

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Очерк 8. Железнодорожные тарифы после Октябрьской революции 1917 г. и в годы НЭПа

После прихода к власти большевиков были национализированы крупные капиталистические предприятия, в том числе почти все частные железные дороги.

Введение, изменение и отмена тарифов стали прерогативой Совнаркома (СНК), а непосредственное управление тарифами осуществлялось народным комиссариатом финансов (Наркомфин) и подчиненными ему тарифными учреждениями. Некоторое время сохранялось действие применяемой до 1917 г. системы тарифов с периодической их индексацией в соответствии с уровнем инфляции.

Для тех частных железных дорог, которые не были национализированы декретом СНК от 20 апреля 1918 г., был сохранен действовавший ранее режим, когда государством устанавливались только предельные (максимальные) тарифные ставки. По данным, которые приводит крупнейший отечественный специалист по истории железнодорожных тарифов **А. В. Крейнин**, эти ставки были проиндексированы в соответствии с инфляцией с коэффициентом 1,5 по отношению к тарифам, действовавшим до 18 ноября 1917 г.

Декретом СНК от 5 января 1920 г. руководство всем тарифным делом было передано из Наркомфина в Народный комиссариат путей сообщения (НКПС), при котором была

Революция 1917 г. привела к радикальному изменению многих элементов экономической жизни России. Но в вопросах тарифообразования (если не считать эксперимента с бесплатными перевозками с января по август 1921 г.) революционных изменений было гораздо меньше (начало в №9/2013).

образована специальная Тарифная комиссия, состоявшая из представителей народных комиссариатов путей сообщения, продовольствия, финансов и представителей Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ). Этой комиссии пришлось проработать меньше года – до 31 декабря 1920 г.

В это время тарифная система была чрезвычайно сложной – первоначальная относительно простая система, о которой шла речь в предыдущем очерке, «обросла», как риф кораллами, более чем сотней классов дифференциальных схем общих тарифов для различных категорий грузов и сотнями исключительными и льготными тарифами.

Бесплатные тарифы времен «военного коммунизма»

Так как товарно-денежные отношения рассматривались теоретиками большевизма как пережитки капиталистического прошлого, в стране проводилась политика, получившая название «военного коммунизма».

4 декабря 1920 г. В. И. Ленин подписывает Декрет СНК «О бесплатном отпуске населению предметов широкого потребления», 23 декабря 1920 г. декрет «Об отмене денежных расчетов за пользование почтой, телеграфом, телефоном и радиотелеграфом», 27 января 1921 г. «Об отмене платы за жилые помещения, водопровод, электричество и общественные бани».

Не остался в стороне от указанных процессов и железнодорожный

транспорт. С 1 января 1921 г. плата за перевозки грузов по железным дорогам была полностью отменена, т.е. перевозки осуществлялись бесплатно. Финансирование железных дорог осуществлялось по сметам. Как писал впоследствии в книге «Экономика транспорта» (1930) известный ученый, специалист по тарифам **К. Я. Загорский**, это оказало деморализующее влияние на грузоотправителей и привело к понижению рациональности использования перевозочных средств и бережного отношения к транспорту, стимулировало встречные перевозки одних и тех же грузов, простои вагонов, нереальные заявки (превышающие потребности грузоотправителей иногда в разы), возрастание объемов движения, ухудшение использования подвижного состава.

Возвращение платности тарифов

С апреля 1921 г. НКПС возглавил **Ф. Э. Дзержинский**, который сам не был железнодорожником, но в качестве советников активно привлекал «белогвардейских спецов» т.е. авторитетных специалистов-транспортников с дореволюционным железнодорожным образованием в т.ч. **С. В. Земблинова**, **Ю. В. Ломоносова**, **В. Н. Образцова** и даже бывшего министра путей сообщения Временного правительства проф. **А. В. Ливеровского**. В результате вместо начавшихся радикальных изменений была сформирована управленческая модель, в основе которой, как отмечал историк А. С. Сенин, лежал «пре-

имущественно опыт дореволюционного управления отраслью».

В связи с этим, а также отказом от политики военного коммунизма и переходом к Новой экономической политике (НЭПу) и развитием различных форм хозрасчета с **15 августа 1921 г. была постепенно (в несколько этапов) восстановлена платность перевозок**. Сначала платность была введена для частных граждан, затем кооперативов и затем – для государственных учреждений. При этом тарифная система была упрощена: вместо 100 тарифных схем осталось 12 классных общих и 9 специальных схем.

В период НЭПа тарифы дифференцировались по принадлежности груза: к тарифам негосударственного сектора были установлены надбавки – в 1926 г. – 50-100%, в 1931 г. – 400%. При этом провозная плата взывискивалась не за тарифное, а за фактическое расстояние.

