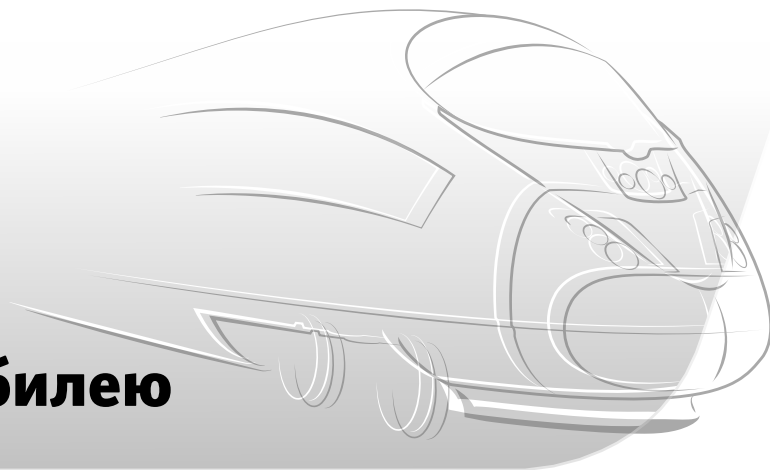


К юбилею



У истоков теории железнодорожных тарифов: к 160-летию К.Я. Загорского

Ф.И. ХУСАИНОВ,
канд.экон. наук, доцент ка-
федры «Экономика, финансы
и управление на транспор-
те», РУТ (МИИТ),
эксперт НИУ ВШЭ,
f-husainov@mail.ru

В марте 2019 г. исполняется 160 лет со дня рождения Константина Яковлевича Загорского – одного из крупнейших ученых-транспортников начала XX в., автора первого советского учебника по экономике транспорта. Но в историю экономической науки Загорский вошел прежде всего как один из крупнейших специалистов своего времени по проблемам теории и практики железнодорожных тарифов.

От политики – к науке

Родился Загорский 3 марта 1859 г. в Киеве в семье судебного чиновника, мелкого помещика. По окончании 1-й Киевской гимназии, в 1876 г. поступил в Киевский университет, где проучился один курс, и затем перевелся на юридический факультет Петербургского университета, который закончил в 1882 г.

В студенческие годы Загорский был членом революционных организаций, групп «Черный передел» и «Земля и воля», за участие в студенческих беспорядках арестовывался полицией, занимался распространением среди студенчества революционных изданий, читал доклады на социально-экономические темы в студенческих кружках, находился под негласным надзором полиции. В общем, прошел путь,

типичный для равнодушной студенческой молодежи конца XIX в. (кстати, его старший коллега и оппонент академик С.Г. Струмилин прошел аналогичный путь; революционный радикализм был неизбежной ступенью развития большинства интеллектуалов конца XIX – начала XX в.).

После окончания университета Загорский отошел от активной политической деятельности, сосредоточившись на научных исследованиях в области экономики железнодорожного транспорта. В процессе изучения экономической науки взгляды Загорского эволюционировали от леворадикальных идей к умеренному либерализму (здесь стоит напомнить, что слово «либерализм» в России в конце XIX в. имело несколько иное значение, чем сегодня; например, либералом называли А.И. Чупрова, хотя его экономические взгляды сегодня скорее назвали бы социал-демократическими).

В 1901 г. он публикует книгу «Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов», на основе которой в 1902 г. защищает магистерскую диссертацию по специальности «политическая экономия» в Санкт-Петербургском университете.

В эти годы в экономической науке велась активная дискуссия о принципах формирования железнодорожных тарифов. Должны ли тарифы строиться на основе себестоимости или они должны учитывать субъективные факторы? Должны ли мы опираться на трудовую теорию стоимости Маркса или на теорию субъективной ценности (иногда ее еще называют субъективной теорией стоимости)? Дискуссия эта началась еще с полемики С.Ю. Витте с Д.И. Пихно в 1880-х годах и с тех пор не утихает в транспортной науке.

