



ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

УДК 656.23.03

Ф.И. Хусаинов,

к.э.н., доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» Российской открытой академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ)
E-mail: f-husainov@yandex.ru

Железнодорожные тарифы в России на рубеже XIX и XX вв.

В статье рассмотрена эволюция системы железнодорожных тарифов в период от начала тарифной реформы 1889 года до 1913 года. Показаны особенности государственного регулирования тарифов в этот период. Приведены данные о себестоимости и рентабельности перевозок различных грузов

железнодорожный транспорт, железнодорожные тарифы, регулирование тарифов, история железных дорог

F.I. Khusainov,

PhD (Econ.), associate professor at the Chair of Economics, finance and management in transport of the Russian Open Academy of Transport MSURI (ROAT MIIT)

The railway tariffs in Russia at the turn of the 19th and the 20th century

The article describes the evolution of the railway tariffs in the period of the tariff reform start in 1889 till 1913. The features of the state regulation of the tariffs in that period are presented. The data on the costs and profitability of transportation of various cargoes are given.

railway transport, railway tariffs, tariff regulation, the history of railways

Ранее в БТИ была опубликована статья [1], посвящённая системе железнодорожных тарифов в России в 1850-1880-х годах, то есть, периоду нерегулируемых 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.

Настоящая статья является продолжением упомянутой работы, и посвящена эволюции системы железнодорожных тарифов в период от начала тарифной реформы 1889 года до начала первой мировой войны.

Как государство завладело тарифной системой

Первая попытка ввести государственное регулирование тарифов была сделана в 1885 году. 3 августа 1885 г. было принято решение Министерства путей сообщения о предоставлении с 1 октября 1885 г. на рассмотрение и утверждение правительством «тарифов всех сухопутных и заморских иностранных 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. Слепнёв 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 вызываемая потребностью данного времени, потребляла 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 [2].

Менее чем через год – 11 июля 1886 г. Александр III утвердил Положение Комитета министров, которым было законодательно оформлено подчинение железнодорожных тарифов правительственному регулированию. Ещё 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 ещё 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.

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

Год «великого перелома»: тарифная реформа 1889 года.

Таким образом, 1889 год стал переломным в истории железнодорожных тарифов.

Рассмотрим теперь, как стала выглядеть тарифная система, тем более, что в таком виде с некоторыми изменениями она просуществовала вплоть до 1917 года.

Законом от 8 марта 1889 года было утверждено «Временное положение о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам». Согласно этому Положению, государство получило «всё руководство действиями железных дорог по установлению тарифов с целью ограждения интересов населения, промышленности, торговли и казны» (цит. по [3]). Это По-

ложение впоследствии (7 декабря 1892 г.) получило силу постоянного закона.

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

Регуляторы были наделены следующими функциями: установление тарифных норм, установление правил составления, введения в действие, изменения и отмены 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, а также об установлении новых тарифов, формируются железными дорогами или съездами представителей железных дорог, которые созываются решением Министерства финансов. 29 марта 1889 г. министр финансов Иван Алексеевич 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». 20 октября 1889 г., они были утверждены в качестве постоянных обязательных правил. В этих правилах подробно описывался порядок подачи железными дорогами предложений об изменении тарифов и процедура их предварительного опубликования. Тарифы, которые не были открыто опубликованы, были объявлены не имеющими юридической силы.

Таким образом, дороги лишились возможности устанавливать индивидуальные *рефакционные*¹ тарифы.

Впоследствии, в 1906 и 1911 гг. эти правила перерабатывались, но публичность тарифов и обязанность их публиковать сохранялась. Тарифы (после 1906 г.) должны

¹ Индивидуальный пониженный тариф, предоставляемый грузоотправителю по особому соглашению (от фр. *refaction* – скидка).

были публиковаться за шесть недель до вступления в силу, но в особых случаях, по личному решению министра финансов, допускались исключения из этого правила.

Как отмечают авторы «Краткого отчёта о деятельности тарифных учреждений и департамента железнодорожных дел за 1889-1913 г.» (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» [4].

