

## Аналитика и прогноз

КРАТКАЯ ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ  
ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ В РОССИИ

## Фарид ХУСАИНОВ

кандидат экономических наук,  
доцент Российской открытой академии  
транспорта Московского государственного  
университета путей сообщения  
(125315, Москва, ул. Часовая, д. 22/2).  
E-mail: f-husainov@mail.ru

## Аннотация

Статья посвящена истории железнодорожных грузовых тарифов в России. Рассмотрены основные тарифные реформы за период с конца XIX по начало XXI века, проанализированы принципы построения тарифов, их структура, причины изменения моделей тарифообразования. Рассмотрены нерегулируемые тарифы 1840—1880 годов, тарифная реформа 1889 года, регулируемые тарифы 1890—1917 годов, особенности тарифообразования после революции 1917 года и в годы нэпа, специфика тарифообразования в период индустриализации в СССР в послевоенные годы. Исследован период перехода от плановой экономики к рыночной: проанализированы изменения в тарифной системе, произведенные в рамках тарифных реформ 1995 года (деление грузов на тарифные классы) и 2003 года (выделение инфраструктурной и вагонной составляющих). Показаны последствия либерализации (дерегулирования) вагонной составляющей и сопоставлена динамика тарифов в регулируемом и дерегулированном сегментах отрасли.

**Ключевые слова:** железнодорожные тарифы, история железнодорожного транспорта, дерегулирование, ценообразование.

**JEL:** N7, N8, E3.

Оικονομία • Πολιτικά

OIKONOMIA • POLITIKA

## Введение

**В** настоящей статье сделана попытка проследить эволюцию системы железнодорожных грузовых тарифов в России с момента зарождения железных дорог в 1830-х годах и до настоящего времени. Наряду с изменением железнодорожных тарифов рассмотрены изменения подходов отраслевой науки к принципам построения тарифов и их регулированию, а также позиции регуляторов.

### 1. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: опыт 1850—1880-х годов

Первые железные дороги в России начали строиться в 1837—1838 годах. К 1851 году протяженность железных дорог возросла до 1009 км, но увеличивалась очень медленными темпами, достигнув к 1855 году 1058 км. И только в конце 1850-х — начале 1860-х годов началось динамичное развитие этой отрасли.

#### *Частный капитал — источник «бума»*

В 1855 году главноуправляющим путями сообщения был назначен генерал-адъютант К. В. Чевкин, который стал активным проводником политики Александра II по привлечению

иностранный и частный капитал в строительство железных дорог. Специально организованная комиссия во главе с Чевкиным (и при поддержке министра финансов М. Х. Рейтерна) склонилась к тому, чтобы сооружение железных дорог велось не на государственные, а на частные средства. К середине 1865 года в России было построено 3,8 тыс. км железных дорог. Принятый курс на частное железнодорожное строительство вызвал настоящий бум, который продолжался с 1867 года до середины 1870-х годов (рис. 1). За это время было построено 17,7 тыс. верст путей<sup>1</sup>, то есть в 3,5 раза больше первоначальных планов. Авторы фундаментальной трехтомной «Истории железнодорожного транспорта России» отмечают, что «за пятилетие с 1868 по 1872 гг. было построено почти в два раза больше железнодорожных линий, чем за предыдущие 30 лет» [История..., 1994. С. 97].

Представление о масштабах подъема в железнодорожном предпринимательстве дает такой факт: в 1866 году правительство выдало только одно разрешение на изыскание новых линий, в 1869 году их было выдано уже 139 [История..., 1994, С. 95]. С 1861 по 1873 год в стране возникло 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 млн руб. Более 65% акционерного капитала, образованного в указанный период, приходилось на долю железнодорожного транспорта [История..., 1994. С. 95].

За пятилетие с 1868 по 1872 год среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1913,8 км/год, за пятилетие 1873—1877 годов — 1305,6 км/год. Таким образом, за десятилетие с 1868 по 1877 год среднегодовой показатель строительства новых линий равнялся 1609,7 км/год [Агафонов и др., 2007. С. 279]. За исключением весьма специфического периода 1898—1907 годов (в это десятилетие производство чугуна в России утроилось, а выплавка стали возросла

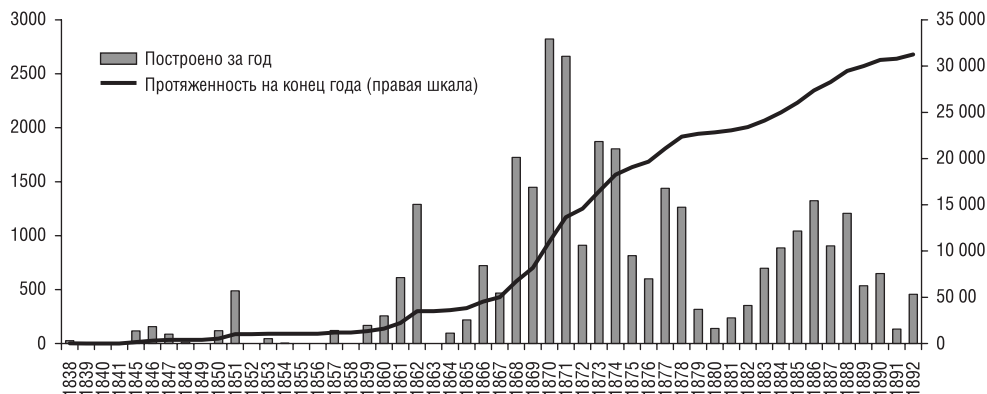


Рис. 1. Строительство железных дорог в России, 1838–1892 годы (км)

<sup>1</sup> 1 верста примерно равна 1,06 км.

в 6 раз, рассмотрение причин и истории этого экономического рывка выходит за пределы настоящей статьи<sup>2</sup>), за всю историю железных дорог не было достигнуто подобных темпов строительства (о влиянии строительства железных дорог на экономический рост см.: [Мачерет, 2010]). Отметим, что за советский период (1918—1991 годы) даже в периоды экстремально высоких по советским меркам темпов строительства железнодорожной сети (как, например, в период послевоенного восстановления) не удалось достичь уровня, который обеспечивали частные капиталы в 1868—1877 годах (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

## Строительство железных дорог в Российской империи и в СССР

Период	Лет в периоде	Построено за период (км)	Построено в среднем за год (км)
1838—1867	29	5009,0	172,7
1868—1877	10	16 097,0	1609,7
1878—1887	10	7167,0	716,7
1888—1897	10	12 826,0	1282,6
1898—1907	10	21 005,0	2100,5
1908—1917	10	14 136,0	1413,6
<b>За период 1868—1917</b>	<b>50</b>	<b>71 231,0</b>	<b>1424,6</b>
1918—1927	10	5740,0	574,0
1928—1937	10	7477,0	747,7
1938—1947	10	12 382,0	1238,2
1948—1957	10	4062,0	406,2
1958—1967	10	7489,0	748,9
1968—1977	10	5849,0	584,9
1978—1987	10	6234,0	623,4
1988—1991	4	1361,0	340,25
<b>За период 1918—1991</b>	<b>74</b>	<b>50 594,0</b>	<b>683,7</b>

Источник: [Агафонов и др., 2007. С. 279—280].

В 1877 году, подводя предварительные итоги «великих реформ», министр финансов М. Х. Рейтерн писал Александру II: «Последнее десятилетие ознаменовано сильным и небывалым у нас развитием частной предприимчивости... Всё это принесло обильные финансовые и экономические плоды: огромное возвышение доходов, возрастание торговли, увеличение цен на недвижимую собственность и проч. Можно указать на 1866 г. как на поворотный пункт в понятиях Европы о финансовой и экономической будущности России. Следующее затем десятилетие до второй половины 1875 г. стало периодом обильного притока к нам европейских капиталов, чем только и может объясняться поразительный успех сооружения железных дорог, разных других предприятий и самой промышленности и торговли» (цит. по: [Коломиец, 2012. С. 323]).

<sup>2</sup> Подробнее об этом см.: [Соловьёва, 1975].

Часть этих акционерных обществ занималась только строительством, но бóльшая часть — и организацией железнодорожных перевозок. Эти общества конкурировали между собой, стремясь привлечь к перевозке по своим дорогам как можно больше грузов.

### *Железнодорожные тарифы частных обществ*

В период до 1889 года железнодорожные общества были вольны самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки по своим дорогам.

Первоначально провозная плата включала три составляющие.

1. Плата за пользование рельсовым путем и его принадлежностями (или, как сказали бы сегодня, — инфраструктурная составляющая).

2. Плата за пользование подвижным составом, в котором совершается перевозка (вагоны) и которым осуществляется тяга (паровозы).

3. Плата за собственно перевозку [Хусаинов, 2009. С. 17].

Подобная структура тарифа была обусловлена тем, что при устройстве первых железных дорог предполагалось, что собственность на инфраструктуру не всегда будет совпадать с собственностью на подвижной состав и, соответственно, услуга инфраструктуры и услуга по предоставлению вагонов и локомотивов могут предоставляться разными собственниками.

По аналогии с работой каналов и простых дорог (гузевого транспорта) первые железнодорожные компании исходили из предположений, что рельсовый путь будет легко доступен для пользования частных отправителей грузов и транспортных компаний.

На железнодорожном транспорте применялись две системы расчета провозных плат: «натуральная» и «историческая». При «натуральной» системе величина тарифа не зависит от наименования перевозимого товара, а зависит лишь от расстояния и от плотности товара. При «исторической» («коммерческой») системе тариф зависит от наименования товара, расстояния перевозки, веса и объема товара; товарам менее дорогим соответствует меньшая величина тарифа [Хусаинов, 2009]. Первоначально на железнодорожном транспорте использовалась «натуральная» система, пришедшая с гужевого транспорта, но в дальнейшем, по мере развития железнодорожных перевозок, постепенно стали применять преимущественно «историческую» систему. Какой-либо упорядоченной системы тарифов в то время не существовало: они определялись эмпирическим путем, на договорной основе. Принцип, согласно которому в основе тарифа должна лежать цена перевозимого груза (а точнее — платежеспособность, определяемая через цену), называется в мировой тарифной практике *ad valorem*, а тарифы, построенные на основе цены (платежеспособности), соответственно — *адвалорными*.

Все товары были разбиты сначала на три разряда, а позднее — на пять тарифных классов. При этом количество классов

на различных дорогах было разным: на Московско-Ярославской, Лозово-Севастопольской, Донецкой, Курско-Харьково-Азовской дорогах — пять классов, на Московско-Курской — четыре класса (табл. 2). При этом к первому тарифному классу тогда относились самые дорогие грузы, а к четвертому и к пятому — самые дешевые.

Для каждого груза установлен высший тариф за провоз с каждого пуда и каждой версты (табл. 3). Кроме того, наряду с «нормальными» классами применялись «пониженные» классы.

Т а б л и ц а 2

## Распределение некоторых грузов по тарифным классам, 1870–1880 годы

Класс	Наименование груза
1	Машины и их части, медь, воск, губка, китовый ус, шелк
2	Земледельческие машины, колониальные и бакалейные товары, олово, табак иностранный, лес иностранный, ягоды и фрукты, чай
3	Белила, виноградные вина в бочках, керосин, нефть, сахарный песок, стекло оконное
4	Известь, мрамор, мел, рис, сталь, тряпье, хлопок

Источник: [Ильин, 2007. С. 34–37].

Т а б л и ц а 3

Тарифные ставки по классам грузов, 1879–1880 годы  
(коп. с пудо-версты)

Наименование железной дороги	Тарифные классы				
	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Московско-Ярославская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/40
Лозово-Севастопольская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36
Московско-Курская	1/12,5	1/20	1/25	1/50	—
Донецкая	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36
Курско-Харьково-Азовская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36

Источник: [Ильин, 2007. С. 34–37].

Пудо-верстный тариф понижался с увеличением расстояния перевозки. Идею понижения тарифной ставки при увеличении расстояния перевозки современники приписывали Чевкину [Гольянов, 2007]. Тарифные ставки за пудо-версту понижались на 10% при расстоянии перевозки от 200 до 500 верст, на 15% при расстоянии от 500 до 1000 верст и на 20% при пробеге более 1000 верст. Позднее понижающие коэффициенты стали устанавливать на основе Устава Главного общества российских железных дорог.

Активно применялись так называемые *рефакционные* тарифы (от фр. *refaction* — скидка). Они, как правило, не публиковались и устанавливались для отдельных грузоотправителей на основе договоров. В договоре обычно оговаривались условия предоставления тарифных льгот в обмен на предъявление к перевозке большего, по сравнению с предыдущими периодами, объема грузов. Впрочем, поскольку рефакции устанавливались избирательно, то их применение на государственных железных дорогах зачастую приводило к коррупции.

*Дискуссия о регулировании железнодорожных тарифов:  
железнодорожники против МПС*

В начале 1880-х годов в российской прессе развернулась большая дискуссия о принципах построения и регулирования системы железнодорожных тарифов, в которой приняли участие многие видные ученые и известные деятели транспорта и науки. По состоянию на начало 1881 года 93% железнодорожной сети находилось в частном владении и лишь 7% — в казенном (впрочем, уже к 1890 году это соотношение изменилось и составило 71 и 29%) [Тери, 2008. С. 102].

В декабре 1881 года на Общем съезде железнодорожников, созванном для обсуждения проекта Общего устава Российских железных дорог, председатель комиссии по исследованию железнодорожного дела граф Э. Т. Баранов выступил с заявлением, что, хотя Комиссия и убедилась в некоторых недостатках тарифного дела, тем не менее все члены комиссии высказались в пользу только систематизации и утверждения существующих тарифов, но ни в коем случае не передачи функций по формированию тарифов в МПС.

Оппонентом Баранова выступил министр путей сообщения К. Н. Посыет, который предложил два способа осуществления государственного надзора за тарифами. Первый заключался в установлении обязательной для всех железнодорожных обществ системы тарификации перевозок. Второй — в подчинении тарифного дела специальному правительственному органу.

Позицию частных железнодорожных компаний сформулировал профессор И. А. Вышнеградский — будущий министр финансов, представлявший на съезде Рыбинско-Бологовскую железную дорогу. Вышнеградский решительно возражал даже против предложенного Барановым минимального контроля, высказавшись в пользу сохранения права дорог самостоятельно устанавливать тарифы. По его мнению, тарифы и их регулирование — слишком сложное дело, чтобы было возможно внимательное рассмотрение его в правительственном органе. Кроме того, задержки с утверждением тарифов могли сделать новые тарифы ненужными.

Баранов писал в феврале 1882 года, что «правительство, считая железнодорожные общества предприятиями коммерческими, едва ли должно принимать на себя непосредственное распоряжение их тарифною политикой» (цит. по: [Слепнёв, 2002. С. 87]). Конфликт между Комиссией графа Баранова и руководимым Посыетом МПС касался главным образом вопроса о формах и степени государственного вмешательства в деятельность частных акционерных железнодорожных компаний.

В конце 1870-х годов МПС в стремлении усилить свое влияние столкнулось с сопротивлением частных железнодорожных обществ. Спор разгорелся вокруг перевозок хлебных грузов в районе Курско-Киевской железной дороги. Снижая тарифы в направлении к Николаеву и по Сумскому участку казенной Харьковско-Николаевской железной



дороги, Временное управление казенных железных дорог пыталось отвлечь хлебные грузопотоки от иностранных портов (Кенигсберга и Данцига) к отечественным. Но сравнительно небольшая сеть казенных железных дорог не могла конкурировать с обширной сетью акционерного общества Юго-Западных железных дорог. При этом основной грузопоток по дорогам общества был экспортным и шел к портам и западной сухопутной границе. С целью загрузки вагонов в обратном (порожном) направлении дорога устанавливала пониженные тарифы на импортные грузы. Так как импортировалась из Европы в Россию главным образом готовая продукция, указанное снижение тарифов сводило на нет протекционистскую политику правительства по защите отечественных производителей. МПС было озабочено сложившейся ситуацией и 7 декабря 1879 года разослало циркуляр, в котором указывалось на необходимость предоставления со стороны железных дорог некоторых преимуществ отечественной промышленности. Общий съезд представителей русских железных дорог, рассмотрев изложенные в циркуляре положения, со всей возможной почтительностью ответил, что основным принципом при формировании тарифов является привлечение на железную дорогу наибольшего количества грузов. В этом главная задача любого акционерного общества и в этом его обязанность перед акционерами. А защита неэффективных производителей себе в убыток не является целью железнодорожников.

Позицию Посыета (и официальную позицию МПС) по усилению государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ поддержали М. Н. Катков (тот самый Катков — ведущий публицист консервативного, «почвеннического» направления, друг Ф. М. Достоевского и Н. Н. Страхова) и профессор Киевского университета, редактор газеты «Киевлянин» Д. И. Пихно. Как пишет И. Н. Слепнёв, «официальной позиции Министерства путей сообщения, проводимой, в частности, через „Московские ведомости“ М. Н. Катковым и через газету „Киевлянин“ Д. И. Пихно», противостояла позиция С. Ю. Витте [Слепнёв, 2002. С. 91].