Загорский в этой полемике занял сторону Витте. Отношение к проблеме платежеспособности сформулировано в его главной книге «Теория железнодорожных тарифов»: «Сущность тарификации по ценности заключается в том, чтобы посредством возможно лучшего приспособления тарифных ставок к платежной способности перевозимых грузов достигнуть наибольшего чистого дохода. В этом и заключается главное оправдание системы тарификации по ценности с точки зрения общих интересов народного хозяйства... Следовательно, рассматриваемая система построения тарифов должна быть признана естественной, т.е. отвечающей самой природе вещей, но ни в каком случае не “произвольной”, “искусственной”...»[1].

В своей книге Загорский подробно разбирает аргументы различных авторов – С.Ю. Витте, Н.Е. Гиацинтова, Д.И. Пихно, Э. Закса и др. – и постепенно формулирует свою позицию.

Теория железнодорожных тарифов

В частности, исследуя роль и значение государственного регулирования тарифов, Загорский отмечал: «...управление железнодорожными тарифами есть

не что иное, как руководство всей торгово-промышленной жизнью страны, всем народным хозяйством в его совокупности. Мы полагаем, что предоставление правительственным органам, на которые возложено управление железнодорожными тарифами, такой огромной дискреционной власти по вмешательству в экономическую жизнь страны является прежде всего крайне опасным с точки зрения общих интересов. При такой постановке дела управление железнодорожными тарифами не будет иметь никакой твердой почвы... в этих случаях оно может руководствоваться лишь крайне неопределенным и эластичным понятием общегосударственных польз и нужд. Уже одно это будет иметь неизбежным последствием неустойчивость самых оснований железнодорожной тарификации и должно привести к крайне опасным колебаниям и искажениям нормального и естественного хода торговли и промышленности» [1].

В этой работе Загорский подробно разбирает различные точки зрения на теоретические принципы, лежащие в основе тарифного дела, при этом – и это важный элемент дореволюционной научной культуры – он не стремится с первых строк навязать свою точку зрения, показывая, что в пользу каждой из рассматриваемых позиций есть различные, в том числе и весьма убедительные, аргументы. При чтении такой книги читатель не просто получает информацию о том, что думает автор, но и о том, от каких точек зрения автор отказался, и о том, насколько сложна и многогранна проблематика тарифной теории; а это, в свою очередь, затрудняет всякое однозначное предпочтение одной теории другой.

Еще один любопытный момент: при чтении этой книги не отпускает ощущение, что все тарифные дискуссии, которые проходили в транспортной науке на протяжении следующего после выхода книги столетия, – всего лишь комментарии на полях этой книги Загорского.

При обсуждении государственного регулирования тарифов Загорский разбирает аргумент одного из авторов о том, что железнодорожные тарифы с точки зрения влияния на отдельные рынки похожи на таможенные пошлины и в том числе поэтому нуждаются в регулировании. Именно на этом аргументе базируется подход, в основе которого лежит представление о тарифах как об инструменте государственной политики поддержки отдельных отраслей.

Загорский пишет, что если при реализации таможенной политики еще хоть как-то можно обосновать претензии государства на вмешательство в хозяйственную жизнь, поскольку в этом случае «цель принимаемой меры – ограждение данного отечественного производства от конкуренции однородного производства какой-то чужеземной страны», то при реализации тарифной политики возникает множество вопросов, на которые обычно нет удовлетворительных ответов и которые делают подобный «внутренний протекционизм» крайне опасным для экономического развития.

Например, в этом случае «возникает огромное затруднение при разрешении вопроса о том, какие районы и центры нуждаются в особом покровительстве, а какие нет, почему общие интересы народного хозяйства или даже общегосударственные интересы требуют, чтобы железнодорожные тарифы были направлены в защиту именно данных производителей и районов от их конкурентов, а не наоборот». Подытоживая критику концепции тарифов как инструмента промышленной политики, Загорский пишет: «Несомненно, что это – идея в самом существе своем неверная и что на государственную власть ни в каком случае не только не могут быть возлагаемы обязанности, но вместе с тем не может быть признано за ней и права принимать какие бы то ни было меры... к тому, чтобы задержать или остановить естественный процесс» [1].

На контраргумент о том, что железные дороги – это особая отрасль, которая при желании «может довести до разорения» любого потребителя, пользующегося ее услугами, Загорский отвечает, что в экономике есть огромное количество отраслей, находящихся точно в таком же положении. «Например, компании, владеющие каменноугольными копями, – пишет он, – несомненно, могут довести до разорения производства, которые работают на каменном угле, если захотят назначить чрезмерно высокие цены; в такой же зависимости от владельцев рудников, находятся металлургические заводы и т.д.» Таким образом, пока дороги являются такими же частными предприятиями, как и частные угольные шахты и частные угольные заводы, некорректно рассматривать их как особую сферу.