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 отчёта, «этим законом деятельность Съездов была ограничена лишь правом составления предположений [предложений] об установлении и изменении тарифов и представления тарифным учреждениям заключений» [4].

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 действовавшей в то время тарифной системе основой для построения тарифа являлись цена груза в пунктах производства и потребления, спрос на перевозки и, как сказали бы сегодня, транспортная составляющая в цене груза.

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. Это, в конечном счёте, приводило к тому, что дефицит покрывался за счёт государственных средств.

Железные дороги США, похоже по своей структуре на российские, в то время, как писал С.Ю. Витте «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощённое состояние» [5]. В России, с её сильной этатистской традицией всё было иначе. Вот как описывает эти различия крупнейший отечественный специалист в области железнодорожных тарифов А.В. Крейнин: «Железные дороги США в дальнейшем стали заключать между собой соглашения, образуя картель, повышая тарифы и покрывая все убытки за счёт 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» [6].

Таким образом, российские железные дороги, которые изначально создавались и развивались аналогично «американской модели», постепенно под действием усиливающейся роли государственного чиновничества, приобретали некоторые специфические черты. Именно правительственные гарантии в России стали одной из причин убыточности и последующего выкупа дорог казной.

Парадоксально, что именно С.Ю. Витте, самому ярому 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. Слепнёв в работе [7] приводит переписку С.Ю. Витте по этому поводу. В частности, в августе 1889 г. С.Ю. 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 придётся вести линию, на усиление государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ».

Членами советов директоров акционерных обществ зачастую становились высшие сановники или родственники императора, которые, будучи вхожи к царю, периодически получали для патронированных ими обществ не только выгодные подряды, кредиты, но и решения об уплате долгов за счёт казны и иные способы «приватизации прибылей и национализации убытков».

Тема коррупции в государственной и хозяйственной жизни России XIX века выходит за пределы настоящей статьи, но интересующимся историей коррупции в Министерстве путей сообщения и в целом нравами в высшем руководстве страны в 1860-1880-е годы, можно рекомендовать мемуары инженера путей сообщения, барона А.И. Дельвига, занимавшего в 1861-1871 гг. ряд руководящих должностей в МПС, в том числе, (во время болезни министра, В.А. Бобринского) должность Управляющего Министерством путей сообщения. Приведём здесь лишь одну цитату из этих мемуаров. «Ещё в начале 1871 года, после 40-летней службы моей в ведомстве путей сообщения, а в том числе 10-летней при железных дорогах, я ничего не знал положительно о взятках (...) Доходили до меня смутные об этом слухи, но я большею частью им не верил, и вдруг в начале 1871 года передо мною разоблачается картина этих злоупотреблений, в которых принимает участие сам государь». И, описав ситуацию, Дельвиг подытоживает: «До настоящего года я полагал, что в России есть, по крайней мере, одна личность, которая, по своему положению, не может быть взяточником и грустно разочаровался» [8].

Забавный пример приводит в одной из своих книг Б.М. Лапидус: «акционерами, например, Обще-



ства Саратовской² железной дороги стали наследник-цесаревич Николай Александрович, великие князья Александр, Владимир и Алексей, а также многие придворные лица» [9].

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 своём окружении), С.Ю. Витте пришёл к выводу, что раз уж всё равно убытки плохо управляемых обществ покрываются казной, то проще выкупить эти дороги и сделать их государственными. Как это часто бывает, **основной причиной государственного вмешательства стало исправление негативных последствий предыдущего государственного вмешательства.**

Итоги реформы 1889 г.

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 сырьё и хлебные грузы, создавали благоприятные условия для деятельности предпринимателей и способствовали развитию товарного зернового производства в районах, удалённых от внешних рынков сбыта.

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.Слепнёв, «усилившийся после крушения императорского поезда³ «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» [2].

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

Особенности регулирования тарифов

Отметим любопытную особенность тарифного регулирования в описываемое время. К возможным действиям железных дорог повышать тарифы, регуляторы, на этом этапе, относились лояльно.

