

Ф. И. Хусаинов

**Три портрета.
Витте, Загорский, Ясин**

Юбилейные очерки

Москва

2019

УДК 338.47

ББК 65.37

X 985

Рецензенты:

Д. А. Мачерет, доктор экономических наук, профессор
Российского университета транспорта (МИИТ)

Э. О. Сагинадзе, кандидат исторических наук, научный сотрудник
Института истории Санкт-Петербургского государственного университета

X 985 **Хусаинов, Ф. И.**

Три портрета. Витте, Загорский, Ясин. Юбилейные очерки. –
М. : Издательский Дом «Наука», 2019. – 72 с.

ISBN 978-5-9902340-9-3

В настоящем издании собраны очерки, посвящённые юбилеям, которые научная общественность отмечает в 2019 году: 160 лет – К. Я. Загорскому, 170 лет – С. Ю. Витте, 85 лет – Е. Г. Ясину.

УДК 338.47

ББК 65.37

СОДЕРЖАНИЕ

Человек с железной дороги (к 170-летию С.Ю. Витте).....	5
У истоков теории тарифов (к 160-летию К.Я. Загорского).....	29
Либерализм, как миссия (к 85-летию Е.Г. Ясина).....	53
Об авторе	71

ISBN 978-5-9902340-9-3

© Хусаинов Ф. И. [Текст], 2019

Человек с железной дороги

(к 170-летию со дня рождения С.Ю. Витте)¹

В июне 2019 года исполняется 170 лет со дня рождения С.Ю. Витте. Большинству граждан нашей страны он известен как председатель Кабинета министров, председатель Комитета министров, министр финансов, министр путей сообщения Российской империи.

Но, помимо этого, важнейшая часть его биографии и до перехода на государственную службу связана с железными дорогами, в частности, с работой на различных должностях в акционерном обществе Юго-Западных железных дорог. Именно в это время он участвует в написании первого «Устава железных дорог», работает в Комиссии графа Баранова по исследованию железнодорожного дела в России и пишет свой первый большой труд – «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов».

Железнодорожный период его биографии наложил отпечаток на весь его стиль работы в последующем. Если до реформ 1860-х годов, как справедливо отмечает Э.О. Сагинадзе, «главными критериями при назначении чиновника на министерский пост считались дворянское происхождение, приверженность официальным взглядам», то, в описываемое время, руководите-

¹ Сокращённая версия опубликована: *Хусаинов Ф.И.* Человек с железной дороги: к 170-летию со дня рождения С.Ю. Витте // Экономика железных дорог. 2019. № 5. С. 12–25. В настоящем издании публикуется более полная версия очерка.

лями ведомств «нередко стали назначать людей, имевших опыт практической созидательной работы» [1]. Под влиянием реформ 1860-х годов общество и власть в России менялись. В момент вхождения в петербургское светское общество о нём говорили – «человек с железной дороги», «самодержавный делец», «похож скорее на купца, чем на чиновника» (последняя характеристика, принадлежит генеральше А.В. Богданович, цит. по [1]), подчёркивая его недостаточную аристократичность.

Но сегодня, мы понимаем, что эта формула – «человек с железной дороги», в эпоху модернизации, стала скорее позитивной характеристикой, чем негативной. Не случайно, в известной монографии С.Д. Мартынова именно так названа одна из глав [2].

Настоящий очерк представляет собой попытку сделать краткий обзор работы Витте на железных дорогах до его перехода на государственную службу и его теоретических взглядов на некоторые проблемы экономики железных дорог, высказанных в его работе о железнодорожных тарифах.

Почему это представляется сегодня актуальным? Сегодня, при обсуждении роли государства в экономике, и, в частности в железнодорожной отрасли, как правило, приводят взгляды «позднего» Витте или «Витте-чиновника». Но взгляды «раннего» Витте или «Витте-бизнесмена» были существенно иными. И для создания более полного образа как самого Витте, так и экономики транспорта, в которую он внёс существенный вклад, необходимо помнить и ранние работы Витте, времён его работы на железных дорогах.

За последние годы опубликовано множество работ о Витте, включая прекрасную книгу историка С.В. Ильина в серии «ЖЗЛ» [3], фундаментальную книгу крупнейших отечественных виттеведов – Б.В. Ананьича и Р.Ш. Ганелина [4] и ряд других работ [5, 6, 7]. Кроме того, активно переиздаются его мемуары (причём, помимо издания 1960 г. [8], сделанного на основе берлинского издания 1922–1923 гг., в 2003 г. впервые выпущен полный исходный текст мемуаров Витте без купюр в том виде, в каком Витте и предполагал это издание [9]). Тем не менее, вкратце остановимся на важнейших вехах его биографии.

Начало пути

С.Ю. Витте родился 17 июня 1849 г. в г. Тифлисе. Его отец Христоф-Генрих-Георг-Юлиус Витте (перешедший из лютеранства в православие и ставший Юлием Фёдоровичем) в первой половине 40-х годов XIX в. был направлен в Саратовскую губернию, где управлял сельскохозяйственной фермой в 80 верстах от Саратова. Там же Ю.Ф. Витте знакомится со своей будущей женой Екатериной Андреевной Фадеевой – дочерью Саратовского губернатора А.М. Фадеева. В 1844 г. состоялось их бракосочетание. После перевода А.М. Фадеева в Тифлис на должность начальника департамента государственных имуществ администрации Кавказского наместничества, туда же переехал и Ю.Ф. Витте с семьёй. Первые 16 лет жизни С. Витте прошли в Тифлисе, где он учился в Тифлисской гимназии, затем в Кишинёве, где им был получен гимназический аттестат и в 1866 г. он (вместе с братом) поступает в только что открывшийся Новороссийский университет (в Одессе) на физико-математический факультет. По своим убеждениям Витте с юности был «правым», что среди тогдашнего студенчества, увлекавшегося левыми идеями (среди студентов был будущий деятель «Народной воли» А.И. Желябов) было довольно редко. После смерти отца и остальные члены семьи перебрались в Одессу.

По окончании университета, кандидат математики¹ Витте намеревался остаться на кафедре высшей математики для продолжения научных занятий, но его мать и дядя выступили против намерения стать профессором: «Это не дворянское дело. Дворянское дело – служить государю и отечеству» [3, 8].

¹ В системе образования Российской империи степень *кандидата* (существовавшая в 1803–1884 гг.) присваивалась лицам, закончившим с отличием курс университета или приравненного к нему другого высшего учебного заведения и представившим письменную работу на избранную ими тему. Являлась академической степенью, предшествующей более высоким по рангу степеням *магистра* и *доктора*.

В результате, с 1 мая 1870 г. Витте стал работать в управлении **Одесской железной дороги**. В это время министром путей сообщения был граф В.А. Бобринский, хорошо знавший дядю С.Ю. Витте – генерала Р.А. Фадеева, который и порекомендовал ему новоиспечённого кандидата математики. Ему положили жалованье 200 руб. в год, что превышало заработную плату университетского профессора [3].

В течении полугода Витте стажировался на различных должностях службы эксплуатации. В «Воспоминания» Витте писал: «Так, я сидел в кассах станционных, грузовых и билетных, затем изучал должности помощника начальника станции и начальника станции, потом контролёра и ревизора движения; затем занимал должности на различных станциях, где преимущественно было грузовое движение, и на станциях, где было преимущественно пассажирское движение» [3, 8, 9].

Во второй половине 1870-х годов Витте оказался во главе **службы эксплуатации** Одесской железной дороги – одной из самых протяжённых железных дорог страны с большим объёмом грузового и пассажирского движения. Одесская дорога не была образцовой: поезда часто сходили с рельсов. Однажды, неподалёку от узловой станции Жмеринка сошёл с рельсов императорский поезд и Александр II пришёл на станцию пешком. «Император спросил: «В чём дело?» Ему объяснили, и так как убедились, что злого умысла тут не было, то он отнёсся к этому случаю чрезвычайно добродушно» [8, 9]. Поезд «подняли», поставили на рельсы, и монарх продолжил свой путь.

В 1877 году началась Русско-турецкая война и Одесская железная дорога стала важнейшей дорогой, по которой войска и военные грузы доставлялись к местам боевых действий. В это время Витте, как начальнику службы движения, приходилось общаться с императором Александром II. Являясь фактически управляющим дорогой, он был обязан сопровождать монарха в передвижениях по магистрали. Опыта железнодорожных перевозок крупных войсковых соединений на дальние расстояния у России в то время ещё не было, поэтому их организация на первых порах была не слишком хороша: составы ходили с небольшой скоростью, ка-

тастрофически не хватало паровозов, плохо использовалась пропускная и провозная способности магистрали.

Для увеличения пропускной способности дороги Витте ввёл важное новшество – он стал формировать паровозные бригады. Если раньше машинист к своему паровозу относился также, как крестьянин к своей лошади (отдыхает крестьянин – вместе с ним отдыхает и лошадь), то теперь паровозы стали двигаться непрерывно, днём и ночью, менялись только локомотивные бригады. Такая система движения в то время была принята в Америке. Витте вспоминал «...я тогда, признаться, о существовании американской системы и понятия не имел, а пришёл к этому решению по необходимости» [8, 9].

