

ТАРИФЫ И ФРАХТЫ

УДК 656.23.03

Ф.И. Хусаинов,
кандидат экономических наук, доцент кафедры
«Экономика и логистика на транспорте»
Самарского государственного университета
путей сообщения, начальник отдела маркетинга
ДЦФТО Приволжской железной дороги –
филиала ОАО «РЖД»
E-mail:dcfto_husainovfi@pvrr.ru

Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов

В статье рассматривается развитие системы железнодорожных тарифов в условиях отсутствия их государственного регулирования, т.е. с зарождения железных дорог до тарифной реформы 1889 года. Описаны составляющие, из которых складывались тарифы в то время, и принципы, на которых строилась система нерегулируемых государством тарифов. Сделан обзор дискуссий 1880-х годов о принципах формирования тарифов, в которых принимали участие крупнейшие научные и государственные деятели того времени (М.Н. Катков, проф. Д.И. Пихно, проф. И.А. Вышнеградский, проф. Чупров А.И., граф Э.Т. Баранов, граф С.Ю. Витте, К.Н. Посьет.). Рассматриваются преимущества и недостатки подобных тарифных систем и причины, повлекшие за собой отказ от нерегулируемых тарифов и введение в России государственного регулирования тарифов с 1889 г.

железнодорожные тарифы, государственное регулирование, частные железные дороги

F.I. Khusainov,
candidate of econ., The senior lecturer of chair
«Economy and logistics on transport» SamGUPS
(The Samara railway university), The chief of
department of marketing of the Privolzhsky railway
E-mail:dcfto_husainovfi@pvrr.ru

Noncontrollable railroad tariffs: The Russian experience of 1850–1880th years

In article development of system of railroad rates in the conditions of their absence state regulation, i.e. from origin of railways before tariff reform of 1889 is considered. In article components of which there were tariffs at that time and principles on which the system noncontrollable the state of tariffs was under construction are considered. Discussions of 1880th years about principles of formation of tariffs in which the largest took part scientific and statesmen of that time (M.N.Katkov, prof. D.I.Pihno, prof. I.A.Vyshnegradsky, prof. Chuprov A.I., count E.T.ram, columns S.JU.Vitte, K.N.poset,) are described. Advantages and lacks of similar tariff systems and the reasons which have caused refusal of noncontrollable tariffs and introduction in Russia of state regulation of tariffs since 1889 are considered

railroad tariffs, state regulation, private railways

Предметом настоящей статьи является развитие системы железнодорожных тарифов в условиях отсутствия их государственного регулирования, т.е. с зарождения железных дорог до тарифной реформы 1889 года и дискуссии 1880-х годов вокруг принципов построения тарифов.

Первые железные дороги в России, как известно, начали строиться в 1837-1838 гг. К 1851 г. протяжённость железных дорог возросла до 1009 км., но продолжала расти очень медленными темпами, достигнув к 1855 г. величины 1058 км.

В конце 1850-х – начале 1860-х годов началось динамичное развитие железных дорог России. В 1855 г. главноуправляющим путями сообщения был назначен генерал-адъютант К.В. Чевкин, который стал активным проводником политики Александра II по привлечению иностранного и частного капитала в строительство железных дорог. Специально организованная комиссия во главе с К.В. Чевкиным (и при поддержке министра финансов М.Х. Рейтерна) решительно склонилась к тому, чтобы сооружение железных дорог велось не на государственные, а на частные средства. К середине 1865 г. в России было построено 3,8 тыс. км железных до-

рог. Принятый при поддержке М.Х. Рейтерна и К.В. Чевкина курс на частное железнодорожное строительство вызвал настоящий бум, который продолжался с 1867 г. до середины 1870-х годов (см. рис.). За это время было построено 17,7 тыс. вёрст путей (1 верста примерно равна 1,06 км), т.е. в 3,5 раза больше первоначальных планов. Авторы фундаментальной «Истории железнодорожного транспорта России» [1], отмечают, что «за пятилетие с 1868 по 1872 гг. было построено почти в два раза больше железнодорожных линий, чем за предыдущие 30 лет».

Представление о масштабах подъёма в железнодорожном предпринимательстве даёт такой факт: в 1866 г. правительство выдало только одно разрешение на изыскание линий, в 1869 г. их было выдано уже 139 [1]. С 1861 по 1873 гг. в стране возникли 53 железнодорожные общества с акционерным капиталом 698,5 млн. руб. Более 60% акционерного капитала, образованного в указанный период, приходилось на долю железнодорожного транспорта.

