

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Система железнодорожных тарифов в России сороковых-восьмидесятых годов XIX века определялась, с одной стороны, национальными особенностями, а с другой, не уклонялась от русла общемировых тенденций (начало в №09/2013).

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 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 перевозку.

Подобная структура тарифа была обусловлена тем, что при устройстве первых железных дорог предполагалось, что владение рельсовым путем 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 доступен частным отправителям грузов и транспортным компаниям.

А.Н. Фролов в «Кратком историческом очерке по эксплуатации железных дорог» (опубликованном в 1925 г.) писал: «При открытии первых железных дорог в Западной Европе и Северной Америке все были убеждены, что внешняя форма транспортной промышленности останется прежняя, т.е. путь будет принадлежать одному предприятию, а перевозочные средства всем, кто пожелает их завести и пользоваться на известных условиях по соглашению с собственником



пути». Таким образом, представления об организации железнодорожной отрасли в России, США и Западной Европе в середине XIX века были примерно одинаковыми.

На российском железнодорожном транспорте применялись две системы расчета провозных плат: «натуральная» и «историческая».

При «натуральной» системе величина тарифа не зависит от наименования перевозимого товара, а от расстояния и плотности товара.

При «исторической» (или «коммерческой») системе тариф зависит от наименования товара, расстояния перевозки, веса и объема товара. При этом товарам менее дорогим соответствует меньшая величина тарифа.

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

Однако систематизированной системы тарифов в то время не существовало: они определялись 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), – *адвалорными*.

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

Иногда в связи с конкуренцией возникали перебои с движением грузов. До 1887 г. железные дороги, принадлежащие различным обществам, как правило, не предоставляли друг другу свои вагоны. Поэтому 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.

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 ее взимания». Пониженная плата устанавливалась для военнотружущих (25 % от тарифа) и воинских грузов (50 % от предельного тарифа).

Тарифные классы

Все товары были разбиты на три разряда, а позднее - на пять тарифных классов (табл. 1), и для каждого установлен высший тариф за провоз с каждого пуда и каждой версты (табл. 2). Для грузов первого класса тарифы были самыми высокими, для пятого – самыми низкими. 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-верстный тариф снижался с увеличением расстояния перевозки. Идею понижения тарифной ставки при увеличении расстояния перевозки современники приписывали К.В. Чевкину. Тарифные ставки за пудо-версту снижались 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.

Таблица 1

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

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 Ю. Свободные тарифы: уроки прошлого // РЖД-Партнер. – 2007. - № 8. – С.34-37

Позднее понижающие коэффициенты стали устанавливать через ссылку на Устав Главного общества российских железных дорог.

В то время еще не было определенных правил, по которым железные дороги (как частные, так и казенные) обязаны были публиковать действующие тарифы в печати, чтобы они были известны потребителям транспортных услуг. В связи с этим иногда возникали курьезные 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 другие суммы, чем те, что были ему предварительно объявлены.

Активно применялись т.н. *рефакционные* тарифы (от фр. *refaction* – скидка). Они, как правило, не публиковались и устанавливались для отдельных грузоотправителей на основе договоров. В договоре обычно обозначались условия предоставления тарифных льгот в обмен на предъявление к перевозке повышенного по сравнению с предыдущими периодами объема грузов.

Так как рефакции устанавливались избирательно, то их применение на государственных железных дорогах зачастую приводило к коррупции. На частных железных дорогах это порождало явление, которое известно в экономической науке как «проблема Принципала-Агента». В любой крупной компании интересы собственника и менеджмента – противоположны. Задача Принципала (собственника) – максимальная прибыль и эффек-

Таблица 2

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: Ильин Ю. Свободные тарифы: уроки прошлого // РЖД-Партнер. – 2007. - № 8. – С.34-37

тивность, а Агента – максимизация собственного дохода, иногда в ущерб эффективности работы компании. Управляющие нижнего и среднего уровня железных дорог, которые могли предоставлять скидку, зачастую делали это с ущербом для собственника (акционеров), но с выгодой (часть нелегальной) для себя.

Железные дороги, конечно, 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. Эта нерыночная мера приводила к тому, что дефицит покрывался за счет государственных средств. Такая аномалия впоследствии сыграет злую шутку со вставшим на ноги железнодорожным бизнесом.

Аналогичное положение – конкуренция между частными железными дорогами складывалось в тот период на железных дорогах США, которые, как писал в своей книге «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» (о ней пойдет речь в следующем очерке) С.Ю.Витте, «режущая тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощенное состояние».

«Однако в отличие от железных дорог России, - пишет по этому поводу в книге «Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России» классик тарифной науки 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 счет грузоотправителей. В России же все убытки частных железных дорог покрывались казной. ... Важно подчеркнуть, что в США все железные дороги являлись частными, и поэтому государство в капиталах железных дорог совершенно не было заинтересовано и не участвовало».

Таким образом, система железнодорожных тарифов в России 1840-1880 гг. развивалась хоть с небольшим опозданием, но в русле общемировых тенденций и не слишком отличалась от того, как развивались железные дороги в других развитых странах того времени.