В те годы ещё не было автоблокировки, поэтому поезд с одной станции нельзя было отправить на перегон до тех пор, пока предыдущий не прибудет на следующую станцию и не сообщит о своём прибытии телеграфом на станцию отправления. Витте организовал отправление воинских поездов друг за другом с интервалом 20–25 минут. Он, конечно, рисковал, но обошлось без крушений. Важной чертой Витте-управленца была «находчивость» и отсутствие боязни нарушать принятые правила – отмечает в этой связи С.Д. Мартынов [2].

В 1878 (по другим данным в 1879)¹ году Витте переехал на жительство в Петербург, где получил должность **начальника эксплуатационного отдела** при правлении Общества Юго-Западных железных дорог (в состав которого, помимо Одесской, входило ещё сначала три, а позднее четыре железные дороги – Харьковско-Николаевская, Фастовская, Киево-Брестская и Брестско-Граевская).

В это же время Витте становится одним из участников знаменитой «Барановской комиссии»², созданной указом Александра II «для исследования железнодорожного дела в России»

¹ В работе С. Ильина [3] приводится дата 1878 год, в работе И.Н. Слепнёва [10] – 1879 год. В «Воспоминаниях» Витте [8, 9] точная дата отсутствует.

² Названа так по имени руководителя комиссии – графа Э.Т. Баранова.

и разрабатывает проект устава русских железных дорог (подробнее о противостоянии барановской комиссии, в которой работал Витте и руководимого К.Н. Посьетом министерства путей сообщения, см. в работе [11]).

К моменту, когда Витте принялся за работу над железнодорожным уставом, у него уже сложились некоторые собственные представления о том, как должна быть устроена система управления железными дорогами.

Он планировал создать автономный от Министерства путей сообщения совет по железнодорожным делам (предлагалось название «высший железнодорожный совет» [12]) по образцу аналогичных учреждений Западной Европы: Франции, Пруссии, Австрии, Саксонии. В него должны были войти как представители государственных ведомств, так и деловых кругов страны.

Информация о необычных предложениях Витте распространилась по Петербургу и его пригласил для обсуждения этих идей министр внутренних дел и начальника верховной канцелярии граф М.Т. Лорис-Меликов, на тот момент один из самых влиятельных людей в окружении Александра II.

Между Лорис-Меликовым и Витте состоялся следующий диалог:

- А скажи, пожалуйста, мне по совести, нужен этот совет или нет? Вот министр путей сообщения Посьет рвёт и мечет против этого совета, а почтенный Баранов настаивает на необходимости этого совета; вот ты мне по совести и скажи: нужен этот совет, как ты думаешь?

- Видите, граф, с одной стороны, в сущности, если министр путей сообщения порядочный человек, если он знает своё дело, то, конечно, совета не нужно, потому что это есть известный тормоз для деятельности министра, а с другой стороны — я вот с тех пор, как существуют у нас железные дороги, не видел и не помню ни одного министра путей сообщения, который бы знал своё дело и который действительно был бы более или менее авторитетен. Вот при таких условиях, конечно, лучше управ-

ляться коллегией, т.е. советом по железнодорожным делам, нежели министром путей сообщения [8, 9].

Впрочем, аргументация Витте не убедила графа Лорис-Меликова.

Основной костяк инженеров путей сообщения в те годы составляли строители. Витте же всю жизнь занимался эксплуатацией, экономикой и тарифами и, судя по воспоминаниям, довольно презрительно относился к кадровым инженерам-путейцам. «Вообще к корпусу инженеров путей сообщения, — пишет историк С. Ильин, — С.Ю. Витте питал плохо скрываемую антипатию — будучи строителями, в основной массе своей они неважно знали службу движения, не отличались дисциплиной и организованностью. По окончании института их причисляли к Министерству путей сообщения и оттуда сразу назначали на руководящие посты в администрациях дорог, часто без опыта службы на низших должностях. Нужен был ряд чрезвычайных происшествий, чтобы российское железнодорожное сообщество, наконец, поняло, чем оборачиваются невнимание к подбору персонала» [3].

Работа Витте в акционерном обществе Юго-Западных железных дорог

В феврале 1880 года Витте был назначен **начальником службы эксплуатации** в администрации Общества Юго-Западных железных дорог и переехал на жительство в Киев. Председателем правления Общества был варшавский банкир Иван Станиславович Блюх. Его правой рукой был профессор математики Иван Алексеевич Вышнеградский, будущий министр финансов Российской империи, который был на протяжении 15 лет непосредственным начальником С.Ю. Витте. (Любопытно, что руководство железной дорогой Вышнеградский совмещал с руководством Технологическим институтом).

«Фактически именно Вышнеградский, — пишет С.Ильин, — вместе со своими ближайшими сотрудниками и управлял Юго-Западными дорогами, поскольку И.С. Блюх был птицей слишком высокого полёта и не находил времени вникать в

многочисленные, разнообразные и сложные проблемы огромного транспортного предприятия» [3].

Как только Витте приступил к исполнению обязанностей начальника службы эксплуатации, он устроил у себя дома телеграф с круглосуточным дежурством телеграфиста и занялся реформированием как структуры управления, так и сферы коммерческой деятельности дороги.

Главной задачей Витте было увеличение доходов и устранение дефицита, ставшего хроническим. Для увеличения доходов необходимо было привлекать на дороги грузы, в том числе и с других видов транспорта. Из всего хлеба поступившего в Одессу для отправки за границу в 70-е годы XIX века, лишь от 52 до 54% прибывало по железной дороге, остальное – по воде и гужевым транспортом.

В упомянутой книге С. Ильина (которую я всем очень рекомендую), подробно описываются методы привлечения грузов, которые использовал Витте. При чтении этих материалов невозможно отделаться от ощущения, что значительная часть идей, сформулированных при создании системы фирменного транспортного обслуживания («принцип одного окна», создание агентской сети, кредитование грузоотправителей, экспедиторское обслуживание непосредственно работниками железной дороги и многое другое) восходит к опыту Общества Юго-Западных железных дорог времён Витте.

В результате этих мер за период с 1881 по 1885 годы чистый доход общества от эксплуатации его дорог вырос с 4,3 млн руб. до 13,6 млн руб. или в три с лишним раза.

«Должны быть избегаемы всякие формальности в отношении с грузоотправителями, – говорил своим работникам Витте, – фразы типа «Это написано не по форме», «Приложите документ о вашем звании», «Приходите завтра» и тому подобная казёнщина, особенно распространённая в государственном управлении – убивают всякое живое дело, а коммерция есть занятие очень живое» [12, 13].

Для облегчения утомительных процедур по приёму груза к перевозке и оформлению перевозок общество открыло город-

ские станции и товарные транспортные конторы во всех крупных центрах Юго-Западного края.

Для ценных грузов вводились ускоренные поезда. Так, после ликвидации в 1862 году кяхтинской чайной монополии Одесса стала главным перевалочным пунктом, через который чай поступал на российский рынок. По инициативе Витте и его администрации в расписание были введены специальные чайные поезда Одесса-Москва.

Чтобы увеличить перевозки через железнодорожные сухопутные погранпереходы (отвлекая грузы от конкурирующих с железными дорогами портов), Витте заключил серию конвенций с германскими, австрийскими и румынскими железными дорогами об открытии на всех пограничных станциях агентств «для совершения таможенных обрядностей» по поручениям грузоотправителей.

Производство погрузочно-разгрузочных работ на станциях было решительно изменено. Если ранее ими занимались подрядчики, то теперь – специальные дорожные службы. Это новшество принесло клиентам дороги большую экономию: вместо прежних 7 руб. с них стали взимать в среднем 3 руб. с вагона.

Блестящее управление Витте движением на дорогах Юго-Западного общества вскоре получило общественное признание. Как вспоминал на склоне лет генерал Ю. Данилов, «... ещё в родном мне Киеве, будучи юношей, я много слышал о выдающихся дарованиях этого незаурядного человека, обнаруженных им в период управления местными железными дорогами» (цит. по [3]). В 1886 году Витте назначается управляющим дорогами Юго-Западного общества. Фактически он становится руководителем самой крупной из частных железных дорог в России.

Взгляды Витте на принципы построения железнодорожных тарифов

В борьбе за грузы Витте использовал ещё один действенный инструмент – гибкую тарифную политику. При управлении дорогами им было создано особое тарифное отделение,

занимавшееся анализом тарифов, объёмов перевозок и динамики цен на перевозимую железными дорогами продукцию.

В те времена каждая дорога самостоятельно устанавливала тарифы, каждая дорога выпускала свои тарифные сборники, что было крайне неудобно для грузоотправителей. Так, в сборнике Петербургско-Варшавской железной дороги было 720 наименований грузов, Николаевской — более 1000, Московско-Курской — 1289. При этом, например, жидкая смола на 19 дорогах относилась к третьему классу, на 16 — ко второму, а на одной — к первому. Поэтому грузовладелец, а иногда и железная дорога из-за наличия большого количества различных тарифов не могли заранее определить провозную плату из одного пункта в другой [14].