Как видно из рис., за пятилетие с 1868 по 1872 гг. среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1913,8 км/год, за пятилетие 1873-1877 гг.

аналогичный показатель составил 1305,6 км/год. Таким образом, за десятилетие с 1868 по 1877 гг. среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1609,7 км/год. За исключением весьма специфического периода 1898-1907 гг. (в это десятилетие производство чугуна в России утроилось, а выплавка стали возросла в 6 раз, причины и история этого экономического рывка выходит за пределы настоящей статьи), за всю историю железных дорог не было достигнуто подобных темпов строительства. Заметим, что за советский период (1918-1991 гг.) даже в периоды экстремально высоких по советским меркам темпов строительства железнодорожной сети (как, например, в период послевоенного восстановления) не был достигнут уровень, который обеспечивали частные капиталы в 1868-1877 гг. (см. табл. 1).

В 1877 г., 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, уве-

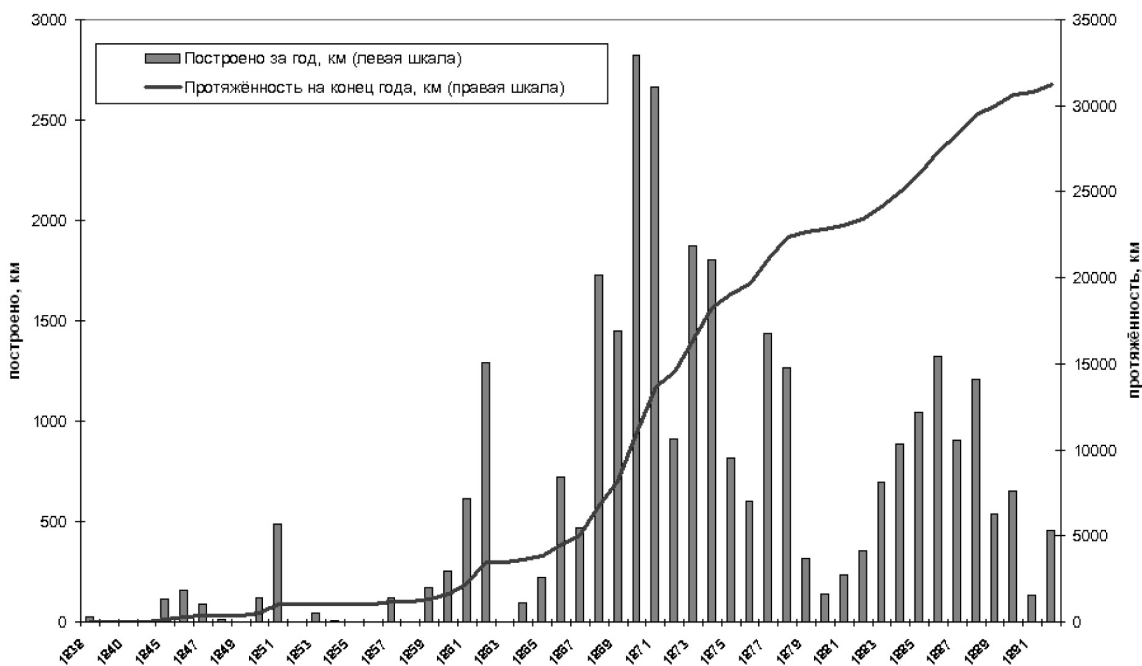


Рис. Строительство железных дорог в России в 1838-1892 гг.