Главной целью регулирования было запретить снижение тарифов, которое было следствием конкуренции между дорогами. В отчёте Министерства финансов так и было сказано: «главная забота Правительства была направлена к уничтожению вредных последствий соперничества железных дорог между собою путём чрезмерного понижения тарифов» [4].

В итоге, регуляторы запретили снижать тарифы, но разрешали их повышать. Так, в решении Государ-

ственного совета от 20 декабря 1894 г. было указано: «разрешать применение на частных железных дорогах провозных плат, превышающих предельные тарифные ставки, указанные в уставах обществ, коим сии дороги принадлежат». Как отмечается в отчёте 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» [4].

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

Регулирование тарифов сначала положительно сказалось на финансовых результатах казённых железных дорог. Приведём несколько цитат из отчёта Министерства финансов: «Убытки казны по участию в железнодорожном хозяйстве, достигавшие в середине восьмидесятых 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 казённых, так и сократившегося числа частных. С 1900 по 1906 гг. казённые дороги вновь стали убыточными. Согласно отчётам министерства финансов, «убытки эти, начиная с 1900 г. постепенно возрастали и достигли в 1904 г. 62,9 млн. руб., в 1905 г. – 89,5 млн. руб., а в 1906 – 113,4 млн. руб.», и тарифные учреждения вновь повысили тарифы. Посте-

² Впоследствии – Тамбовско-Саратовская железная дорога, затем, в 1891 г. вошла в состав Рязано-Уральской железной дороги.

³ Примечание редакции. Крушение пассажирского поезда, в котором следовали, в том числе, Император Александр III, Императрица Мария Федоровна, Наследник Цесаревич Николай Александрович и другие члены императорской семьи, произошло 17 октября 1888 года на перегоне Тарановка – Борки Курско-Харьково-Азовской железной дороги. В результате этой катастрофы погиб 21 человек (офицеры и солдаты охраны и железнодорожного батальона, повара и рабочие столовой, служащие железной дороги). Увечья получили 43 человека.

Согласно итогам судебного расследования, причинами этого крушения явились нарушения действовавших в то время Правил о поездах для проезда высочайших особ, Правил движения по дорогам, открытым для общественного пользования, Правил содержания и охранения паровозных железных дорог, Инструкции управляющему дорогой и начальникам отдельных служб, циркуляров Техническо-Инспекторского Комитета железных дорог, а также халатное исполнение своих обязанностей должностными лицами Курско-Харьково-Азовской железной дороги и Министерства путей сообщения.

Министр путей сообщения К.Н. Посьет и Главный инспектор железных дорог МПС К.Г. Шернваль были отправлены в отставку. Уголовных наказаний к виновным лицам по данному делу не применялось.

Источник: http://traditio-ru.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D1%83%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5_%D0%98%D0%BC%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%BE%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BF%D0%BE%D0%B5%D0%B7%D0%B4%D0%B0

пенно, ситуация стала выправляться, и к 1910 г. дороги «вместо убытков уже приносят чистую прибыль, составившую в 1910 г. 8,7 млн. рублей» [4].

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

Общие контуры системы тарифов

В целом тарифная система стала более упорядоченной. Грузы были сгруппированы в двенадцать тарифных классов. Вместо многочисленных тарифных изданий, с 1903 г. основным руководством для расчёта тарифов стал документ под названием «Общий грузовой тариф Российских железных дорог», который состоял из 8 частей. Часть 1 содержала общие положения, правила расчёта провозных плат, правила перевозок некоторых грузов и правила взимания дополнительных сборов. Часть 2 содержала тарифные схемы, номенклатуру грузов, части с 3 по 7 – содержали тарифы на отдельные грузы, часть 8 – справочник тарифных расстояний.

При этом, необходимо отметить одну важную особенность. Тарифы в этот период уже устанавливались государством, но принципы, на основе которых они устанавливались, пока ещё были похожи на рыночные. Во всяком случае, они сильно отличались от принципов, по которым устанавливались тарифы на советских железных дорогах. 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» [6].