В острой полемике, развернувшейся по поводу тарифного дела, принял участие и Витте. Его статьи, опубликованные в журнале «Инженер», были впоследствии им собраны и изданы в 1883 году отдельной книгой, названной «**Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов**»¹. По мнению многих авторов, эта работа — лучшее из всего написанного Витте (за исключением мемуаров). Указанная книга была высоко оценена А.И. Чупровым и И.И. Янжулом.

¹ Книга выдержала несколько изданий: первое — Киев, 1883; второе, дополненное — Киев, 1884; третье — Санкт-Петербург, 1910. В 1999 г. в Санкт-Петербурге выпущен репринт со 2-го издания [12], в 2002 г. в составе академического собрания сочинений Витте, изданного издательством «Наука» (в серии «Памятники экономической мысли») опубликована современная версия 3-го издания (в современной орфографии), снабжённая научным комментарием и соответствующим научным аппаратом [13]. Любопытно, что членами редакционного совета издания этого тома указаны Н.Е. Аксёненко и Г.М. Фадеев. Затем, в 2010 г. в издательстве «Бослен» вышло ещё одно переиздание второго издания 1884 г. в современной орфографии, с предисловием В.И. Якунина. Издание было красиво оформлено, но не имело ни комментариев ни иного научного аппарата.

Тарифной проблематикой Витте начал заниматься ещё в бытность свою начальником службы движения Одесской железной дороги, поскольку в те времена службы движения и отделы эксплуатации железных дорог включали в себя не только эксплуатационную работу в современном смысле слова, но и грузовую и коммерческую работу, а также экономику, финансы и тарифы железных дорог.

«Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое?» — задаёт вопрос Витте и отвечает на него так: «Разность между ценами, существующими на эти товары в местах, откуда товары направляются к существующим или возможным в тех местах, куда товары эти следуют. Если б не существовало этих разностей, то не вызывалась бы и потребность в передвижении. Следовательно, провозные цены должны соответствовать исключительно этим разностям». При определении размеров провозной платы по железной дороге следует отталкиваться не от расходов транспортных предприятий, а от условий образования цен на товары в пунктах отправления и назначения.

«Основной принцип железнодорожных тарифов — пишет Витте — сформулирован в 1878 г. директором Орлеанской дороги Салокрупом: «В области тарификации перевозок существует одно разумное правило: нужно чтобы товар платил за перевозку всё то, что он может заплатить. Всякий другой принцип будет произволен» [13].

Витте отмечает, что теория тарифообразования занимает центральное положение не только в экономике железных дорог, но и в экономике страны в целом.

Важнейшей частью этой работы стали сформулированные автором 23 принципа построения железнодорожных тарифов. Приведём здесь важнейшие из них:

- Железнодорожные тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложения; иначе говоря, железнодорожные тарифы должны регулироваться по тому началу, чтобы товары платили за провоз всё то, что они могут заплатить.

- Железнодорожные тарифы, регулированные согласно предыдущему пункту, обеспечивают железным дорогам наибольший чистый доход.
- Размер капиталов сооружения железных дорог не имеет влияния на размеры провозных цен, а, следовательно, и на тарифы.
- С уменьшением расходов эксплуатации собственный интерес железных дорог заставляет их стремиться к понижению тарифов.
- Чем употребительнее товар, тем железной дороге бывает выгоднее держать на него более низкий тариф. Товары более ценные перевозят по более дорогому тарифу.
- Система «исторических» тарифов, основанная на наименовании перевозимых товаров более правильна и целесообразна, нежели система «натуральных» тарифов по объёмному весу товара. «Натуральная» система, применяемая в Германии и Австрии, породила многие неудобства.
- Не существует расхода перевозки данного товара, существуют только валовые расходы эксплуатации.
- Невозможно устранить действие закона спроса и предложения из области определения цен железнодорожного провоза. Государственное вмешательство, следовательно, необходимо не с целью устранения, а лишь с целью ограничения сферы свободного действия закона спроса и предложения тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями или защитой интересов слабых.
- Унифицированные тарифы, наподобие почтовых и телеграфных, неприемлемы на железных дорогах.
- Необходим контроль за тарифами со стороны государства и общественных организаций, прессы, представителей промышленности, торговли, чтобы обеспечить гласность, общедоступность принципов формирования тарифов.
- Покровительство железнодорожными тарифами русским портам, в ущерб движению через сухопутную границу не соответствует государственным интересам России.

- Эксплуатация железных дорог казной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами под контролем правительства.

При этом автор принципов предостерегал, что не следует увлекаться покровительством промышленности посредством тарифов.

Витте считал, что для повышения эффективности тарифной системы не следует ограничивать железнодорожные общества в назначении провозной платы на близкие расстояния. Пример, когда пониженный тариф на близкое расстояние оборачивается чистым доходом, — это перевозка свекловицы. «Дорога может согласиться на перевозку свеклы до какого-либо сахарного завода по тарифу ниже эксплуатационных расходов, зная, что перевезённая свекла даст дороге новый груз — сахар, который имеет такую ценность, что, вообще говоря, выдерживает высокий тариф, если при этом коммерческий расчёт убеждает, что убыток от перевозки свеклы покроется перевозкой сахара» [13].

В наши дни подобные рассуждения кажутся вполне банальными, но для своего времени они были новаторскими. Можно сказать, что Витте был родоначальником маркетинговых исследований на рынке железнодорожных грузовых перевозок.

Он был противником простых и шаблонных решений сложных проблем. Тотальная унификация тарифного дела ему казалась нежелательной. «Избегнуть разнообразия железнодорожных тарифов, насколько оно зависит от самого существа дела, невозможно».

Из приведённых принципов видно, что многие анализируемые Витте фундаментальные проблемы экономики железнодорожного транспорта актуальны до сих пор. Широкую и свободную критику положения дел в железнодорожном хозяйстве Витте считал крайне необходимой. «Даже пристрастная, тенденциозная и некомпетентная критика — писал он — гораздо лучше полного отсутствия таковой» [13].

*Участие в дискуссии о преимуществах частной
и казённой эксплуатации железных дорог*

В 1880-е годы в российском экспертном и научном сообществе началась большая дискуссия о преимуществах частных и казённых железных дорог, которая продолжалась вплоть до 1910-х годов.

Участвуя в этой дискуссии, Витте активно публиковал в СМИ статьи по тарифной проблематике и выступал на эти темы на тарифных съездах. И так как его авторитет, как специалиста-железнодорожника был высок, его мнение играло в дискуссии важную роль.

По поводу этого спора Витте писал: «к идее огосударствления железнодорожного хозяйства нельзя относиться ни положительно, ни отрицательно. Выбор оптимальных путей требует обязательного учёта обстоятельств исторического развития данной страны. Что для одной страны хорошо, то для другой может быть плохо. Если в Пруссии казённое железнодорожное хозяйство имеет перспективы, в России оно их может и не иметь, потому что у нас нет такого аккуратного, дисциплинированного и честного в своей массе чиновничества, какое историей было создано в германских государствах» [13].

Традиционно при анализе воззрений Витте на взаимоотношения государства и железных дорог приводят его фразу о том, что «Не подлежит никакому сомнению, что казённая эксплуатация русских железных дорог принципиально весьма желательна, ибо русское государство **в принципе**, в эксплуатации железных дорог не может преследовать никаких других целей, кроме целей русского общего блага. Железные дороги в руках бессловного царя не могут, и никогда сознательно не будут служить орудием сословных или имущественных привилегий. ... Как бы частный интерес ни гармонировал с общим интересом, но эта гармония может только более или менее приближаться к той принципиальной гармонии, которая исторически существует между видами русской Верховной власти и бессловными, братски равноправными интересами и стрем-

лениями русского народа». Все авторы этатистских взглядов акцентируют внимание на этой цитате, обрывая мысль Витте па полпути (см., например, [5, 15]). В таком, оборванном наполовину виде эта цитата ушла «гулять» по газетам и журналам.

Но в следующем абзаце Витте пишет, что всё это только **в принципе**, фактически же дело обстоит совершенно иначе. «История нашего исторического развития — пишет он — начатая преобразованиями Петра Великого, самым неопровержимым образом указывала, что казённое хозяйство, за пределами деятельности отдельных выдающихся личностей, всегда давало самые плачевные результаты. Никто не в состоянии указать факты, которые в какой бы то ни было степени, могли бы доказать обратное. Вывод этот подтверждается так же опытом казённой эксплуатации нескольких железных дорог (Николаевской, Одесской), давшим самые неудовлетворительные результаты» [12, 13].

Переходя к рассмотрению причин неудовлетворительных результатов казённого хозяйствования Витте как будто цитирует знаменитую формулу о способах траты государственных и собственных расходов Нобелевского лауреата по экономике — Милтона Фридмана, которая, впрочем, появится почти столетие спустя в его «культовой» книге «Капитализм и свобода» [16].

Витте пишет: «когда россиянин производит расходы из собственного своего кармана, то его житейским действиям иногда предшествует вопрос: а сколько это будет стоить? А если ему приходится производить расходы из казённого кармана, то этот вопрос обыкновенно совсем не ставится» [13].

