных условиях, но не обеспечивала баланса интересов железных дорог и платежеспособного спроса потребителей транспортной продукции. По мере развития рыночных отношений в России, в том числе и на железнодорожном транспорте, возникла необходимость разработки новой тарифной системы. Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте [5] предусматривается поэтапное дерегулирование деятельности железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг, совершенствование государственного регулирования естественно-монопольного сектора на железнодорожном транспорте и обеспечение недискриминационного доступа пользователей к его инфраструктуре.

Методологический аспект такого взаимодействия состоит в выработке государственными органами общих принципов, методов и нормативов доступа перевозчиков к инфраструктуре. Инфраструктурная составляющая тарифов должна выполнять следующие функции: обеспечивать экономически эффективную деятельность всех перевозчиков, заинтересованных в минимизации её доли в тарифных ставках; поддерживать техническое состояние инфраструктуры на должном уровне, возможность модернизации сети железных дорог, что является следствием максимизации инфраструктурной части в тарифе владельцем путей общего пользования.

В августе 2003 г. введен в действие новый Прейскурант №10-01 "Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами".

В системе тарифов на перевозки грузов во внутрироссийском сообщении, а также в международном сообщении экспортно-импортных грузов, следующих в морские порты РФ и обратно произведено деление тарифа на 2 составляющие:

- 1) за использование инфраструктуры и локомотивной тяги железных дорог («за инфраструктуру»);
- 2) за использование вагонов железных дорог («за вагон железных дорог»).

По мнению создателей этой тарифной системы, такое разделение единого тарифа должно было создать условия для возникновения конкуренции внутри железнодорожного транспорта (точнее ОАО «РЖД») и грузовладельцами, операторами и транспортно-экспедиционными компаниями. Основной смысл привлечения частных компаний к перевозкам грузов связан с ограниченными возможностями государственного бюджета по инвестированию производства грузовых вагонов в стране. Тарифная система 2003 г. по сути сформирована на двух

разных принципах. Плата «за инфраструктуру» основана на *издержках* с введением элементов так называемой «*платежеспособности грузов*» (разделение грузов на три класса). Плата «за вагон железных дорог» основывается на другом принципе *полезности продукции* (услуги), которая определяется конъюнктурой данных перевозок на рынке транспортных услуг. Построение тарифов «за инфраструктуру» соответствует назначению и роли железных дорог на данном этапе развития рыночных отношений в стране (железнодорожный транспорт является государственным общественным перевозчиком), а также нормативным актам (железнодорожный транспорт отнесен к сфере естественной монополии). В основе формирования издержек за *инфраструктуру* лежит так называемый *технологический принцип*. В соответствии с этим принципом себестоимость перевозки определяется исходя из деления её на технологические операции: вид отправки, расстояние перевозки, нагрузка на вагон, следование вагона в груженном или порожнем состоянии и др. Такое построение тарифной системы «за инфраструктуру» на данном этапе развития рыночных отношений на железнодорожном транспорте с научной точки зрения является обоснованным, за исключением вопроса о так называемой *инвестиционной составляющей*. Что касается тарифной ставки за «вагон железных дорог», то её обоснование с научной точки зрения является спорным.

По мере развития рыночных отношений в стране и на железнодорожном транспорте, в частности, тарифная система на грузовые перевозки должна претерпеть значительные изменения – прежде всего, должна быть изменена методология определения грузовых тарифов.

Библиографические ссылки

1. Ахинов Г. А., Жильцов Е. Н. Экономика общественного сектора: Учебное пособие. М., 2008.
2. Леонтьев Р. Г. Избранное: монографические циклы (1984-2005): В 3 т. Хабаровск, 2006.
3. Лapidус Б. М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений. М., 2001.
4. Витте С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб., 1910.
5. Концепция структурной реформы Федерального железнодорожного транспорта // Гудок. 1998. 22 мая.