В 1921 г. в соответствии с Декретом СНК «О транспортных тарифах и об учреждениях по тарифным делам» были вновь возвращены к жизни такие дореволюционные институты, как тарифные съезды, на которых грузоотправители и руководители дорог могли обсуждать предлагаемые тарифы. Кстати, именно в 1921 г. на одном из тарифных съездов было принято решение об установлении фиксированного расстояния в 54 км. для расчета провозных платежей при перевозках с участием станций Московского узла.

Принципы, на основе которых вырабатывались в это время тарифы, были относительно рыночными. А.В.Крейнин писал, что тогда «не учитывались издержки на железнодорожную перевозку грузов. Это, в первую очередь, было связано с тем, что в тот период, да и ранее конкретные издержки на перевозки принципиально не принимались во внимание. Более того, как показала дальнейшая тарифная практика, при формировании тарифов господствовала теория построения тарифов по принципу «ad valorem», т.е. по платежеспособности» (дискуссии об адвалорных тарифах будет посвящен отдельный очерк).

Для осуществления повседневного текущего регулирования тари-

фов в 1922 г. при НКПС был создан Тарифный комитет, который подчинялся непосредственно Совету труда и обороны (СТО). Тарифы рассматривались в Тарифном комитете НКПС, затем в Тарифном бюро Госплана и утверждались СТО. Исполнительным аппаратом Тарифного комитета являлся Секретариат комитета, а его рабочим аппаратом – Тарифно-экономическое бюро при НКПС. Это бюро издавало Тарифные руководства, готовило к публикации решения Тарифного комитета по всем видам транспорта в специальном издании «Сборник тарифов транспорта».

В рамках тарифной реформы 1922 г. была также введена новая тарифная номенклатура, содержащая 129 групп грузов, включавших в себя 4500 наименований грузов.

Развитие тарифной науки

Тарифная практика в первой четверти XX века развивалась бок о бок с тарифной теорией.

В это время в транспортной науке активно проводятся исследования тарифов различных видов транспорта, публикуется много работ, посвященных тарифам на перевозку зерновых (или, как тогда писали – хлебных) грузов.

В 1924 г. в журнале «Транспорт и народное хозяйство» выходит работа К.Я.Загорского «О влиянии железнодорожных тарифов и водных фрахтов на народное хозяйство». Автор одним из первых в отечественной литературе приводит и анализирует динамические ряды роста объема перевозок и стоимости их транспортировки.

Индексы динамики объема перевозок хлебов и тарифов при вывозе из портов Черного и Азовского морей

Годы	Индекс динамики (роста/снижения)	
	Объема перевозок	Провозной платы
1870-1874	100,0	100,0
1875-1879	114,4	93,6
1880-1884	120,6	87,2
1885-1889	235,1	43,2
1890-1895	280,0	37,2

Источник: Загорский К.Я. О влиянии железнодорожных тарифов и водных фрахтов на народное хозяйство // *Транспорт и народное хозяйство* – М., 1924. – Вып. 5. – С.7-73.

Анализируя графическими способами зависимость погрузки от уров-

ня тарифов, Загорский приходит к выводу, аналогичному тому, к которому ранее пришел А.И.Чупров (см. очерк № 6). Загорский делает вывод, что только значительное тарифное понижение (сразу на 30-40 %) может создать условия для увеличения перевозок.

В тарифах 1922 г. еще использовался принцип построения тарифов по платежеспособности, но первые шаги в сторону методологии построения тарифов по себестоимости уже делаются.

Еще до революции профессор **А.Н.Фролов** не только предлагал строить тарифы по себестоимости перевозок, но и внес свой вклад в создание методики расчета себестоимости перевозок, опубликовав в 1908 г. работу «Железнодорожные тарифы и собственная стоимость перевозки».

«Однако – пишет об этом профессор Е.Д.Хануков – предложения А.Н.Фролова в дореволюционное время не только не были приняты, но даже нигде всерьез и не обсуждались».

Но если до революции, пока была сильна память о «коммерческой» составляющей железных дорог, идеи Фролова не воспринимались всерьез, то после прихода к власти большевиков именно идеи Фролова о построении тарифов на основе себестоимости войдут в резонанс с набирающим популярность в российском обществе марксизмом.

Фролов невольно сформулирует парадигму следующих нескольких десятилетий в сфере тарифообразования: «Железнодорожные тарифы устанавливаются не самопроизвольно в результате рыночной борьбы, а планомерно учреждениями, ведающими железнодорожным делом».

Впоследствии в работе «Общие основы железнодорожного хозяйства» (1920 г.) Фролов отойдет от такого упрощенного взгляда на тарифообразование и признает необходимость учета влияния цен в пунктах отправления и назначения. Но первоначальная, упрощенная версия идеи о том, что тарифы должны базироваться на себестоимости, а не учитывать рыночные факторы, подхваченная марксистами начнет жить самостоятельной жизнью.