Иногда Витте переходит от академического спокойствия к очень эмоциональным пассажирам: «когда читаешь статьи о необходимости немедленного водворения казённой эксплуатации, — статьи, часто дышащие желанием общего блага, построенными на логических отвлечённостях, — право, иногда думаешь: да откуда-же взялся автор этих статей, — не слетел ли он к нам с луны? ... Большинство и даже, скажем, значительное большинство железнодорожных специалистов ... будут указывать на различные недостатки в эксплуатации русских желез-

ных дорог, но, наверное, никто не выразит мнения, что она идёт менее удовлетворительно, нежели могла бы идти при казённой эксплуатации... Никто из людей искренних и знающих дело не скажет, что казённая эксплуатация ведётся удовлетворительнее, нежели в большинстве частных обществ. ... Пусть же нам укажут, такие казённые управления, в которых казённое хозяйство велось бы лучше эксплуатации частных железных дорог. Пропагандисты казённой эксплуатации русских дорог на этот счёт осторожны и систематически избегают даже намёков на подобные сравнения» [13].

Ещё одна важная причина неэффективности государственного хозяйствования по Витте — излишняя централизация и формализация процедур принятия решений. «Казённая эксплуатация — пишет Витте — будет иметь первым последствием полную централизацию.... Эксплуатация железных дорог есть дело крайне живое. Оно требует более или менее быстрого решения вопросов, иначе будет тормозить торговую и промышленную жизнь. В частных обществах начальники служб и управляющие дорогами уполномочиваются на такие действия, которых часто не будет иметь права предпринимать центральный орган казённых железных дорог. Он должен будет испрашивать утверждения министра. Все эти процедуры, присущие государственной организации, несомненно установят такую медленность течения дел казённой эксплуатации, которая едва-ли послужит к её улучшению. Бюрократическая закваска так вкоренилась в наш образ мыслей, что бюрократические приёмы в некоторой степени перешли и в дела частных железнодорожных обществ, что приносит ему немало вреда». В конечном счёте Витте делает вывод, что «для улучшения железнодорожной эксплуатации, вместо того, чтобы бюрократический дух доводить до апогея его развития, надлежало бы, напротив, устранить ту степень его, которая ныне внедрилась в столь живое дело, по сущности своей не допускающее канцеляризма» [13].

Ещё одно негативное последствие централизации заключается в следующем. «Неизбежная централизация железнодорожного дела в Петербурге и, как следствие её, ограниче-

ние прав провинциальных органов будут иметь последствием крайнее стеснение местных экономических интересов. Лица, имеющие в провинции постоянные отношения с железной дорогой, должны будут по многим делам, ныне решаемым на месте, обращаться в Петербург. Всем русским провинциальным людям, живущим не кабинетной жизнью, хорошо известно, чего стоит и что значит такая система ведения житейских дел.»

Витте прозорливо отмечает отличие между бюрократическим и предпринимательским типами ведения хозяйства, предвосхищая идеи Людвиг фон Мизеса, сформулированные в его классической работе «Бюрократия» [17].

«В бюрократическом хозяйстве — отмечает Витте — каждый отвечает не за такие хозяйственные действия, которые дали дурные результаты, — а за такие действия, которые превосходят узкий объём данных прав, или же не соответствуют законоположениям или предписаниям». Касается Витте и популярных по настоящее время кампаний по сокращению расходов: «сплошь да рядом усердное сокращение таких расходов на тысячи рублей имеет последствием убытки в народном хозяйстве на десятки и сотни тысяч рублей» [13]. Большую опасность представляет регламентация деятельности казённых железных дорог: «когда железные дороги перейдут из частной эксплуатации в казённую, — сейчас же начнут подводить всё под бюрократические ранги и нормы. Такие-то члены правлений или другого рода служащие не могут остаться потому, что не имеют чина или не состоят в надлежащем классе. Такое-то вознаграждение не может быть дано, ибо нигде чиновники такого-то класса не получают более того-то» [13].

Помимо собственных наблюдений и рассуждений о сравнительной эффективности казённого и частного хозяйствования Витте приводит много случаев и иллюстраций из прессы того времени. «Наше казённое хозяйство отличается такой сложностью форм, которая наперёд исключает возможность успешного ведения дела. Вот один из тысячи примеров, конечно известных всякому, кто наблюдал наши официальные порядки.» Далее приводится пример, в котором в течении трёх лет ожидалось ут-

верждение правительством договора на постройку у станции амбара, заключённого беспрепятственно купцом с одной частной дорогой. Когда договор был утверждён, то купец уже был занят другим делом. Неужели – восклицает Витте – подобную государственную машину, неуклюжую даже для наблюдения и разрешения, можно без опаски подпускать к прямому хозяйствованию? Впрочем, Витте делает оговорку, что «выражая мнение, что водворение казённой эксплуатации, взамен частной на сети русских железных дорог в настоящее время едва-ли будет полезно, мы, тем не менее, допускаем исключения. Исключения эти покуда могут вызываться не экономическими причинами, а чисто политическими». При этом «будут понесены финансовые и экономические жертвы, которые, по нашему мнению, будут следствием водворения казённой эксплуатации».

«Область казённого хозяйствования – делает вывод Витте – не должна быть расширяема». Правильный ход дела заключается, по его мнению, в том, чтобы «возбуждать частную инициативу и уметь в интересах казны и для пользы всей страны пользоваться плодами частной деятельности».

«Для уяснения – пишет Витте – приведу ещё один пример. Нефть около Баку известна с незапамятных времён, покуда она оставалась в казённых руках, – это громадное богатство оставалось почти непроизводительным». Развилось производство только после приватизации месторождения.

Казённая эксплуатация в любой сфере, а в железнодорожной особенно есть, по мнению Витте, «громадное зло для государственного хозяйства», аргументация сторонников казённой эксплуатации «не поддаётся оценке разума, ибо основывается не на разуме, а исключительно на фатальной вере в бюрократизм».

Впрочем, через несколько лет Витте радикально изменит своё мнение по этому вопросу и начнёт процесс выкупа частных железных дорог в казну. Как отмечает в своём очерке акад. Л.И. Абалкин «Отношение Витте к преимуществам государственных или частных дорог менялось в разные годы его жизни и завершилось сочетанием того и другого» [15]. Историк И.Н.

Слепнёв отмечает, что «на государственной службе Витте постепенно отходит от высказанных им в начале 80-х гг. взглядов на принципы регулирования железнодорожных тарифов» [18].

Что же послужило главной причиной огосударствления сначала тарифного дела, а затем и выкупа частных железных дорог в казну?

Об этом тоже стоит здесь сказать два слова.

По рельсам «особого пути»

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, похожие по своей структуре на российские, в это время, как писал С.Ю. Витте «режутся тарифами, конкурируя между собой, они страшно понижают тарифы и приводят друг друга в истощённое состояние» [13]. В России, с её сильной этатистской традицией всё было иначе. Вот как описывает эти различия 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» [19].

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.

Членами советов директоров акционерных обществ зачастую становились высшие сановники или родственники императора, которые, будучи вхожи к царю, периодически получали для патронируемых ими обществ не только выгодные подряды, кредиты, но 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 заместителя министра путей сообщения и (во время болезни министра – В. 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» [20].

Забавный пример приводит в одной из своих книг Б.М. Лапидус: «акционерами, например, Общества Саратовской¹ железной дороги стали наследник-цесаревич Николай Александрович, великие князья Александр, Владимир и Алексей, а также многие придворные лица» [21].

¹ Впоследствии – Тамбовско-Саратовская железная дорога, затем, в 1891 г. вошла в состав Рязано-Уральской железной дороги.

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.

Много позднее Я. Корнаи введёт для описания подобных явлений термин «мягкие бюджетные ограничения» [22]. 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), Витте придёт к выводу, что раз уж всё равно убытки плохо управляемых обществ покрываются казной, то проще выкупить эти дороги и сделать их государственными.

Парадоксально, что именно Витте – самому яркому стороннику частных, а не государственных железных дорог – пришлось проводить политику выкупа частных железных дорог в казну.

Таким образом, как это часто бывает, основной причиной государственного вмешательства стало исправление негативных последствий предыдущего государственного вмешательства [14, 23, 24].

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 поезда¹ «комплекс вины» железнодорожных обществ перед самодержавной властью не позволил даже

¹ Имеется в виду крушение в Борках, произошедшее 17 октября 1888 года. Подробнее о том, какую роль оно сыграло в карьере Витте см. в [3].

доходным железным дорогам сколько-нибудь эффективно противостоять вторжению государства в сферу коммерческих интересов частных обществ» [10].

Заключение

Но вернёмся к нашему герою.

В марте 1889 года Витте переходит из частного бизнеса на государственную службу — он назначается директором департамента железнодорожных дел Министерства финансов (забавные истории, связанные с выплатой из личных средств царя, чтобы компенсировать шестикратное снижение зарплаты Витте при переходе на госслужбу описаны и самим Витте [8] и всеми его биографами).

