

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Тарифообразование на железных дорогах - важнейшее условие здорового функционирования кровеносной системы экономики государства. Даже небольшая «тромбоцитарная пробка» способна привести экономический организм к гибели. Граф С.Ю.Витте сформулировал принципы построения тарифов грузоперевозок, которые и сегодня могут служить в качестве терапевтического средства в профилактике «экономического инфаркта» (начало в №09/2013).

Очерк 4. Взгляды С. Ю. Витте на принципы построения тарифов

Статьи С. Ю. Витте, опубликованные в журнале «Инженер» как ответ на цикл статей Д.И.Пихно, были впоследствии собраны им и изданы в Киеве в 1883 году отдельной книгой, названной «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». Указанная книга выдержала три издания: второе в 1884 и третье – существенно расширенное – в 1910 г. и была высоко оценена А.И.Чупровым и академиком И.И.Янжулом.

Витте отмечает, что теория тарифообразования занимает центральное положение не только в экономике железных дорог, но и в экономике страны в целом.

В те времена вопросы экономики и тарифов в Управлениях частных железных дорог входили в компетенцию служб движения (или служб эксплуатации). Таким образом, Витте, работавший во второй половине 1870-х годов начальником службы движения Одесской железной дороги, затем начальником эксплуатационного отдела при правлении Общества Юго-Западных железных дорог (в состав которого, помимо Одесской, входило еще четыре дороги – Харьковско-Николаевская, Фастовская, Киево-Брестская и Брестско-Граевская), а затем там же начальником службы эксплуатации, вынужден был погрузиться в тарифную проблематику.

«Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое?» – задает вопрос Витте и отвечает на него так: «Разность между ценами, существующими на эти товары в местах, откуда товары направляются к существующим или возможным в тех местах, куда товары эти следуют. Если б не существовало этих разностей, то не вызывалась бы и потребность в передвижении. Следовательно, провозные цены должны соответствовать исключительно этим разностям». При определении размеров провозной платы по железной дороге следует отталкиваться не от расходов транспортных предприятий, а от условий образования цен на товары в пунктах отправления и назначения.

«Основной принцип железнодорожных тарифов, – пишет С. Ю. Витте, – сформулирован в 1878 г. директором Орлеанской дороги Салокрупом: «В области тарификации перевозок существует одно разумное правило: нужно, чтобы товар платил за перевозку все то, что он может заплатить. Всякий другой принцип будет произволен»».

Важнейшей частью этой работы стали сформулированные автором

23 принципа построения железнодорожных тарифов.

Приведем здесь важнейшие из них:

- Железнодорожные тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложения; иначе говоря, железнодорожные тарифы должны регулироваться по тому началу, чтобы товары платили за провоз все то, что они могут заплатить.

- Железнодорожные тарифы, регулированные согласно предыдущему пункту, обеспечивают железным дорогам наибольший чистый доход.

- Размер капиталов сооружения железных дорог не имеет влияния на размеры провозных цен, а, следовательно, и на тарифы (через много лет после Витте за похожую идею в теории фирмы Мертон Миллер и Франко Модильяни получают Нобелевскую премию по экономике).

- С уменьшением расходов эксплуатации собственный интерес железных дорог заставляет их стремиться к понижению тарифов.

- Чем употребительнее товар, тем железной дороге бывает выгоднее держать на него более низкий тариф. Товары более ценные перевозят по более дорогому тарифу.

Широкую и свободную критику положения дел в железнодорожном хозяйстве Витте считал крайне необходимой. Даже пристрастная, тенденциозная и некомпетентная критика – писал он – гораздо лучше полного отсутствия таковой.

• Система «исторических» тарифов, основанная на наименовании перевозимых товаров, более правильна и целесообразна, нежели система «натуральных» тарифов по объемному весу товара. «Натуральная» система, применяемая в Германии и Австрии, породила многие неудобства.

• Не существует расхода перевозки данного товара, существуют только валовые расходы эксплуатации.

• Невозможно устранить действие закона спроса и предложения из области определения цен железнодорожного провоза. Государственное вмешательство, следовательно, необходимо не с целью устранения, а лишь с целью ограничения сферы свободного действия закона спроса и предложения тогда, когда это явно вызывается государственными потребностями или защитой интересов слабых.

• Необходим контроль за тарифами со стороны государства и общественных организаций, прессы, представителей промышленности, торговли, чтобы обеспечить гласность, общедоступность принципов формирования тарифов.

• Покровительство железнодорожными тарифами русским портам, в ущерб движению через сухопутную границу, не соответствует государственным интересам России.

• Эксплуатация железных дорог казной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами под контролем правительства.

При этом автор принципов предостерегал, что не следует увлекаться покровительством промышленности посредством тарифов.

Витте считал, что для повышения эффективности тарифной системы не следует ограничивать железнодорожные общества в назначении провозной платы на близкие расстояния. Пример, когда пониженный тариф на близкое расстояние оборачивается чистым доходом, - это перевозка свекловицы. «Дорога может согласиться на перевозку свеклы до какого-либо сахарного завода по тарифу ниже эксплуатационных расходов, зная, что перевезенная свекла даст дороге новый груз - сахар, который имеет такую ценность, что, вообще говоря, выдерживает высокий тариф, если

при этом коммерческий расчет убеждает, что убыток от перевозки свеклы покроется перевозкой сахара».

В наши дни подобные рассуждения кажутся банальными, но для своего времени они были новаторскими. Тотальная унификация тарифного дела казалась Витте нежелательной: «Избегнуть разнообразия железнодорожных тарифов, насколько оно зависит от самого существа дела, невозможно».

Многие анализируемые Витте фундаментальные проблемы экономики железно-



дорожного транспорта актуальны до сих пор. Например, тезис о целесообразности «покровительства железнодорожными тарифами русским портам». Указанной проблеме посвящена работа Витте «Русские порты и железнодорожные тарифы», в которой он пишет, что «русские железные дороги уже давно обвиняются в том, что своей тарифной политикой они не только не содействуют развитию русских портов, но решительно противодействуют этому делу». Отвечая своим оппонентам, Витте приво-

дит свою излюбленную метафору, утверждая, что железная дорога в экономическом организме имеет то же значение, какое в телесном организме приписывается кровообращению, доставляющему во все уголки его питательные вещества. Но при этом нельзя искусственно изменять кровообращение, «направляя его в одни части организма за счет других частей».

Широкую и свободную критику положения дел в железнодорожном хозяйстве Витте считал крайне необходимой. Даже пристрастная, тенденциозная и некомпетентная критика - писал он - гораздо лучше полного отсутствия таковой.

Выступления Витте против государственного регулирования тарифов (впоследствии он изменит свою точку зрения) были не случайны, а проистекали из его общих мировоззренческих установок. Он писал о себе, что с юности был «правым». **«Область казенного хозяйствования не должна быть расширяема».** Правильный ход дела заключается, по его мнению, в том, «чтобы возбуждать частную инициативу и уметь в интересах казны и для пользы всей страны пользоваться плодами частной деятельности».

Эксплуатация железных дорог казной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами под контролем правительства. С. Ю. Витте