Таблица 1
Строительство железных дорог в Российской империи и СССР

| Период | Лет в периоде | Построено за период, км. | Построено в среднем за год, км. |
|----------------------------|---------------|--------------------------|---------------------------------|
| 1838-1867 | 29 | 5 009,0 | 172,7 |
| 1868-1877 | 10 | 16 097,0 | 1 609,7 |
| 1878-1887 | 10 | 7 167,0 | 716,7 |
| 1888-1897 | 10 | 12 826,0 | 1 282,6 |
| 1898-1907 | 10 | 21 005,0 | 2 100,5 |
| 1908-1917 | 10 | 14 136,0 | 1 413,6 |
| За период 1868-1917 | 50 | 71 231,0 | 1 424,6 |
| 1918-1927 | 10 | 5 740,0 | 574,0 |
| 1928-1937 | 10 | 7 477,0 | 747,7 |
| 1938-1947 | 10 | 12 382,0 | 1 238,2 |
| 1948-1957 | 10 | 4 062,0 | 406,2 |
| 1958-1967 | 10 | 7 489,0 | 748,9 |
| 1968-1977 | 10 | 5 849,0 | 584,9 |
| 1978-1987 | 10 | 6 234,0 | 623,4 |
| 1988-1992 | 5 | 1 361,0 | 272,2 |
| За период 1918-1991 | 74 | 50 594,0 | 683,7 |

личение 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**» [2].

Часть этих акционерных обществ занималась только строительством, но большая часть – и организацией железнодорожных перевозок.

Эти общества конкурировали между собой, стремясь привлечь к перевозке по своим дорогам как можно больше грузов.

На этом этапе железнодорожные общества были вольны самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки по своим дорогам. **Первоначально провозная плата включала в себя три составляющие:**

1. Плата за пользование рельсовым путём и его принадлежностями (или, как сказали бы сего-

дня – инфраструктурная составляющая);

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

3. Плата собственно за перевозку.

Подобная структура тарифа была обусловлена тем, что при устройстве первых железных дорог предполагалось, что владение рельсовым путём не будет соединено в одних руках с перевозочной операцией. Вследствие аналогии рельсовых путей с каналами и простыми дорогами (для гужевого транспорта), первые железнодорожные концессии исходили из предположения, что рельсовый путь будет легко доступен для пользования частных отправителей грузов и транспортных компаний.

На железнодорожном транспорте применялись две системы расчёта 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 объёма товара. При этом, товарам менее дорогим соответствует меньшая величина тарифа.

Первоначально на железнодорожном транспорте использовалась «натуральная» система, перешедшая с гужевого транспорта, но в дальнейшем, по мере развития железнодорожных перевозок, произошёл постепенный переход к преимущественно «исторической» системе.

При этом, какой-либо систематизированной системы тарифов в то время не существовало: они определялись эмпирическим путём, на договорной основе. Принцип, согласно которому в основе тарифа должна лежать цена перевозимого груза (а точнее – платёжеспособность, определяемая через цену) называется в мировой тарифной практике «ad valorem», а тарифы, построенные на основе цены (платёжеспособности) соответственно – *адвалорными*.

Между железными дорогами, входящими в частные общества, велись «тарифные войны» за привлечение к перевозке хлебных грузов, следующих назначением на балтийские и черноморские порты.

Иногда, в связи с острой конкуренцией, возникали перебои с движением грузов. До 1887 г. железные дороги, принадлежащие различным обществам, как правило, не предоставляли друг другу свои вагоны. В связи с этим на станциях примыкания одной дороги к другой приходилось производить перегрузку из вагонов одной компании в вагоны другой или перевозить грузы гужевым транспортом от станции одной дороги до станций другой дороги [3]. С целью ограничения злоупотреблений со стороны дорог Министерство путей сообщения, при заключении соглашений с частными обществами, предусматривало в концессионных уставах предельные тарифные ставки, превышать которые частные общества не имели права. Это был первый опыт государственного

регулирования тарифов. Нижний предел тарифов не устанавливался. Так, например, Уставом «Главного общества Российских железных дорог» устанавливалось, что высший орган общества – Совет управления – был вправе «устанавливать и изменять плату за перевозку пассажиров и товаров и способ её взимания». При этом, пониженная плата устанавливалась для военнослужащих (25 % от тарифа) и воинских грузов (50 % от предельного тарифа).

Все товары были разбиты сначала на **три разряда**, а позднее – на **пять тарифных классов** (см. табл. 2) и для каждого установлен высший тариф за провоз с каждого пуда и каждой версты (см. табл. 3). 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. Кроме того, наряду с «нормальными» классами применялись «пониженные» классы.

Пудо-вёрстный тариф снижался с увеличением расстояния перевозки. Идею понижения тарифной ставки при увеличении расстояния перевозки современники приписывали К.В. Чевкину [5]. Тарифные ставки за пудо-версту снижались на 10 % при расстоянии перевозки от 200 до 500 вёрст, на 15 % при расстоянии от 500 до 1000 вёрст и на 20 % при пробеге более 1000 вёрст. Позднее понижающие коэффициенты стали устанавливать через ссылку на Устав Главного общества российских железных дорог.

