

# Очерки истории железнодорожных тарифов



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

**Наш рассказ об истории железнодорожных тарифов был бы неполон без еще одного героя - выдающегося российского экономиста, профессора Московского университета Александра Ивановича Чупрова, который вошел в историю не только как выдающийся ученый и общественный деятель, но и как основатель экономики железнодорожного транспорта.**

## Очерк 6.

### А.И. Чупров – профессор и народник

Родился А.И. Чупров в 1842 г. в г. Мосальске Калужской губернии, где и провел все свое благополучное детство. По окончании калужской духовной семинарии он поступил в Петербургскую духовную академию, но под впечатлением от произведений Н.Г. Чернышевского и Д.И. Писарева в 1862 г. ушел из академии и поступил на юридический факультет Московского университета.

Одним из его учителей был крупный ученый того времени профессор **Иван Кондратьевич Бабст**, который как раз в это время переключился с вопросов политэкономии на прикладные темы и занялся изучением железнодорожного дела, совмещая это с практической работой в управлении Уральской горнозаводской железной дороги. Под влиянием И.К.Бабста у Чупрова появился научный интерес к железнодорожной проблематике.

Научно-исследовательская деятельность в сфере железных дорог до 1870-х годов была сконцентрирована на вопросах проектирования и строительства дорог, а также организации эксплуатационной работы. Специальной экономической дисциплины в отрасли и в отраслевой науке – не существовало. Чупров первый занялся тем, что его современники называли «экономической наукой по железнодорожному транспорту».

В 1875 г. Чупров защитил магистерскую диссертацию, а в 1878

– докторскую. Публикация двухтомника сразу выдвинула Чупрова в число авторитетных экспертов, и он был приглашен к участию в комиссии графа Э.Т. Баранова и к участию в разработке «Общего устава российских железных дорог».

Взгляды Чупрова принято классифицировать, как «народнические». Он был сторонником выкупа частных дорог в казну и дальнейшей государственной эксплуатации железных дорог. Чупров, полемизируя с Витте, упрекавшим казенные железные дороги в излишней бюрократизированности (см. Очерк 4) пишет, что в условиях государственного управления железными дорогами устранятся «те слабые стороны, из-за которых долгое время не только практически заинтересованные люди, но и представители экономической теории восставали против государственных предприятий», а именно - бюрократический способ ведения дел. Впрочем – почему они устранятся – Чупров не объясняет.

Комментируя одну из первых попыток «огосударствления» тарифов (подробнее об этом в очерке 5), Чупров пишет, что «важно признание тарифов не предметом частного усмотрения отдельных компаний, как было доселе, а государственного интереса. Нашей стране принадлежит честь проведения в жизнь нового начала железнодорожной политики, начало давно одобряемого, но не применяющегося вследствие противодействия со стороны заинтересованных лиц».

Выступая с начала 1870-х годов в защиту государственного регулирования тарифов, сразу после того, как это регулирование было введено, в статье 1889 г. «**О новых тарифах на перевозку хлеба**» Чупров так описывал последствия этого решения: «В недавнем прошлом тарифные ставки устанавливались исключительно по усмотрению железных дорог и их съездов, без всякой определенной системы и без всяких иных принципов, кроме соображений о коммерческих выгодах дорог. Но с минувшего года стало осуществляться узаконенное уже раньше правительственное руководство тарифами. ... Однако огромная работа, произведенная для урегулирования хлебных тарифов ... не вполне достигла цели: некоторые местности, на долю которых выпало повышение провозных плат, оказались обездоленными, и многие интересы нарушенными. Поэтому едва только были введены новые тарифы, как со всех сторон посыпались жалобы, и длинную работу пришлось переделывать снова». Далее Чупров разъясняет причины такого некачественного формирования тарифов: «Как бы ни были велики добросовестность и искусство правительственных агентов, подготавливающих тарифные проекты, какую бы опытностью ни обладали железнодорожные деятели, помогающие правительству в этой работе, те и другие не в состоянии предусмотреть всех, иногда очень мелких, но, тем не менее, насущных интересов, которые за-

трагиваются в настоящем случае. ... Из кабинета, при всем желании, мудрено уловить и правильно оценить все пестрое разнообразие действительной жизни».

Казалось бы - какой вывод должен сделать в этой ситуации экономист?

Что рынок, лучше, чем чиновники решит задачу формирования цен и тарифов. Но - нет, Чупров пойдет другим путем. Далее он пишет: «В сущности, нет ничего легче, как восполнить указанный пробел. Для этого стоит только ввести в обычай предварительную публикацию тарифных проектов ранее их окончательного обсуждения и утверждения. Если бы, например, хоть за месяц до рассмотрения предположенных тарифов в высших правительственных учреждениях они обнародовались во всеобщее сведение, то все заинтересованные лица могли бы своевременно обсудить их, представить по ним свои отзывы...», без такой публикации, по мнению Чупрова, «публике остается лишь высчитывать убытки, уже понесенные страной от ошибочных тарифных мер».