Другое дело, говорит Загорский, что есть огромная разница между зависимостью от цен частных компаний и зависимостью от регулирования правительственных органов. Частные компании руководствуются в своей работе выгодой, и поэтому их политика рациональна и предсказуема для участников рынка. Но если за регулирование берется государство, то его мотивы могут оказаться совершенно иррациональными и непредсказуемыми для участников рынка («для осуществления каких-то иных фантастических желаний, выходящих за пределы коммерческих расчетов»).

В конце книги Загорский делает следующий вывод: «Мы думаем, что в современном народном хозяйстве, основанном на самостоятельной деятельности частных хозяйств», железнодорожные грузовые тарифы «могут определяться лишь платежной способностью грузов, т.е. способностью их переносить издержки транспорта. Других способов определить ценность перевозки, кроме согласия частных хозяйств, предъявляющих на нее спрос, заплатить за нее ту или иную цену, при настоящей системе экономической организации не имеется и не может быть» [1].

На стыке двух эпох

Мировоззрение Загорского трудно определить однозначно. В советское время энциклопедии характеризовали Загорского как «представителя буржуазных

экономических теорий в науке о железнодорожном транспорте» [2], а его взгляды периодически клеймились как противоречащие идеям победившего марксизма. Советские энциклопедии всегда чудовищно упрощали любое мировоззрение, но здесь они были правы – Загорский даже в советское время продолжал оставаться чужд победившему марксизму. Некоторые авторы классифицировали его как человека, склоняющегося к идеям австрийской экономической школы.

Например, С.А. Бессонов, уже после революции, в феврале 1928 г., продолжая дискуссию, начатую Витте и Пихно, писал: «Теоретический принцип платежеспособности представляет собой прямое порождение австрийской теории ценности, выводящей ценность из предельной полезности благ. Субъективная ценность перевозки для грузоотправителя в качестве основания для назначения провозных плат составляет теоретический лейтмотив всех тарифных рассуждений, начиная от Эмиля Закса в Германии и Витте в России и кончая современными теоретиками этого дела – Загорским, Оранжевым и др. Теория тарифов – это последнее убежище, в котором австрийская школа уцелела в Советском Союзе, ничем не тревожимая и в полной теоретической сохранности» (цит. по: [3]; более подробно взгляды Бессонова представлены в его работе [4]. Подробнее об этой дискуссии, в которой принял участие и С.Г. Струмилин, см. в [5, 6]).

Впрочем, и классическим австрийцем Загорский, разумеется, не был, поскольку в его мировоззрении было много относительно эгалитарных элементов социал-демократического характера. Можно сказать, что его мировоззрение было эклектичным, как и у большинства экономистов, занимающихся прикладными отраслевыми темами.

Особенностью науки конца XIX – начала XX в. было то, что ученые, как правило, были активно вовлечены в практическую деятельность и экономистов это касалось даже в большей степени, чем специалистов других наук. Квалифицированная экспертиза требовалась и государственным ведомствам, и нарождавшемуся частному бизнесу. Поэтому Загорский активно работал в разных учреждениях: в 1889–1890 гг. – в Департаменте торговли и мануфактур, с 1891 г. – в Департаменте железнодорожных дел Министерства финансов. Одновременно в 1899 г. назначен представителем Министерства финансов в Тарифном комитете и в Комиссии о новых железных дорогах. Позже он член Совета по тарифным делам и председатель особого совещания по железнодорожному делу. В 1916 г. назначен заведующим делами международных сообщений российских железных дорог тогдашнего Министерства путей сообщения. В 1913–1917 гг. состоял гласным Петербургской Городской думы.

Одновременно с практической работой Константин Яковлевич активно занимался научно-педагогической деятельностью: в 1904–1908 гг. читал лекции в Петербургском университете, а позже и в Политехническом институте, с 1919 г. читал лекции в Институте народного хозяйства им. Карла Маркса (ныне – РЭУ им. Г.В. Плеханова), в Институте инженеров транспорта (ныне – Российский

университет транспорта (МИИТ)*) и в других вузах, состоял действительным членом Института экономики РАН ИОН.