Впрочем, довольно быстро система перестала быть «стройной». Под давлением различных промышленников, постепенно тарифная система стала обрывать отдельные «исключительными тарифами», числом около тысячи, содержащими десятки тысяч отдельных 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» (подробнее о них см. в работе [10]), которые увеличивали тариф на перевозки зерновых их Сибири в центральную часть страны, чтобы снизить конкурентоспособность сибирского зерна. Лоббистами подобной протекционистской меры были производители зерна Центральной России, которые попросили Правительство ограничить свой рынок от наплыва дешёвого сибирского зерна.

Например, при перевозках сибирского хлеба⁴ из Омска в Либаву⁵ тариф взимался как сумма плат за провоз по двум участкам: «Омск-Челябинск» и «Челябинск-Либава». Искусственное разделение общей длины пути на два участка приводило к тому, что

нельзя было воспользоваться самыми низшими ставками.

В табл. 1 приведён пример удорожания тарифа на перевозку хлебных (зерновых) грузов из Западной Сибири через Челябинск на экспорт (для расстояния 3500 км).

Строго говоря, дополнительная плата за перевозки хлеба из Западной Сибири на экспорт даже по общему тарифу поглощала экономию в издержках производства сибирского хлеба по сравнению с центральными районами. А при оплате тарифа с переломом в Челябинске, провозная плата возрастала ещё на 6 коп. с пуда (при ценах на хлебные грузы в Западной Сибири от 40 до 72 коп. за пуд).

Таким образом, Челябинский тарифный перелом ухудшал конкурентоспособность продукции Западной Сибири по отношению к европейским рынкам, а Иркутский тарифный перелом затруднял вывоз хлеба на Восток.

Впрочем, несмотря на это, часть хлеба из районов с наиболее благоприятными условиями выращивания зерновых культур попадала на рынок европейской части России. Иркутский тарифный перелом был отменён в 1900 г., а Челябинский – в 1913 г. Средняя доходная ставка от перевозки хлебных грузов в 1913 г. была на 66-67% выше себестоимости перевозки.

С постройкой Сибирской железной дороги, стала бурно развиваться такая отрасль, как маслоделие. К 1912 г. выручка от вывоза масла из Западной Сибири в 8 раз превышала выручку от вывоза хлебных грузов. Тарифы на перевозку масла были выше, чем на

Таблица 1

Тарифные ставки на перевозки зерновых грузов железнодорожным транспортом в России 1890-е годы⁶

	Плата за 1 тонну, руб.	Плата за 1 пуд ⁷ , коп.	Дороже, чем из Центрально-чернозёмного района, коп. за 1 пуд
По общему тарифу	24,85	41	25
То же с учетом Челябинского тарифного перелома	28,96	47	31

Источник: [10]

⁴ Под термином «хлебные грузы» или «хлеба» в железнодорожной статистике учитывались те грузы, которые сегодня принято называть «зерновые». Применительно к Сибири, это были, главным образом, пшеница, рожь, овёс.

⁵ В настоящее время – г. Лиепая (Латвийская республика).

⁶ Табл. 1–4 приводятся в том виде (с теми заголовками и терминами), в каком они опубликованы в соответствующих источниках

⁷ 1 пуд = 16,38 кг.



Таблица 2

**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	Чёрные 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	Свёкла	0,73	0,82	112,3%
	Средний груз	0,71	1,19	167,6 %

Источник: [10]

перевозку хлебных грузов, но составляла лишь 6-9% от стоимости масла.

В табл. 2 приведены данные о себестоимости и доходных ставках самых распространённых грузов, перевозимых в это время железными дорогами. В таблице приведены данные, рассчитанные для 1913 г., но по оценке Е.Д. Ханукова, «они в общем правильно отражают общий характер соотношений между тарифными ставками и себестоимостью перевозок, существовавший в течении длительного времени» [10].