Теперь перед ним стоят другие задачи: не улучшение работы отдельной дороги, а выработка стратегии развития всей отрасли. Витте вырастает из мундира железнодорожника, превращаясь в человека, которого многие называют самым крупным государственным деятелем в отечественной истории XIX века.

В это время во власть приходит много выходцев из разночинцев, да и сам Витте придерживается принципа подбирать себе команду по деловым качествам, а не по древности рода и пышности гербов.

Витте — «человек с железной дороги», одновременно и иллюстрирует собой этот переход от традиционного общества к модерновому, к раннему капитализму и одновременно, своей деятельностью этому переходу активно способствует. Многие в стиле работы Витте на государственной службе, что отличало его от коллег по правительству и делало эффективным реформатором, уходило корнями в практическую работу на частной железной дороге, в частном бизнесе. Не случайно Витте оказался первым государственным деятелем, которого историки впоследствии назовут первым политиком «нового типа» [1]. Политиком, в котором государственный кругозор и цинизм сложно сочетались с пониманием нужд экономики, промышленности и нарождающегося капитализма.

Список использованной литературы

1. Сагинадзе Э.О. Реформатор после реформ. С.Ю. Витте и российское общество, 1906–1915 годы. М.: Новое литературное обозрение, 2017. 280 с.
2. Мартынов С.Д. Государственный человек Витте. СПб.: ИД «Петрополис», 2008. 520 с.
3. Ильин С.В. Витте. М.: Молодая гвардия, 2006. 511 с. (2-е изд., 2012).
4. Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Сергей Юльевич Витте и его время. СПб.: Издательство «Дмитрий Буланин», 1999. 430 с.
5. Корелин А.П., Степанов С.А. Витте — финансист, политик, дипломат. М.: Терра.-Книжный клуб, 1998. 464 с.
6. Мартынов С.Д. Государство и экономика: система Витте. СПб.: Наука, 2002. 405 с.
7. Игнатъев А.В. С. Ю. Витте — дипломат. М.: Международные отношения, 1989. 336 с.
8. Витте С.Ю. Воспоминания / В 3-х т. М.: Издательство социально-экономической литературы, 1960. Т. 1. 637 с.; Т. 2. 640 с.; Т. 3. 724 с.
9. Из архива С.Ю. Витте. Воспоминания. СПб.: Издательство «Дмитрий Буланин», 2003. Т. 1. Рассказы в стенографической записи (кн. 1, 2). 1054 с.; Т. 2. Рукописные заметки. 650 с.
10. Слепнёв И.Н. Исторические условия подготовки первых работ С.Ю. Витте // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов в 5 т. / Т. 1. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 1. М.: Наука, 2002. С.78–108.
11. Салов В.В. Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адъютанта графа Э.Т. Баранова, Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909.
12. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов [Репринт со 2-го издания 1884 г.]. СПб.: ПГУПС, 1999. 364 с.
13. 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. Кн. 1. М.: Наука, 2002. С. 109–382.

14. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России. Московский государственный университет путей сообщения, 2017. 102 с.
15. Абалкин Л.И. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю. Витте // Избранные труды в 4 томах. М.: Экономика, 2000. Т. 3. С. 443–494.
16. Фридмен М. Капитализм и свобода. М.: Новое издательство, 2006. 240 с. (Библиотека Фонда «Либеральная миссия»)
17. Мизес Л. фон Бюрократия. Запланированный хаос. Антикапиталистическая ментальность. М.: Дело; при участии изд-ва «Catallaxy», 1993. 240 с.
18. Слепнев И.Н. С.Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года // Отечественная история. 1998. № 5. С. 20–32.
19. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004). М.: НАТР, 2004. 225 с.
20. Дельви́г А.И. Полвека русской жизни М.: ООО ИПК «Виадук», 2014. 1216 с.
21. Лapidус Б.М. Железнодорожный бизнес: как встать на главный путь. М.: ОАО «Газета «Гудок»», 2009. 384 с.
22. Корнаи Я. Дефицит. М.: Наука, 1990. 608 с.
23. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте // Бюллетень транспортной информации. 2007. № 10. С. 34–40.
24. Хусаинов Ф.И. Железные дороги и государство: забытые мысли графа Витте // РЖД-Партнёр – Приложение LifeStyle. 2008. № 12 (июнь). С. 86–88.

У истоков теории тарифов

(к 160-летию К.Я. Загорского)¹

В марте исполняется 160 лет со дня рождения Константина Яковлевича Загорского – одного из крупнейших учёных-транспортников начала XX века, автора первого советского учебника по экономике транспорта. Но в историю экономической науки Загорский вошёл 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, в котором проучился один курс и затем перевелся на юридический факультет Петербургского университета, который закончил в 1882 году.

В студенческие годы Загорский был членом революционных организаций, участвовал в группах «Чёрный передел» и «Земля и воля», за участие в студенческих беспорядках аре-

¹ Сокращённая версия опубликована: Хусаинов Ф.И. У истоков теории железнодорожных тарифов: к 160-летию К.Я. Загорского // Экономика железных дорог. 2019. № 3. С. 12–24. В настоящем издании публикуется более полная версия очерка.

стовывался полицией, занимался распространением среди студенчества революционных (или, как сказали бы сегодня, — экстремистских) изданий, читал доклады на социально-экономические темы в студенческих кружках, находился под негласным надзором полиции. В общем, прошёл путь типичный для неравнодушной студенческой молодёжи конца XIX века (кстати, его старший коллега и оппонент, академик С.Г. Струмилин прошёл аналогичный путь; революционный радикализм был неизбежной ступенью развития большинства интеллектуалов конца XIX — начала XX века).

После окончания университета Загорский отошёл 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 назвали бы социал-демократическими).

В 1901 году 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.

Одной из важнейших дискуссий, которая проходила в экономической науке в эти годы, была 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 её ещё называют субъективная теория стоимости)? Дискуссия эта началась ещё 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 платёжеспособности сформулировано в его главной книге «Теория железнодорожных тарифов»: «Сущность тарификации по ценности заключается в том, чтобы посредством возможно лучшего приспособления тарифных ставок к платёжной 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, сформулировавших различное понимание тех или иных аспектов теории тарифного дела: С.Ю. Витте, Н.Е. Гиацинтова, Д.И. Пихно, Э. Закса и др. Подробно и последовательно разбирая различные точки зрения, он постепенно формулирует свою позицию.

Теория железнодорожных тарифов

В частности, исследуя роль и значение государственного регулирования тарифов, Загорский отмечал: «управление железнодорожными тарифами есть ни 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 твёрдой почвы (...) в этих случаях оно может руководствоваться лишь крайне неопределённым и эластичным понятием общегосударственных польз и нужд. Уже одно это будет иметь неизбежным последствием неустойчивость самых ос-

нований 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 этих различных 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.

Ещё 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.

Не будем здесь пересказывать все идеи книги, отметим лишь ещё один любопытный аспект.

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. Разбирая этот аргумент, Загорский пишет, что если при реализации таможенной политики ещё 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 своём неверная и что на государственную власть ни в каком случае не только не может быть возлагаемо 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 её 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, не корректно рассматривать их как особую сферу. Она не более особа, чем любая другая отрасль. Ведь никому в здравом уме и твёрдой памяти не приходит в голову регулировать цены на уголь или металл, или, тем более, национализировать эти отрасли. Значит и железные дороги могут обойтись без государственной собственности и государственного регулирования.

Другое дело, — говорит нам 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 берётся государство, то его мотивы могут оказаться совершенно иррациональными и непредсказуемыми для участников рынка («для осуществления каких-то иных фантастических желаний, выходящих за пределы коммерческих расчётов»).

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 платёжной способностью грузов, т.е. способностью их переносить издержки транспорта. Других способов определить ценность перевозки, кроме согласия частных хозяйств, предъявляющих на неё спрос, заплатить за неё 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, опубликовал в газете «Экономическая жизнь» статью, в которой

писал: «Теоретический принцип платёжеспособности 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, Оранжереевым и др. Теория тарифов — это последнее убежище, в котором австрийская школа уцелела в Советском Союзе, ничем не тревожимая и в полной теоретической сохранности» (цитируется 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 этатистских 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 века было то, что учёные, 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 нарождающемуся 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.

В 1910–1920-е годы Загорский публикует ряд книг, посвящённых 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 выходит второе издание его книги «Теория железнодорожных тарифов».

После октябрьской революции 1917 года 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.

И по-прежнему практическую работу он совмещал с научно-педагогической. С 1919 г. занимался преподаванием: читал лекции в Институте народного хозяйства им. Карла Маркса (ныне – РЭУ им. Г.В. Плеханова), в институте инженеров транспорта (ныне – Российский университет транспорта (МИИТ)¹) и в других вузах, состоял действительным членом Института экономики РАНИОН.

¹ В эти годы и впоследствии МИИТ неоднократно менял своё 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 г. по 2017), Российский университет транспорта (МИИТ) – с 2017 г. по настоящее время.

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

Но прежде, чем вести речь о самой реформе, вспомним, что происходило в это время в экономике и в тарифной сфере.