### *Взгляды С. Ю. Витте на принципы построения железнодорожных тарифов*

Статьи Витте, опубликованные в журнале «Инженер» как ответ на цикл статей Пихно, были впоследствии им собраны и изданы в Киеве в 1883 году отдельной книгой, названной «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов»<sup>3</sup>. Указанная книга была высоко оценена А. И. Чупровым и академиком И. И. Янжулом.

<sup>3</sup> Книга выдержала несколько изданий: 1-е — Киев, 1883, 2-е, дополненное, — Киев, 1884, 3-е — Санкт-Петербург, 1910. В 1999 году в Санкт-Петербурге выпущен репринт со 2-го издания [Витте, 1999]. В 2002 году в составе академического собрания сочинений Витте (в серии «Памятники экономической мысли») опубликована современная версия 3-го издания [Витте, 2002a]. Все цитаты из этой работы Витте приведены по последнему изданию.

Заниматься экономическими и финансовыми науками Витте начал в бытность свою начальником службы движения Одесской железной дороги, когда ему пришлось овладевать непростой тарифной проблематикой (подробнее об этом см. в: [Хусаинов, 2007]).

«Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое?» — задает вопрос Витте и отвечает на него так:

Разность между ценами, существующими на эти товары в местах, откуда товары направляются, к существующим или возможным в тех местах, куда товары эти следуют. Если б не существовало этих разностей, то не вызывалась бы и потребность в передвижении. Следовательно, провозные цены должны соответствовать исключительно этим разностям.

При определении размеров провозной платы по железной дороге следует отталкиваться не от расходов транспортных предприятий, а от условий образования цен на товары в пунктах отправления и назначения.

Основной принцип железнодорожных тарифов, — пишет Витте, — сформулирован в 1878 году директором Орлеанской дороги Салокрупом: «В области тарификации перевозок существует одно разумное правило: нужно, чтобы товар платил за перевозку всё то, что он может заплатить. Всякий другой принцип будет произволен» [Витте, 2002а. С. 138].

Витте отмечает, что теория тарифообразования занимает центральное положение не только в экономике железных дорог, но и в экономике страны и, более того, — в жизнедеятельности общества в целом. Важнейшей частью этой работы стали сформулированные автором 23 принципа построения железнодорожных тарифов. Приведем здесь важнейшие из них.

1. Железнодорожные тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложения; иначе говоря, железнодорожные тарифы должны регулироваться по тому началу, чтобы товары платили за провоз всё то, что они могут заплатить.
2. Железнодорожные тарифы, регулируемые согласно предыдущему пункту, обеспечивают железным дорогам наибольший чистый доход.
3. Размер капиталов сооружения железных дорог<sup>4</sup> не имеет влияния на размеры провозных цен, а следовательно, и на тарифы.
4. С уменьшением расходов эксплуатации собственный интерес железных дорог заставляет их стремиться к понижению тарифов.
5. Чем употребительнее товар, тем железной дороге бывает выгоднее держать на него более низкий тариф. Товары более ценные перевозят по более дорогому тарифу.
6. Система «исторических» тарифов, основанная на наименовании перевозимых товаров, более правильна и целесообразна, нежели система «натуральных» тарифов по объемному весу товара. «Натуральная» система, применяемая в Германии и Австрии, породила многие неудобства.
7. Не существует расхода перевозки данного товара, существуют только валовые расходы эксплуатации.

---

<sup>4</sup> Имеются в виду капитальные затраты на строительство железнодорожной линии или участка.



8. Невозможно устранить действие закона спроса и предложения из области определения цен железнодорожного провоза. Государственное вмешательство, следовательно, необходимо не с целью устранения, а лишь с целью ограничения сферы свободного действия закона спроса и предложения тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями или защитой интересов слабых.
9. Унифицированные тарифы, наподобие почтовых и телеграфных, неприемлемы на железных дорогах.
10. Необходим контроль за тарифами со стороны государства и общественных организаций, прессы, представителей промышленности, торговли, чтобы обеспечить гласность, общедоступность принципов формирования тарифов.
11. Покровительство железнодорожными тарифами русским портам в ущерб движению через сухопутную границу не соответствует государственным интересам России.
12. Эксплуатация железных дорог казной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами под контролем правительства [Витте, 2002а. С. 355—359].

При этом автор предостерегал от увлечения покровительством промышленности посредством тарифов. Тотальная унификация тарифного дела казалась Витте нежелательной: «Избегнуть разнообразия железнодорожных тарифов, насколько оно зависит от самого существа дела, невозможно» [Витте, 2002а. С. 333].

В работе «Русские порты и железнодорожные тарифы» Витте приводит свою излюбленную метафору, утверждая, что «железная дорога в экономическом организме имеет то же значение, какое в телесном организме приписывается кровообращению, доставляющему во все уголки его питательные вещества». Но при этом нельзя «искусственно изменять его, направляя его в одни части организма за счет других частей» [Витте, 2002b. С. 521].

До 1887 года железные дороги, принадлежавшие различным обществам, не предоставляли друг другу свои вагоны. В 1887 году было принято Положение о прямом бесперегрузочном сообщении, а также о принципах установления тарифов в этих сообщениях и распределении доходов между дорогами. Поскольку каждая из дорог имела свой вагонный парк, на съезде 1889 года были выработаны и согласованы Правила пользования товарными вагонами, следующими в прямом сообщении с участием нескольких железных дорог.

Таким образом, дело шло к унификации правил перевозок грузов и принципов построения тарифов, причем на добровольной основе, без участия правительства. Но правительство решило ускорить этот процесс. (Ускорять эволюцию — любимое занятие правительств.)

## 2. Как государство завладело тарифной системой

Первая попытка ввести государственное регулирование тарифов была сделана в 1885 году. 3 августа 1885 года МПС приняло решение о предоставлении с 1 октября 1885 года на рассмотрение и утверждение правительством «тарифов всех сухопутных и заморских заграничных сообщений». В ответ Главное общество российских железных

дорог и Орловско-Витебская железная дорога направили в Комитет министров ходатайство об отмене этого приказа МПС, однако это ходатайство отклонили.

Вместе с тем контроль правительства за тарифным делом был формальный, и железнодорожные общества без всяких последствий для себя нарушали установленные МПС правила предоставления тарифов. Например, правление общества Юго-Западных железных дорог мотивировало несвоевременную подачу сведений об изменении тарифов и отсутствие обоснования изменений тем, что «очень большая часть тарифных понижений, будучи вызываемая потребностью данного времени, потеряла бы в случае отсрочки введения их в действие всякое практическое значение» [Слепнёв, 2002. С. 97]. Кроме того, объяснение причин изменения тарифов во многих случаях, по мнению правления Юго-Западных железных дорог, потребовало бы столько времени и труда, что пришлось бы увеличить личный состав тарифного отделения. Менее чем через год — 11 июля 1886 года — Александр III утвердил Положение Комитета министров, которым было законодательно оформлено правительственное регулирование железнодорожных тарифов. Еще через год — 15 июня 1887 года — Александр III утвердил «мнение Государственного совета» о признании права правительства по руководству тарифами российских железных дорог. Однако Государственный совет не указал, кого он наделяет этим правом — МПС или Министерство финансов. Спустя еще некоторое время — 18 ноября 1888 года — было принято решение (утвержденное Александром III) о передаче тарифного дела в министерство финансов, на основании которого был разработан закон, подписанный Александром III 8 марта 1889 года.

Начиная с 1889 года правительственные органы стали устанавливать новые тарифы, отменять их или вносить отдельные изменения, причем как на государственных, так и на частных железных дорогах [Хусаинов, 2014]. Для этих целей при Министерстве финансов были созданы межведомственный Тарифный комитет и Совет по тарифным делам.

### *Год «великого перелома»: тарифная реформа 1889 года*

Как было показано в предыдущем разделе, 1889 год стал переломным в истории железнодорожных тарифов. Рассмотрим теперь, как стала выглядеть тарифная система, тем более что в таком виде, с некоторыми изменениями, она просуществовала вплоть до 1917 года.

Законом от 8 марта 1889 года было утверждено «Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам». Согласно этому Положению государство получило «всё руководство действиями железных дорог по установлению тарифов с целью ограждения интересов населения, промышленности, торгов-

ли и казны» [Соловьёва, 1975. С. 164]. Это Положение впоследствии (7 декабря 1892 года) получило силу закона.

В соответствии с этим Положением руководство тарифным делом было сосредоточено в следующих подразделениях Министерства финансов — в Совете по тарифным делам, который стал главной тарифной инстанцией, а также в Тарифном комитете и в Департаменте железнодорожных дел.

Регуляторы наделялись следующими функциями: установление тарифных норм, правил составления, введения в действие, изменения и отмены тарифов. Регуляторы также утверждали предельные тарифные ставки, которые указывались в уставах соответствующих железных дорог (ставки эти могли указываться прямо в уставах либо с отсылкой к Уставу Главного общества железных дорог).

Предложения об изменении или дополнении действующих тарифов, а также об установлении новых тарифов формируются железными дорогами или съездами представителей железных дорог, которые созываются решением Министерства финансов. 29 марта 1889 года министр финансов Вышнеградский утвердил «Временные правила относительно составления, публикации, введения в действие и отмены тарифов Российских железных дорог, открытых для общественного пользования, с указанием сроков, при сем соблюдаемых». 20 октября 1889 года они были утверждены в качестве постоянных обязательных правил. В этих правилах подробно описывались порядок подачи железными дорогами предложений об изменении тарифов и процедура их предварительного опубликования. Тарифы, которые не опубликованы в открытой печати, объявлены не имеющими юридической силы. Таким образом, дороги лишились возможности устанавливать индивидуальные рефакционные тарифы.

Впоследствии, в 1906 и 1911 годах, эти правила перерабатывались, но публичность тарифов (в том числе обязанность публиковать их в открытой печати) сохранялась. Тарифы (после 1906 года) подлежали опубликованию за шесть недель до вступления в силу, но в особых случаях, по личному решению министра финансов, допускались исключения из этого правила.

Как отмечают авторы «Краткого отчета о деятельности тарифных учреждений и департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг.», до того момента, как руководство тарифным делом было передано правительству, «съезды представителей русских железных дорог по тарифным вопросам представляли из себя самостоятельную решающую тарифную инстанцию» [Краткий отчет., 1914. С. 15].

Напомним, что тарифные вопросы, касающиеся интересов дорог, ранее принимались съездами только при условии полного согласия всех дорог, которых касались эти изменения. Но с 1889 года, как пишут авторы указанного отчета, «этим законом деятельность съездов была ограничена лишь правом составления предположений (то есть предложений. — Ф. Х.) об установлении и изменении тарифов и пред-

ставления тарифным учреждениям заключений» [Краткий отчет..., 1914. С. 17].

Постепенно к 1901 году удалось на всех российских железных дорогах ввести единые тарифы, которые были сведены в «Общий тариф на перевозку грузов по Российским железным дорогам». В этом Общем тарифе провозная плата рассчитывалась по классным и дифференцированным схемам. Однако построенный на основе объединения тарифов разных железных дорог Общий тариф стал к 1908 году убыточным. В связи с этим к двенадцати классным тарифам было добавлено три новых класса с повышением ставок примерно на 25% [Крейнин, 2004. С. 19].

В действовавшей в то время тарифной системе основой для построения тарифа являлись цена груза в пункте производства и потребления, спрос на перевозки и, как сказали бы сегодня, — транспортная составляющая в цене груза [Хусаинов, 2014].

### *Государство как генератор этатизма*

Что же послужило главной причиной сначала огосударствления тарифного дела, а затем и выкупа частных железных дорог в казну?

При рассмотрении вопроса о конкуренции между железными дорогами надо иметь в виду одну особенность. Железные дороги конкурировали между собой, и это вынуждало их понижать тарифы, что приводило к убыточности перевозок. Дороги не были этим особенно озабочены, поскольку их доходность была гарантирована государством. Это в конечном счете приводило к тому, что дефицит покрывался за счет государственных средств.

Железные дороги США, похожие по своей структуре на российские, в это время, как писал Витте, «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощенное состояние» [Витте, 1997. С. 141]. В России, с ее сильной этатистской традицией, всё было иначе. Вот как описывает эти различия А. В. Крейнин:

Железные дороги США в дальнейшем стали заключать между собой соглашения, образуя картель, повышая тарифы и покрывая все убытки за счет грузоотправителей. В России же все убытки частных железных дорог покрывались казной. ...Важно подчеркнуть, что в США все железные дороги, по существу, являлись частными, и поэтому государство в капиталах железных дорог совершенно не было заинтересовано и не участвовало [Крейнин, 2004. С. 7].

Таким образом, российские железные дороги, которые изначально создавались и развивались аналогично «американской модели», постепенно под действием усиливающейся роли государства приобретали некоторые специфические черты.

Именно правительственные гарантии в России стали одной из причин убыточности и последующего выкупа дорог казной. Членами советов директоров акционерных обществ зачастую становились

высшие сановники или родственники императора, которые, будучи вхожи к нему, периодически получали для патронируемых ими обществ не только выгодные подряды, кредиты, но и решения об уплате долгов за счет казны и иные способы «приватизации прибылей и национализации убытков». Тема коррупции в государственной и хозяйственной жизни России XIX века выходит за пределы настоящей статьи, но интересующимся историей коррупции в министерстве путей сообщения и в целом нравами в высшем руководстве страны в 1860—1880-е годы можно рекомендовать мемуары инженера путей сообщения барона А. И. Дельвига, занимавшего в 1861—1871 годах ряд руководящих должностей в МПС, в том числе (во время болезни министра В. А. Бобринского) должность управляющего Министерством путей сообщения [Дельвиг, 1930; Дельвиг, 2014]. Приведем здесь лишь одну цитату из этих мемуаров.

Еще в начале 1871 года, после 40-летней службы моей в ведомстве путей сообщения, а в том числе 10-летней при железных дорогах, я ничего не знал положительно о взятках. ...Доходили до меня смутные об этом слухи, но я большею частью им не верил, и вдруг в начале 1871 года передо мною разоблачается картина этих злоупотреблений, в которых принимает участие сам государь [Дельвиг, 2014. С. 1008].

И, описав ситуацию, Дельвиг подытоживает:

До настоящего года я полагал, что в России есть по крайней мере одна личность, которая, по своему положению, не может быть взяточником, и грустно разочаровался [Дельвиг, 2014. С. 1008].

Забавный пример приводит в одной из своих книг Б. М. Лапидус:

...акционерами, например, Общества Саратовской<sup>5</sup> железной дороги стали наследник-цесаревич Николай Александрович, великие князья Александр, Владимир и Алексей, а также многие придворные лица [Лапидус, 2009. С. 64].

Аналогичные данные приводятся о работе других дорог:

Объяснение льгот, предоставленных Главному обществу, крылось в составе его акционеров, среди которых значились члены императорской фамилии и многие высокопоставленные чиновники [Аксёненко, 2001. С. 35].

Причины, по которым убытки частных железных дорог субсидировались казной (помимо официальных государственных гарантий на вложенный капитал), были просты и традиционны для Российского государства XIX века: там, где велика роль государственного регулирования, роль чиновников, — появляется коррупция. Много позднее Я. Корнай введет для описания подобных явлений термин «мягкие бюджетные ограничения» [Корнай, 1990].

---

<sup>5</sup> Саратовская дорога проектировалась от Москвы через Коломну, Рязань и Моршанск до Саратова. Вследствие банкротства ряда акционеров уполномоченные Общества в 1862 году объявили, что не могут продолжать строительство до Саратова и просят ограничить их предприятие устройством дороги от Москвы только до Рязани. В 1863 году было переименовано в Общество Московско-Рязанской железной дороги.

В результате ресурсы железнодорожных компаний тратились не на повышение эффективности работы, а на завоевание расположения чиновников, которые и покрывали убытки таких формально частных, но фактически тесно сросшихся с государством компаний. Как принято говорить в современной экономической науке, в России XIX века были «плохие институты».

Поняв, что бороться с этим в одиночку невозможно (а Александр III, как, впрочем, впоследствии и Николай II, лояльно относился к коррумпции в своем окружении), Витте придет к выводу, что раз уж всё равно убытки плохо управляемых Обществ покрываются казной, то проще выкупить эти дороги и сделать их государственными.

Парадоксально, что именно Витте — самому яркому стороннику частных, а не государственных железных дорог — пришлось проводить политику выкупа частных железных дорог в казну.

И. Н. Слепнёв приводит переписку Витте по этому поводу. В частности, в августе 1889 года Витте в письме С. А. Петровскому так описывает произошедшую с ним метаморфозу: «Кто бы мог подумать лет пять тому назад, что Ивану Алексеевичу Вышнеградскому и мне придется вести линию на усиление государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ» (цит. по: [Слепнёв, 2002. С. 90]).

Таким образом, как это часто бывает, *основной причиной государственного вмешательства стало исправление негативных последствий предыдущего государственного вмешательства.*

### *Итоги реформы 1889 года*

Как же современники оценивали реформу 1889 года? Одни считали, что это необходимый и вынужденный шаг, обусловленный задачами индустриализации страны. Тарифная политика Департамента железнодорожных дел, и в первую очередь введение низких тарифов на сырье и хлебные грузы, создавала благоприятные условия для деятельности предпринимателей и способствовала развитию товарного зернового производства в отдаленных от внешних рынков сбыта районах.