При этом, необходимо иметь в виду, что в табл. 2 приведены средние данные, а реальные тарифные ставки были 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.

Влияние тарифной науки на тарифную практику

Тарифная практика в последней трети XIX века развивалась бок о бок с тарифной теорией. И даже

после прихода к власти большевиков, часть учёных, которые «по недосмотру» не были сразу расстреляны, продолжали свои изыскания и дискуссии вплоть до конца 1920-х годов.

В это время в транспортной науке активно проводятся исследования тарифов различных видов транспорта, публикуется много работ, посвящённых тарифам на перевозку зерновых («хлебных») грузов.

В частности, К.Я. Загорский анализируя динамические ряды роста объёма перевозок и стоимости их транспортировки в последней трети XIX века, приходит к выводу, аналогичному тому, к которому ранее пришёл А.И. Чупров (подробнее о взглядах Чупрова см. [11]). Загорский делает вывод, что только значительное тарифное понижение может создать условия для увеличения перевозок.

В статье К.Я. Загорского [12] сопоставляется динамика объёма перевозок хлебов из портов Чёрного и Азовского морей в 1870-1895 гг. и данные о стоимости перевозки (фракт Одесса-Лондон), а также динамика перевозок пшеницы и муки в США с динамикой американских железнодорожных тари-

фов. При этом, у Загорского отсутствуют непосредственные данные о динамике железнодорожных тарифов за этот период (он, в частности пишет, «эта таблица ещё более выиграла бы в яркости, если бы ввести в неё также данные о понижении наших железнодорожных тарифов к портам черноморско-азовским и балтийским»)

При этом, Загорский делает предположение, что динамика железнодорожных тарифов связана с объёмом перевозок аналогичным образом, как и динамика водных фрахтов. «Если бы сопоставить тарифы на другого рода грузы, особенно массовые, то, наверное, получилась бы такая же картина самой тесной связи между понижением железнодорожных тарифов и водных фрахтов с одной стороны, и ростом производства, добычи, переработки, экспорта соответствующих продуктов – с другой» – пишет Загорский в той же статье.

Данные, собранные К.Я. Загорским приведены в табл. 3

Данные Загорского, агрегированы Г.А. Гольцем с применением указанных допущений и опубликованы в работе [13]. Полученная Г.А. Гольцем зависимость приведена в табл. 4.

Таблица 3

Динамика объёма перевозок хлебов из портов Чёрного и Азовского морей в 1970-1895 гг. и данные о стоимости перевозки (фрахт Одесса-Лондон)

Годы	Вывоз из портов Чёрного и Азовского морей всех хлебов, тыс. пуд.	Фрахт Одесса-Лондон, коп.	Вывоз из Соединённых Штатов пшеницы и муки, тыс. пудов	Стоимость перевозки от Чикаго до Ливерпуля, мет. коп.
1870-1874	93,331	23,76	60,839	40,60
1875-1879	106,741	-	88,906	24,64
1880-1884	112,610	20,73	146,572	19,00
1885-1889	219,405	10,26	117,572	16,71
1890-1895	261,366	8,84	159,494	14,73

Источник: [12].

Таблица 4

Индексы динамики объёма перевозок хлебов и тарифов при вывозе из портов Чёрного и Азовского морей в 1970-1895 гг.

Годы	Индекс динамики (роста/снижения)	
	Объёма 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: [13].

Вместе с тем, Загорский предостерегает от поспешного вывода о том, что влияние тарифов на динамику перевозок всегда и везде одинаково. Он утверждает, что такая тесная зависимость наблюдается только тогда, когда промышленность ещё не слишком развита, а тарифы ещё слишком высоки. А по мере развития как железных дорог, так и производительных сил, указанная зависимость становится более сложной.