В 1910–1920-е годы Загорский публикует ряд книг, посвященных тарифной политике, которые превращают его в одного из самых авторитетных специалистов по железнодорожным тарифам в стране: «Наша железнодорожная тарифная политика» (1910), «Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог» (1912), «Железнодорожные тарифы Германии и России в связи с их экономической политикой» (1914), «Система железнодорожных и водных тарифов» (1925). Кроме того, в 1923 г. выходит второе издание его книги «Теория железнодорожных тарифов».

После Октябрьской революции 1917 г. Загорский продолжал работать заведующим отделом международных сообщений, только уже не Министерства путей сообщения, а Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) в Москве. В 1918 г. участвовал в качестве эксперта по железнодорожным вопросам в советской делегации по ведению мирных переговоров с Украиной, а в 1921 г. – с Польшей. В 1920–1930 гг. Загорский работает сначала рядовым сотрудником, а затем заместителем председателя Тарифного комитета НКПС (одновременно являясь консультант НКТорга, НКФина и ВСНХ РСФСР). А в 1922 г. под его руководством была разработана и внедрена новая тарифная система для железных дорог.

Тарифная реформа 1922 года

В 1918–1921 гг. в стране проводилась политика, получившая название «военный коммунизм». Товарно-денежные отношения рассматривались теоретиками большевизма как пережитки капиталистического прошлого, и в этой связи во многих отраслях делались попытки перейти на безденежную форму хозяйствования. Так, 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 стали осуществляться бесплатно.

* В эти годы и впоследствии МИИТ неоднократно менял свое название: Московский институт инженеров путей сообщения (с 1913 по 1924), Московский институт инженеров транспорта (с 1924 по 1946), Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (с 1946 по 1993), Московский государственный университет путей сообщения (с 1993 по 2017), Российский университет транспорта (МИИТ) – с 2017 г. по настоящее время.

Финансирование железных дорог проводилось за счет бюджетных ассигнований по сметам [6, 7].

Впоследствии Загорский писал, что подобная практика «оказала деморализующее влияние на главных отправителей, приведшее к понижению рациональности использования перевозочных средств и бережного отношения к транспорту, стимулировала встречные перевозки одних и тех же грузов, простои вагонов, нереальные заявки, кружные перевозки» (цит. по: [8]).

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 том числе С.В. Земблинова, Ю.В. Ломоносова, В.Н. Образцова и даже бывшего министра путей сообщения Временного правительства А.В. Ливеровского. В результате вместо начавшихся было радикальных изменений была сформирована управленческая модель, в основе которой, как отмечал историк А.С. Сенин, лежал «преимущественно опыт дореволюционного управления отраслью» [9, 10].

В связи с этим, а также отказом от политики военного коммунизма и переходом к новой экономической политике (НЭП) и развитием различных форм хозрасчета, в соответствии с подписанным В.И. Лениным декретом СНК от 9 июля 1921 г. «Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям», с 15 августа 1921 г. была постепенно (в несколько этапов) восстановлена платность перевозок. Сначала платность была введена для частных граждан, затем – кооперативов и далее – для государственных учреждений. При этом тарифная система была упрощена: вместо 100 тарифных схем осталось 12 классовых 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 взыскивалась 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 54 км для расчета провозных платежей при перевозках с участием станций Московского узла, которое до сих пор существует в действующем Прейскуранте № 10-01.

Тарифы в это время уже регулировались государством, но принципы, на основе которых они вырабатывались, остались «в наследство» от рыночных времен. А.В. Крейнин писал, что в это время «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» [7].

В декабре 1922 г. была введена новая система железнодорожных тарифов, которую разрабатывали Загорский и его коллеги. Сразу необходимо оговориться, что эта система сильно не совпадала с теми теоретическими идеями, которые Загорский высказывал в книге, да и время было другое. Если в книге речь шла о тарифном деле в условиях преимущественно частного хозяйства, то в 1920-е годы курс властей был направлен на ликвидацию «пережитков буржуазного строя».