Вместе с тем решительное вмешательство правительства в эту сферу было воспринято многими как «отступление от либеральных принципов железнодорожной политики Александра II», но, как отмечает Слепнёв, «усилившийся после крушения императорского поезда „комплекс вины“ железнодорожных обществ перед самодержавной властью не позволил даже доходным железным дорогам сколько-нибудь эффективно противостоять вторжению государства в сферу коммерческих интересов частных обществ» [Слепнёв, 1998. С. 28—29].

В результате железные дороги стали превращаться из самостоятельной отрасли в инструмент правительственного влияния на развитие различных секторов экономики.



### 3. Регулируемые тарифы в дореволюционной России (1889—1917)

#### *Особенности регулирования тарифов*

Отметим любопытную особенность тарифного регулирования в описываемое время. К возможностям железных дорог повышать тарифы регуляторы на этом этапе относились лояльно. Главной целью регулирования было запретить снижение тарифов, которое стало следствием конкуренции между дорогами; в отчете Министерства финансов так и указывалось: «Главная забота Правительства была направлена к уничтожению вредных последствий соперничества железных дорог между собою путем чрезмерного понижения тарифов» [Краткий отчет., 1914. С. 41].

В итоге регуляторы запретили снижать тарифы, но разрешили их повышать. Так, в решении Государственного совета от 20 декабря 1894 года было указано: «Разрешать применение на частных железных дорогах провозных плат, превышающих предельные тарифные ставки, указанные в уставах обществ, коим сии дороги принадлежат» [Краткий отчет., 1914. С. 41]. Как отмечается в отчете Министерства финансов, благодаря этому решению «тарифные учреждения были освобождены от последнего ограничения, стесняющего свободу их действий в области тарифов», и далее: «с этого времени железнодорожные тарифы могли устанавливаться вне всякой зависимости от уставных предельных норм железнодорожных обществ» [Краткий отчет., 1914. С. 41]. Таким образом, государственные тарифные органы получили полную, ничем не ограниченную власть над установлением уровня тарифов.

Регулирование тарифов сначала положительно сказалось на финансовых результатах казенных железных дорог. Приведем несколько цитат из отчета Министерства финансов: «Убытки казны по участию в железнодорожном хозяйстве, достигавшие в середине восьмидесятых годов свыше 50 миллионов руб. в год, стали постепенно сокращаться, понизившись к концу 1894 г. до суммы лишь около 4 миллионов руб. В следующие пять лет казна получила уже чистую прибыль, в общей сложности на сумму свыше 26 миллионов руб.» Затем, с начала 1900 года, произошло ухудшение финансового состояния железных дорог — как казенных, так и сократившегося числа частных. С 1900 по 1906 год казенные дороги вновь стали убыточными. Согласно отчетам Министерства финансов, «убытки эти начиная с 1900 г. постепенно возрастали и достигли в 1904 г. 62,9 млн руб., в 1905 — 89,5 млн руб., в 1906 — 113,4 млн руб.», и тарифные учреждения вновь повысили тарифы. Постепенно ситуация стала выправляться, и к 1910 году дороги «вместо убытков уже приносят чистую прибыль, составившую в 1910 г. 8,7 млн рублей» [Краткий отчет., 1914. С. 46—47]. По результатам регулирования сложилась

система, при которой внутренние тарифы были сильно повышены, а экспортные — снижены.

### *Общие контуры системы тарифов*

В целом тарифная система стала более упорядоченной, грузы были сгруппированы в двенадцать тарифных классов, вместо многочисленных тарифных изданий, содержащих сведения о тарифах отдельных железных дорог, с 1903 года основным руководством для расчета тарифов стал документ под названием «Общий грузовой тариф Российских железных дорог», который состоял из восьми частей. Часть 1 содержала общие положения, правила расчета провозных плат, правила перевозок некоторых грузов и правила взимания дополнительных сборов, часть 2 — тарифные схемы, номенклатуру грузов, части с 3 по 7 — тарифы на отдельные грузы, часть 8 — справочник тарифных расстояний.

Необходимо отметить одну важную особенность. Тарифы в этот период уже устанавливались государством, но принципы, на основе которых они устанавливались, пока еще были похожи на рыночные. Во всяком случае, они сильно отличались от принципов, по которым устанавливались тарифы на советских железных дорогах. Авторитетнейший исследователь тарифов А. В. Крейнин так описывал принципы построения тарифов в то время: «основой для формирования тарифов по отдельным грузам являлась цена грузов в пункте производства и потребления, спрос на перевозки и другие показатели. Издержки на перевозку грузов в тот период не учитывались вообще при построении тарифов» [Крейнин, 2010. С. 29].

Впрочем, довольно быстро система перестала быть «стройной». Под давлением различных промышленников тарифная система постепенно стала обрастать отдельными «исключительными тарифами», числом около тысячи, содержащими десятки тысяч отдельных спецставок для перевозок между отдельными станциями.

Существовали льготные тарифы на перевозку угля, дров, металлолома. Отдельными особенностями тарифной системы стали известный «Челябинский тарифный перелом»<sup>6</sup> и менее известный «Иркутский тарифный перелом» (подробнее см. в: [Хануков, 1955]), которые увеличивали тариф на перевозки зерновых из Сибири в центральную часть страны, чтобы снизить конкурентоспособность сибирского зерна. Лоббистами подобной протекционистской меры были зернопроизводители Центральной России, которые попросили правительство оградить свой рынок от наплыва дешевого сибирского зерна.

<sup>6</sup> Под «переломом» в теории и практике тарифообразования понимают такой способ расчета тарифа, при котором он исчисляется не как провозная плата за всё расстояние перевозки (от станции А до станции С), а как сумма провозных плат за перевозку по двум примыкающим друг к другу участкам (от А до В и от В до С). Величина провозных платежей при этом возрастает.

Например, при перевозках сибирского хлеба<sup>7</sup> из Омска в Либаву тариф взимался как сумма плат за провоз по двум участкам: «Омск—Челябинск» и «Челябинск—Либава». Искусственное разделение общей длины пути на два участка приводило к тому, что нельзя было воспользоваться самыми низкими ставками. В табл. 4 приведен пример удорожания тарифа на перевозку хлебных (зерновых) грузов из Западной Сибири через Челябинск на экспорт (для расстояния на 3500 км). Строго говоря, дополнительная плата за перевозки хлеба из Западной Сибири на экспорт даже по общему тарифу поглощала экономию в издержках производства сибирского хлеба по сравнению с центральными районами. А при оплате тарифа с переломом в Челябинске провозная плата возрастала еще на 6 коп. с пуда (при ценах на хлебные грузы в Западной Сибири от 40 до 72 коп. за пуд). Таким образом, Челябинский тарифный перелом ухудшал конкурентоспособность продукции Западной Сибири по отношению к европейским рынкам, а Иркутский тарифный перелом затруднял вывоз хлеба на Восток.

Т а б л и ц а 4

**Тарифные ставки на перевозки зерновых грузов  
железнодорожным транспортом в России, 1890-е годы**

	Плата за 1 тонну (руб.)	Плата за 1 пуд* (коп.)	Дороже, чем из Центрально-черноземного района (коп. за 1 пуд)
По общему тарифу	24,85	41	25
С Челябинским тарифным переломом	28,96	47	31

\* 1 пуд равен 16,38 кг.

Источник: [Хануков, 1955. С. 77].

Впрочем, несмотря на это, часть хлеба из районов с наиболее благоприятными условиями выращивания зерновых культур попадала на рынок европейской части России. Иркутский тарифный перелом был отменен в 1900 году, а Челябинский — в 1913 году. Средняя доходная ставка от перевозки хлебных грузов в 1913 году была на 66—67% выше себестоимости перевозки.

С постройкой Сибирской железной дороги стала бурно развиваться такая отрасль, как маслоделие. К 1912 году выручка от вывоза масла из Западной Сибири в 8 раз превышала выручку от вывоза хлебных грузов. Тарифы на перевозку масла были выше, чем на перевозку хлебных грузов, но составляли лишь 6—9% от стоимости масла.

В табл. 5 приведены данные о себестоимости и доходных ставках самых распространенных грузов, перевозимых в то время железны-

<sup>7</sup> Под термином «хлебные грузы», или «хлеб», в железнодорожной статистике учитывались те грузы, которые сегодня принято называть «зерновые». Применительно к Сибири это были главным образом пшеница, рожь, овес.

**Средняя себестоимость, доходные ставки и рентабельность перевозок  
на железных дорогах России, 1913 год**

№ п/п	Род груза	Себестоимость (коп. за 1 т-км)	Доходная ставка (коп. за 1 т-км)	Доходная ставка к себестоимости (%)
1	Каменный уголь	0,60	0,73	121,7
2	Руда железная	0,56	0,56	100,0
3	Черные металлы (все)	0,64	0,93	145,3
4	Чугун	0,64	0,73	114,1
5	Железо и сталь	0,64	1,08	168,8
6	Камень строительный	0,66	0,69	104,5
7	Известь, бут, щебень	0,67	0,66	98,5
8	Хлебные грузы	0,69	1,15	166,7
9	Сахар	0,69	2,35	340,6
10	Спирт (в бочках)	1,15	1,97	171,3
11	Водка (в бочках)	1,15	3,88	337,4
12	Мануфактура	0,98	4,90	500,0
13	Картофель	0,74	0,64	86,5
14	Свекла	0,73	0,82	112,3
	Средний груз	0,71	1,19	167,6

*Источник:* [Хануков, 1955. С. 47].

ми дорогами. Эти данные рассчитаны для 1913 года, но, по оценке Е. Д. Ханукова, «они в общем правильно отражают общий характер соотношений между тарифными ставками и себестоимостью перевозок, существовавший в течение длительного времени» [Хануков, 1955. С. 47].

При этом необходимо иметь в виду, что в таблице приведены средние данные, но реальные тарифные ставки сильно дифференцированы как по родам грузов, так и по расстояниям перевозки. По большинству грузов при перевозке на короткие расстояния тарифы превышали себестоимость в 1,5—3 раза, а по отдельным грузам — в 7 раз; с увеличением дальности этот показатель снижался.

Тарифная практика в последней трети XIX века развивалась бок о бок с тарифной теорией [Гиацинтов, 1887; Загорский, 1901]. И даже после прихода к власти большевиков часть ученых, которые по недосмотру не были сразу расстреляны, продолжали свои изыскания и дискуссии вплоть до конца 1920-х годов. В это время в транспортной науке активно проводятся исследования тарифов различных видов транспорта, публикуется много работ, посвященных тарифам на перевозку зерновых («хлебных») грузов. В частности, К. Я. Загорский, анализируя динамические ряды роста объема перевозок и стоимости их транспортировки в последней трети XIX века, приходит к выводу, аналогичному тому, к которому ранее

пришел А. И. Чупров<sup>8</sup>. Загорский делает вывод, что только значительное понижение тарифов может создать условия для увеличения перевозок [Загорский, 1924]. Или, выражаясь современным языком, он исследует эластичность спроса по цене и приходит к выводу о более низкой эластичности спроса на железнодорожном рынке по сравнению с другими сферами.

Как было сказано выше, тарифы в 1900—1920-х годах еще строились «по платежеспособности», но первые шаги в сторону методологии построения тарифов по себестоимости делаются именно в это время. В 1908 году А. Н. Фролов [Фролов, 1908] предложил строить тарифы по себестоимости перевозок. «Однако, — пишет об этом профессор Хануков, — предложения А. Н. Фролова в дореволюционное время не только не были приняты, но даже нигде всерьез и не обсуждались» [Хануков, 1955. С. 59].

Но если до Октябрьской революции 1917 года, пока были сильны представления о «коммерческой» составляющей железных дорог, предложения Фролова не воспринимались всерьез, то после прихода к власти большевиков именно эти идеи о построении тарифов на основе себестоимости войдут в резонанс с набирающим популярность в российском обществе марксизмом. Фролов еще до революции 1917 года сформулировал положения, которые неожиданно для него самого определили парадигму следующих нескольких десятилетий в сфере тарифообразования: «железнодорожные тарифы устанавливаются не самопроизвольно в результате рыночной борьбы, а планомерно учреждениями, ведающими железнодорожным делом» (цит. по: [Гольц, 2002. С. 198]).

Отметим, что впоследствии Фролов отойдет от такого упрощенного взгляда на тарифообразование и признает необходимость учета влияния цен в пунктах отправления и назначения. Но первоначальная, упрощенная версия идеи о том, что тарифы должны базироваться на себестоимости перевозок грузов, а не учитывать рыночные факторы (такие как соотношение спроса и предложения на перевозимую продукцию, эластичность спроса и т. д.), подхваченная марксистами, начнет жить самостоятельной жизнью.

#### **4. Железнодорожные тарифы после революции 1917 года и в годы нэпа**

Революция 1917 года привела к радикальному изменению экономической жизни России. Но в вопросах тарифообразования (если не считать эксперимента с бесплатными перевозками с января по август 1921 года) революционных изменений было гораздо меньше. Точнее говоря, в этой сфере попытки радикальных изменений непрерывно сменялись возвращением к отдельным элементам дореволюционной тарифной практики.

<sup>8</sup> Подробнее о взглядах А. И. Чупрова см.: [Хусаинов, 2012].

После прихода к власти большевиков были национализированы крупные капиталистические предприятия, в том числе почти все частные железные дороги. Введение, изменение и отмена тарифов стали прерогативой Советского правительства — Совета народных комиссаров (СНК), а непосредственное управление тарифами осуществлялось Народным комиссариатом финансов (Наркомфин) и подчиненными ему тарифными учреждениями. Некоторое время сохранялось действие применяемой до 1917 года системы тарифов с периодической их индексацией в соответствии с уровнем инфляции.

Для тех частных железных дорог, которые не были национализированы декретом СНК от 20 апреля 1918 года, сохранялся действовавший ранее режим, когда государство устанавливало только предельные (максимальные) тарифные ставки. По данным, которые приводит крупнейший отечественный специалист по истории железнодорожных тарифов А. В. Крейнин, эти ставки были проиндексированы в соответствии с инфляцией с коэффициентом 1,5 по отношению к тарифам, действовавшим до 18 ноября 1917 года [Крейнин, 2004. С. 24—25].

Декретом СНК от 5 января 1920 года руководство всем тарифным делом передавалось из Наркомфина в Народный комиссариат путей сообщения (НКПС), при котором была образована специальная Тарифная комиссия, состоявшая из представителей народных комиссариатов путей сообщения, продовольствия, финансов и Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ). Этой комиссии довелось проработать меньше года — до 31 декабря 1920 года.

В это время тарифная система была чрезвычайно сложной — первоначальная относительно простая система «обросла», как риф кораллами, более чем сотней классов дифференциальных схем общих тарифов для различных категорий грузов и сотнями исключительных и льготных тарифов.

### *Бесплатные тарифы времен военного коммунизма*

Поскольку товарно-денежные отношения рассматривались теоретиками большевизма как пережитки капиталистического прошлого, в стране проводилась политика, получившая название военного коммунизма. 4 декабря 1920 года В. И. Ленин подписывает Декрет СНК «О бесплатном отпуске населению предметов широкого потребления», 23 декабря 1920 года — декрет «Об отмене денежных расчетов за пользование почтой, телеграфом, телефоном и радиотелеграфом», 27 января 1921 года — «Об отмене платы за жилые помещения, водопровод, электричество и общественные бани».

Не остался в стороне от указанных процессов и железнодорожный транспорт. С 1 января 1921 года *плата за перевозки грузов по железным дорогам была полностью отменена*, то есть перевозки стали



осуществляться бесплатно. Финансирование железных дорог проводилось за счет бюджетных ассигнований по сметам. Как писал впоследствии К. Я. Загорский [Загорский, 1930], такая практика «оказала деморализующее влияние на главных отправителей, приведшее к понижению рациональности использования перевозочных средств и бережного отношения к транспорту, стимулировала встречные перевозки одних и тех же грузов, простои вагонов, нереальные заявки, кружные перевозки» (цит. по: [Гольц, 2002. С. 206]), а также возрастание объемов движения, ухудшение использования подвижного состава.

### *Возвращение платности тарифов*

С апреля 1921 года НКПС возглавил Ф. Э. Дзержинский, который сам не был железнодорожником, но в качестве советников активно привлекал «белогвардейских спецов», то есть авторитетных специалистов-транспортников с дореволюционным железнодорожным образованием, в том числе С. В. Земблинова, Ю. В. Ломоносова, В. Н. Образцова и даже бывшего министра путей сообщения Временного правительства профессора А. В. Ливеровского. В результате вместо начавшихся было радикальных изменений сформировалась управленческая модель, в основе которой, как отмечал историк А. С. Сенин, лежал «преимущественно опыт дореволюционного управления отраслью» [Сенин, 2009. С. 222].

В связи с этим, а также с отказом от политики военного коммунизма, с переходом к новой экономической политике (нэп) и с развитием различных форм хозрасчета в соответствии с подписанным Лениным декретом СНК от 9 июля 1921 года «Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям» с 15 августа 1921 года была постепенно (в несколько этапов) восстановлена оплата перевозок. Сначала платность ввели для частных лиц, потом для кооперативов и затем для государственных учреждений [Крейнин, 1978. С. 73]. При этом тарифная система была упрощена: вместо 100 тарифных схем осталось 12 классовых общих и 9 специальных схем.