В то время ещё не было определённых правил, по которым железные дороги (как частные, так и казённые) обязаны были публиковать действующие тарифы в открытой печати с тем, чтобы они были заранее известны потребителям транспортных услуг. В связи с этим иногда возникали курьёзные ситуации, когда во время нахождения груза в пути тарифы на одни грузы уменьшались, а на другие увеличивались, – и на станциях назначения с грузополучателя взыскивались совсем дру-

Таблица 2
Распределение некоторых грузов по тарифным классам в 1870-1880 гг.

| Класс | Наименование груза |
|-------|--|
| 1 | Машины и их части, медь, воск, губка, китовый ус, шёлк |
| 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: [4]

Таблица 3
Тарифные ставки в коп. с пудо-версты по классам грузов в 1879-1880 гг.

| 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: [4]

гие суммы, чем те, которые были ему предварительно объявлены.

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 повышенного по сравнению с предыдущими периодами, объёма грузов. Впрочем, так как рефакции устанавливались избирательно, то их применение на государственных железных дорогах зачастую приводило к коррупции.

В начале 1880-х годов в российской прессе развернулась большая дискуссия о принципах построения системы железнодорожных тарифов, в которой приняли участие многие видные учёные и известные деятели транспорта: начальник коммерческой службы казённых Полесских железных дорог И.Н. Изнар, редактор «Московских ведомостей» М.Н. Катков, министр путей сообщения К.Н. Посьет, будущий министр финансов проф. И.А. Вы-

шнеградский, редактор газеты «Киевлянин» и проф. Киевского университета Д.И. Пихно, проф. и зав. кафедрой политэкономии Московского университета А.И. Чупров. По состоянию на начало 1881 года 93 % железнодорожной сети находилось в частном владении и лишь 7 % – в казённом (впрочем, уже к 1890 г. это соотношение изменится и составит 71% на 29%) [6].

В декабре 1881 г. 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.

В полемику с графом Барановым вступил министр путей сообщения К.Н. Посьет, который предложил два способа осуще-

ствления 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 проф. И.А. Вышнеградский – будущий министр финансов, представлявший на съезде Рыбинско-Бологовскую железную дорогу, а через несколько месяцев, по предложению И.С. Блиоха возглавивший правление Общества Юго-Западных железных дорог. Вышнеградский решительно возражал даже против предложенного графом Барановым минимального контроля, высказавшись в пользу сохранения права дорог самостоятельно устанавливать тарифы. По его мнению, тарифы и их регулирование – слишком сложное дело, чтобы было возможным внимательное рассмотрение его в правительственном органе. Кроме того, задержки с утверждением тарифов могли сделать новые тарифы ненужными.

Граф Э.Т. Баранов писал в феврале 1882 г., что «правительство, считая железнодорожные общества предприятиями коммерческими, едва ли должно принимать на себя непосредственное распоряжение их тарифной политикой» [7].

Сутью конфликта между Комиссией графа Баранова и руководимого Посьетом Министерства путей сообщения являлся вопрос о формах и степени государственного вмешательства в деятельность акционерных железнодорожных обществ. В конце 1870-х годов МПС в стремлении усилить своё влияние столкнулось с сопротивлением частных железнодорожных обществ. «Наиболее трудной задачей при господстве частной эксплуатации железных дорог было усиление государственного вмешательства в тарифную политику железнодорожных обществ. В этом вопросе МПС встретилось с сильным противодействием влиятельной оппозиции в высших эшелонах вла-

сти, где господствовали взгляды о преимуществах коммерческой эксплуатации железных дорог» – пишет историк И.Н. Слепнёв.

Несмотря на противодействие комиссии Баранова, рассмотрение вопроса о государственном регулировании тарифов не сходило с повестки дня. Переход к активному казённому строительству железных дорог после 1882 г. вызвал необходимость создания специального органа для управления казённой железнодорожной сетью. 15 октября 1882 г. на основе Высочайше утверждённого положения Комитета министров было создано Временное управление казённых железных дорог. С его помощью МПС сразу попыталось выставить себя сторонником интересов государственной экономической политики в противовес локальным, «эгоистическим» интересам частных обществ.