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 расчётов 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. Финансирование железных дорог проводилось за счёт 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 хозрасчёта, 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 затем — для государственных учреждений. При этом тарифная система была упрощена: вместо 100 тарифных схем осталось 12 классов 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 в 54 км. для расчёта 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 времён. 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 платёжеспособности» [7].

Для осуществления повседневного текущего регулирования тарифов в 1922 г. при НКПС был создан Тарифный комитет, который подчинялся непосредственно Совету труда и обороны (СТО).

Загорский активно работал в этом тарифном комитете, сначала в качестве рядового члена, а затем в качестве заместителя председателя.

Тарифы рассматривались в Тарифном комитете НКПС, затем в Тарифном бюро Госплана и затем 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 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 года 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 платёжеспособности грузов. Вот что пишет по этому поводу в своей книге «Транспортные тарифы в СССР» А.В. Крейнин: «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 сохранён принцип платёжеспособности грузов» [13].

Вместе с тем, несмотря на учёт платёжеспособности, 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 ещё фактически субсидировал государственный сектор: «делился» своей эффективностью с неэффективным государственным сектором.

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 года, 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 внёс существенное улучшение в современные тарифы, по сравнению с довоенными» [15].

В 1925–1926 гг. тарифы неоднократно повышались. Самые крупные повышения производились 1 января 1925 г. и 15 апреля 1926 г. Но особенностью этих повышений было то, что тарифы на грузы, которые потреблялись тяжёлой промышленностью – твёрдое минеральное топливо (уголь, торф, сланцы),

руды, чугун, железо, минеральные удобрения – не повышались либо повышались в меньшей степени, чем на другие грузы. Таким способом осуществлялась поддержка развития тяжёлой промышленности за счёт остальных секторов.

В 1926–1927 гг. тарифы железнодорожного транспорта росли медленнее, чем цены по экономике в целом [16]. Впрочем, здесь необходимо отметить, что в условиях плановой экономики, значение цен несколько иное, чем в рыночной. Более того, можно сказать, что цены в централизованной плановой экономике, строго говоря, вообще не являются ценами в экономическом смысле этого слова.

Дифференциация тарифов продолжала углубляться. К 1926 г. вместо 12 тарифных схем (классов) была разработана и введена в действие более сложная система, состоящая из 28 схем.

Для стимулирования перевозок зерна из удалённых районов была усилена дегрессия ставок в зависимости от расстояния (табл. 1).

Таблица 1

Дегрессия пудоверстовых тарифных ставок на перевозки зерновых грузов в 1913 и 1926 гг., в % к начальной ставке

Расстояние, вёрсты	Годы	
	1913 г.	1926 г.
500	100	100
1000	79,4	63,7
1500	66,2	49,9
2000	58,8	43,1
2500	54,3	38,5
3000	53,6	36,0
3500	52,6	33,2
4000	52,6	31,6
4500	52,6	30,6
5000	52,6	29,2

Источник: [16]

С 1 января 1929 г. вместо 28-классной системы тарифных схем была введена ещё более дифференцированная система, содержащая 38 классов. В тарифной системе 1929 г. тарифная ставка для 1 класса составляла 15,98 коп. за 1 т-км, а для 38 класса – 0,56 коп. за 1 т-км. Таким образом, диапазон ставок для 1 и 38-го класса различался **примерно в 30 раз** (против 16-кратного разброса в системе 1922 г.).

Тарифная система 1922 года просуществовала до реформы 1931 года.

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» [17] увидела свет в 1930 г. И на всякий случай была предостережительно раскритикована уже в предисловии, которое написал будущий академик Станислав Струмилин.

Сначала Струмилин отдаёт должное Загорскому, как «прикладному» учёному: «Предлагаемая работа принадлежит перу одного из наиболее компетентных знатоков прикладной экономики транспорта. В качестве источника конкретных знаний в указанной области она, несомненно, стоит на уровне лучших руководств и пособий по данному предмету для высших учебных заведений» [17].

Но затем переходит к его «идейно-теоретической подготовке», которая оказывается неудовлетворительной. Струмилин пишет: «Гораздо слабее автор в области чисто теоретических проблем, которых ему приходится касаться в отдельных разделах предлагаемой книги. Не будучи марксистом, он зачастую трактует эти проблемы с нашей точки зрения совершенно неудовлетворительно. В качестве примера укажем хотя бы на его трактовку тарифной проблемы в совершенном отрыве от теории трудовой ценности. Правда, поддерживаемая проф.

Загорским так называемая «теория платёжеспособности грузов» пользуется общим признанием в широчайших кругах буржуазных учёных. Но это отнюдь не повышает её достоинств в наших глазах. (...) Все марксисты (...) сошлись на одном: на полной несостоятельности вышеуказанной «теории платёжеспособности» с точки зрения элементарнейших требований марксизма. Однако, несмотря на указанные дефекты, работа проф. Загорского заслуживает самого серьёзного внимания и изучения. (...) В данном же случае это изучение окажется тем более плодотворным, что вполне выдержанных в духе марксизма руководств по экономике транспорта у нас вообще ещё не написано, а в работах старой школы можно кое-чему поучиться даже несмотря на её ошибки и заблуждения» [17].

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» [17].

И эта глава – ещё один пример уровня экономической культуры, унаследованной Загорским от учёных конца XIX века: 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 года) экономическая культура в железнодорожной отрасли деградировала настолько, что ни из одного советского учебника по экономике транспорта студенты никак не могли познакомиться со взглядами тех авторов,

которые имели точку зрения, отличную от советской власти и понять, какие же аргументы были у сторонников частных железных дорог. Впрочем, и постсоветские учебники методологически пока не ушли от пособий 1940–1960 годов.

Анализируя разные точки зрения, Загорский высказывает и свою позицию, но и тут настоящий учёный берёт верх над преподавателем. Проведя разбор статистических данных и аргументов сторон, он 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 учёный, замечает, что, строго говоря, «общего доказательства из опыта в пользу той или иной системы привести нельзя».

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

Прикладные исследования

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 – начала 1930-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.

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 Чупрове см. [18]). Загорский делает вывод, что только значительное тарифное понижение может создать условия для увеличения перевозок.

В работе Загорского «О влиянии железнодорожных тарифов и водных фрахтов на народное хозяйство» [19] сопостав-

ляется динамика объёма перевозок хлебов из портов Чёрного и Азовского морей в 1970–1895 гг. и данные о стоимости перевозки (фрагт Одесса-Лондон) а также динамика перевозок пшеницы и муки в США с динамикой американских железнодорожных тарифов. 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» [19]).

При этом, он 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» [19].

Данные, собранные К.Я. Загорским, приведены в табл. 2.

Таблица 2

Динамика объёма перевозок хлебов из портов Чёрного и Азовского морей в 1970–1895 гг. и данные о стоимости перевозки (фрагт 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: [19].

Данные Загорского агрегированы Г.А. Гольцем и опубликованы в работе [8]. Полученная Г.А. Гольцем зависимость приведена в табл. 3.

Таблица 3

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: [8]

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, но по мере развития как железных дорог, так и производительных сил, указанная зависимость становится более сложной.

Загорский пишет: «Когда же путём последовательных понижений тарифов уже действительно достигнут крупный переворот в производстве, (...), 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 формаль-

ных 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 известной 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» [19].

Впоследствии было опубликовано некоторое количество работ, оценивающих эластичность спроса на железнодорожные перевозки по цене (т.е. в зависимости от тарифа). И эти работы подтверждают результаты, высказанные сначала как предположение А.И. Чупровым в конце XIX в. и эмпирически подтверждённые в работах К.Я. Загорского в первой четверти XX века.

Тёмные времена

Если до начала 1930-х годов в экономической науке ещё 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.

Академик Струмилин это понял довольно быстро (именно ему приписывают афоризм «Лучше стоять за высокие темпы роста, чем сидеть за низкие» [20]), и научился приспособливаться к меняющейся генеральной линии партии. Поддерживал сначала взгляды Л.Д. Троцкого, позднее — взгляды Н.А. Вознесенского, после расстрела Вознесенского оставался

«верным сталинцем», участвовал в травле и уничтожении ряда своих коллег, в том числе Николая Дмитриевича Кондратьева (подробнее об этом см. в работе проф. В.М. Кудрова [21]) и прожил долгую жизнь — 96 лет (он умер в 1974 г.), позволяя себе уже в более «вегетарианские» времена иногда лёгкую фронду.

В эти годы было уничтожено множество учёных. Проф. 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» [21]. Большинство крупнейших учёных-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) [22]. Другим — повезло больше. Альб. Л. Вайнштейн, например, после трёх арестов (в 1930, 1937 и 1941 гг.) провёл годы в тюрьме, лагере и спецпоселении, откуда вернулся лишь в 1957 году 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 учёного 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. С-Петербург, 1901. 322 с.
2. *Загорский К.Я.* [биографическая статья] // Деятели революционного движения в России: библиографический словарь: От предшественников декабристов до падения царизма: [В 5 т.]. М.: Изд-во Всесоюзного общества политических каторжан и ссыльно-поселенцев. 1933. Т. 5. Вып. 1. 582 с.
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. 102 с.
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. 268 с.
8. *Гольц А.В.* Культура и экономика России за три века. Том 1: Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее). Новосибирск.: Сибирский хронограф, 2002. 536 с.
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.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. 320 с.
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. 276 с.
14. Экономика транспорта / под ред. *С.К. Данилова*. М.: Трансжелдориздат, 1955. 619 с.
15. *Зайцев А.Ф.* Очерки по истории железнодорожных тарифов СССР. Часть 1. Хлебные тарифы. М.: Транспечать, 1925. 282 с.
16. *Ильин С.С.* Тарифы на перевозку сельскохозяйственных грузов в период НЭПа // Железнодорожный транспорт. 1994. № 7. С. 68–71.