Эта система отличалась большей дифференциацией по родам грузов и категориям грузоотправителей. Все тарифы были указаны в «довоенных» (т.е. действовавших до начала Первой мировой войны) копейках, которые при взимании платы умножались на периодически изменявшийся коэффициент для перевода провозной платы в советские деньги, так называемые совзнаки. Впоследствии, после введения «червонца», эти тарифные коэффициенты были упразднены, и с 1 октября 1923 г. довоенные копейки были приравнены к так называемым червонным копейкам [11, 12].

В новой тарифной системе диапазон значений ставок был расширен почти в три раза. Так, по схеме № 1 начальная ставка составляла 0,20 коп., а по схеме № 12 – 0,0125 коп. с пуда и версты; это ниже, чем ставка схемы № 1, в 16 раз. Новые тарифные схемы отличались значительным снижением ставок с увеличением расстояния перевозки.

Расширилась и товарная номенклатура перевозимых грузов. Если в 1893 г. количество тарифных позиций в Номенклатуре перевозимых грузов составляло примерно 260 наименований, в 1914 г. – 424 наименования, то в 1922 г. была введена тарифная номенклатура, содержащая 129 групп и 4500 наименований различных грузов.

При этом в тарифной системе 1922 г. сохранялся принцип *ad valorem*. Об этом пишет и А.В. Крейнин в своей книге «Транспортные тарифы в СССР»: «Железнодорожный транспорт не располагал в то время необходимыми данными о себестоимости перевозки грузов, поэтому дифференциация тарифных ставок по родам грузов и расстояниям перевозки основывалась не на действительных соотношениях издержек транспорта, а на соотношениях, сложившихся в дореволюционных тарифах. Это означало, что в тарифах 1922 г. был сохранен принцип платежеспособности грузов» [13].

Вместе с тем, несмотря на учет платежеспособности, именно в этот период происходит переход от тарифов, рассматриваемых как просто провозная плата, к тарифам, рассматриваемым как инструмент влияния на экономическое и промышленное развитие, как инструмент перераспределения ресурсов между отраслями.

«В восстановительный период, – писали по этому поводу впоследствии авторы изданного в 1955 г. курса “Экономика транспорта” (под редакцией С.К. Данилова), – политика цен широко использовалась государством для распределения и перераспределения материальных ресурсов между отдельными отраслями и предприятиями социалистического сектора и между секторами – социалистическим, мелкотоварным и частнокапиталистическим. В соответствии с этим на железнодорожном транспорте для перевозок грузов государственных и кооперативных предприятий наряду с общими тарифами применялось и большое количество пониженных исключительных тарифов, а для грузов капиталистического сектора применялись значительно повышенные тарифы по сравнению с тарифами за перевозки грузов государственных предприятий. Такая система тарифов отвечала проводимой Советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов» [14].

Таким образом, «победа» государственного сектора над частным в различных отраслях в 1920-е годы произошла не потому, что государственный был более эффективен, а потому, что частный сектор был поставлен в условия, при которых он не только платил более высокие тарифы, но еще фактически субсидировал государственный сектор. Профессор А.Ф. Зайцев в своей книге, выпущенной в 1925 г., дал следующую оценку тарифной системе в целом: «Конечно, современная система хлебных тарифов не представляется идеальной. Как и весь вообще тариф 1922 г., она возникла в условиях переходного времени, когда перед Тарифным комитетом стояла прежде всего задача хоть как-нибудь покрыть расходы эксплуатации железных дорог. Значительным понижением провозных плат на дальних расстояниях Тарифный комитет внес существенное улучшение в современные тарифы по сравнению с довоенными» [15].

Тарифная система не была застывшей. Дифференциация тарифов продолжала углубляться. К 1926 г. вместо 12 тарифных схем (классов) была разработана и введена в действие более сложная система, состоявшая из 28 схем. С 1 января 1929 г. вместо 28-классной системы тарифных схем была введена еще более дифференцированная система, содержащая 38 классов. В тарифной системе 1929 г. тарифная ставка для 1-го класса составляла 15,98 коп. за 1 т·км, а для 38-го класса – 0,56 коп. за 1 т·км. Таким образом, диапазон ставок для 1-го и 38-го классов различался примерно в 30 раз (против 16-кратного разброса в системе 1922 г.).

Тарифная система 1922 г. просуществовала до реформы 1931 г.