Спор разгорелся вокруг перевозок хлебных грузов в районе Курско-Киевской железной дороги. Снижая тарифы в направлении к Николаеву и по Сумскому участку казённой Харьковско-Николаевской железной дороги, Временное управление казённых железных дорог пыталось отвлечь хлебные грузопотоки от иностранных портов (Кенигсберга и Данцига) к отечественным. Такая вот, хорошо знакомая современному читателю, история. Но сравнительно небольшая сеть казённых железных дорог не могла конкурировать с обширной сетью акционерного общества Юго-Западных железных дорог. При этом, основной грузопоток по дорогам общества (в состав которого, помимо Одесской, входили ещё четыре дороги – Харьковско-Николаевская, Фастовская, Киево-Брестская и Брестско-Граевская) был экспортным и следовал 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 про-

изводителей. МПС было озабочено сложившейся ситуацией и 7 декабря 1879 г. 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 наибольшего количества грузов на железную дорогу. В этом главная задача любого акционерного общества и в этом его обязанность перед акционерами. А защита неэффективных производителей себе в убыток – не является целью акционерной компании.

При этом, как отмечено в Протоколах заседаний XI-го Общего съезда, выступившие представители Юго-Западных железных дорог Ф.Е. Фельдман и С.Ю. Витте заявили, что понижение тарифов на перевозку импортных железных и стальных изделий производится не для поощрения иностранной промышленности, а вследствие конкуренции с дешёвыми морскими фрахтами. В противном случае большая часть вагонов от границы и портов порожнялась бы порожняком. Впоследствии Витте подробно изложил свою позицию по этому вопросу в работе «Русские порты и железнодорожные тарифы» о которой речь пойдёт ниже.

Позицию К.Н. Посьета (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. Стрехова) и профессор Киевского университета, редактор газеты «Киевлянин» Д.И. Пихно. Как пишет И.Н. Слепнёв, «Позиция Витте противостояла официальной позиции министерства путей сообщения, проводимой, в частности через «Московские ведомости» М.Н. Катковым и через газету «Киевлянин» Д.И. Пихно» [6].

Статьи С.Ю. Витте, опубликованные в журнале «Инженер», как ответ на цикл статей Д.И. Пихно были впоследствии им собраны и изданы в Киеве в 1883 году отдельной книгой, названной «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» [9]. Указанная книга выдержала три издания: второе в 1884 г. и третье – существенно расширенное и дополненное несколькими теоретическими параграфами – в 1910 г. и была высоко оценена А.И. Чупровым и академиком И.И. Янжулом.

Заниматься экономическими и финансовыми науками Витте начал в бытность свою начальником службы движения Одесской железной дороги, когда ему непосредственно пришлось овладеть непростой тарифной проблематикой (подробнее об этом см. БТИ № 10, 2007) [10].

«Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое?» – задаёт 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 С.Ю.Витте – сформулирован в 1878 г. 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 отмечает, что теория тарифообразования занимает центральное положение не только в экономике железных дорог, но и

в экономике страны в целом и, более того, – в жизнедеятельности общества в целом.

Важнейшей частью этой работы стали сформулированные автором 23 принципа построения железнодорожных тарифов.

Приведём здесь важнейшие из них:

- 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.

- Железнодорожные тарифы, регулированные согласно предыдущему пункту, обеспечивают железным дорогам наибольший чистый доход.

- Размер капиталов сооружения железных дорог не имеет влияния на размеры провозных цен, а следовательно и на тарифы (через много лет после Витте за аналогичную идею в теории фирмы Мертон Миллер и Франко Модильяни получают Нобелевскую премию по экономике).

- С уменьшением расходов эксплуатации собственный интерес железных дорог заставляет их стремиться к понижению тарифов.

- Чем употребительнее товар, тем железной дороге бывает выгоднее держать на него более низкий тариф. Товары более ценные перевозят по более дорогому тарифу.

- Система «исторических» тарифов, основанная на наименовании перевозимых товаров, более правильна и целесообразна, нежели система «натуральных» тарифов по объёмному весу товара. «Натуральная» система, применяемая в Германии и Австрии, породила многие неудобства.

- Не существует расхода перевозки данного товара, существуют только валовые расходы эксплуатации.

- 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 свобод-

ного действия закона спроса и предложения тогда, когда это явно вызывается государственными потребностями или защитой интересов слабых.

