

# Очерки истории железнодорожных тарифов



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

## Очерк 3. Дискуссии 1880-х годов об устройстве тарифной системы

В начале 1880-х годов в российской прессе развернулась большая дискуссия о принципах построения системы железнодорожных тарифов, в которой приняли участие многие видные ученые и известные деятели транспорта: начальник коммерческой службы казенных Полесских железных дорог И.Н.Изнар, редактор «Московских ведомостей» М.Н. Катков, министр путей сообщения К.Н. Посьет, будущий министр финансов проф. И.А.Вышнеградский, зав. кафедрой политэкономии Московского университета А.И.Чупров, редактор газеты «Киевлянин» и проф. Киевского университета Д.И.Пихно, его оппонент граф С.Ю.Витте (взглядам последнего мы уделим много внимания).

Напомним, что по состоянию на начало 1881 года примерно 93-94% железнодорожной сети находилось в частном владении и лишь 6-7% - в казенном (спустя десятилетие это соотношение сильно изменится в пользу казенных дорог, но об этом - в одном из последующих очерков).

### Граф Баранов против адмирала Посьета

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 заявлени-

**В условиях становления российского капитализма железнодорожные тарифы играли очень важную роль. Поэтому в обществе велись острые дискуссии как о принципах построения тарифов, так и об отдельных проблемах ценообразования. Отличительной чертой этих дискуссий было то, что МПС не обладало монополией на истину, в обсуждении тарифов принимали участие деловые и научные круги того времени (начало в №09/2013).**

ем, 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 осуществления 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 впоследствии возглавивший правление Общества Юго-Западных железных дорог. Он 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».

Сутью конфликта между Комиссией графа Баранова и руководимого Посьетом Министерством путей сообщения являлся вопрос о формах и степени государственного вмешательства в деятельность акционерных железнодорожных обществ. В конце 1870-х годов МПС в стремлении усилить свое 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 власти, где господствовали взгляды о преимуществах коммерческой эксплуатации железных дорог», - пишет историк И.Н.Слепнев.

Несмотря на противодействие комиссии Баранова, рассмотрение вопроса о государственном регулировании тарифов не сходило с повестки дня. Переход к активному казенному строительству железных дорог после 1882 г. вызвал необходимость создания специального органа для управления казенной железнодорожной сетью. 15 октября 1882 г. на основе Высочайше утвержденного положения Комитета министров

было создано Временное управление казенных железных дорог. С его помощью МПС сразу попыталось выставить себя сторонником интересов государственной экономической политики в противовес локальным, «эгоистическим» интересам частных обществ.

### Железнодорожники против МПС

Спор разгорелся вокруг перевозок хлебных грузов в районе Курско-Киевской железной дороги. Основной грузопоток по дорогам общества Юго-Западных железных дорог 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 защи-

те отечественных производителей. 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 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 дешевыми морскими фрахтами. В противном случае большая часть вагонов от границы и портов перегонялась бы порожняком.

Позицию К.Н.Посыета (и официальную позицию МПС) по усилению государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ поддержали М.Н.Катков и профессор Киевского университета, редактор газеты «Киевлянин» Д.И.Пихно. Как пишет И.Н.Слепнев, «позиция Витте противостоила официальной позиции министерства путей сообщения, проводимой, в частности, через «Московские ведомости» М.Н.Катковым и через газету «Киевлянин» Д.И.Пихно».

Но о взглядах С.Ю. Витте на тарифы речь пойдет в следующем очерке.

*Продолжение в следующем номере.*

## Транспортные дилеммы нашего времени

**22 октября в УрГУПС состоялось заседание коллегии Министерства транспорта и связи Свердловской области. Известные политики, представители транспортных компаний и ученые пытались найти формулу идеальной маршрутной сети. Быстрее, дальше, надежнее – таков девиз транспортников XXI века.**

**З**аседание коллегии Минтранса Свердловской области открыла приветственная речь ректора УрГУПС А.Г.Галкина, в которой он выразил надежду, что на коллегии будут решены все поставленные задачи и пожелал участникам заседания успешной работы.

Ключевой темой обсуждения стал доклад Д.А.Брусянина, к. т. н., доцента, директора Инновационного научного центра Академии транспорта, а также НИЧ УрГУПС, «Модель формирования единой маршрутной сети Свердловской области». В основу сообщения легли результаты полугодовой научно-исследовательской работы, осуществляемой коллективом ученых УрГУПС по заказу Министерства транспорта.

В своем докладе Д.А.Брусянин проанализировал то, насколько существующие автомобильные и железно-

дорожные маршруты Свердловской области отвечают транспортным интересам пассажиров. В результате были выявлены некоторые несоответствия реальной транспортной ситуации потребностям населения в перевозках, а также была предложена модель формирования маршрутной сети, охватывающей населенные пункты в направлениях «Екатеринбург–Первоуральск» и «Екатеринбург–Ревда». При разработке модели учитывались интересы и пассажиров, и регулятора перевозок – органов государственной власти. Так, для пассажиров оказываются значимыми стоимость проезда, время в пути и комфорт, а для регулятора перевозок – безопасность, экологичность и доходность. При этом потребности обеих сторон связаны причинно-следственными отношениями: чем выше наполняемость транспортных

средств, тем больше вложений в подвижной состав, что, в свою очередь, повышает безопасность и экологичность перевозок.

Основными критериями «пилотной» версии маршрутной сети стали освоение пассажиропотока, наличие транспортных вариантов для пассажиров (к примеру, автобус, электропоезд), экономическая выгода для перевозчиков. Альтернативные варианты, предложенные докладчиком, следующие: саморегулирование транспортного комплекса; единая сеть, при которой утренний и вечерний пиковые пассажиропотоки обслуживаются ж.-д. транспортом, а дневные перевозки – автобусами; маршрут со смешанными перевозками – по единому билету, с пересадками. Особый резонанс получил второй вариант, который, с одной стороны, позволяет сохранить разные виды транспорта и адаптировать расписание автобусов и электропоездов к реальному пассажиропотоку, с другой – он не является универсальным: есть населенные пункты, недоступные для того или иного вида транспорта. **€**