В статье «О влиянии железнодорожных тарифов и водных фрахтов на народное хозяйство» Загорский пишет: «Когда же путём последовательных понижений тарифов уже действительно достигнут крупный переворот в производстве, привлечены новые грузы и доходность дорог доведена до максимума, то дальнейшее понижение тарифов, возможное при достигнутом уже низком уровне тарифных ставок лишь в незначительных размерах, обыкновенно не даёт более расширения производства и потребления, не увеличивает перевозок и сопровождается уменьшением выручки железных дорог. Тогда дальнейшее развитие совершается значительно медленнее. Тарифы и их понижение продолжают, конечно, сохранять определённое и немаловажное значение в общей совокупности элементов экономической жизни; однако, в это время становится особенно важным строгое соблюдение формальных и материальных принципов управления железнодорожными тарифами, но самые размеры тарифных ставок утрачивают своё прежнее первенствующее и решающее значение. (...) О влиянии тарифных повышений приходится сказать почти то же самое, но, до извест-

ной степени, в обратном смысле. Для грузов ценных повышение стоимости провоза обыкновенно безразлично, потому что в процентном отношении оно может вызвать повышение цены этих товаров лишь в относительно незначительной мере, которая едва ли в состоянии вызвать сокращение потребления. Совершенно иначе отражается тарифное повышение на грузах дешёвых (...) которое чрезвычайно затруднит или даже вовсе прекратит их сбыт, а следовательно и производство» [12].

Таким образом, труды, посвящённые ценовой эластичности спроса на грузовые железнодорожные перевозки в России, опубликованные в XX веке, по сути своей подтверждают выводы, сформулированные А.И. Чупровым в конце XIX в..

Как было сказано выше, тарифы в 1900-1920-х годах ещё строились «по платёжеспособности», но первые шаги в сторону методологии построения тарифов по себестоимости делаются именно в это время.

В 1908 г. проф. А.Н. Фролов в статье «Железнодорожные тарифы

и собственная стоимость перевозки» предложил строить тарифы по себестоимости перевозок. «Однако, – пишет об этом проф. Е.Д. Хануков, – предложения А.Н. Фролова в дореволюционное время не только не были приняты, но даже нигде всерьёз и не обсуждались» [10].

Но, если до Октябрьской революции 1917 г., пока были сильны представления о «коммерческой» составляющей железных дорог, идеи Фролова не воспринимались всерьёз, то в советское время, именно идеи Фролова о построении тарифов на основе себестоимости войдут в резонанс с набирающим популярность в российском обществе марксизмом.

Фролов невольно, еще до революции 1917 года, сформулировал парадигму следующих нескольких десятилетий в сфере тарифообразования: «железнодорожные тарифы устанавливаются не самопроизвольно в результате рыночной борьбы, а планомерно учреждениями, ведающими железнодорожным делом» (цит. по [13]).

Отметим, что впоследствии, в работе «Общие основы железно-

дорожного 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 перевозок грузов, и не учитывать рыночные факторы (такие как соотношение спроса и предложения на перевозимую продукцию, эластичность спроса и т.д.) подхваченная марксистами, начнет жить самостоятельной жизнью.

Литература

1. Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – № 8. – С.15-22. [<http://f-husainov.narod.ru/neregbiti82009.pdf>]

2. Слепнев И.Н. Исторические условия подготовки первых работ С.Ю. Витте // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов в 5 томах. – Т. 1: Пути сообще-

ния и экономическое развитие России. Кн. 1 – М.: Наука, 2002. – с.78-108.

3. Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М.: Наука, 1975. – 316 с.

4. Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг – СПб.: Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1914. – 165 с.

5. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов // Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. – т.1.: Пути сообщения и экономическое развитие России. – Книга 1 – М.: Наука, 2002. – с. 109-382.

6. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004) – М.: НАТР, 2004 – 225 с.

7. Слепнев И.Н. С.Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года // Отечественная история. – 1998. – № 5. – с. 20-32.

8. Дельвиг А.И. Полвека русской жизни: воспоминания – М, Л. – Изд. «Академия», 1930. – т. 2. – 600 с.

9. Лапидус Б.М. Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь – М.: ОАО «Газета «Гудок»», 2009. – 384 с.

10. Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства – М.: Трансжелдориздат, 1955. – 412 с.