- Унифицированные тарифы, наподобие почтовых и телеграфных, неприемлемы на железных дорогах.

- Необходим контроль за тарифами со стороны государства и общественных организаций, прессы, представителей промышленности, торговли, чтобы обеспечить гласность, общедоступность принципов формирования тарифов.

- Покровительство железнодорожными тарифами русским портам, в ущерб движению через сухопутную границу, не соответствует государственным интересам России.

- Эксплуатация железных дорог казной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами под контролем правительства.

При этом автор принципов предостерегал, что не следует увлекаться покровительством промышленности посредством тарифов.

Витте считал, что для повышения эффективности тарифной системы не следует ограничивать железнодорожные общества в назначении провозной платы на близкие расстояния. Пример, когда пониженный тариф на близкое расстояние оборачивается чистым доходом, – это перевозка свекловицы. «Дорога может согласиться на перевозку свеклы до какого-либо сахарного завода по тарифу ниже эксплуатационных расходов, зная, что перевезённая свекла даст дороге новый груз – сахар, который имеет такую ценность, что, вообще говоря, выдерживает высокий тариф, если при этом коммерческий расчёт убеждает, что убыток от перевозки свеклы покроется перевозкой сахара».

В наши дни подобные рассуждения кажутся вполне банальными, но для своего времени они были новаторскими. Тотальная унификация тарифного дела казалась Витте нежелательной: «Избегнуть разнообразия железнодорожных тарифов, насколько

оно зависит от самого существа дела, невозможно».

Многие анализируемые Витте фундаментальные проблемы экономики железнодорожного транспорта актуальны до сих пор. Например, тезис о нецелесообразности «покровительства железнодорожными тарифами русским портам». Ведь и поныне государство, деформируя транспортный рынок путём установления заниженных тарифов на перевозки через российские порты (с благой, на первый взгляд, целью – стимулирования загрузки отечественных портов) фактически просто переключает издержки от неэффективной работы портов на плечи грузоотправителей и железных дорог.

Указанной проблеме посвящена работа Витте «Русские порты и железнодорожные тарифы», в которой он пишет, что «русские железные дороги уже давно обвиняются в том, что своей тарифной политикой они не только не содействуют развитию русских портов, но решительно противодействуют этому делу». Отвечая своим оппонентам, 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 кровообращение, направляя его в одни части организма за счёт других частей [11].

Выше было отмечено, что до 1887 г. железные дороги, принадлежащие различным обществам, не предоставляли друг другу свои вагоны. В 1887 году было принято Положение о прямом бесперегрузочном сообщении, а также 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

объединению тарифных систем всех дорог, и Правительство только ускорило этот процесс.

Через несколько месяцев после смерти графа Баранова Комиссия по исследованию железнодорожного дела в России была закрыта, что привело к усилению сторонников государственного вмешательства в тарифное дело.

Первая попытка ввести государственное регулирование тарифов была сделана в 1885 году. 3 августа 1885 г. было принято решение МПС о предоставлении с 1 октября 1885 г. на рассмотрение и утверждение правительством «тарифов всех сухопутных и заморских граничных сообщений». В ответ Главное общество российских железных дорог и Орловско-Витебская железная дорога направили в Комитет министров ходатайство об отмене этого приказа МПС. Ходатайство их было отклонено.

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» (цит. по [7]). Кроме того, объяснение причин изменения тарифов во многих случаях, по мнению Правления Юго-Западных железных дорог, потребовало бы столько времени и труда, что Управление вынуждено было бы увеличить личный состав тарифного отделения. Менее чем через год – 11 июля 1886 г. Александр III утвердил Положение Комитета министров, которым было законодательно оформлено подчинение железнодорожных тарифов правительственному регулированию. Ещё через год – 15 июня 1887 г. 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 ещё некоторое время – 18 ноября 1888 г. было принято решение (утверждённое – опять-таки Александром III) о передаче тарифного дела в Министерство финансов, на основании которого был разработан Закон, подписанный Александром III 8 марта 1889 г.

Начиная с 1889 года, установление новых тарифов, их отмена или внесение отдельных изменений как на государственных, так и на частных железных дорогах стали осуществляться правительственными органами. Для этих целей при Министерстве финансов были созданы межведомственный Тарифный комитет и Совет по тарифным делам.

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

Говоря 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 счёте, приводило к тому, что дефицит покрывался за счёт государственных средств.

