

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Очерк 1. Нерегулируемые тарифы времён становления железнодорожной отрасли (1840-1880)

Рождение железнодорожной отрасли в России традиционно датируют 30 октября (по старому стилю) или 11 ноября (по новому) 1837 года, когда было открыто движение по первой в России железной дороге общественного пользования С-Петербург – Царское село. Впрочем, большого экономического эффекта первая железная дорога не имела. Её значение было в другом: продемонстрировать возможность развития новой отрасли. До середины века железные дороги строились очень медленными темпами, достигнув к 1855 г. протяженности 1058 км.

Но в конце 1850-х – начале 1860-х годов началось их динамичное развитие. 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.

Железнодорожная отрасль во времена «бума»

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. Принятый курс на частное железнодорожное строительство вызвал настоящий бум, который продолжался с 1867 г.

Система железнодорожных тарифов является не только отражением тех экономических порядков (или «производственных отношений», как выразились бы марксисты), которые существуют в стране, но и тех экономических взглядов (и иногда – заблуждений), которые доминируют в обществе. В этой связи представляется интересным проследить, как менялись с XIX века по настоящее время система железнодорожных тарифов и представления учёных, экспертов и практиков-управленцев об этой системе.



К.В. Чевкин



М.Х. Рейтерн

до середины 1870-х годов. «За пятилетие с 1868 по 1872 гг. было построено почти в два раза больше железнодорожных линий, чем за предыдущие 30 лет» – отмечают авторы фундаментальной «Истории железнодорожного транспорта России».

С 1861 по 1873 гг. в стране возникло 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 млн руб. Более 60 процентов акционерного капитала, образованного в указанный период, приходилось на долю железнодорожного транспорта. С 1868 по 1872 гг. среднегодовой показатель строительства новых линий составил 1913,8 км/год, с 1873-1877 годы 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, кото-

рый обеспечивали частные капиталы в 1868-1877 гг.

В 1877 г., подводя предварительные итоги «великих реформ», министр финансов **Михаил 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».

Таким образом, именно частные капиталы в дореволюционной России обеспечили такой рост строительства

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
1988-1991	4	1 361,0	340,3
За период 1918-1991	74	50 594,0	683,7

железных дорог, который не был превышен даже за все годы советской власти (кроме периода послевоенного восстановления).

По состоянию на 1 января 1881 г. казённых железных дорог было 1133 версты (1208 км) или 5,5 процента протяжённости всей сети, остальные принадлежали 47 частным акционерным обществам и управлялись ими (но позднее правительство организовало выкуп дорог в казну, о причинах которого необходимо писать отдельно). Впрочем, «стройка века» – Транссиб с 1891 по 1916 годы осуществлялась за счёт казны, что тоже повлияло на статистику темпов строительства.

Сначала эти акционерные общества занимались строительством железных дорог, а затем – и эксплуатацией, т.е. организацией железнодорожных перевозок и коммерческой работы.

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

Продолжение в следующем номере