В период нэпа тарифы дифференцировались по принадлежности груза: к тарифам негосударственного сектора устанавливались надбавки: в 1926 году — 50—100%, в 1931 году — 400%. При этом провозная плата взыскивалась не за тарифное, а за фактическое расстояние.

В 1921 году в соответствии с декретом СНК «О транспортных тарифах и об учреждениях по тарифным делам» вновь возвращались к жизни такие дореволюционные институты, как тарифные съезды, на которых грузоотправители и руководители дорог могли обсуждать предлагаемые тарифы.

Для осуществления повседневного текущего регулирования тарифов в 1922 году при НКПС был создан Тарифный комитет, который

подчинялся непосредственно Совету труда и обороны (СТО). Именно под руководством Тарифного комитета разрабатывались реформы 1922 и 1931 годов [Абрамов и др., 1988. С. 63]. Тарифы рассматривались в Тарифном комитете НКПС, потом — в Тарифном бюро Госплана и затем утверждались СТО. Исполнительным аппаратом Тарифного комитета являлся секретариат комитета, а его рабочим аппаратом — Тарифно-экономическое бюро при НКПС. Это бюро издавало тарифные руководства, готовило к публикации решения тарифного комитета по всем видам транспорта в специальном издании «Сборник тарифов транспорта».

## **5. Тарифы времен «послереволюционного восстановления» транспорта и в период индустриализации**

### *Тарифы времен «послереволюционного восстановления»*

В декабре 1922 года была введена новая система железнодорожных тарифов, которая отличалась большей дифференциацией по родам грузов и категориям грузоотправителей. Все тарифы указывались в «довоенных» (то есть действовавших до начала Первой мировой войны) копейках, которые при взимании платы умножались на периодически изменявшийся коэффициент для перевода провозной платы в советские деньги, так называемые совзнаки. Впоследствии, после введения «червонца», эти тарифные коэффициенты были упразднены, и с 1 октября 1923 года довоенные копейки приравнивались к так называемым червонным копейкам.

В новой тарифной системе диапазон значений ставок расширился почти в три раза. Так, по схеме № 1 начальная ставка составляла 0,2 коп., а по схеме № 12 — 0,0125 коп. с пуда и версты; это ниже, чем ставка схемы № 1, *в 16 раз*. Новые тарифные схемы отличались значительным снижением ставок по мере увеличения расстояния перевозки.

Расширилась и товарная номенклатура перевозимых грузов. Если в 1893 году количество тарифных позиций в номенклатуре перевозимых грузов составляло примерно 260 наименований, в 1914 году — 424 наименования, то в 1922 году была введена тарифная номенклатура, содержащая 129 групп и 4500 наименований различных грузов. В тарифной системе 1922 года сохранялся принцип платежеспособности грузов. Вот что пишет по этому поводу А. В. Крейнин:

Железнодорожный транспорт не располагал в то время необходимыми данными о себестоимости перевозки грузов, поэтому дифференциация тарифных ставок по родам грузов и расстояниям перевозки основывалась не на действительных соотношениях издержек транспорта, а на соотношениях, сложившихся в дореволюционных тарифах. Это означало, что в тарифах 1922 года был сохранен принцип платежеспособности грузов [Крейнин, 2004. С. 34].

Однако, несмотря на учет платежеспособности, именно в этот период происходит переход от рассмотрения тарифов как просто провозной платы к их пониманию как инструмента влияния на экономическое и промышленное развитие и перераспределение ресурсов между отраслями.

В восстановительный период политика цен широко использовалась государством для распределения и перераспределения материальных ресурсов между отдельными отраслями и предприятиями социалистического сектора и между секторами — социалистическим, мелкотоварным и частнокапиталистическим. В соответствии с этим на железнодорожном транспорте для перевозок грузов государственных и кооперативных предприятий наряду с общими тарифами применялось и большее количество пониженных исключительных тарифов, а для грузов капиталистического сектора применялись значительно повышенные тарифы по сравнению с тарифами за перевозки грузов государственных предприятий. Такая система тарифов отвечала проводимой советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов [Экономика транспорта, 1955. С. 542].

Аналогично описывал дифференциацию тарифов образца 1922 года известный специалист по тарифам С. Ф. Кучурин, руководивший впоследствии Тарифно-экономическим отделом Главного грузового управления НКПС, а затем МПС<sup>9</sup>:

Тарифная система 1922 г. и вся последующая тарифная политика восстановительного периода именно посредством такого перераспределения содействовали развитию и укреплению социалистического сектора хозяйства. ...В 1926 г. для всех грузов, принадлежащих предприятиям частнокапиталистического и мелкотоварного сектора, были установлены надбавки к общему тарифу от 50 до 100%, что содействовало проводимой Советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов и перераспределения через тарифы накоплений в пользу социалистического сектора [Кучурин, 1957. С. 22—23].

Таким образом, «победа» государственного сектора над частным в различных отраслях в 1920-е годы произошла (помимо прочих причин административно-репрессивного характера) не потому, что государственный сектор оказался более эффективным, а потому, что частный был поставлен в условия, при которых он не только платил по более высоким тарифам, но еще фактически субсидировал неэффективный государственный сектор, «делился» с ним своей эффективностью.

Профессор А. Ф. Зайцев дал следующую оценку тарифной системе в целом:

Конечно, современная система хлебных тарифов не представляется идеальной. Как и весь вообще тариф 1922 года, она возникла в условиях переходного времени, когда перед Тарифным комитетом стояла прежде всего задача хоть как-нибудь покрыть расходы эксплуатации железных дорог. Значительным понижением провозных плат на дальних расстояниях Тарифный комитет внес существенное улучшение в современные тарифы, по сравнению с довоенными [Зайцев, 1925. С. 247].

---

<sup>9</sup> В 1946 году Народный комиссариат путей сообщения был переименован в Министерство путей сообщения.

В 1925—1926 годы тарифы неоднократно повышались. Самые крупные повышения были произведены 1 января 1925 года и 15 апреля 1926 года. Их особенностью стало то, что тарифы на грузы для тяжелой промышленности — твердое минеральное топливо (уголь, торф, сланцы), руды, чугун, железо, минеральные удобрения — не повышались либо повышались в меньшей степени, чем на другие грузы. Таким способом развитие тяжелой промышленности поддерживалось за счет остальных секторов. Необходимо отметить также, что в 1926—1927 годах тарифы железнодорожного транспорта росли медленнее, чем цены по экономике в целом [Ильин, 1994. С. 68—70].

Дифференциация тарифов продолжала углубляться. К 1926 году вместо двенадцати тарифных схем (классов) была разработана и введена в действие более сложная система, состоявшая из 28 схем. В итоге к 1928 году, по оценке С. Ф. Кучурина, «наряду с установленными в 1926 г. процентными повышениями тарифа для грузов мелкотоварного и частнокапиталистического сектора действовали по существу две параллельные системы тарифов — для грузов, принадлежащих предприятиям и организациям социалистического сектора, ...и для грузов, не принадлежащих указанным предприятиям и организациям ...с более высокими ставками» [Кучурин, 1957. С. 27]. Для стимулирования перевозок зерна из удаленных районов была усилена депрессия ставок в зависимости от расстояния (табл. 6).

Т а б л и ц а 6

**Депрессия пудоверстовых тарифных ставок на перевозки зерновых грузов,  
1913 и 1926 годы (% к начальной ставке)**

Расстояние (версты)	1913	1926
500	100	100
1000	79,4	63,7
1500	66,2	49,9
2000	58,8	43,1
2500	54,3	38,5
3000	53,6	36,0
3500	52,6	33,2
4000	52,6	31,6
4500	52,6	30,6
5000	52,6	29,2

Источник: [Ильин, 1994. С. 68—71].

С 1 января 1929 года вместо 28-классной системы тарифных схем была введена еще более дифференцированная система, содержащая 38 классов. В тарифной системе 1929 года тарифная ставка для 1 класса составляла 15,98 коп. за 1 т-км, а для 38 класса — 0,56 коп. за 1 т-км. Таким образом, диапазон ставок для 1 и 38 классов различался *примерно в 30 раз* (против 16-кратного разброса в системе 1922 года).

*«Генеральная» тарифная реформа 1931 года:  
тарифы эпохи индустриализации*

В постановлении Совнаркома СССР от 26 февраля 1930 года «О директивах к общему пересмотру железнодорожных и водных тарифов на пятилетие 1928/29 — 1932/33 гг.» была поставлена задача приблизить тарифы к себестоимости по отдельным грузам, но без изменения общего уровня тарифов. Основное формальное отличие новой тарифной системы, введенной в действие с 1 января 1931 года, заключалось в следующем. Если в системе 1922 года общим (основным) тарифом были тарифы для частнокапиталистических и мелкотоварных производителей, а для государственных предприятий устанавливались льготные, пониженные тарифы, то теперь наоборот — общие (основные) тарифы установлены для предприятий социалистического сектора, а для «несоциалистического» сектора предусмотрены надбавки — от 50 до 400%.

Государство «посылало сигнал» о том, что мелкотоварные и «недобитые» частные предприятия теперь — исключение, следствие досадных «недоработок» социалистического строительства, которые постепенно исчезнут «как класс».

Важным элементом стимулирования укрупнения партий перевозимого груза стало применение в тарифной системе 1931 года системы премирования грузоотправителей за предъявление груза к перевозке отправительскими маршрутами в размере 10% от провозной платы, а также премирования грузоотправителей за сокращение времени простоя вагонов под грузовыми операциями [Вольфсон, 1941. С. 620]. А за неполное использование грузоподъемности вагона устанавливались штрафы.

Кроме того, в 1931 году «в основу тарифной номенклатуры был положен производственный принцип вместо алфавитного построения номенклатуры грузов в прошлом» [Вольфсон, 1941. С. 621].

Дополнительно к этому с целью стимулирования переключения грузов на водный транспорт с мая 1931 года вводилась специальная система исключительных (повышенных на 10—100%) «навигационных» тарифов на перевозку хлебных грузов, леса, дров, сахара, каменного угля, соли, цемента, черных металлов и ряда других грузов на направлениях, параллельных водным путям. Одновременно с этим на перевозку всех грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении устанавливались исключительные тарифы с понижением (против общих) на 30% [Крейнин, 1978. С. 157—158; Куренков, 1999. С. 333; 2002. С. 211].

Тарифы на перевозки грузов для тяжелой промышленности были установлены на уровне ниже себестоимости перевозки с целью стимулирования развития этого сектора экономики. В частности, на уровне ниже себестоимости были установлены тарифы на каменный уголь, нефть, руду, черные металлы, лесные грузы, минеральные строительные материалы, лес, хлопок и некоторые другие [Хачатуров, 1996. С. 492].

Для большинства грузов усиливалась депрессия тарифных ставок в зависимости от расстояния. Впрочем, на некоторые грузы (например, на зерно и муку), наоборот, значительно снизились тарифные ставки на короткие расстояния и немного увеличились для перевозок на дальние расстояния.

Вследствие роста в общем объеме перевозок грузов, перевозимых по тарифам ниже себестоимости (с 48,4% в 1931 году до 64,7% в 1936 году), а также ряда других факторов железнодорожный транспорт столкнулся с ростом себестоимости перевозок, со снижением доходности и — начиная с 1934 года — с убыточностью грузовых перевозок (табл. 7).

Т а б л и ц а 7

**Финансовые показатели железнодорожных грузовых перевозок,  
1931—1938 годы**

Показатели	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1938 к 1931 (%)
Средняя дальность перевозки (км)	588	632	632	649	664	669	686	723	123,0
Доходная ставка (коп. за 1 т-км)	1,80	1,74	1,66	1,59	1,61	1,91	2,00	2,09	116,0
Себестоимость (коп. за 1 т-км)	1,37	1,50	1,61	1,77	1,88	2,00	2,17	2,24	163,5
Прибыль (+) или убыток (-) (коп. с 1 т-км)	+0,43	+0,24	+0,05	-0,18	-0,27	-0,09	-0,17	-0,15	

*Источник:* [Кучурин, 1957. С. 33].

Для ликвидации убыточности тарифы были повышены в апреле 1935 и в апреле 1936 года в общей сложности более чем на 20%. Однако убыточность грузовых перевозок сохранялась. Было решено провести новую тарифную реформу, имевшую целью не только повышение тарифов, но и некоторые изменения в самой тарифной системе. Основной задачей тарифов в этот период считалось стимулирование грузоотправителей к определенному экономическому поведению. Тарифы должны были не просто возмещать расходы транспорта, но и стать инструментом промышленной политики советского государства. Такой точки зрения придерживался, в частности, упомянутый выше С. Ф. Кучурин.

Как видно из табл. 8, многие из важнейших грузов перевозились по ставкам ниже себестоимости. Таким способом осуществлялось перекрестное субсидирование между отдельными отраслями.

В 1936 году произошло изменение системы управления тарифами. Тарифный комитет был упразднен, а право установления тарифов передано Совнарком. Совнарком, в свою очередь, поручил тарифную работу Народному комиссариату путей сообщения, который был обязан разрабатывать тарифы, обосновывать их и представлять их в Совнарком для утверждения.



**Доходные ставки и себестоимость перевозок  
отдельных массовых грузов, 1935 год**

№ п/п	Наименование груза	Доходная ставка (коп. за 1 т-км)	Себестоимость (коп. за 1 т-км)	Отношение доходной ставки к себестоимости (%)
1	Каменный уголь	1,14	1,44	79,1
2	Руда	0,71	1,55	45,8
3	Торф	1,83	3,79	48,2
4	Чугун	0,94	1,54	60,7
5	Хлебные грузы	1,37	1,59	86,1
6	Лес	1,21	1,62	74,6
7	Дрова	1,23	2,21	55,6
8	Минеральные удобрения	0,77	1,52	50,4
9	Камень строительный	1,27	1,89	57,1
10	Земля, глина, песок	1,51	2,13	70,8
11	Нефть, мазут	1,55	2,07	74,8
12	Кирпич строительный	1,40	1,65	84,8
13	Свекла сахарная	2,10	2,84	73,9
14	Колчедан серный	0,63	1,36	46,3

*Источник:* [Крейнин, 1978. С. 86].

### *Реформа 1939 года: тарифы стимулирующие и дестимулирующие*

С 1 апреля 1939 года общий уровень железнодорожных тарифов был повышен на 46,3% [Крейнин, 1978. С. 87; Крейнин, 2004. С. 37].

В результате железнодорожный транспорт превратился из дефицитной в высококорентабельную отрасль народного хозяйства. Прибыль по грузовым перевозкам составила в 1939 г. 24,3% и в 1940 г. 23,4% к расходам эксплуатации [Кучурин, 1957. С. 35].

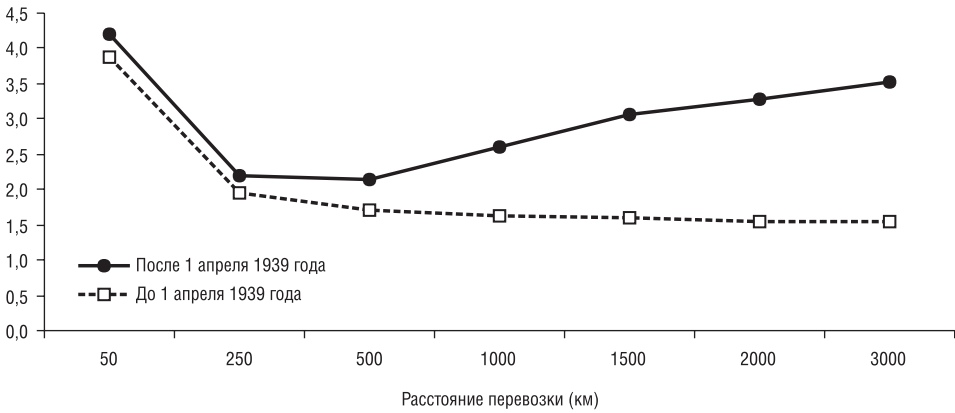
Повышение коснулось всех грузов, но в разной степени. На массовые индустриальные грузы (каменный уголь, руду, лес, торф, дрова, строительные материалы и др.) тарифы повысились в меньшей степени, чем на так называемые товары народного потребления.

Наряду с общим повышением тарифов радикально перестраивалась структура всех действующих тарифных схем. Например, с целью дестимулирования сверхдальних перевозок тарифные ставки формировались так, чтобы при перевозке на средние расстояния и расстояния так называемой нормальной дальности повышение тарифа было относительно невысоким, а при перевозке на расстояние, превышающее «нормальное», тарифы увеличивались более высокими темпами. Для борьбы с нерациональными короткопробежными перевозками предусматривалось повышение тарифных ставок на короткие расстояния, а плата за перевозку исчислялась таким образом, чтобы при перевозке менее чем на 50 км тариф взимался за 50 км.

Для тех грузов, для которых в «старой» тарифной системе (1931 года) была установлена сильная дегрессия ставок на дальних расстояниях, величина этой дегрессии в «новой» системе (1939) уменьшалась; то есть с ростом расстояния ставки за 1 тонно-км снижались не так быстро (цемент) либо даже росли (минеральные и строительные материалы — камень, песок, земля, глина, кирпич и т.д.).