Аналогичное положение складывалось в тот период на железных дорогах США, которые, как писал **С.Ю.Витте**, «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощённое состояние» [9]. «Однако в отличие от железных дорог России, – пишет по этому поводу крупнейший отечественный специалист по железнодорожным тарифам д.э.н. **А.В. Крейнин** – железные дороги США в дальнейшем стали заключать между собой соглашения, образуя картель, повышая тарифы и покрывая все убытки за счёт грузоотправителей. В Рос-

сии 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» [3]. Именно правительственные гарантии станут одной из причин убыточности и последующего выкупа дорог казной. В мемуарах известного промышленника и предпринимателя Н.А. Варенцова содержится следующее мнение о причинах покрытия дефицита некоторых железных дорог из казны: членами советов директоров акционерных обществ зачастую становились Великие князья и другие родственники императора, которые, будучи вхожи к Его величеству, периодически получали для патронированных ими обществ не только выгодные подряды, кредиты, но и уплаты долгов за счёт казны. Много позднее Я. Корнаи введёт для описания подобных явлений термин «мягкие бюджетные ограничения», при которых ресурсы тратятся не на повышение эффективности работы, а на завоевание расположения власти, которая и покроет ваши убытки.

Поняв, что бороться с этим он не в состоянии, С.Ю. Витте, ставший в марте 1889 г. директором Департамента железнодорожных дел Министерства финансов, придёт к выводу, что, раз уж всё равно убытки плохо управляемых обществ покрываются казной, то проще просто выкупить эти дороги и сделать их государственными. Впоследствии, в августе 1889 г. Витте в письме С.А. Петровскому будет описывать произошедшую с ним метаморфозу так: кто бы мог подумать лет пять тому назад, что Ивану Алексеевичу Вышнеградскому и мне придётся вести линию на усиление государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ (цит. по [7]).

Постепенно к 1901 г. 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 г. убыточным. В связи с этим к 12 классным тарифам были добавлены три новых класса с повышением ставок примерно на 25 % [3]. В действующей в это 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.

Анализ тарифной реформы 1889 г. выходит за пределы настоящей статьи, но представляется, что читателям БТИ будет небезынтересно – как же современники оценивали эту реформу?

Одни считали, что это необходимый и вынужденный шаг, обусловленный как фискальными интересами казны, так и ставившимися правительством задачами по индустриализации страны. Тарифная политика Департамента железнодорожных дел и, в первую очередь, введение низких тарифов на сырьё и хлебные грузы создавали благоприятные условия для деятельности предпринимателей и способствовали развитию товарного зернового производства в отдалённых 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 усилившийся после крушения императорского поезда «комплекс вины» железнодорожных обществ перед самодержавной властью не позволил даже доходным железным дорогам сколь-нибудь эффективно противостоять вторжению государства в сферу коммерческих интересов частных обществ [8].

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

Список литературы

1. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836-1917 гг./ Под общей ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина – СПб, 1994. – 336 с.
2. Коломиец А.Г. Финансовые реформы русских царей. От Ивана Грозного до Александра Освободителя – М.: НП Редакция журнала «Вопросы экономики», 2001. – 400 с.
3. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004 гг) – М.: НАТР, 2004. – 225 с.
4. Ильин Ю. Свободные тарифы: уроки прошлого // РЖД-Партнер. – 2007. – № 8. – С.34-37
5. Гольянов А.Л., Закревская Г.П. Главное общество российских железных дорог // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 1. – С.65-73.
6. Тери Э. Экономическое преобразование России / Пер. с фр. – М.:РОССПЭН, 2008. – 183 с.
7. Слепнев И.Н. Исторические условия подготовки первых работ С.Ю. Витте // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов в 5 томах. – Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 1 – М.: Наука, 2002. – С.78-108.
8. Слепнев И.Н. С.Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года // Отечественная история. – 1998. – № 5. – С.20-32.
9. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов [печ. по 3-му изданию 1910 г.] // Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т.. – Т.1.: Пути сообщения и экономическое развитие России. – Книга 1 – М.: Наука, 2002. – С. 109-382.
10. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 10. – С.34-40.
11. Витте С.Ю. Русские порты и железнодорожные тарифы // Собрание сочинений и документальных материалов в 5 томах. – Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Книга 1 – М.: Наука, 2002. – С. 519-542.