11. Хусаинов Ф.И. Профессор А.И.Чупров – основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. – 2012. – № 8. – с. 3-8. [http://f-husainov.narod.ru/husainov_bti2012_08.pdf]

12. Загорский К.Я. О влиянии железнодорожных тарифов и водных фрахтов на народное хозяйство // Транспорт и народное хозяйство – М., 1924. – Вып. 5. – с. 7-33.

13. Гольц Г.А. Культура и экономика России за три века. Том 1: Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). – Новосибирск.: Сибирский хронограф, 2002. – 536 с.

ИНФОРМАЦИЯ

Со скоростью 110 км/ч: Росавтодор увеличил скоростной режим на различных участках федеральных трасс

Анализ показателей аварийности, проведенный Росавтодором на 5 участках федеральных трасс, где в прошлом году в пилотном режиме скоростной режим был увеличен до 110 км/ч, позволит сохранить эту скорость на различных участках автодорог М-5 «Урал», М-8 «Холмогоры», Р-217 «Кавказ». Кроме этого, максимальную скорость 110 км/ч Росавтодор планирует разрешить еще на 11 участках федеральных трасс.

Двигаться со скоростью 110 км/ч сейчас можно на 5 участках федеральных трасс, где с увеличением скоростного режима и проведением дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности движения показатели аварийности снизились более чем в 2 раза (в период пилотного изменения скоростного режима до 110 км/ч в сумме по нижеуказанным участкам дорог произошло 10 ДТП, а за аналогичные периоды до увеличения скоростного режима – 23 ДТП):

км 1022 – км 1031 автодороги М-5 «Урал» Москва – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск;
км 1820 – км 1844 автодороги М-5 «Урал» Москва – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск;
км 97 – км 112 автодороги М-8 «Холмогоры»;

км 1 – км 6 автодороги Р-217 «Кавказ» на участке «Обход п. Иноземцево»;
км 0 – км 14 автодороги Р-217 «Кавказ» на участке «Обход г. Нальчика».

Помимо этого, в результате проведенных мероприятий по улучшению транспортно-эксплуатационных характеристик дорог и повышению безопасности, увеличение скоростного режима до 110 км/ч планируется на следующих участках федеральных трасс:

км 213 – км 220; км 602 – км 622; км 964 – км 703; км 754 – км 764 автодороги Р-217 «Кавказ»;

км 3 – км 12 автодороги Р-217 «Кавказ» на участке «Обход г. Беслана»;

км 37 – км 57; км 86 – км 124 автодороги М-5 «Урал»;

км 622 – км 639; км 675 – км 690; км 639 – км 664 на участке «Обход г. Уссурийска» автодороги А-370 «Усури» Хабаровск – Владивосток;

км 20 – км 115 автодороги М-9 «Балтия».

Данные предложения уже согласованы Росавтодором с территориальными подразделениями УГИБДД МВД РФ.

Напомним, что скоростной режим может быть повышен на трассах категорий IA («Автомагистраль») и IB («Скоростная дорога»), то есть имеющих разделительную полосу и не имеющих пересечений и съездов в одном уровне, что снижает вероятность возникновения аварийных ситуаций (из-за наличия пересекающих потоков или возможности выезда на полосу встречного движения). Сегодня доля протяженности автомобильных дорог IA и IB категорий, подведомственных Росавтодору, составляет около 8% (более 4000 км) от общей протяженности федеральной сети дорог (50 000 км).

«Прежде чем увеличивать на федеральных трассах скоростной режим, Росавтодор в обязательном порядке проводит проверку соответствия геометрических элементов плана и продольного профиля требованиям ГОСТа Р 52399-2005, показателей ровности и коэффициента сцепления покрытия, а также обустройства участков техническими средствами организации дорожного движения», – подчеркивает руководитель Росавтодора Роман Старовойт.

Пресс-релиз Федерального дорожного агентства (Росавтодор) (09.06.2014)

Тел.: (495) 747-91-00, rosavtdorinfo@mail.ru