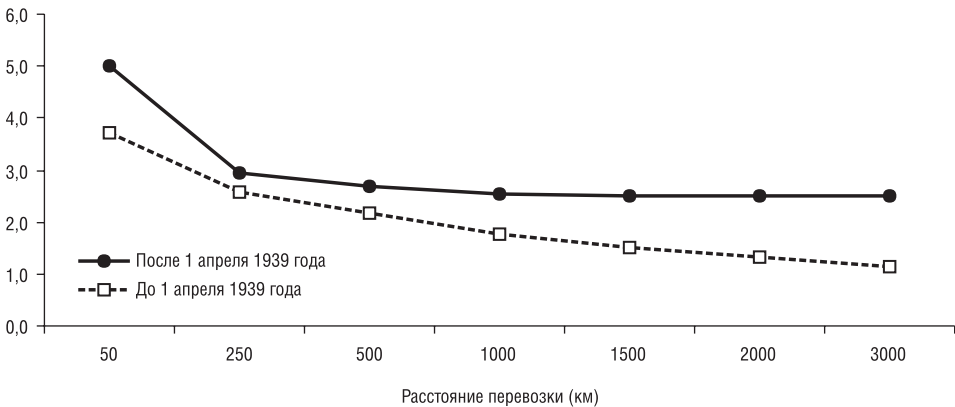
На рис. 2 и 3 приведена дифференциация тарифных ставок в зависимости от расстояния перевозки для тарифов, действовавших до 1 апреля 1939 года и после.

Подобное дифференцирование тарифных ставок по расстояниям было установлено по каждой группе груза отдельно в соответствии с особенностями экономики их производства и потребления. Кроме того, для отдельных грузов и направлений устанавливались специаль-



Источник: [Кучурин, 1957. С. 36].

Рис. 2. Дифференциация тарифных ставок на перевозку минеральных строительных материалов в зависимости от расстояния перевозки (коп. за 1 т-км)



Источник: [Кучурин, 1957. С. 37].

Рис. 3. Дифференциация тарифных ставок на перевозку цемента в зависимости от расстояния перевозки (коп. за 1 т-км)

ные ставки с целью стимулирования (иногда «точечного») конкретных отраслей или предприятий либо для дестимулирования встречных перевозок. Например, в целях ликвидации «излишне дальних» перевозок руды из Закавказья и Украины на Урал и в Сибирь были установлены исключительные тарифы, повышенные на 25—100%. Такое повышение предусматривалось на перевозки лесных грузов из Сибири в Европейскую часть СССР и из районов Европейской части в Среднюю Азию. Вместе с тем для стимулирования развития местных топливных баз и создания продовольственных баз вблизи крупных промышленных центров был установлен ряд специальных пониженных тарифов для местного сообщения. Например, для улучшения снабжения продуктами животноводства жителей крупных городов были снижены на 50% тарифы на перевозки масла, яиц, сыра на расстояния до 150 км в районах Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова, Баку, Тбилиси, Свердловска, Горького и еще некоторых городов.

В 1939 году для стимулирования отправок отправительскими маршрутами к такому механизму, как премия грузоотправителю, добавилась скидка за маршрутизацию в размере 5% от общего тарифа [Вольфсон, 1941. С. 624]. В целях стимулирования развития смешанных железнодорожно-водных перевозок наряду с ранее существовавшими навигационными тарифами были установлены специальные тарифы на перевозку нефти и нефтепродуктов от пристаней Волги, Оки и Камы, лежащих выше Куйбышева, со скидкой в размере 30%, а от пристаней Куйбышева и ниже — со скидкой 10%. Для стимулирования перевозок ряда грузов водными путями, в частности кавказской нефти по Волге и Черному морю, зерновых грузов по Волге, Днепру, Каме, а также соли по Иртышу, на перевозки этих грузов в прямом железнодорожном сообщении был установлен повышенный тариф.

### *Разная рентабельность для разных грузов*

Поддержка индустриализации также не сходилась с повестки дня, и потому ряд грузов (так же как и в тарифной системе 1931 года) перевозился по тарифам ниже себестоимости. В табл. 9 приведено отношение средней тарифной ставки по соответствующей тарифной группе груза к себестоимости перевозки. Как видно из этой таблицы, подход к тарификации перевозок разных групп грузов даже в рамках одной отрасли дифференцирован. Руда и чугун, используемые в качестве сырья, перевозятся по тарифам ниже себестоимости, тогда как прокат как готовый материал (хоть и той же отрасли) перевозится с относительно высокой рентабельностью.

В результате тарифной реформы 1939 года резко выросла рентабельность грузовых перевозок. По данным, которые приводит А. В. Крейнин, она составила: в 1939 году — 24,6%, в 1940 году — 23,3 и даже в военном 1941 году — 22,7% [Крейнин, 2004. С. 38].

Отношение средних тарифных ставок к себестоимости перевозок, 1939 год (%)

№ п/п	Наименование груза	Средняя тарифная ставка к себестоимости перевозки
1	Каменный уголь и кокс	79,5
2	Нефть темная	94,2
3	Бензин	161,5
4	Керосин и лигроин	139,1
5	Руда всякая	98,5
6	Чугун черновой	94,2
7	Прокат	145,5
8	Лесные грузы	90,7
9	Цемент	120,1
10	Хлебные грузы	180,5
11	Хлопок	93,2
12	Свекла сахарная	132,2
13	Сахар	539,0

Источник: [Кучурин, 1957. С. 44].

В 1938 году были повышены также и пассажирские тарифы — в среднем на 20% [Крейнин, 1978. С. 88—89]. Введенная в апреле 1939 года тарифная система просуществовала с незначительными изменениями до 1 января 1949 года.

## 6. Железнодорожные тарифы в 1940—1980-е годы

В 1949 году в советской экономике была проведена масштабная реформа ценообразования. Реформа эта коснулась как отпускных цен в промышленности, так и железнодорожных, водных и автомобильных тарифов.

### *Тарифная реформа 1949 года*

В конце 1940-х годов вновь, как и в 1934—1938 годах, железнодорожные перевозки стали убыточными. Кроме того, «разброс» рентабельности по различным грузам был очень велик. Убыточность перевозок имела несколько причин. Проведенная в СССР индустриализация привела к резкому увеличению в структуре грузооборота таких грузов, тарифы на которые устанавливались ниже себестоимости. Результатом этого стало отставание динамики доходной ставки от динамики себестоимости перевозок. Себестоимость железнодорожных перевозок в 1947 году вдвое превысила показатель 1940 года (5,169 коп./1 т-км против 2,53 коп./1 т-км). Такой рост себестоимости, по мнению современников, был результатом действия следующих факторов: уменьшения грузовых перевозок, ухудшения показателей использования подвижного состава, повышения заработной платы железнодорожников и роста цен на потребляемую транспортом продукцию.

«Партия и правительство» поставили перед разработчиками тарифов двоякую задачу: во-первых, повысить доходность и рентабельность железнодорожных грузовых перевозок, а во-вторых, приблизить тарифы к себестоимости. Грузовые тарифы были повышены с 1 января 1949 года на 68,9% (а с учетом дополнительных сборов этот рост составил 64,5%) [Крейнин, 1978. С. 90]. Одновременно с ростом тарифов повышались и оптовые цены в промышленности — в среднем на 50%.

Повышение тарифов по различным номенклатурам грузов было неодинаковым — по грузам с большей убыточностью тарифы увеличивались в большей степени. В максимальной степени повысили тарифы по каменному углю — в 2,1 раза, по лесу — в 2,2 раза, по дровам — в 2,3 раза. Также были повышены тарифы на перевозки бензина и смазочных масел — на 13,2%, цветных металлов — на 16,3, кислоты — на 25,6, тканей — на 11,3, хлебных грузов — на 17,1, бумаги — на 37,3%.

Одной из причин подобного повышения была необходимость корректировки системы стимулов для работы железных дорог. До указанного повышения зачастую получалось так, что перевыполнение дорогами плана погрузки, из-за того что оно происходило за счет массовых низкодоходных или убыточных грузов, приводило к снижению доходной ставки и прибыли. Получалась парадоксальная ситуация: чем сильнее перевыполнялся план, тем ниже оказывались прибыль и доходность. Тарифы на перевозки низкодоходных грузов были повышены в том числе с целью избежать подобного парадокса.

В табл. 10 показано, как изменилось соотношение тарифной ставки и себестоимости в тарифной системе 1949 года по сравнению с тарифами 1939 года.

По грузам, которые принято относить к тяжелой промышленности (каменный уголь, кокс, руда, металлы) и к строительным материалам, составлявшим в сумме свыше 40% грузооборота железных дорог, новые тарифы были установлены ниже так называемой плановой себестоимости перевозок этих грузов на 1950 год. По другим грузам тарифы установлены выше себестоимости. Так, отношение дохода к себестоимости по перевозкам черных металлов составило 131%, картофеля — 133, масла животного — 176, сахара — 321, мыла туалетного — 347, одежды — 347, тканей — 360%. Благодаря произведенным повышениям железнодорожный транспорт покрывал свои эксплуатационные расходы. Рентабельность грузовых перевозок составила по итогам 1949 года 18,4%.

Кроме того, для борьбы с «излишне дальними» перевозками в тарифах был заложен резкий рост ставок при превышении так называемой нормальной дальности перевозки, то есть такой дальности, которая, по мнению плановых органов, является оптимальной для данного рода груза. В отдельных случаях, если соответствующее ведомство доказывало, что для определенной продукции «нормальная»

Отношение тарифных ставок к себестоимости перевозок грузов,  
1939 и 1949 годы (%)

№ п/п	Наименование груза	Тарифные ставки к себестоимости	
		1939	1949
1	Каменный уголь и кокс	79,5	90,0
2	Нефть темная	94,2	99,1
3	Бензин	161,5	101,0
4	Керосин, лигроин	139,1	98,5
5	Руда всякая	98,5	90,0
6	Чугун черновой	94,2	104,6
7	Прокат	145,5	100,0
8	Лесные грузы	90,7	100,0
9	Дрова	94,5	95,7
10	Цемент	120,1	109,7
11	Хлебные грузы	180,5	110,0
12	Хлопок	93,2	101,0
13	Свекла сахарная	132,2	96,9
14	Сахар	593,0	321,3

*Источники:* [Кучурин, 1957. С. 44; Экономика транспорта, 1955. С. 551; Крейнин, 1978. С. 91].

дальность выше, чем установленная плановыми органами, для таких грузов применялись исключительные пониженные тарифы.

### *Было дело — и цены снижали*

В январе 1950 года в стране было произведено общее снижение оптовых цен в промышленности: в частности, цены на чугун — на 20%, на сортовую сталь — на 34, бумагу и картон — на 18, на электроэнергию — на 10%. Были уменьшены и тарифы: на железнодорожные перевозки — на 10%, на автомобильные — на 17%. Таким образом, цены на железнодорожные перевозки были снижены в меньшей степени, чем цены в целом по экономике.

Затем, в июле 1950 года, в рамках уменьшения стоимости строительства были снижены цены на стройматериалы и тарифы на перевозки строительных грузов. В 1952 году были понижены оптовые цены, железнодорожные тарифы (в среднем на 9,3%) и пересмотрена система автомобильных тарифов с последующим снижением последних на 10%. В 1955 году тарифы вновь были уменьшены: железнодорожные — на 10,2%, автомобильные — на 20% [Абрамов и др., 1988. С. 70].

Несмотря на это, общая рентабельность железнодорожного транспорта оставалась относительно высокой. Связано это с тем, что при увеличении грузооборота себестоимость 1 т-км снижается. В итоге, например, в 1955 году рентабельность железнодорожного транспорта составила 30%, а в 1960 году — 50,4%.



Некоторые элементы тарифной системы оказывали негативное влияние на экономику. Так, например, резкое повышение тарифных ставок на расстояния перевозок, превышающие «нормальные», сдерживали экспорт и иногда препятствовали формированию устойчивых грузопотоков в порты, что негативно влияло на общее экономическое развитие страны. Причем от 50 до 75% всех перевозок железнодорожным транспортом осуществлялось именно на «нерациональные», сверхдальние перевозки, для которых были установлены, по сути, штрафные запретительные тарифы.

Изменения, проводившиеся в сфере тарифов с 1950 по начало 1960-х годов, касались лишь величины тарифов и рентабельности, но не меняли принципиально само «устройство» тарифов, методологические основания их формирования.

### *Снижение себестоимости перевозок*

Если во второй половине 1930-х годов одной из важнейших проблем, с которой боролись архитекторы тарифной системы, была периодически возникавшая убыточность, то в 1950—1960-е годы рентабельность грузовых железнодорожных перевозок стабильно находилась на высоком уровне. Более того, за счет роста средней дальности перевозок (с 700 км в 1940 году до 798 км в 1960 году) и внедрения различных технологических новшеств как в технической сфере, так и в сфере технологии, в 1950—1970 годах снижалась себестоимость железнодорожных перевозок (впоследствии, с 1971 года, она вновь начала расти) (табл. 11).

За счет чего было достигнуто снижение себестоимости? Анализ динамики затрат показывает, что в эти годы уменьшались расходы МПС на заработную плату и топливо. Доля расходов на зарплату в общей сумме эксплуатационных расходов сократилась с 42% в 1950 году до 37% в 1970—1975 годы. Доля расходов на топливо уменьшилась

Т а б л и ц а 11

#### **Себестоимость перевозок (в ценах текущего года)**

Годы	Себестоимость		
	коп. за 10 прив. т-км*	коп. за 10 т-км нетто	коп. за 10 пасс.-км
1950	5,252	4,861	7,943
1955	3,932	3,542	6,605
1960	3,064	2,760	5,734
1965	2,737	2,402	5,979
1970	2,640	2,341	5,455
1975	2,793	2,478	6,063

\* Приведенные тонно-км (сокращенное название прив. т-км) — это измеритель работы железных дорог, в котором агрегируется работа по перевозке и грузов и пассажиров. В настоящее время для всех видов расчетов (кроме расчета производительности труда) приведенные тонно-км — это сумма тонно-км и пассажиро-км.

*Источник:* [Экономический справочник, 1978. С. 46].

с 20,6% в 1950 году до 10% в 1965—1970 годах и до 8,9% в 1975 году [Экономический справочник., 1978. С. 328], что было связано с процессом электрификации железных дорог, тоже снижающей себестоимость 1 т-км. В результате если в 1949 году рентабельность грузовых железнодорожных перевозок составляла 18,9%, то в 1955 году она достигла 30,0, а в 1960 году составила 50,4%.

В связи с изменением масштаба цен в СССР в 1961 году в пропорции 1:10 тарифы также были пересчитаны в аналогичном соотношении.

### *Переход к двухставочным тарифам*

Важнейшим изменением, произошедшим в эти годы в тарифной системе, было внедрение *двухставочной* системы тарифов. Отныне тариф стал складываться из двух составляющих — из ставки за начально-конечные операции и из ставки за движенческие операции. Соответственно, первая составляющая возмещала расходы на начально-конечные операции (в расчете на 1 тонну), а вторая — за движенческие операции (в расчете на 1 т-км). Это позволило более «тонко» увязать провозные платежи с себестоимостью перевозок.

Переход на новую систему происходил в два этапа: с 1 июля 1967 года двухставочный тариф был введен для 30 тарифных позиций, а с 1 января 1974 года — для всех остальных грузов [Абрамов, 1974. С. 35; Мазо, 2013. С. 152].

Разработчиками этой тарифной реформы стала группа ученых Отделения экономики ЦНИИ МПС под руководством А. В. Крейнина.

При двухставочной системе построения тарифов провозная плата за перевозку 1 тонны груза может быть выражена следующей формулой:

$$T = (a + b \times L), \quad (1)$$

где:  $T$  — тариф (провозная плата), руб./т;  $a$  — ставка за начально-конечные операции, руб./т;  $b$  — ставка за движенческие операции, руб./т-км;  $L$  — расстояние перевозки, км.

Разделив левую и правую части этой формулы на  $L$ , можно выразить тарифную ставку ( $T_{\text{ст}}$ ) в следующем виде:

$$T_{\text{ст}} = a/L + b. \quad (2)$$

Ту же зависимость тарифной ставки от расстояния перевозки, что показана в формуле (2), можно более наглядно изобразить графически (рис. 4).

Здесь важно не путать понятия *тариф* и *тарифная ставка*. С увеличением дальности перевозок тариф (то есть провозная плата) возрастает (хотя величина прироста сокращается), а тарифная ставка (то есть тариф в расчете на 1 т-км) — уменьшается. Как известно, при перевозках на короткие расстояния себестоимость железнодорожных перевозок

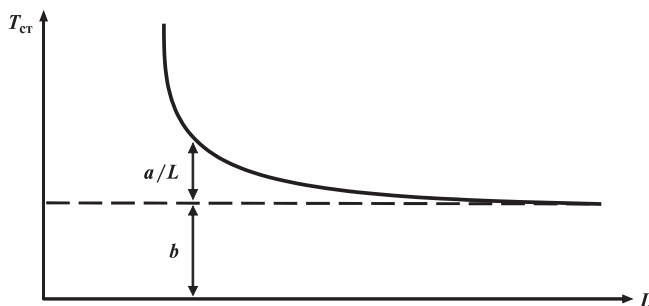


Рис. 4. Зависимость тарифной ставки от расстояния перевозки

резко увеличивается за счет высокой доли расходов на начально-конечные операции. На рис. 4 видно, как уменьшается доля расходов на начально-конечные операции с увеличением дальности перевозок. В установленных в 1967 и 1974 годах схемах было определено следующее соотношение минимальных и максимальных тарифных ставок: по начально-конечным операциям — 1:27, по движеническим — 1:18.

