

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Законом от 8 марта 1889 года было введено государственное регулирование тарифов. Рассмотрим, как стала выглядеть после этого тарифная система, тем более, что в таком виде с некоторыми изменениями она просуществовала вплоть до 1917 года (начало в №9/2013).

Очерк 7. Тарифы на пороге XIX-XX вв

Этим же законом было также утверждено «Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам». Это Положение впоследствии (7 декабря 1892 г.) получило силу закона.

Согласно документу, руководство тарифным делом было сосредоточено в следующих подразделениях Министерства финансов: Совет по тарифным делам, который стал главной тарифной инстанцией, а также Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел.

Регуляторы были наделены следующими функциями: установление тарифных норм, правил составления, введения в действие, изменения и отмена тарифов. Регуляторы также утверждали предельные тарифные ставки, которые указывались в уставах соответствующих железных дорог (ставки эти могли прямо указываться в уставах либо с отсылкой к Уставу Главного общества железных дорог).

Предложения об изменении или дополнении действующих тарифов и об установлении новых формируются железными дорогами или съездами представителей железных дорог, которые созываются решением Министерства финансов. 29 марта 1889 г. министр финансов И.А. Вышнеградский утвердил



«Временные правила относительно составления, публикации, введения в действие и отмены тарифов Российских железных дорог, открытых для общественного пользования, с указанием сроков при сем соблюдаемых». Впоследствии (20 октября 1889 г.) они были утверждены в качестве обязательных правил. В них подробно описывался порядок подачи железными дорогами предложений об изменении тарифов и процедура их предварительного опубликования. Тарифы, которые

не были опубликованы, объявлялись не имеющими юридической силы. Таким образом, дороги лишились возможности устанавливать индивидуальные рефакционные тарифы (о которых шла речь в первом очерке). Впоследствии, в 1906 и 1911 гг., эти правила перерабатывались, но публичность тарифов и обязанность их публиковать сохранялась. Тарифы (после 1906 г.) должны были публиковаться за шесть недель до вступления в силу, но в особых случаях, по лич-

ному решению министра финансов, допускались исключения.

Как отмечают в своем обзоре анонимные авторы «Краткого отчета о деятельности тарифных учреждений и департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг» (подготовленного, по-видимому, сотрудниками министерства финансов и изданного в 1914 г.), до того момента, как руководство тарифным делом было передано Правительству, «съезды представителей русских железных дорог по тарифным вопросам представляли из себя самостоятельную решающую тарифную инстанцию». Напомним, что тарифные вопросы, касающиеся интересов дорог, ранее принимались Съездами только при условии полного согласия всех дорог, которых касались эти изменения. Но с 1889 г., как пишут авторы указанного отчета, «этим законом деятельность Съездов была ограничена лишь правом составления предположений (т.е. предложений) об установлении и изменении тарифов и представления тарифным учреждениям заключений».

Имеется любопытная особенность тарифного регулирования в описываемое время. К возможностям железных дорог повышать тарифы регуляторы на этом этапе относились лояльно.

Цель регулирования – запретить снижение тарифов, которое было следствием конкуренции между дорогами. В отчете министерства финансов так и было сказано: «Главная забота Правительства была направлена к уничтожению вредных последствий соперничества железных дорог между собою путем чрезмерного понижения тарифов».

В итоге регуляторы запретили снижать тарифы, но разрешили их повышать. Так, в решении Государственного совета от 20 декабря 1894 г. указано: «Разрешать применение на частных железных дорогах провозных плат, превышающих предельные тарифные ставки, указанные в уставах обществ, коим

сии дороги принадлежат». Как отмечается в отчете министерства финансов, благодаря этому решению «тарифные учреждения были освобождены от последнего ограничения, стесняющего свободу их действий в области тарифов», и далее: «С этого времени железнодорожные тарифы могли устанавливаться вне всякой зависимости от уставных предельных норм железнодорожных обществ».

Таким образом, государственные тарифные органы получили полную, ничем не ограниченную власть над установлением уровня тарифов.

Регулирование тарифов сначала положительно сказалось на финансовых результатах казенных железных дорог. Приведем цитату из отчета министерства финансов: «Убытки казны по участию в железнодорожном хозяйстве, достигавшие в середине 80-х годов свыше 50 миллионов руб. в год, стали постепенно сокращаться, понизившись к концу 1894 г. до суммы лишь около 4 миллионов руб. В следующие пять лет казна получила уже чистую прибыль в общей сложности на сумму свыше 26 миллионов руб.». Затем с начала 1900 г. произошло ухудшение финансового состояния железных дорог как казенных, так и сократившегося числа частных. С 1900 по 1906 гг. казенные дороги вновь стали убыточными. Согласно отчетам министерства финансов, «убытки эти, начиная с 1900 г., постепенно возрастали и в 1904 г. превысили 62,9 млн руб., в 1905 – 89,5 млн руб., в 1906 – 113,4 млн руб.», и тарифные учреждения вновь повысили тарифы. Постепенно ситуация стала выправляться, и к 1910 г. дороги «вместо убытков уже приносят чистую прибыль, составившую в 1910 г. 8,7 млн рублей».

