

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Закономерно, когда система железнодорожных тарифов является следствием экономической ситуации. Но иногда политика берет верх над экономической целесообразностью. Тогда трагически обрываются судьбы известных ученых, а страну неизбежно накрывает стагнация. (Окончание. Начало в № 7/2014).

Слово о Загорском

О выдающемся российском ученом К. Я. Загорском мы уже упоминали в одном из предыдущих очерков. Здесь стоит сказать о нем несколько слов, тем более, что в марте этого года исполнилось 155 лет со дня его рождения, а в ноябре будет 80 лет со дня смерти.

Константин Яковлевич **Загорский** не только один из самых уважаемых и авторитетных экономистов-«тарифников», но и человек яркой судьбы. В юности был членом революционных организаций (и это роднит его со Струмилиным), участвовал в группах «Черный передел» и «Земля и воля», за участие в студенческих беспорядках был подвергнут аресту, занимался распространением среди студенчества революционных (или, как сказали бы сегодня, – экстремистских) изданий, читал доклады на социально-экономические темы в студенческих кружках. Впоследствии увлекся экономической наукой, под воздействием которой эволюционировал от леворадикальных идей к умеренному либерализму (здесь стоит напомнить, что слово «либерализм» в России в конце XIX в. имело несколько иное значение, чем сегодня). В со-

ветское время энциклопедии характеризовали его как «представителя буржуазных экономических теорий в науке о железнодорожном транспорте».

В 1889–1890 годах работал в департаменте торговли и мануфактур, а с 1891 года – в департаменте железнодорожных дел. В это время публикует книгу «Теория железнодорожных тарифов» (1-е издание – 1902, 2-е – 1923), ставшую одной из важнейших работ в этой области, которая цитируется до сих пор.

С 1899 г. работает представителем министерства финансов в Тарифном комитете и в Комиссии о новых железных дорогах, позже – член Совета по тарифным делам.

В 1910–20-е годы публикует ряд книг, посвященных тарифной политике: «Наша железнодорожная тарифная политика» (1910), «Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог» (1912), «Железнодорожные тарифы Германии и России в связи с их экономической политикой» (1914), «Система железнодорожных и водных тарифов» (1925) а также ряд статей в периодических изданиях.

Революция 1917 года застала его в должности заведующего отделом международных сообщений Российских железных дорог, после революции работает на аналогичной должности в НКПС. В 1918 г. участвует в качестве эксперта по железнодорожным вопросам в советской делегации по ведению мирных переговоров с Украиной; параллельно с 1919 г. занимается педагогической деятельностью.

Отношение Загорского к проблеме платежеспособности сформулировано в его главной «тарифной» книге **«Теория железнодорожных тарифов»**: «Сущность тарификации по ценности заключается в том, чтобы посредством возможно лучшего приспособления тарифных ставок к платежной способности перевозимых грузов достигнуть наибольшего чистого дохода. В этом и заключается главное оправдание системы тарификации по ценности с точки зрения общих интересов народного хозяйства... Следовательно, рассматриваемая система построения тарифов должна быть признана естественной, т. е. отвечающей самой природе вещей, но ни в каком случае не «произвольной», «искусственной» ...

Несмотря на такие отклонения от «генеральной линии», научный авторитет Загорского был так высок, что ему предложили написать вузовский учебник для студентов-железнодорожников.

Струмилин против Загорского

Книга К. Я. Загорского **«Экономика транспорта»**, написанная как

С середины 1930-х годов в интеллектуальном пространстве отечественной экономической науки жизнь была надолго прекращена, и везде воцарился догматизированный марксизм.

учебное пособие и одновременно как научный труд, увидела свет в 1930 г. И на всякий случай была предусмотрительно раскритикована уже в предисловии, которое написал будущий академик С.Струмилин.

Сначала Струмилин отдает должное Загорскому как «прикладному» ученому: «Предлагаемая работа принадлежит перу одного из наиболее компетентных знатоков прикладной экономики транспорта. В качестве источника конкретных знаний в указанной области она, несомненно, стоит на уровне лучших руководств и пособий по данному предмету для высших учебных заведений».

Но затем переходит к его «идейно-теоретической подготовке», которая оказывается неудовлетворительной. Струмилин пишет: «Гораздо слабее автор в области чисто теоретических проблем, которых ему приходится касаться в отдельных разделах предлагаемой книги. Не будучи марксистом, он зачастую трактует эти проблемы, с нашей точки зрения, совершенно неудовлетворительно. В

качестве примера укажем хотя бы на его трактовку тарифной проблемы в совершенном отрыве от теории трудовой ценности. Правда, поддерживаемая профессором Загорским так называемая «теория платежеспособности грузов» пользуется общим признанием в широчайших кругах буржуазных ученых. Но это отнюдь не повышает ее достоинств в наших глазах. Все марксисты ... сошлись на одном: на полной несостоятельности вышеуказанной «теории платежеспособности»».

Если до начала 1930-х годов в экономической науке еще продолжались какие-то дискуссии, то примерно с середины 1930-х годов в интеллектуальном пространстве отечественной экономической науки жизнь была надолго прекращена, и везде воцарился догматизированный марксизм.


Академик Струмилин это понял довольно быстро. Именно ему принадлежит афоризм: «Лучше стоять за высокие темпы роста, чем сидеть за низкие». В результате он научился приспособливаться к меняющейся

генеральной линии партии и прожил долгую жизнь – 96 лет (умер в 1974 г.), позволяя себе – уже в более «вегетарианские» времена иногда легкую фронду.


Профессор К. Я. Загорский умер в ноябре 1934 г., незадолго до начала «большого террора».

А последовательный и бескомпромиссный марксист и коммунист С. А. Бессонов, успевший в начале 1930-х поработать в Германском и Британском торгпредствах, был арестован в 1937 г. по делу, по которому в частности были арестованы Н. И. Бухарин и А. И. Рыков, в 1938 г. в рамках «Третьего московского процесса» получил 15 лет лишения свободы и был заключен в Орловскую тюрьму. Расстрелян сотрудниками НКВД по так называемым «сталинским спискам» 11 сентября 1941 г. в Медведевском лесу под Орлом накануне прихода немецких войск (всего в этот день было расстреляно более 150 человек, включая, кстати, легендарную Марию Спиридонову).

соорганизатор




Министерство транспорта
Российской Федерации
Минтранс России



**TRANСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ
2014**


VIII Международный форум и выставка



**Т Р А Н С П О Р Т
Р О С С И И**

4–6 декабря 2014 года
Москва, Россия, Комплекс «Гостиный двор»





генеральный партнер




ОАО «РЖД»

генеральные
информационные
партнеры

Коммерсантъ FM 93.6
радио новостей







официальная газета



Транспорт России

организатор



реклама

+7 (495) 988-18-00

info@transweek.ru

www.transweek.ru

www.bd-event.ru