В табл. 12 приведены данные об удельном весе транспортных затрат в конечной цене продукции, по данным межотраслевого баланса экономики СССР за 1972 год [Шафиркин, 1975. С. 22]. В табл. 13 приведены данные Г. А. Гольца, которые иллюстрируют соотношение между доходными ставками и себестоимостью перевозок различных грузов в 1977 году для перевозок на расстояние 4500 км.

Сам Гольц, комментируя эти данные, пишет: «В то время соотношение между тарифом и себестоимостью по отдельным грузам на приведенное расстояние колебалось от 1,44 до 2,23, обеспечивая совершенно радужную, непроблемную ситуацию по МПС» [Гольц, 2002. С. 217].

Оговорка «кроме подмосковного» в графе «уголь каменный» связана с тем, что на подмосковный уголь еще с 1950 года (и это было вновь зафиксировано в тарифе 1974 года) применялся понижающий коэффициент 0,5. Целью такой 50-процентной скидки была поддер-

Т а б л и ц а 12

**Удельный вес транспортных затрат  
в конечной стоимости продукции, 1972 год (%)**

Род груза	Доля транспортных затрат
Продукты нефтедобычи	31,8
Продукты нефтепереработки	16,9
Каменный уголь	17,3
Черные и цветные металлы	82,0
Руда черных металлов	82,0
Цемент	14,4
Огнеупоры	10,7
Торф	11,2
Продукты лесозаготовки	28,0

Источник: [Шафиркин, 1975. С. 22]

**Соотношение между доходной ставкой и себестоимостью  
при перевозках на 4500 км, 1977 год**

Род груза	Себестоимость (коп. /10 т-км)	Доходная ставка (коп. /10 т-км)	Доходная ставка к себестоимости (%)
Уголь каменный (кроме подмосковного)	1,543	2,501	162,1
Нефть сырая, топливо дизельное, мазут	2,148	3,574	166,4
Зерно	1,497	2,877	192,2
Бумага, картон	2,055	3,100	150,9
Апатиты	1,468	2,186	148,9
Цемент	1,612	2,327	144,4
Минеральные удобрения	1,468	2,150	146,5
Автомобили	4,680	10,422	222,7

*Источник:* [Гольц, 2002. С. 217].

жка развития Подмосковного угольного бассейна. Для ряда высокоценных грузов, таких как ткани, изделия из цветных металлов, вино, водка, пиво, сахар, каучук, автомобили, автомобильные покрышки, была установлена рентабельность выше 200%. Это означает, что в эти годы принцип платежеспособности в неявной форме всё же учитывался при построении тарифов.

### *Последняя тарифная реформа в плановой экономике*

Сформированная в 1974 году система тарификации действовала практически без каких-либо существенных изменений до 1990 года. Последней тарифной реформой, проводимой в рамках плановой экономики, стала реформа 1990 года. Эта тарифная система просуществовала до августа 1995 года. Основные новшества заключались в том, что опубликованные в Прейскуранте 10-01 1990 года ставки были предельными. В отдельных случаях МПС имело право их снижать. Вводилась 10-процентная скидка с тарифа за маршрутизацию. Кроме того, с 1990 года стал применяться повагонно-потонный способ определения провозной платы и были установлены минимальные весовые нормы (МВН), за которые взимается провозная плата в целом за вагон. Если масса погруженного груза превышает МВН, то тариф взимается потонно за фактическую грузоподъемность.

## **7. Новые времена: железнодорожные тарифы в 1990—2000-е годы**

В «революционные девятые» (как назвал эти годы Джозеф Стиглиц) наша страна переживала сложный и зачастую болезненный переход от плановой экономики к рыночной. Система железнодорожных тари-

фов не могла остаться в стороне от этих процессов, поскольку от нее зависело не только функционирование железных дорог, но и работа множества других отраслей российской экономики.

*Реформа 1995 года: разделение грузов  
на три тарифных класса*

Очевидно, что после перехода страны «на рыночные рельсы» не могли оставаться неизменными и железнодорожные тарифы. Коллективом специалистов ВНИИЖТ на основе исследований, проведенных Л. А. Мазо, были разработаны важные изменения в тарифной системе. Пришло время отказаться от принципа себестоимости как единственной основы тарифа и активно использовать принципы *ad valorem*, или, иначе говоря, сделать тарифы зависимыми от платежеспособного спроса на перевозки, который различался у грузоотправителей разных грузов. Самый простой способ сделать это — использовать цену товара в качестве измерителя его платежеспособности. Таким образом, фактически были возрождены идеи С. Ю. Витте и К. Я. Загорского, о которых шла речь выше.

С 1 августа 1995 года все грузы Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ) были распределены на три тарифных класса, при этом первому классу соответствуют самые низкие тарифы, а третьему — самые высокие [Лапидус, 2000. С. 94].

К первому тарифному классу относятся массовые, относительно дешевые сырьевые грузы с высокой долей транспортной составляющей в конечной цене — каменный уголь, песок, строительные грузы (в том числе щебень, гипс, известь, песок, мел, глина), промышленное сырье (в том числе клинкер), цемент, лесоматериалы, руда, шлаки, сера.

Ко второму классу относятся сравнительно дешевые грузы с транспортной составляющей 8,0—15,0%: продовольственные товары, имеющие более низкую долю транспортной составляющей в своей цене, — зерновые и зернобобовые культуры, продукты перемола (в том числе мука), удобрения, комбикорма. Также ко второму классу отнесены нефтеналивные грузы — нефть сырая, бензин, дизельное топливо.

К третьему классу грузов относятся готовая продукция промышленности, дорогостоящие грузы с низкой долей транспортной составляющей (менее 8%) — черные металлы, прокат черных металлов (в том числе рельсы, трубы), сталь, ферросплавы, цветные металлы, изделия из черных и цветных металлов, металлические конструкции, машины и оборудование, автомобили и их части, лом черных и цветных металлов, химикаты (кроме серы). Сюда же отнесены различные промтовары «народного потребления».

При этом одна группа груза может включать продукцию разных тарифных классов. Например, группа груза «нефть и нефтепродукты» включает: газы энергетические (углеводородные сжиженные), отнесенные к первому тарифному классу; нефть сырую, бензин, керосин,

топливо дизельное, отнесенные ко второму классу; масла и смазки минеральные и нефтяные, прочие нефтепродукты светлые, прочие нефтепродукты темные, относящиеся к третьему классу. А группа грузов «черные металлы» включает как грузы третьего тарифного класса (сталь, прокат, трубы и т. д.), так и, например, чугун, отнесенный ко второму классу [Прейскурант, 2003. Ч. 1. С. 69—81].

Тарифы на различные грузы могут сильно различаться внутри классов. Как пишет Крейнин, описывая построение Прейскуранта № 10-01: «В рамках первого тарифного класса предусмотрено 10 уровней тарифов, во втором тарифном классе — 10 уровней и в третьем — шесть уровней тарифа, а для всех грузов в целом — 26 уровней тарифов, или фактически 26 тарифных классов. При этом отношение низших и высших ставок на расстояниях до 1199 км составляет 1:4,95, а на расстояниях 5000 км и выше — 1:6,75» [Крейнин, 2004. С. 107].

Важно отметить, что распределение грузов по классам в 1995 году было сделано таким образом, чтобы сохранить общий уровень тарифа, и дальнейшие изменения тарифов происходили с учетом этой цели, называемой иногда «принципом сходимости тарифа». Смысл его заключался в том, что если вы снизили тариф по какому-то роду груза и из-за этого уменьшится выручка, то на другой груз (или несколько других грузов) вы должны повысить тариф (и выручку) на примерно такую же сумму.

### *Динамика тарифов в 1990-е годы*

В первые годы после начала реформ и вплоть до 1996 года включительно индексация тарифов, как было объявлено, должна была осуществляться по уровню инфляции. В табл. 14 приведены данные о динамике инфляции и железнодорожных тарифов.

Любопытно, что в 1996 году тарифы были повышены, но по итогам года МПС (в целом) получило отрицательную рентабельность (−1,5%); затем МПС проводило политику сдерживания тарифов (в 1997 году коэффициент индексации составил 0,968, а в 1998 году — 0,806), но рентабельность была положительной (табл. 15)<sup>10</sup>.

Таким образом, несмотря на снижение тарифов, удалось обеспечить безубыточное функционирование МПС. Здесь стоит вспомнить, что задача по снижению железнодорожных тарифов была сформулирована тогдашним вице-премьером правительства Б. Е. Немцовым и реализована министром путей сообщения Н. Е. Аксёненко [Шамов, 2009. С. 176—177].

В это время тарифы во внутригосударственном сообщении рассчитывались по Прейскуранту 10-01 в рублях, а тарифы на экспортные,

<sup>10</sup> Положительная рентабельность при столь существенном снижении тарифов была достигнута за счет снижения расходов МПС. Так, среднесписочная численность работников МПС, составлявшая в 1993 году 2,2 млн, к концу 1998 года сократилась до 1,7 млн.



Т а б л и ц а 14

**Индексы инфляции (ИПЦ) и тарифов на грузовые железнодорожные перевозки**  
(в разах к предыдущему году)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Инфляция (ИПЦ)	26,1	9,4	3,20	2,3	1,2	1,1	1,8
Индекс железнодорожных тарифов	37,4	19,2	4,04	2,4	1,3	1,0*	0,8

\* По более поздним данным — 0,968.

Источник: [Лapidус, 2000. С. 168].

Т а б л и ц а 15

**Фактическая прибыль к эксплуатационным расходам по МПС (%)**

	1990	1995	1996	1997	1998
Прибыль к эксплуатационным расходам	31,9	19,3	-1,5	10,2	24,1

Источник: [Лapidус, 2000. С. 128].

импортные и транзитные перевозки — по ставкам Тарифной политики (ТП) в швейцарских франках [Котляренко, 2002; Куренков, 2002. С. 556]. До августа 1998 года разница между тарифами ТП и Прейскуранта 10-01 в рублевом исчислении была незначительной. Но после дефолта 1998 года министр путей сообщения Аксёненко подписал телеграмму<sup>11</sup> МПС № 722 от 5 сентября 1998 года о переходе при перевозках на экспорт с внутренних тарифов Прейскуранта 10-01 (номинированных в рублях) к тарифам ТП, номинированным в швейцарских франках, после чего перевозки на экспорт подорожали в три (а потом — в четыре) раза [Гурьев, 2008. С. 489]. Доля доходов МПС от экспортно-импортных перевозок, которая до 1998 года составляла примерно 20%, возросла до 60% [Баритко, 1998. С. 59; Ильин, 2004. С. 20].

*Тарифная революция 2003 года:  
выделение и дерегулирование вагонной составляющей*

В 2001 году была принята Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте [Программа., 2001]. Одна из главных задач, сформулированных в Программе, заключалась в создании конкуренции в сфере грузовых перевозок между различными собственниками вагонов, которых стали называть «операторами» и которые, как планировалось, должны были постепенно вырасти в перевозчиков.

Соответственно, возникла необходимость «переформатирования» тарифной системы. По заказу МПС во ВНИЖТе под руководством Л. А. Мазо была разработана методология формирования прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры. Основными целями провозглашались формирование условий для развития конку-

<sup>11</sup> В системе МПС СССР и МПС РФ телеграмма являлась разновидностью нормативно-правового документа, обязательного к исполнению. Телеграммы (а также телеграфные указания) уточняли, разъясняли, развивали и дополняли положения других нормативных актов — Устава железнодорожного транспорта, Правил перевозок грузов, Тарифных руководств и т.д.

ренции в сфере услуг железнодорожного транспорта и демонполизация рынка аренды подвижного состава, привлекающая инвестиции операторов и перевозчиков к созданию собственного вагонного парка. Концепцию новой тарифной системы поддержало Министерство по антимонопольной политике (впоследствии, в 2004 году, функции МАП были переданы ФАС России).

Методику разработки грузовых тарифов обсуждали и одобрили в 2000 году на Тарифной конференции с участием потребителей услуг железнодорожного транспорта. Основные подходы к построению нового прейскуранта обсуждались и были одобрены 17 апреля 2002 года на Комиссии Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте. В результате 28 августа 2003 года вступил в силу новый Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами». Принципиальное отличие Прейскуранта 2003 года от предыдущих заключалось в том, что с целью создания конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог был разделен на две составляющие:

- за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог;
- за использование вагонного парка железных дорог<sup>12</sup>.

Для развития конкуренции важным вопросом было определение соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих в тарифе [Рогачёва, 2002. С. 6]. С одной стороны, заниженный уровень вагонной составляющей приводил бы к повышенному износу вагонного парка и к отсутствию экономических стимулов к его оздоровлению, что и происходило с вагонным парком МПС во второй половине 1990-х годов. Но, с другой стороны, слишком завышенный уровень резко снижал бы доходы МПС (РЖД) при перевозках частных вагонов других собственников, что не могло нравиться МПС. Однако в отсутствие рынка не было критерия, позволяющего различать величину «завышенную» и «заниженную».

В результате дискуссий в 2002 году было принято решение при формировании ставок прейскуранта исходить из средней величины вагонной составляющей в 15,4% (рис. 5). Эта величина, с одной стороны, несколько ниже, чем в других странах, но, с другой стороны, она достаточна для создания условий для конкуренции: ведь для частных вагонов эта составляющая не устанавливалась государством, а определялась на рынке на основе соотношения спроса и предложения на соответствующие рода подвижного состава [Рогачёва, 2002. С. 6; Мазо, 2005. С. 15].

<sup>12</sup> Во избежание путаницы в терминах сделаем одно уточнение. В Прейскуранте № 10-01 тариф разделен на две составляющие: инфраструктурную и вагонную, но поскольку в экономическом смысле инфраструктурная составляющая представляет собой плату за использование как инфраструктуры, так и локомотивов, в экономических работах принято делить тариф на три составляющие: инфраструктурную, локомотивную и вагонную.

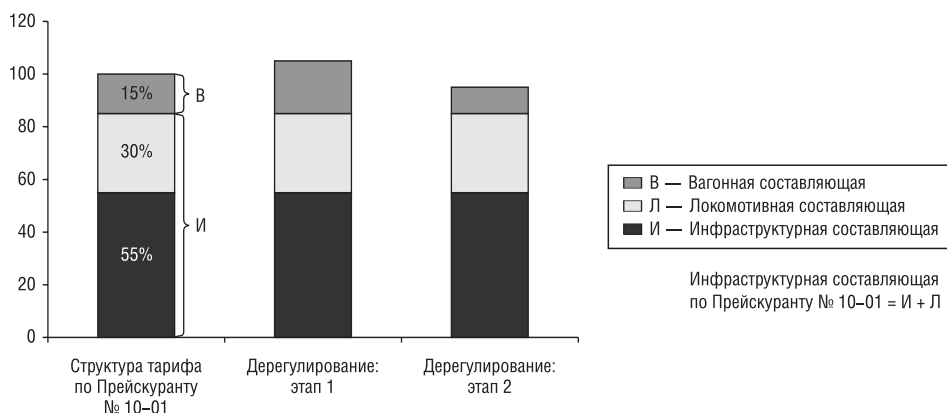


Рис. 5. Структура железнодорожного грузового тарифа в России

Стоит отметить, что в европейских странах на момент принятия прейскуранта (в 2003 году) вагонная составляющая равнялась 20—30%, что делает перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными (рис. 6). А суммарная составляющая, приходящаяся на перевозчиков, достигала и даже превышала 60%. Соответственно, на долю собственника инфраструктуры в Европе приходилось лишь около 40% от всех доходов от перевозок.

Разделение в прошлом единого тарифа на отдельные составляющие создало экономические условия для возможности выбора доставки грузов между вагонным парком МПС (РЖД) и вагонами других собственников. В прейскуранте был также предусмотрен отдельный раздел для тарификации перевозки грузов при использовании собственных (арендованных) локомотивов.

### «Невидимая рука рынка» в действии

Одной из целей Программы структурной реформы было «снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом» [Программа..., 2001. С. 9]. Это породило у части общества необоснованные ожидания, что с началом реформы цены на железнодорожные перевозки *сразу* начнут снижаться, прежде всего — за счет вагонной составляющей тарифа, которая в ходе тарифной реформы 2003 года была дерегулирована.

Но недофинансированный в условиях монополии государства вид деятельности, как правило, не в состоянии сократить свои расходы *в краткосрочной перспективе*, сразу после либерализации. Кроме того, с учетом дефицита подвижного состава можно было ожидать, что в краткосрочной перспективе цены на перевозки возрастут — с тем чтобы через какое-то время, когда дефицит будет ликвидирован и рынок будет заполнен, — снизиться. Именно этот процесс мы и наблюдали в последние годы.