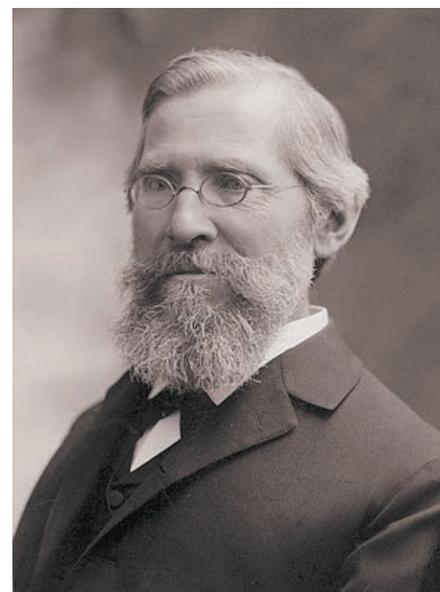
Очевидно, какие две фундаментальные ошибки делает автор статьи: во-первых, он почему-то считает, что «наилучшая» цена будет найдена не рынком, а переговорами между чиновниками различных ведомств с «заинтересованными лицами». Во-вторых, он, по-видимому, неявно предполагает, что существует какая-то «справедливая» или «правильная» цена, которую можно определить, прочитав замечания грузоотправителей. И эта точка зрения, являющаяся шагом назад, по сравнению даже с Адамом Смитом, увы, на долгие годы побеждает в российской экономической мысли, ее придерживаются многие марксисты, и постепенно она становится почти на столетие самым распространенным заблуждением в среде российских экономистов.

Если многие теоретические аспекты взглядов Чупрова-народника сегодня могут показаться не актуальными, то его работы, базирующиеся на эмпирических исследованиях остаются актуальными до сих пор.

Анализируя издержки железнодорожных обществ, Чупров первым описал эффект масштаба: «по особым, условиям, в которые поставлен труд и капитал в этой отрасли, меновая стоимость их услуг имеет постоянную тенденцию к понижению при всяком увеличении спроса. Чем больше возрастает потребность общества в дешевом провозе, тем дешевле он в действительности становится», а «увеличение спроса ведет здесь не к возрастанию издержек (как в земледелии), а к их уменьшению».

Кроме того, Чупров, по-видимому, первым исследовал эластичность спроса на железнодорожные перевозки по цене и сделал революционный вывод, что в сфере железнодорожных перевозок спрос гораздо менее эластичен, т.е. меньше зависит от цены, чем в других отраслях. Он писал, что «понижение цен, производимое уменьшением провозной платы, не всегда сопровождается приращением спроса на товар, но если бы даже и произошла прибавка спроса, перевозка на железной дороге может возрасти лишь в том случае, если за этой прибавкой последует расширение производства». Изучая влияние тарифа на объем перевозок, Чупров использовал богатый фактический материал из отчетов крупнейших железных дорог и Главного Общества Российских железных дорог. Он констатирует, что строгой пропорциональности между размерами провозной платы и размерами движения не существует; есть такие предметы, на движение которых провозная плата не имеет заметного влияния (такова область товаров, в цену которых провозная плата входит лишь как незначительная составная часть). Из вышеперечисленного ученый делает вывод о том, что железные дороги, несмотря на все техническое могущество, «несмотря на полную власть над провозными ценами, не в силах переделывать данных им условий движения». Никакое «искусство железнодорожных управлений не создаст грузов там, где не дает их страна».

Распространенным заблуждением среди «левых» и народников, которого не избежал и Чупров,



было пренебрежение правами собственности. В частности, рассуждая о праве государственных органов вмешиваться в хозяйственную жизнь частных компаний, Чупров писал: «Формальные юридические соображения должны отступить перед требованиями высшей общественной необходимости». После 1917 г. страна вполне узнала, что следует из вывода о примате «высшей общественной необходимости».

В течение четверти века Чупров возглавлял кафедру Политической экономии в Московском университете. Осенью 1899 г. Чупров прекратил преподавание и выехал за границу для лечения, откуда уже при жизни не возвращался. Умер Чупров от сердечного приступа 24 февраля (8 марта по новому стилю) 1908 г. в Мюнхене, во время визита к мюнхенскому экономисту Вальтеру Лотцу. Тело его было перевезено в Москву, где он и был похоронен на Ваганьковском кладбище. Похороны популярного профессора прошли при огромном стечении народа: в них приняли участие несколько тысяч человек.

Сегодня работы Чупрова хоть и не воспринимаются как высшее достижение экономической науки, тем не менее, их изучение весьма полезно, поскольку важно знать не только результат развития науки, но и тот путь, те развилки и тупики, которые наука проходит в своем развитии.