По результатам регулирования сложилась система, при которой внутренние тарифы были сильно повышены, а экспортные – сильно снижены.

При этом тарифная система в момент начала регулирования стала более упорядоченной: грузы были сгруппированы в двенадцать тарифных классов. Вместо многочисленных тарифных изданий с 1903г. основным руководством для расчета тарифов стал документ «Общий грузовой тариф Российских железных дорог», который состоял из 8 частей. Часть 1 содержала общие положения, правила расчета провозных плат, правила перевозок некоторых грузов и взимания дополнительных сборов, часть 2 содержала тарифные схемы, номенклатуру грузов, части с 3 по 7 – тарифы на отдельные грузы, часть 8 – справочник тарифных рассто-яний.

При этом отметим одну особенность. Тарифы в этот период уже устанавливались государством, но принципы, на основе которых они устанавливались, пока еще были похожи на рыночные. Во всяком случае, они сильно отличались от принципов, по которым устанавливались тарифы на советских железных дорогах (об этом – в последующих очерках). Авторитетнейший исследователь тарифов А.В. Крейнин так описывал принципы построения тарифов в это время: «Основой для формирования тарифов по отдельным грузам являлась цена грузов в пункте производства и потребления, спрос на перевозки и другие показатели. Издержки на перевозку грузов в тот период не учитывались вообще при построении тарифов».

Впрочем, довольно быстро система перестала быть «стройной». Под давлением промышленников постепенно тарифная система стала обрастать отдельными «исключительными тарифами», числом около тысячи, содержащими десятки тысяч спецставок для перевозок между отдельными станциями. Существовали льготные тарифы на перевозку угля, дров, металлолома. Отдельными особенностями тарифной системы явились известный «Челябинский

тарифный перелом» (и менее известный «Иркутский тарифный перелом»), которые увеличивали тариф на перевозки зерновых из Сибири в центральную часть страны, чтобы снизить конкурентоспособность сибирского зерна. Понятно, что лоббистами подобной протекционистской меры были производители зерна Центральной России, которые попросили Правительство ограничить свой рынок от наплыва дешевого сибирского зерна.

В таблице приведены данные о себестоимости и доходных ставках самых распространенных грузов, перевозимых в это время железными дорогами. Здесь приведены данные, рассчитанные для 1913 г., но, по оценке Е.Д. Ханукова, «они в общем правильно отражают характер соотношений между тарифными ставками и себестоимостью перевозок, существовавший в течение длительного времени».

Средняя себестоимость, доходные ставки и рентабельность перевозок на железных дорогах дореволюционной России (данные за 1913 г.)

№ п/п	Род груза	Себестоимость, коп. за 1 т-км	Доходная ставка, коп за 1 т-км	Доходная ставка к себестоимости, %
1	Каменный уголь	0,60	0,73	121,7%
2	Руда железная	0,56	0,56	100,0%
3	Черные металлы (все)	0,64	0,93	145,3%
4	Чугун	0,64	0,73	114,1%
5	Железо и сталь	0,64	1,08	168,8%
6	Камень строительный	0,66	0,69	104,5%
7	Известь, бут, щебень	0,67	0,66	98,5%
8	Хлебные грузы	0,69	1,15	166,7%
9	Сахар	0,69	2,35	340,6%
10	Спирт (в бочках)	1,15	1,97	171,3%
11	Водка (в бочках)	1,15	3,88	337,4%
12	Мануфактура	0,98	4,90	500,0%
13	Картофель	0,74	0,64	86,5%
14	Свекла	0,73	0,82	112,3%
	Средний груз	0,71	1,19	167,6 %

Источник: Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства – М.: Трансжелдориздат, 1955.

Необходимо иметь в виду, что в таблице приведены средние данные, но реальные тарифные ставки сильно дифференцированы как по родам грузов, так и по расстояниям перевозки.

По большинству грузов при перевозке на короткие расстояния тарифы превышали себестоимость в 1,5-3,0 раза, а по отдельным грузам – в 7 раз; с увеличением дальности этот показатель снижался.

СИБИРСКАЯ СТРОИТЕЛЬНАЯ НЕДЕЛЯ

Омск 2014
21-23 мая

В ОБЪЕДИНЕННОЙ ЭКСПОЗИЦИИ

СТРОЙПРОГРЕСС

ЭНЕРГОРЕСУРСОБЕРЕЖЕНИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЖКХ



ПОЖАРНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ДЕРЕВО И МЕТАЛЛЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ


ДОРСТРОЙТЕХ. ДОРОГИ И МОСТЫ

ЛИФТЫ

Организатор:

При поддержке и участии:



Российский союз промышленников и предпринимателей
Министерство строительства и ЖКК Омской области
Омская торгово-промышленная палата
Союз строителей Омской области

генеральный информационный спонсор 

Тел./факс:
(3812) 25-84-87, 23-23-30
e-mail: stroy@intersib.ru
www.intersib.ru