Учебник «Экономика транспорта»

Несмотря на отклонения от «генеральной линии» и явно немарксистские взгляды, научный авторитет Загорского был так высок, что ему предложили написать вузовский учебник для студентов-железнодорожников.

Книга К.Я. Загорского «Экономика транспорта» [16] увидела свет в 1930 г.

В этой книге помимо прочего есть чрезвычайно интересная глава, которой не будет больше ни в одном из последующих учебников по экономике транспорта, вышедших в СССР (да и в современной России тоже).

Это глава X «Системы железнодорожного хозяйства», в которой разбираются аргументы сторонников и противников частных и государственных железных дорог. Сам Загорский был к этому времени сторонником государственных дорог (во всяком случае, так он писал в учебнике), но при этом он подробно разбирал аргументы сторон.

В этой главе он пишет: «Едва ли какой-либо вопрос железнодорожной экономики и политики вызывал так много споров, как вопрос о предпочтительстве государственных или частных железных дорог» [16].

И эта глава – еще один пример уровня экономической культуры, унаследованной Загорским от ученых конца XIX в.: ты можешь быть не согласен с теми или иными экономическими взглядами, но как честный исследователь ты должен подробно привести и проанализировать аргументы каждой из сторон.

Отметим, что впоследствии (после 1930 г.) экономическая культура в железнодорожной отрасли деградировала настолько, что ни в одном советском учебнике по экономике транспорта студенты никак не могли ознакомиться со взглядами тех авторов, которые имели точку зрения, отличную от официальной позиции советской власти, и понять, какие же аргументы были у сторонников частных железных дорог.

Проведя разбор статистических данных и аргументов сторон, Загорский говорит, что лично ему кажется предпочтительной идея государственных железных дорог (так как это, по его мнению, отвечает «социальным и политическим задачам государства»), но – как настоящий ученый – замечает, что, строго говоря, «общего доказательства из опыта в пользу той или иной системы привести нельзя».

И это еще один важный урок интеллектуальной честности ученого: идея вам может нравиться или не нравиться, но не нужно выдавать свои симпатии за итоговое мнение науки.

Темные времена

Если до начала 1930-х годов в экономической науке еще продолжались какие-то дискуссии, то примерно с середины 1930-х годов в интеллектуальном пространстве отечественной экономической науки жизнь была надолго полностью прекращена и везде воцарился догматизированный марксизм.

В эти годы было уничтожено множество ученых. Профессор В.М. Кудров так описывал ситуацию в экономической науке в эти годы: «Увы, надо честно признать, что руки многих советских экономистов были в крови, доносы,

проявления человеческой подлости и предательства по отношению к своим коллегам стали в советские времена обычным, чуть ли не нормальным явлением» [17]. Большинство крупнейших ученых-экономистов были либо расстреляны (как Н.Д. Кондратьев, А.В. Чаянов, Л.Н. Юровский, В.Г. Громан), либо погибли в тюрьмах и лагерях (как «отец» денежной реформы 1922 г. Г.Я. Сокольников). Некоторые, отсидев в лагерях, выжили, но не могли вернуться к научной работе (как В.А. Базаров, умерший через некоторое время после выхода из тюрьмы) [18]. Другим повезло больше. А.Л. Вайнштейн, например, после трех арестов (в 1930, 1937 и 1941 гг.) провел годы в тюрьме, лагере и спецпоселении, откуда вернулся лишь в 1957 г., и после этого смог написать ряд выдающихся научных работ.

Профессору Загорскому «повезло»: он умер в ноябре 1934 г. дома, своей смертью, до начала «большого террора».

Заключение

При этом нельзя сказать, чтобы его имя было полностью забытым. Разумеется, большая часть его взглядов противоречила тем идеям, которые доминировали в советской экономической науке (или в том, что в СССР называлось экономической наукой), но тем не менее его работы были доступны в библиотеках для всех желающих, поскольку относились к такой узкоспециальной сфере, как железнодорожные тарифы.

