

# Очерки истории железнодорожных тарифов



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

## Очерк 5. Год «великого перелома»: тарифная реформа 1889 года.

Через несколько месяцев после смерти графа Баранова Комиссия по исследованию железнодорожного дела в России была закрыта, что привело к усилению сторонников государственного вмешательства в тарифное дело.

### Как государство завладело тарифной системой

Первая попытка ввести государственное регулирование тарифов была сделана в 1885 году. 3 августа 1885 г. было принято решение МПС о предоставлении с 1 октября 1885 г. на рассмотрение и утверждение правительством «тарифов всех сухопутных и заморских заграничных сообщений». В ответ Главное общество российских железных дорог и Орловско-Витебская железная дорога направили в Комитет министров ходатайство об отмене этого приказа МПС. Ходатайство их было отклонено.

Вместе с тем, контроль Правительства за тарифным делом был формальный, и железнодорожные общества без всяких последствий для себя нарушали установленные МПС правила предоставления тарифов. Историк **И. Слепнев** приводит такой пример: правление общества Юго-Западных железных дорог мотивировало несвоевременную подачу сведений об изменении тарифов и отсутствие обоснования изменений тем, что «очень большая часть тарифных понижений, будучи вызы-

**1889 год стал переломным в истории железнодорожных тарифов. Начиная с 1889 года установление новых тарифов, их отмена или внесение отдельных изменений как на государственных, так и на частных железных дорогах, стали осуществляться правительственными органами (начало в №09/ 2013).**



ваемая потребностью данного времени, потеряла бы в случае отсрочки введения их в действие, всякое практическое значение». Кроме того, объяснение причин изменения тарифов во многих случаях, по мнению Правления Юго-Западных железных дорог, потребовало бы столько времени и труда, что Управление вынуждено было бы увеличить личный состав тарифного отделения.

Менее чем через год – 11 июля 1886 г. – Александр III утвердил Положение Комитета министров, которым было законодательно оформлено подчинение железнодорожных тарифов правительственному регулированию. Еще через год – 15 июня 1887 г. – Александр III утвердил мнение Государственного совета о признании права Правительства по руководству тарифами российских железных дорог.

Однако Государственный совет не указал, кого он наделяет этим правом: министерство путей сообщения или министерство финансов. Спустя еще некоторое время – 18 ноября 1888 г. – было принято решение о передаче тарифного дела в Министерство финансов, на основании которого был разработан Закон, подписанный Александром III 8 марта 1889 г.

Для этих целей при Министерстве финансов были созданы **Межведомственный тарифный комитет и Совет по тарифным делам.**

### Государство как генератор этатизма

Что же послужило главной причиной огосударствления сначала тарифного дела, а затем и выкупа частных железных дорог в казну?

Говоря о конкуренции между железными дорогами, надо иметь в виду одну особенность. Железные

дороги 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. В результате дефицит покрывался за счет государственных средств.

Аналогичное положение складывалось в тот период на железных дорогах США, которые, как писал **С. Ю. Витте**, «режутся 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 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, по существу, являлись частными, и поэтому государство в капиталах железных дорог совершенно не было заинтересовано и не участвовало».

Именно правительственные гарантии в России стали одной из причин убыточности и последующего выкупа дорог казной.

Парадоксально, что именно Витте – самому яркому стороннику частных, а не государственных железных дорог, пришлось через несколько лет, поступив из акционерной компании на государственную службу, проводить политику выкупа частных железных дорог в казну. Что же послужило причиной этого?

**И Слепнев** в статье «С. Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года» приводит переписку Витте по этому поводу. В частности, в августе 1889 г. Витте в письме С. А. Петровскому так описывает произошедшую с ним метаморфозу: «Кто бы мог подумать лет пять тому назад, что Ивану Алексеевичу Вышнеградскому и мне при-

дется вести линию на усиление государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ?».

В мемуарах известного промышленника и предпринимателя **Н. А. Варенцова** содержится следующее мнение о причинах покрытия дефицита некоторых железных дорог из казны: членами советов директоров акционерных обществ зачастую становились высшие сановники или родственники императора, которые, будучи вхожи к Его величеству периодически получали для патронируемых ими обществ не только выгодные подряды, кредиты, но и уплаты долгов за счет казны.

Причины, по которым убытки частных железных дорог субсидировались казной (помимо официальных государственных гарантий на вложенный капитал), были просты и традиционны для Российского государства XIX века: там, где велика роль государственного регулирования, роль чиновников, – появляется коррупция. В результате ресурсы железнодорожных компаний тратились не на повышение эффективности работы, а на завоевание расположения чиновников, которые и покрывали убытки таких формально частных, но фактически тесно сросшихся с государством компаний.

Как принято говорить в современной экономической науке, в России XIX века были «плохие институты».

Поняв, что бороться с этим в одиночку невозможно (а Александр III, как, впрочем, впоследствии и Николай II, лояльно относился к коррупции в своем окружении), Витте придет к выводу, что раз уж все равно убытки плохо управляемых обществ покрываются казной, то проще выкупить эти дороги и сделать их государственными.

Таким образом, как это часто бывает, основной причиной государственного вмешательства стало исправление негативных последствий предыдущего государственного вмешательства.

## Итоги реформы

Постепенно к 1901 г удалось на всех российских железных дорогах ввести единые тарифы, которые были сведены в «Общий тариф на перевозку грузов по Российским железным дорогам». В этом Общем тарифе провозная плата рассчитывалась по классным и дифференцированным схемам. Однако построенный на основе объединения тарифов разных железных дорог Общий тариф стал к 1908 г. убыточным. В связи с этим к 12 классным тарифам было добавлено три новых класса с повышением ставок примерно на 25 %.

В действующей в это время тарифной системе основой для построения тарифа являлись цена груза в пункте производства и потребления, спрос на перевозки и, как сказали бы сегодня, – транспортная составляющая в цене груза.

Как же современники оценивали реформу 1889 года?

Одни считали, что это необходимый и вынужденный шаг, обусловленный задачами по индустриализации страны. Тарифная политика Департамента железнодорожных дел и, в первую очередь, введение низких тарифов на сырье и хлебные грузы, создавали благоприятные условия для деятельности предпринимателей и способствовали развитию товарного зернового производства в отдаленных от внешних рынков сбыта районах.

Вместе с тем, решительное вмешательство правительства в эту сферу было воспринято многими как «отступление от либеральных принципов железнодорожной политики Александра II», но, как отмечает И. Слепнев, «усилившийся после крушения императорского поезда «комплекс вины» железнодорожных обществ перед самодержавной властью не позволил даже доходным железным дорогам сколько-нибудь эффективно противостоять вторжению государства в сферу коммерческих интересов частных обществ».

В результате железные дороги стали превращаться из самостоятельной отрасли в инструмент правительственного влияния на развитие различных секторов экономики.

**Как это часто бывает, основной причиной государственного вмешательства стало исправление негативных последствий предыдущего государственного вмешательства.**