

Очерки истории железнодорожных тарифов



Фарид ХУСАИНОВ,
к.э.н., доцент
Российской открытой
академии транспорта
Московского
государственного
университета путей
сообщения (РОАТ МИИТ)
(Москва)

Очерк 11. Тарифные дискуссии конца 1920-х – начала 1930-х годов

Как мы уже знаем из предыдущих очерков, существует две совершенно различные концепции построения железнодорожных тарифов. Согласно одной из них, тариф должен строиться «по платежеспособности», т. е. различаться для грузов с разной ценой. Для дорогих грузов такой тариф, как правило, будет выше, а для дешевых – ниже. В основе принципа платежеспособности лежали представления о субъективной ценности, заложенные представителями *австрийской экономической школы*, в частности Ойгеном (Евгением) фон Бем-Баверком. Согласно альтернативной концепции, тариф должен строиться на основе себестоимости перевозки. В основе этого взгляда лежала *трудовая теория стоимости*, восходившая к Д.Рикардо и марксизму, в основу которого она была положена.

В рыночной дореволюционной экономике тарифы базировались на платежеспособности, затем, после революции, было не до теоретических дискуссий, и тарифы строились в общих чертах на тех же принципах.

Но т. к. «орудием победившего пролетариата» стал именно марксизм, то ряд марксистки настроенных ученых вдруг обратили внимание на некоторое противоречие между официальной «государственной религией» – марксизмом и практикой тарифообразования.

Тарифная дискуссия, которая проходила в конце 20-х – начале 1930-х годов в экономической науке, касалась «принципа платежеспособности» при построении тарифов. Ее участники были вынуждены, отстаивая свои принципы, прибегать к марксистским цитатам как к аргументации «первого ряда». Если отбросить в сторону идеологическую шелуху, то можно найти «жемчужное зерно» безукоризненной и проверенной временем экономической мысли (начало в № 9/2013).



Бессонов против Струмилина

Так, экономист **С. А. Бессонов** выступил в 1928 г. «зачинщиком» дискуссии о соответствии принципа платежеспособности марксизму. В феврале 1928 г. в газете «Экономическая жизнь» он опубликовал статью, в которой писал: «Теоретический принцип платежеспособности представляет собой прямое порождение австрийской теории ценности, выводящей ценность из предельной полезности благ. Субъективная ценность перевозки для грузоотправителя в качестве

основания для назначения провозных плат составляет теоретический лейтмотив всех тарифных рассуждений, начиная от Эмиля Закса в Германии и Витте в России и кончая современными теоретиками этого дела – Загорским, Оранжевым и др. Теория тарифов – это последнее убежище, в котором австрийская школа уцелела в Советском Союзе, ничем не тревожимая и в полной теоретической сохранности». В марте того же года в следующей статье Бессонов развивает свою мысль: «Для Маркса принцип платежеспособности

(«прямо пропорционально стоимости товаров) был лишь результатом спекулятивных махинаций железнодорожных магнатов, искажавших во имя своих интересов подлинную природу ценообразования на транспорте „пропорционально протяжению и весу“, т. е. пропорционально издержкам перевозок».

Любопытны здесь стиль и методы полемики тех лет. В споре с **С. Г. Струмилиным** (будущим академиком) Бессонов помимо собственно экономических аргументов активно пользуется принятым в то время способом полемики: ищет противоречия между своим оппонентом и «священными текстами» марксистского учения. В статье Бессонова в журнале «Плановое хозяйство» мы читаем: «Тов. Струмилинин в своих статьях грешит против учения Маркса о транспорте», «если б Маркс сказал о транспорте не более двух слов, мы всё же обязаны были бы исходить именно их этих слов Маркса, а не из учений буржуазных экономистов, как бы последние ни были многословны», «Но мы видим, что, к сожалению, мы не можем учиться у тов. Струмилинина, потому что он учит неладному – пренебрежению к наследству Маркса», «против всех этих утверждений собственно нет смысла спорить. Нужно просто отослать тов. Струмилинина ко II тому «Капитала», где Маркс в главе 6 специально по поводу аналогичных ошибок подчеркивал...».