17. *Загорский К.Я.* Экономика транспорта (с предисловием *С.Г. Струмилина*). М., Л.: Госиздат, 1930. 368 с.
18. *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]
19. *Загорский К.Я.* О влиянии железнодорожных тарифов и водных фрахтов на народное хозяйство // Транспорт и народное хозяйство. М., 1924. Вып. 5. С. 7–33.
20. *Мау В.А.* Экономический рост и постиндустриальные вызовы // Проблемы теории и практики управления. 2003. № 1. С. 30–35.
21. *Кудров В.М.* Крах советской модели экономики. Монография. М.: Московский общественный научный фонд, 2000. 224 с.
22. *Ясный Н.* Советские экономисты 1920 годов. Долг памяти. М.: Дело, 2012. 344 с.

Либерализм, как миссия

(к 85-летию Е.Г. Ясина)¹

В мае 2019 года научная общественность отмечала 85-летие Евгения Григорьевича Ясина — научного руководителя Высшей школы экономики, одного из самых известных и авторитетных российских учёных-экономистов, президента фонда «Либеральная миссия».

Фигура Ясина многогранна. Для учёных он — специалист по макроэкономике и транзитологии (так называют раздел экономической науки, изучающий переход от плановой к рыночной экономике). Для общества — он министр-реформатор. Для вузовского сообщества — он один из основателей флагмана российского экономического образования — Высшей школы экономики.

Да и для железнодорожного транспорта Ясин, как говорится, «не чужой», поскольку во время работы в Правительстве, помимо прочего, курировал реформы в железнодорожной отрасли, а после ухода с должности министра, будучи научным руководителем ВШЭ, возглавлял Общественный экспертный совет Штаба реформирования железнодорожного транспорта МПС России.

¹ В основе очерка лежат статья: *Хусаинов Ф.И.* Либерализм как миссия // Железные дороги и рынок. М.: ИД «Наука», 2015. С. 483–488; и пост в блоге автора «Перечитывая Ясина» [<https://f-husainov.livejournal.com/655633.html>].

Родился в семье железнодорожников

Родился Ясин в железнодорожной семье: мама Евгения Давидовна была заместителем начальника городской пассажирской станции, папа Григорий Львович — начальником отдела труда и зарплаты Одесско-Кишинёвской железной дороги.

Экономистом Ясин стал не сразу. Сначала он закончил Одесский гидротехнический институт и работал на строительстве мостов. Затем поступил на Экономический факультет МГУ. Долго был «правверным коммунистом» и марксистом, впоследствии вспоминая: «К Марксу у меня было отношение восхищённого почтения в течении долгого времени. Я, как Библию, читал «Капитал»... Особенно мне нравились идеи, относящиеся к историческому материализму, например учение о формациях» [1].

В интервью журналу «Афиша» Ясин признавался: «Я сохранял коммунистическую убежденность сильно дольше, чем многие люди, как бы это сказать, с нормальным мышлением. ... для людей с техническим образованием все было яснее чуть раньше»¹.

Формирование учёного: наука и политика

На изменение мировоззрения повлияло многое, но сам Ясин выделяет два главных события: знакомство с книгой «Экономический расчёт наилучшего использования ресурсов» [2] будущего лауреата Нобелевской премии по экономике Л.В. Канторовича, опубликованной в 1959 г.², и ввод советских войск в Чехословакию в 1968 г.

¹ <https://daily.afisha.ru/archive/gorod/archive/wise-advice-evgeniy-yasin/>

² Первое издание вышло в 1959 г. тиражом 3000 экз., а в 1960 была выпущена допечатка тиражом 6000 экземпляров. В выходных данных издания 1960 г. не указано, что это второе издание, хотя оно несущественно отличается за счёт увеличения приложений на три страницы и исправления опечаток первого издания. Следующее издание этой работы Канторовича вышло только в 2011 году.

Книга Канторовича действительно стала событием в советской экономической науке (заметим в скобках, что и Канторович оказался не чужд железнодорожной тематике — активно сотрудничал с МПС, МИИТом, писал работы по оптимальному планированию на железнодорожном транспорте и даже некоторое время числился сотрудником ВНИИЖТа).

Ясин впоследствии вспоминал, что начал читать он эту книгу, будучи марксистом, а когда закончил — марксистом уже не был. «Канторович продемонстрировал настоящую научную логику, и Маркс для меня умер» [1].

Но если первая причина разочарования в плановой экономике была интеллектуальной, то вторая была эмоциональной.

В 1968 г. в Чехословакии под руководством Александра Дубчека начались реформы, которые получили название «Пражская весна». Это была попытка, не отказываясь от социализма, сделать его чуть более децентрализованным и демократичным, построить, как тогда говорили, «социализм с человеческим лицом». В итоге в Прагу вошли советские войска, Центральный комитет компартии Чехословакии во главе с Дубчеком был арестован советскими десантниками (а сам Дубчек был вывезен в Советский Союз).

Это событие стало поворотным для многих людей в СССР. В том числе и для Ясина. «Тогда я понял, что я живу в стране, которая иначе как военной силой поддерживать убеждения людей не может», — говорит он в одном из интервью. Таким образом, выбор здесь был уже не экономический, а моральный. «С этого момента я перестал быть коммунистом», — подытоживает Ясин историю своей трансформации в беседе с А. Колесниковым. И вспоминает, какова была реакция властей: «Было собрание в поддержку ввода советских войск. С голосованием. Я туда не пошёл. А вот мой приятель Коля Блинов воздержался при голосовании. Потом в течении всех лет до Горбачёва ему это припоминали, он не мог выехать за границу. Целая куча репрессий была против тех, кто каким-то образом обнаружил своё отрицательное отношение к этому вторжению» [1].

На какое-то время Ясин уходит из экономики и публикует работы по теории информации [3, 4], участвует в написании учебников по статистике под руководством своего учителя А.Я. Боярского [5, 6]¹ и коллективных монографий [7], а так же занимается педагогической деятельностью — преподаёт статистику в МГУ.

Сохранились воспоминания тех, кто слушал тогда его лекции. Например, Н.Б. Арутюнов вспоминал: «Тогда на экономфаке МГУ было, наверное, всего три персоны, лекции которых старались слушать все, вне зависимости от потока, на котором этот человек читал. (...) Евгений Григорьевич преподавал экономическую статистику. Нам её читали другие профессора, но всё равно все студенты старались попадать к нему, к академику Анчишкину и к академику Шаталину. (...) Лекции Ясина, Шаталина и Анчишкина были настолько популярны именно потому, что эти люди абстрагировались от всех политических моментов и преподавали собственно науку. У Евгения Григорьевича всё всегда было ярко и по делу — минимум идеологии и максимум живого разговора по теме» [8].

Постепенно, к 1970–1980-м годам происходившие в это время в СССР события заставляли интеллигенцию начинать задумываться не только о моральной оценке строя, но и о социально-экономических аспектах.

В 1989 году в издательстве «Экономика» выходит монография Ясина «Хозяйственные системы и радикальная реформа». И очень символично, что книга начинается с цитаты Ленина, а заканчивается тезисом о том, что рынок — это единственный эффективный механизм «поддержания устойчивого, долгосрочного равновесия экономики, способный создавать импульсы для её возврата к равновесию, когда оно нарушено» [9].

¹ Кстати, любопытно, что А.Я. Боярский, наряду с Л.В. Канторовичем, А.Г. Аганбегяном и другими советскими экономистами выведен в художественном романе Фрэнсиса Спаффорда «Страна изобилия».

«При всех недостатках рынка, — пишет Ясин, — полноценной замены ему, очевидно нет» [9].

Любопытно, что позднее Евгений Григорьевич вспоминал об этой книге немного смущаясь, ему было неловко, что его отход от увлечения плановой экономикой и «прозрение» относительно её неэффективности наступило позднее, чем должно было.

Эксперт: разработка программы реформ

Самый важный этап в жизни Ясина начался тогда, когда академик Леонид Абалкин позвал его работать в правительственную комиссию по экономической реформе. Необходимость коренных реформ начала осознаваться экономистами, которые работали с правительством и были допущены к более-менее правдивой информации об экономическом положении в СССР уже в конце брежневского правления. К началу 1980-х это понимание начало выходить за пределы разговоров шёпотом «на кухне» и стало частью экономической дискуссии в стране.

В 1989 г. Абалкин представляет программу «Радикальная экономическая реформа: первоочередные и долговременные меры», в разработке которой участвует Ясин, затем он участвует в написании программы «500 дней», работу над которой возглавляли академик С. Шаталин и Г. Явлинский.