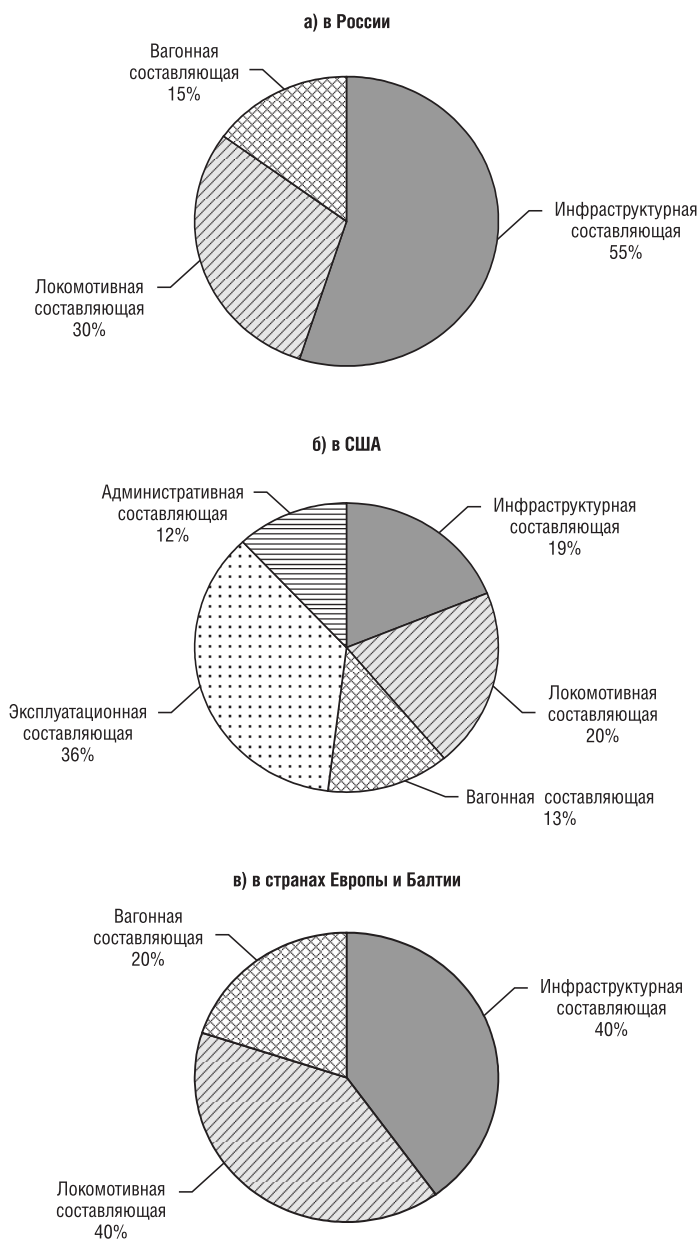


Рис. 6. Примерная структура железнодорожного грузового тарифа в России, США и странах Европы и Балтии, 2003 год

Итак, в начале был дефицит.

После либерализации вагонной составляющей тарифы начали расти за счет именно этой составляющей (рис. 5: «Дерегулирование: этап 1»). Естественно, капитал устремился в этот ставший более доходным сегмент рынка. Далее капитал «увидел», что при наличии вагонов можно получать сверхдоходы, и предъявил спрос на подвижной состав.

Вагоностроительные заводы, которые «лежали на боку» (все 1990-е годы много говорилось о необходимости государственного заказа, о государственных инвестициях в эту отрасль), стали получать огромные заказы, и, поскольку производственные мощности были ограничены, цена на новые вагоны пошла вверх. В результате производством грузовых вагонов занялись даже те предприятия, которые прежде этого никогда не делали (а производили, например, снегоуборочные вагоны или иную спецтехнику).

Стремительный рост вагонного парка привел к постепенному снижению тарифов (вагонной составляющей) в тех сегментах, которые оказались насыщены подвижным составом. Уже к 2009 году тарифы многих независимых операторов были ниже, чем тариф РЖД (см. рис. 5: «Дерегулирование: этап 2»).

Табл. 16 демонстрирует, как индексировался уровень железнодорожных грузовых тарифов РЖД, в том числе по различным направлениям перевозки (во внутригосударственном сообщении, в международном сообщении, в частности через российские порты и железнодорожные погранпереходы), с момента принятия в 2003 году действующего Прейскуранта № 10-01 и по 2013 год.

Т а б л и ц а 16

Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01

Год	Даты индексации	Общая индексация (коэффициент к уровню предыдущей индексации)	в том числе по направлениям		
			внутри-российские перевозки	экспорт и импорт через российские порты	экспорт и импорт через погран-переходы
2004	с 01.01.2004	1,120	1,120	1,120	1,120
2005	с 01.01.2005	1,080	1,125	1,125	1,000
	с 01.08.2005	1,021	1,054	1,054	1,000
2006	с 01.01.2006	1,075	1,128	1,128	1,000
2007	с 01.01.2007	1,080	1,109	1,109	1,016
2008	с 01.01.2008	1,1109	1,148	1,148	1,000
	с 02.04.2008	1,0101	1,0125	1,0125	1,000
	с 01.07.2008	1,080	1,100	1,100	1,000
2009	с 10.01.2009	1,050	1,050	1,050	1,050
	с 01.07.2009	1,057	1,057	1,057	1,057
2010	с 01.01.2010	1,094	1,094	1,094	1,094
2011	с 01.01.2011	1,080	1,080	1,080	1,080
2012	с 01.01.2012	1,060	1,060	1,060	1,060
2013	с 01.01.2013	1,070	1,070	1,070	1,070

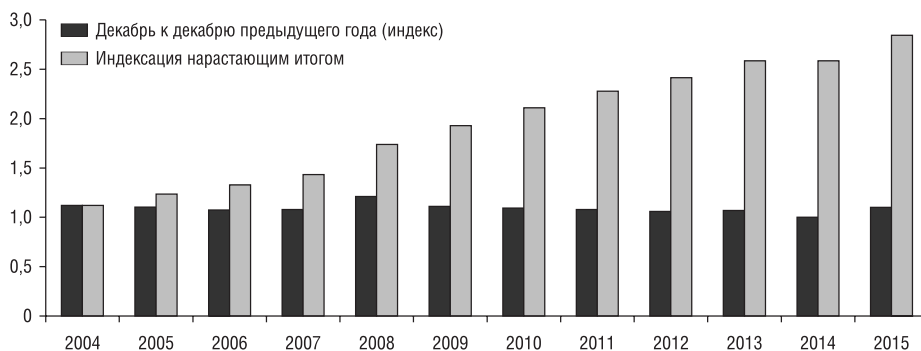
Если оценивать сегодня тарифную реформу 2003 года, то можно констатировать, что новая тарифная система, во-первых, позволила «запустить» инвестиционный процесс и ликвидировать дефицит подвижного состава, а во-вторых, стала детонатором развития конкуренции в отрасли.

### Регулируемые и нерегулируемые тарифы

Здесь интересно рассмотреть и сопоставить динамику тарифов в регулируемом сегменте (инфраструктурная составляющая, регулируемая Федеральной службой по тарифам, ФСТ) и в дерегулированном сегменте (ставки операторских компаний, которые определяются соотношением спроса и предложения в сфере предоставления подвижного состава).

Тарифы Прейскуранта № 10-01 ежегодно индексируются согласно приказам ФСТ по следующей нехитрой процедуре: сначала ОАО «РЖД» дает свои предложения, потом их рассматривает ФСТ, затем, иногда после небольших дискуссий, вырабатывается некоторое решение, которое и утверждается приказом ФСТ и официально публикуется (не позднее, чем за 10 дней до вступления тарифов в силу) в каком-то официальном издании (обычно в «Российской газете», а с некоторых пор и на сайте ФСТ). Динамика этой индексации по годам приведена на рис. 7. Вагонный парк РЖД сегодня составляет менее 5% от всего парка вагонов российской принадлежности и используется главным образом для нужд самой компании РЖД, а вагоны разных «дочек», включая ФГК, перемещаются по правилам частного парка. Поэтому приведенную на рис. 7 динамику применительно к периоду после выделения ФГК в 2010 году корректно считать динамикой индексации инфраструктурной<sup>13</sup> составляющей тарифа.

Динамику вагонной (операторской) составляющей затруднительно посчитать «напрямую». Но ее можно оценить с помощью динамики такого показателя, как суточная ставка аренды вагонов, которая с экономической точки зрения является эквивалентом вагонной состав-



\* Без учета повышений (понижений) для отдельных грузов и/или направлений в рамках «ценовых коридоров» в 2013–2015 годах.

Рис. 7. Индексация тарифов РЖД на грузовые перевозки, 2004–2015 годы\*

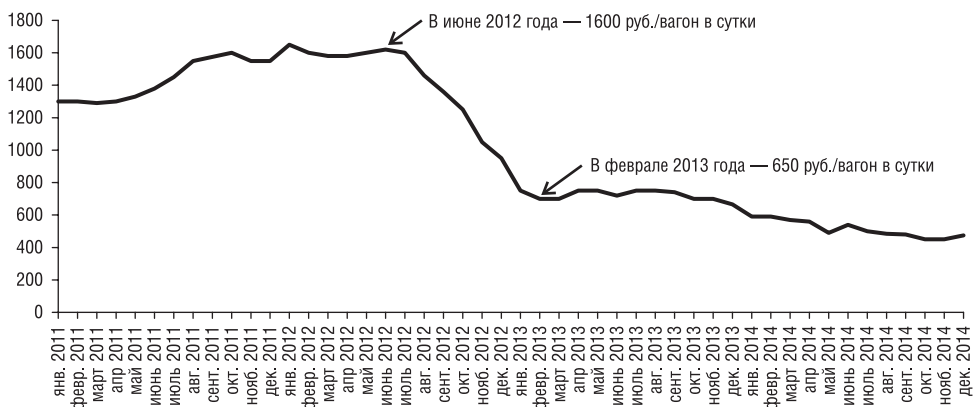
<sup>13</sup> Здесь термин «инфраструктурная составляющая» понимается так, как он используется в Прейскуранте № 10-01, — как сумма провозных плат за использование инфраструктуры и за использование локомотивов.



ляющей. «Вагонная составляющая», или, как ее еще называют, «операторская составляющая», по большинству грузов сегодня находится в диапазоне от 7 до 20% от общих затрат по железнодорожной перевозке. Какова динамика этой операторской составляющей, скажем, за последние четыре года? Как видно на рис. 8, на протяжении всего 2011 года и вплоть до середины 2012 года ставки за предоставление вагона росли. Затем, с середины 2012 года к началу 2013 года, произошло радикальное сокращение этих ставок. В частности, снижение по полувагонам было почти двукратным — с 1600 рублей за вагон в сутки в июне 2012 года до 600—750 руб. в сутки к январю—марту 2013 года. И даже несмотря на некоторый рост в апреле 2013 года (связанный с увеличением ставок на перевозки строительных грузов), этот уровень остается в 2—2,5 раза ниже, чем уровень ставок в первой половине 2012 года. К декабрю 2014 года ставки упали до уровня 475 руб. за вагон в сутки (рис. 8).

Подобное уменьшение ставок сопровождалось снижением уровня рентабельности операторских компаний и сокращением их издержек. Связано это было с двумя факторами: с отсутствием роста грузовой базы и с увеличением количества вагонов на рынке, в результате чего рынок оперирования стал довольно конкурентным.

Иными словами, тарифы РЖД (инфраструктурная составляющая) росли опережающими темпами относительно тарифов остальных участников рынка. С чем это связано? В последние годы в РЖД практически не работали «антизатратные механизмы». Так, в 2011 году расходы РЖД по статье «итого операционные расходы», согласно Консолидированному отчету о прибылях и убытках, выросли на 19,5% к предыдущему году, в 2012 году — на 6,7, в 2013 году — на 17,8% (по МСФО, данные с сайта ОАО «РЖД»), то есть и тарифы и расходы (издержки) РЖД росли опережающими темпами.



Источник: «Промышленные грузы» ([www.pg-online.ru](http://www.pg-online.ru)).

Рис. 8. Помесячная динамика среднесуточной ставки привлечения полувагона, 2011—2014 годы (руб. за вагон в сутки)

Важно понимать, что, когда речь идет о долгосрочной перспективе, главное не сам по себе уровень тарифов или цен, а формирование фундаментальных институтов рынка, механизмов, обеспечивающих саморегулирующийся переток капитала и иных ресурсов из одного сегмента рынка в другой.

На российском примере мы увидели, как в дерегулированном сегменте (предоставление подвижного состава частными операторами) хайковская концепция «рассеянного знания» [Хайек, 2001], согласно которой цены есть важнейший механизм передачи информации в экономике, работает. Сторонники государственного вмешательства в ценообразование часто указывают на «несправедливость» тех или иных цен, из чего делается вывод о необходимости их регулирования (такие архаичные, донаучные представления весьма часто влияют на принятие решений). Так, со стороны ряда регуляторов (например, Минтранса) звучали предложения<sup>14</sup> о регулировании ставок операторов за предоставление вагонов. Анализ процессов ценообразования в отрасли свидетельствует о том, что в конкурентной сфере услуг операторов по предоставлению вагонов «невидимая рука рынка» справляется со своими обязанностями лучше, чем регулирующие органы.

Но рядом с дерегулированным сегментом в железнодорожной отрасли есть сегменты, которых благотворные реформы не коснулись. В сфере инфраструктуры (и в сфере локомотивной тяги) сохраняется государственная собственность<sup>15</sup> и, как следствие, — дефицит пропускных способностей инфраструктуры и локомотивной тяги (о связи между регулированием тарифов и дефицитом пропускных способностей инфраструктуры см.: [Мачерет, 2014]). В этих сегментах сохраняются все видовые черты советской плановой экономики — эти сегменты отрасли являются сегодня эдакими фрагментами «недотанувшей» социалистической Атлантиды.

Перспективы, проблемы и риски дальнейшей либерализации тарифной системы обсуждаются в транспортном экспертном сообществе, но обзор этой дискуссии лежит за пределами настоящей статьи<sup>16</sup>.

Таким образом, сопоставляя динамику тарифов в регулируемом и дерегулированном сегментах железнодорожной отрасли, можно заметить следующее: тарифы снижаются в той части железнодорожной отрасли, где они не регулируются и где работают частные компании. При этом тарифы растут там, где их регулирует правительство, а собственником является государство. Таким образом, эти «два мира» — мир регулируемых государством тарифов и мир, в котором тарифы дерегулированы, — живут совершенно разной жизнью.

<sup>14</sup> См.: <http://www.vedomosti.ru/companies/news/18742501/rzhd-vyedet-na-chastnikah>.

<sup>15</sup> При создании ОАО «РЖД» в 2003 году была зафиксирована следующая структура капитала компании: 100% акций минус одна акция принадлежит государству (Российской Федерации), 1 акция принадлежит Центру «Желдорреформа». В последних годовых отчетах указано, что «единственным акционером ОАО „РЖД“ является Российская Федерация».

<sup>16</sup> Интересующимся можно рекомендовать следующие работы: [Хусаинов, 2008; Мазо, 2009].

## Литература

1. *Абрамов А. П.* Затраты железных дорог и цена перевозки. М.: Транспорт, 1974. 256 с.
2. *Абрамов А. П., Дмитриев В. А., Крейнин А. В., Мазо Л. А.* Транспортные тарифы М.: Транспорт, 1988. 232 с.
3. *Азафонов В. А. и др.* Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. М.: ГОУ Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007. 292 с.
4. *Аксёненко Н. Е., Липидус Б. М., Мишарин А. С.* Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.
5. *Барятко А. Л., Куренков П. В.* Организация и технология внешнеторговых перевозок // Железнодорожный транспорт. 1998. № 8. С. 59—63.
6. *Витте С. Ю.* Избранные воспоминания: в 2 т. М.: Терра, 1997. Т. 1. 352 с.
7. *Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. СПб.: ПГУПС, 1999. 364 с.
8. *Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов // Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 1. М.: Наука, 2002а. С. 109—382.
9. *Витте С. Ю.* Русские порты и железнодорожные тарифы // Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 томах. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 1. М.: Наука, 2002б. С. 519—542.
10. *Вольфсон Л. Я., Ледовский В. И., Шильников Н. С.* Экономика транспорта. М.: Трансжелдориздат, 1941. 688 с.
11. *Гиацинтов Н. Г.* Основания организации тарифного дела на железных дорогах. М.: Типография И. Н. Кушнерёва и Ко., 1887. 244 с.
12. *Гольц Г. А.* Культура и экономика России за три века. Т. 1: Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). Новосибирск: Сибирский хронограф, 2002. 536 с.
13. *Гольянов А. Л., Закревская Г. П.* Главное общество российских железных дорог // Железнодорожный транспорт. 2007. № 1. С. 65—73.
14. *Гурьев А. И.* Из тупика: история одной реформы СПб.: РЖД-Партнер, 2008. 800 с.
15. *Дельвиг А. И.* Полвека русской жизни: воспоминания М.; Л.: Академия, 1930. Т. 2. 600 с.
16. *Дельвиг А. И.* Полвека русской жизни М.: Виадук, 2014. 1216 с.
17. *Загорский К. Я.* Теория железнодорожных тарифов СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1901. 322 с.
18. *Загорский К. Я.* О влиянии железнодорожных тарифов и водных фрахтов на народное хозяйство // Транспорт и народное хозяйство, 1924. Вып. 5. С. 7—33.
19. *Загорский К. Я.* Экономика транспорта. М.; Л.: Госиздат, 1930. 368 с.
20. *Зайцев А. Ф.* Очерки по истории железнодорожных тарифов СССР. Ч. 1: Хлебные тарифы М.: Транспечать, 1925. 282 с.
21. *Ильин И. П.* Уроки новейшей экономической истории железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2004. № 11. С. 16—22.
22. *Ильин С. С.* Тарифы на перевозку сельскохозяйственных грузов в период НЭПа // Железнодорожный транспорт. 1994. № 7. С. 68—71.
23. *Ильин Ю.* Свободные тарифы: уроки прошлого // РЖД-Партнер. 2007. № 8. С. 34—37.
24. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836—1917 гг. / Под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб, 1994. 336 с.
25. *Коломиец А. Г.* Финансовые реформы русских царей. 2-е изд., дополненное. М.: Вопросы экономики, 2012. 527 с.
26. *Корнац Я.* Дефицит. М.: Наука, 1990. 608 с.
27. *Котляренко А. Ф., Куренков П. В.* К логистическим технологиям смешанных перевозок // Логистика. 2002. № 3. С. 8—12.
28. Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг. СПб.: Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1914. 165 с.