И, наконец: «тов. Струмилинин пошел от Маркса к Загорскому, потеряв при этом руководящую идею о трудовой стоимости перевозок как основе ценообразования на транспорте».

Если встать на последовательно марксистскую позицию, то можно сказать, что точка зрения Бессонова по-своему логична и внутренне непротиворечива (насколько вообще возможна внутренняя непротиворечивость в гуманитарных дисциплинах).

Дискутировать с таким последовательным и бескомпромиссным марксистом, как С. А. Бессонов, С. Г. Струмилину трудно, потому что прямой «лобовой», подходящей цитаты из Маркса не найти, а цитата, напомню, в это время постепенно становилась главным аргументом в споре.

С другой стороны – с практической точки зрения, переход на тарифы на основе себестоимости представлялся Струмилину вредным для развития железнодорожного транспорта и, на наш взгляд, в этом Струмилинин был прав.

Теперь перед академиком стояла сложная задача: с одной стороны, нужно защитить интересы железнодорожного транспорта (как он их понимал), а с другой – избежать прямого конфликта с марксистским учением.

В результате в августовском номере журнала «Плановое хозяйство» за 1928 год появляется большая статья Струмилинина под названием «Тарифная проблема в СССР». И в этой статье, призвав на помощь всю изворотливость, на которую он был способен, Струмилинин, тонко лавируя между Цицлой антимарксистской ереси и Харибдой марксистской догматики, доказывает, что в построении тарифов по платежеспособности нет ничего предосудительного.

Как ему это удалось?

Сначала Струмилинин соглашается с основным тезисом Бессонова, а потом постепенно объясняет, что советские тарифы, дифференцируемые по платежеспособности – это совсем не то, что «буржуазные» тарифы, дифференцируемые по платежеспособности.

Затем, Струмилинин, отвечая Бессонову, говорит, что и принцип платежеспособности и принцип себестоимости – оба являются «буржуазными» принципами. Он пишет: «Почему же тов. Бессонов отдает столь решительное предпочтение

буржуазному принципу себестоимости перед таким же буржуазным принципом платежеспособности?»

И, наконец, в конце Струмилинин отмежевывается от теории платежеспособности, но поддерживает подобную практику установления тарифов.

Приведем цитату из указанной статьи: «На наш взгляд, он [Бессонов] прав только в одном. Пользовавшаяся до сих пор большим влиянием у тарификаторов из НКПС теория платежеспособности грузов должна быть отвергнута. ... Она скользит лишь по поверхности явлений рынка и потому не может нам дать удовлетворительное объяснение протекающих гораздо глубже процессов ценообразования ... мы не менее решительно, чем и сам Бессонов, отвергаем эту крайне убогую, мещански поверхностную и явно фетишистскую теорию ... Но из того, что какая-либо теория плохо объясняет и обосновывает действующую практику тарификации, отнюдь еще нельзя без дальнейших обоснований отвергать вместе с теорией и практику дифференциальных тарифов».

Дальше Струмилинин на практических числовых примерах показывает пользу от дифференциации тарифов по платежеспособности, но помня, что помимо аргументов, нужно как-то «отбиться» от обвинений в антимарксистской «ереси», Струмилинин добавляет: «Не понятно только, зачем Бессонову понадобилось изображать нас противниками этого тезиса и поучать нас такими ссылками на Маркса, которые мы сами уже неоднократно использовали в печати и притом даже раньше Бессонова».

Заканчивая свой ответ Бессонову, Струмилинин пишет: «Бессонову ничего не стоит заявить, что Струмилинин выступает „в защиту теории платежеспособных тарифов“, хотя я, наоборот, отвергаю эту „теорию“ и отстаиваю дифференциацию тарифов, исходя из совсем другой теории».

Таким образом, идея учета платежеспособности в тарифах была Струмилиным спасена, но за счет отказа от некоторых теоретических ее оснований и будучи завернутой в квази-марксистскую «обертку».

Окончание в следующем номере

Ряд марксистки настроенных ученых вдруг обратили внимание на некоторое противоречие между официальной «государственной религией» – марксизмом и практикой тарифообразования.