Более того, в последние годы, начиная с 1990-х годов, работы Загорского вновь стали вызывать интерес исследователей как минимум по двум причинам. Во-первых, транспортное сообщество нуждалось в изучении того, как функционировал железнодорожный транспорт до революции 1917 г., и это вызвало волну интереса к дореволюционным научным работам (поскольку многие рыночные институты на транспорте приходилось восстанавливать после десятилетий их отсутствия и первым очевидным источником знаний о них была информация о работе дореволюционных железных дорог). А во-вторых, Загорский представлял собой редкий сплав ученого с высочайшей научной культурой и высокопрофессионального специалиста-практика и вследствие этого его работы были для многих авторов образцом объективности и научности, к которому необходимо стремиться.

Таким образом, его работы важны как для практической работы в области экономики железнодорожного транспорта, так и в качестве инструмента повышения общей экономической культуры современных исследователей.

Список литературы

1. *Загорский К.Я.* Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов. – СПб., 1901.

2. *Загорский К.Я. [биографическая статья] // Деятели революционного движения в России: био-библиографический словарь: От предшественников декабристов до падения царизма: в 5 т. – Т. 5. – Вып. 1. – М.: Изд-во Всесоюзного общества политических каторжан и ссыльно-поселенцев, 1933.*
3. *Струмилин С.Г. Тарифная проблема в СССР // На плановом фронте 1920–1930. – М.: Госполитиздат, 1958. – С. 422–447.*
4. *Бессонов С.А. Проблема пространства в перспективном плане (к тарифной реформе) // Плановое хозяйство. – 1928. – № 6. – С. 63–89 (начало); № 7. – С. 55–66 (окончание).*
5. *Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России. – М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2017.*
6. *Хусаинов Ф.И. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. – 2015. – № 5. – С. 91–141.*
7. *Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2007). – М.: Издательский дом Международного университета в Москве, 2010.*
8. *Гольц А.В. Культура и экономика России за три века. Т. 1: Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). – Новосибирск: Сибирский хронограф, 2002.*
9. *Сенин А.С. Реформа управления железнодорожным транспортом в 1922–1923 гг. // НЭП: экономические, политические и социокультурные аспекты. – М.: РОССПЭН, 2006. – С. 224–239.*
10. *Сенин А.С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). – М.: УМЦ ЖДТ, 2009.*
11. *Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в России на рубеже XIX–XX вв. // Бюллетень транспортной информации. – 2014. – № 7. – С. 3–10.*
12. *Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в России и СССР в 1917–1939 гг. // Бюллетень транспортной информации. – 2014. – № 8. – С. 3–13.*
13. *Крейнин А.В. Транспортные тарифы в СССР. – М.: Транспорт, 1978.*
14. *Экономика транспорта / под ред. С.К. Данилова – М.: Трансжелдориздат, 1955.*
15. *Зайцев А.Ф. Очерки по истории железнодорожных тарифов СССР. Ч. 1: Хлебные тарифы. – М.: Транспечать, 1925.*

16. Загорский К.Я. Экономика транспорта / предисл. С.Г. Струмилина. – М., Л.: Госиздат, 1930.
17. Кудров В.М. Крах советской модели экономики: монография. – М.: Московский общественный научный фонд, 2000.
18. Ясный Н. Советские экономисты 1920-х годов. Долг памяти. – М.: Дело, 2012.

Ключевые слова: железнодорожные тарифы, тарифная реформа, теория тарифов, история железнодорожного транспорта, история экономической мысли

К сведению

ОАО «РЖД» и власти Калужской области подписали концессию по строительству грузовой железнодорожной ветки к ОЭЗ «Калуга»

ОАО «РЖД» и правительство Калужской области построят железную дорогу на основе концессии для обеспечения предприятий особой экономической зоны «Калуга».

Соответствующее концессионное соглашение подписали начальник Департамента инвестиций ОАО «РЖД» Юрий Бакеркин и министр экономического развития Калужской области Илья Веселов во время Российского инвестиционного форума в Сочи.

Соглашение предусматривает сотрудничество сторон в части проектирования, строительства и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры между станцией Людиново-1 Московской железной дороги и территорией ОЭЗ «Калуга» на условиях государственно-частного партнерства.

Концессионером в проекте выступит ОАО «РЖД». Компания за собственные средства построит железнодорожные пути необщего пользования, которые перейдут в собственность концедента – Калужской области. При этом регион берет на себя обязательство обеспечить загрузку новой ветки.

Объем инвестиций в реализацию проекта составляет 655 млн рублей.