29. *Крейнин А. В.* Транспортные тарифы в СССР М.: Транспорт, 1978. 276 с.
30. *Крейнин А. В.* Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837—2004 гг.). М.: НАТР, 2004. 225 с.
31. *Крейнин А. В.* Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837—2007). М.: Издат. дом Международного университета в Москве, 2010. 268 с.
32. *Куренков П. В.* Управление доставкой внешнеторговых грузов в смешанном сообщении. Дис. ... д.э.н. М.: ГУУ, 1999. 430 с.
33. *Куренков П. В., Котляренко А. Ф.* Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление. Самара: СамГАПС, 2002. 636 с.
34. *Кучурин С. Ф.* Тарифы железных дорог СССР. М.: Трансжелдориздат, 1957. 164 с.
35. *Ланидус Б. М.* Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений. М.: Изд-во МГУ, 2000. 288 с.
36. *Ланидус Б. М.* Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь. М.: Газета «Гудок», 2009. 384 с.
37. *Мазо Л. А.* Развитие эффективной конкуренции на рынке перевозок // Экономика железных дорог. 2005. № 10. С. 14—25.
38. *Мазо Л. А.* О грузовых тарифах // Отечественные записки. 2013. № 3. С. 151—161.
39. *Мазо Л. А., Маневич П. Б.* Управление грузовыми железнодорожными тарифами в условиях нестабильной рыночной экономики // Экономика железных дорог. 2009. № 3. С. 14—23.
40. *Мазо Л. А., Шмелев А. В.* Предложения по построению системы грузовых железнодорожных тарифов с учетом создания операторских компаний // Бюллетень транспортной информации. 2000. № 4. С. 28—29.
41. *Мачерет Д. А.* Создание железных дорог и экономический рост // Мир транспорта. 2010. № 4. С. 164—169.
42. *Мачерет Д. А.* Экономика «пробки» // Мир транспорта. 2014. № 3. С. 64—75.
43. Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами (Тарифное руководство № 1): в 2-х ч. Ч. 1: Правила применения тарифов. М.: МПС РФ, 2003. 160 с.; Ч. 2: Расчетные таблицы плат за перевозку грузов М.: МПС РФ, 2003. 464 с.
44. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (с комментариями) / Сост. А. С. Мишарин и др. М.: МЦФЭР, 2001. 240 с.
45. *Рогачёва Л. С., Мазо Л. А., Шмелев А. В.* Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами // Бюллетень транспортной информации. 2002. № 10. С. 5—8.
46. *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.). М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2009. 320 с.
47. *Слепнёв И. Н. С. Ю.* Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года // Отечественная история. 1998. № 5. С. 20—32.
48. *Слепнёв И. Н.* Исторические условия подготовки первых работ С. Ю. Витте // Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 1. М.: Наука, 2002. С. 78—108.
49. *Соловьёва А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М.: Наука, 1975. 309 с.
50. *Струмилин С. Г.* Тарифная проблема в СССР // На плановом фронте 1920—1930. М.: Госполитиздат, 1958. С. 422—447.
51. *Тери Э.* Экономическое преобразование России. М.: РОССПЭН, 2008. 183 с.
52. *Фролов А. Н.* Железнодорожные тарифы и собственная стоимость перевозки // Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1908. № 10—12.
53. *Хайек Ф. А.* Индивидуализм и экономический порядок. М.: Изограф, 2001. 256 с.
54. *Хануков Е. Д.* Транспорт и размещение производства. М.: Трансжелдориздат, 1955. 412 с.

55. Хачатуров Т. С. Экономика транспорта // Хачатуров Т. С. Избранные труды: в 2-х т. М.: Вольное экономическое общество России, 1996. Т. 2. С. 10—534.
56. Хусаинов Ф. И. Железнодорожные страницы в биографии С. Ю. Витте // Бюллетень транспортной информации. 2007. № 10. С. 34—40.
57. Хусаинов Ф. И. О либерализации железнодорожных грузовых тарифов // Бюллетень транспортной информации. 2008. № 5. С. 16—21.
58. Хусаинов Ф. И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850—1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. 2009. № 8. С. 15—22.
59. Хусаинов Ф. И. Профессор А. И. Чупров — основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2012. № 8. С. 3—8.
60. Хусаинов Ф. И. Железнодорожные тарифы в России на рубеже XIX—XX вв. // Бюллетень транспортной информации. 2014а. № 7. С. 3—10.
61. Хусаинов Ф. И. Железнодорожные тарифы в России и СССР в 1917—1939 гг. // Бюллетень транспортной информации. 2014б. № 8. С. 3—13.
62. Шапов А. Дорога и честь. Рассказы о Николае Аксёненко. Новосибирск : Транспорт, 2009. 488 с.
63. Шафиркин Б. И. Транспортные затраты народного хозяйства и пути их сокращения М.: Транспорт, 1975. 88 с.
64. Экономика транспорта / Под ред. С. К. Данилова. М.: Трансжелдориздат, 1955. 619 с.
65. Экономический справочник железнодорожника / Под ред. Б. И. Шафиркина. М.: Транспорт, 1978. Ч. 1. 398 с.

Ekonomicheskaya Politika, 2015, vol. 10, no. 5, pp. 91–141

**Farid KHUSAINOV**, Cand. Sci (Econ). E-mail: f-husainov@mail.ru.

Russian Open Academy of Transport, Moscow State University of Railway Engineering (22/2, Chasovaya ul., Moscow, 125315, Russian Federation).

## A Short History of Rail Freight Tariffs in Russia

### Abstracts

The paper studies the evolution of the rail freight tariffs in Russia since the inception of the railways in the 1830s and up to the present time. Identified and described the main stages: the period of non-regulated tariffs (1837-1889), the beginning of tariff regulation in 1889, changes occurred in the tariff system after the October Revolution of 1917, in the years of the NEP, in the years of industrialization. We analyzed the tariff reforms of 1995 and 2003 years.

*Key words:* railways, railway tariffs, economics of rail transport.

*JEL:* N7, N8, E3.

### References

1. Abramov A. P. *Railway costs and transportation price*. Moscow: Transport, 1974. 256 p.
2. Abramov A. P. et al. *Transportation rates*. Moscow: Transport, 1988. 232 p.
3. Agafonov V. A. et al. *Men of action. The contribution of railway personnel in the socio-economic development of Russia*. Moscow: Uchebno-metodicheskij Tsentr po Obrazovaniyu na Zheleznodorozhnom Transporte, 2007. 292 p.
4. Aksenenko N. E., Lapidus B. M., Misharin A. S. *Russian railways: From reform to reform*. Moscow: Transport, 2001. 335 p.
5. Baritko A. L., Kurenkov P. V. Organization and technology of foreign trade transportation. *Zheleznodorozhnyj Transport*, 1998, no. 8, pp. 59-63.
6. Witte S. Yu. *The Memoirs in 2 vol. Vol. I*. Moscow: Terra, 1997, 352 p.
7. Witte S. Yu. *Principles of railway rates for transportation of goods*. St. Petersburg: PGUPS, 1999. 364 p.



8. Witte S. Yu. Principles of railway rates for transportation of goods. In: Witte S. Yu. *Works and documentary materials in 5 vol. Vol. 1: Communication and the economic development of Russia. Book 1.* Moscow: Nauka, 2002a, pp. 109-382.
9. Witte S. Yu. Russian ports and railway rates. In: Witte S. Yu. *Works and documentary materials in 5 vol. Vol. 1: Communications and the economic development of Russia. Book 1.* Moscow: Nauka, 2002b, pp. 519-542.
10. Wolfson L. J., Ledovsky V. I., Shilnikov N. S. *Economics of transportation.* Moscow: Transzheldorizdat, 1941. 688 p.
11. Giatsintov N. G. *Foundations of railway rates formation.* Moscow: Typography Kushnereva & Co., 1887. 244 p.
12. Goltz G. A. *Culture and economics in Russia for three centuries. Vol. 1: Mentality, transportation, information (past, present, future).* Novosibirsk: Sibirskij khronograf, 2002. 536 p.
13. Golyanov A. L., Zakrevskaya G. P. The main company of the Russian railways. *Zheleznodorozhnyj Transport*, 2007, no. 1, pp. 65-73.
14. Guryev A. I. *Out of the impasse: The story of a reform.* St. Petersburg: RZD-Partner, 2008. 800 p.
15. Delvig A. I. *Half a century Russian life memories. Vol. 2.* Moscow, Leningrad: Akademiya, 1930, 1216 p.
16. Delvig A. I. *Half a century of Russian life.* Moscow: Viaduk, 2014. 600 p.
17. Zagorski K. Y. *A theory of railway rates.* St. Petersburg: Printing B. Kirschbaum, 1901. 322 p.
18. Zagorski K. Y. On the influence of railway and ship freight rates on the national economy. *Transport i Narodnoe Khozyajstvo*, 1924, vol. 5, pp. 7-33.
19. Zagorski K. Y. *Economics of transportation.* Moscow, Leningrad: Gosizdat, 1930. 368 p.
20. Zaitsev A. F. *Essays on the history of railway rates in the USSR. Part 1: Grain transportation rates.* Moscow: Transpechat, 1925. 282 p.
21. Ilin I. P. Lessons from recent economic history of railway transportation. *Byulleten Transportnoy Informatsii*, 2004, no. 11, pp. 16-22.
22. Ilin S. S. Tariffs for transportation of agricultural goods in the period of NEP. *Zheleznodorozhnyj Transport*, 1994, no. 7, pp. 68-71.
23. Ilin Yu. Available Rates: Lessons from the past. *RZD-Partner*, 2007, no. 8, pp. 34-37.
24. Kraskovsky Y. Y., Uzdin M. M. (eds.). *The history of railway transportation in Russia. Vol. 1: 1836-1917.* St. Petersburg, 1994. 336 p.
25. Kolomiets A. G. *The financial reforms of the Russian tsars.* 2nd ed. Moscow: Voprosy Ekonomiki, 2012. 527 p.
26. Kornai J. *The Economics of Shortage.* Moscow: Nauka, 1990. 608 p.
27. Kotlyarenko A. F., Kurenkov P. V. Logistic technologies in intermodal transportation. *Logistika*, 2002, no. 3, pp. 8-12.
28. *A brief report on the activities of tariff institutions and the Department of railway affairs, 1889-1913.* St. Petersburg: Tipografiya redaktsii periodicheskikh izdanij Ministerstva finansov, 1914. 165 p.
29. Kreynin A. V. *Transportation rates in the USSR.* Moscow: Transport, 1978. 276 p.
30. Kreynin A. V. *Development of rail freight rates and their regulation in Russia (1837-2004).* Moscow: NATR, 2004. 225 p.
31. Kreynin A. V. *Development of rail freight rates and their regulation in Russia (1837-2007).* Moscow: Izdatel'skij dom Mezhdunarodnogo universiteta v Moskve, 2010. 268 p.
32. Kurenkov P. V. *Managing the delivery of foreign goods to the mixed traffic.* Dis. ... Doctor of Economics. Moscow: 1999. 430 p.
33. Kurenkov P. V., Kotlyarenko A. F. *Foreign trade transportation in mixed traffic. Economics. Logistics. Management.* Samara: SamGAPS, 2002. 636 p.
34. Kuchurin S. F. *Railway Rates in the USSR.* Moscow: Transzheldorizdat, 1957. 164 p.
35. Lapidus B. M. *Economic problems of railway transportation governance in Russia in the formative period of market relations.* Moscow: MSU Publ., 2000. 288 p.
36. Lapidus B. M. *Railway business: how to get to the main line.* Moscow: Gazeta "Gudok", 2009. 384 p.
37. Mazo L. A. The development of effective competition in the transportation market. *Ekonomika Jeleznyih Dorog*, 2005, no. 10, pp. 14-25.



38. Mazo L. A. On freight rates. *Otechestvennye Zapiski*, 2013, no. 3, pp. 151-161.
39. Mazo L. A., Manevitch P. B. Management of cargo railroad rates in a volatile market economy. *Ekonomika Zheleznykh Dorog*, 2009, no. 3, pp. 14-23.
40. Mazo L. A., Shmelev A. V. Proposals for the construction of railway freight rates with due consideration of formation of operating companies. *Byulleten Transportnoj Informatsii*, 2000, no. 4, pp. 28-29.
41. Macheret D. A. The development of railways' and economic growth. *Mir Transporta*, 2010, no. 4, pp. 164-169.
42. Macheret D. A. The economics of traffic jams. *Mir Transporta*, 2014, no. 3, pp. 64-75.
43. *Price catalogue No. 10-01. Rates for cargo transportation and infrastructure services performed by the Russian Railways (Rates Guide number 1)*. Moscow: MPS, 2003.
44. Misharin A. S. et al. (comp.). *The program of structural reforms in railway transportation (with commentary)*. Moscow: MCFER, 2001. 240 p.
45. Rogacheva L. S., Mazo L. A., Shmelev A. V. The methodic foundations of formation of a new price list of freight rates and infrastructure services performed by the Russian railways. *Byulleten Transportnoj Informatsii*, 2002, no. 10, pp. 5-8.
46. Senin A. S. *Railway transportation of Russia in the era of war and revolution, 1914-1922*. Moscow: Uchebno-metodicheskij tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte, 2009. 320 p.
47. Slepnyov I. N. Witte and the reform of railway rates. March 8, 1889. *Otechestvennaya Istorija*, 1998, no. 5, pp. 20-32.
48. Slepnyov I. N. The historical conditions in the time of writing of the early works of Witte. In: Witte S. Yu. *Works and documentary materials in 5 vol. Vol. 1: Communications and the economic development of Russia. Book. 1*. Moscow: Science, 2002, pp. 78-108.
49. Solovieva A. M. *Railway transportation of Russia in the second half of the XIX century*. Moscow: Nauka, 1975. 309 p.
50. Strumilin S. G. *The problem of rates in the USSR. At the planning front 1920-1930*. Moscow: Gospolitizdat, 1958, pp. 422-447.
51. Teri E. *The economic transformation of Russia*. Moscow: ROSSPEN, 2008. 183 p.
52. Frolov A. N. Railway rates and private transportation cost. *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov Putey Soobscheniya*, 1908, no. 10-12.
53. Hayek F. A. *Individualism and economic order*. Moscow: Izograf, 2001. 256 p.
54. Hanukov E. D. *Transportation and the location of production*. Moscow: Transzheldorizdat, 1955. 412 p.
55. Khachaturov T. S. Economics of transportation. In: Khachaturov T. S. *Selected Works: in 2 vols. Vol. 2*. Moscow: Vol'noe ehkonomicheskoe obshchestvo Rossii, 1996, pp. 10-534.
56. Khusainov F. I. Railway chapters of Witte's biography. *Byulleten Transportnoj Informatsii*, 2007, no. 10, pp. 34-40.
57. Khusainov F. I. On the liberalization of rail freight rates. *Byulleten Transportnoj Informatsii*, 2008, no. 5, pp. 16-21.
58. Khusainov F. I. Unregulated railway tariffs: The Russian experience of 1850-1880th. *Byulleten Transportnoj Informatsii*, 2009, no. 8, pp. 15-22.
59. Khusainov F. I. Professor A. I. Chuprov — the founder of the economics of railway transportation. *Byulleten Transportnoj Informatsii*, 2012, no. 8, pp. 3-8.
60. Khusainov F. I. Railway rates in Russia at the turn of XIX-XX centuries. *Byulleten transportnoj informatsii*, 2014a, no. 7, pp. 3-10.
61. Khusainov F. I. Railway rates in Russia and the Soviet Union in 1917-1939. *Byulleten transportnoj informatsii*, 2014b, no. 8, pp. 3-13.
62. Shamov A. *Road and honor. The stories about Nikolay Aksenenko*. Novosibirsk: Transport, 2009, 488 p.
63. Shafirkin B. I. *The transportation costs of the national economy and ways to their reduction*. Moscow: Transport, 1975. 88 p.
64. Danilov S. K. (ed.) *Economics of transportation*. Moscow: Transzheldorizdat, 1955. 619 p.
65. Shafirkin B. I. (ed.) *Economic handbook for railway personnel. Part 1*. Moscow: Transport, 1978. 398 p.