По воспоминаниям С. Дубинина, «Ясин в 1991 году шутил, что он автор всех правительственных, антиправительственных и просто оппозиционных программ» [10].

Экономическая ситуация в стране ухудшалась с каждым днём. Программа, которая казалась самой радикальной, устаревала за полгода и сменялась другой. Постепенно пришло понимание того, что время для умеренных постепенных реформ ушло. И если в 1987–1989 гг. умеренный Ясин сдерживал более радикального Явлинского, то примерно с 1990 г. они поменялись местами.

В 1991 г. Ясину пришлось делать тяжёлый выбор — его звали в две разные «команды». Первая — Петраков и Явлинский

были по-человечески ближе, были многолетними друзьями, в противоположном лагере были люди другого поколения, которых Ясин знал меньше, но их идеи казались интеллектуально более убедительными. Свой выбор Ясин комментирует так: «Я же не друзей себе выбираю, я выбираю план переустройства страны. Поэтому я пошёл к Гайдару».

Об участии Ясина в реформах и его работе в правительстве написано много, не будем повторять известные факты.

Отметим лишь два момента.

Когда заходит речь о реформах 90-х, Ясин всегда повторяет, что говорить о том, что нужно делать, готовы были многие. Но начать реформы и нести за это ответственность был готов только Гайдар. Ясин говорит, что Гайдар для него стоит в одном ряду с самыми великими экономическими реформаторами XX века: Людвигом Эрхардом, Маргарет Тэтчер, Дэн Сяопином и Лешекком Бальцеровичем. Сам Бальцерович (которого в Польше, несколько патетично, называют иногда «самым великим и самым непопулярным реформатором XX века») соглашается с такой оценкой.

Ясин, как и всякий либерал, выступает в защиту конкуренции даже тогда, когда её необходимость для многих неочевидна, но в итоге — оказывается прав. Комментируя в июле 2005 года в интервью первому заместителю главного редактора журнала «РЖД-Партнёр» Андрею Гурьеву один из этапов реформы железных дорог, Ясин афористично сформулировал свою позицию: «Конкуренция полезна всегда. Даже если это две компании и даже если они друг с другом сговорятся» [11]. Читатель, остановитесь на секунду и задумайтесь над этим афоризмом, он гораздо глубже, чем кажется на первый взгляд.

Ответ на упрёки

Одним из самых распространённых упрёков в адрес реформаторов 90-х, который звучит сегодня, заключается в том, что была реформирована экономическая система, но почти не

реформирована политическая: так и не сформировались «настоящие» демократические институты (сменяемость власти, независимый суд, парламент, развитое и сильное гражданское общество, могущее оппонировать власти и т.д.).

На этот упрёк Ясин отвечает так: «Я считал, что нужны рыночные реформы. Рыночные реформы нужны гораздо больше, чем демократические. Потому что до тех пор, пока не установится рынок и не создастся некоторый слой людей, которые действительно готовы защищать собственность и свои интересы, нет возможности говорить о реальной демократической системе ... есть вещи, которые нужно делать обязательно, а есть те, которые должны созреть» [1].

Научный руководитель

Коснёмся ещё одной его ипостаси. Помимо участия в реформах, очень важен вклад Ясина, одного из «отцов-основателей» Высшей школы экономики, в развитие экономического образования в России.

Масштаб «Вышки» в системе экономического образования трудно переоценить. В 2009 г. Константин Сонин, работавший тогда в конкурирующем вузе — в РЭШ¹ писал (а мнение «конкурентов» всегда самое интересное): «Если бы я выдавал ордена, то награда «За воссоздание научного сообщества экономистов в России» досталась бы Евгению Григорьевичу. Ежегодная конференция ВШЭ стала центральным событием года для всех учёных-экономистов страны. То же самое и семинар Ясина. За несколько лет он стал тем, чем ни стал ни один другой семинар в Москве — точкой соприкосновения научного сообщества и лидеров общественного мнения, интересующихся экономикой. Именно желание Ясина — и ректора Кузьминова — сделать свой вуз не просто лучшим в стране, а равноправным

¹ Российская экономическая школа.

участником мировой конкуренции – с Гарвардом, Принстонам, Лондонской школой экономики – выделяет Вышку среди российских вузов»¹.

После ухода из правительства, Ясин сосредоточился на преподавательской и научной работе. В Вышке он читал специальный курс, посвящённый экономике России и истории экономических реформ, поскольку понятно, что невозможно подготовить настоящего экономиста, если он не знает, что делали реформаторы 90-х и какова была логика их действий. Из этого курса лекций родилась книга «Российская экономика: истоки и панорама рыночных реформ» [12] – настольная книга для тех, кто интересуется рыночными реформами в России (кстати, в апреле 2019 года, накануне 85-летия нашего героя вышло продолжение – вторая книга этого курса, подготовленная группой коллег и учеников Е.Г. Ясина под его научной редакцией [13]).

Кроме того, одна из обязанностей Ясина, как научного руководителя ВШЭ ежегодно готовить к апрельской конференции доклад на одну из актуальных экономических тем. Если собрать брошюры этих ежегодных апрельских докладов, то получится панорама основных научных проблем, которыми как исследователь занимается Ясин. Это довольно широкий круг проблем, но все они так или иначе касаются трёх больших тем: макроэкономика, структурные реформы и влияние культуры на экономику.

Культура имеет значение

В последние годы Ясин увлечён исследованием влияния культуры на экономику и модернизацию. Именно этой теме посвящены многие его последние научные доклады (см., например, [14, 15, 16]). Именно этой теме уделяет много места

возглавляемый Ясиным Фонд «Либеральная миссия», издавая работы ведущих мировых исследователей этой проблемы (выпущены книги Р. Инглхарта, Д. Лала, Л. Харрисона) и приглашая на семинары учёных со всего мира, работающих над этой проблематикой.

В программе «Тектонический сдвиг» на радио «Эхо Москвы» Ясин говорил: «Меня несколько беспокоит благосклонность нынешних высших представителей власти к проявлениям традиционализма, выдаваемого за патриотизм... Но конкурентные преимущества Запада против нас, состоят не в качестве оборудования и даже не в уровне образования и квалификации. Хотя, конечно, это всё имеет значение. Но главным образом, это институты, правила игры, законы, которые принято соблюдать и то доверие, которое порождается законопослушностью и ответственностью. Всё это не воспринимаемые на ощупь материи, но именно они – культура – образует конкурентные преимущества Запада: верховенство права, экономическая и политическая конкуренция. А всё это продукты либеральных идей, господствовавших на Западе со времен Джона Локка и Дэвида Юма»¹.

В своём докладе «Модернизация экономики и система ценностей», он отмечает: «Несомненно, в российской традиционной системе ценностей есть много привлекательного (...) Тем не менее, в целом ценности традиционной русской культуры в совокупности с сопутствующими отрицательными качествами, к которым она проявляет терпимость, непродуктивны применительно к современным условиям. Они отражают отношения и институты архаичного общества с иерархической структурой господства и власти» [14].

В вопросе о ценностях Ясин – оптимист. Он считает, что Россия не обречена на постоянное воспроизведение ценностной матрицы архаичного, феодального государства, он полага-

¹ <http://polit.ru/article/2009/05/07/yasin75/>

¹ <http://www.echo.msk.ru/programs/tectonic/959184-echo/>

ет, что экономические реформы могут менять ценности. И эта позиция созвучна с известным выражением Маргарет Тэтчер «Наш метод — экономика, наша цель — изменить душу». Ясин пишет: «Изменения в экономическом строе рано или поздно меняют ценности» [14].

Тихий голос разума

Ясин не является радикальным оппозиционером, его взгляды вполне умеренны. Он говорит мягко и спокойно. Но, как честный учёный, зачастую говорит неудобные для власти вещи. Вообще, нужно помнить, что одна из функций любого учёного, а экономиста, в особенности, - говорить неудобные для власти вещи.

Ясин умеет произносить эти вещи таким спокойным, академическим тоном, что они не выглядят оппозиционными. Они выглядят как заключение врача на консилиуме: да, это неприятно, но это нужно выслушать.

Так в работе «Сценарии развития России на долгосрочную перспективу», опубликованной в 2011 году, Ясин пишет: «Проблему повышения конкурентоспособности мог решить бизнес (...). Однако бюрократия взяла курс на подавление бизнеса как независимой общественной силы. В итоге снизилась естественная деловая активность, бизнес в целях уменьшения своих политических рисков сократил масштабы и горизонт инвестиций (...) В России с 2003 года давление на бизнес со стороны государства усилилось (...) Власть реально принадлежит бюрократии. Последняя установила режим близкий к авторитарному» [17].

Сложившуюся ситуацию Евгений Григорьевич описывает следующим образом: «политическая стабилизация вылилась в установление режима, свернувшего уже возникшие демократические институты, поставившего институты и организации легитимного государственного насилия на службу сохранению своей власти, вызвавшего падение уровня естественной деловой актив-

ности и тем самым ограничившего потенциал роста экономики и благосостояния граждан. (...) Никаких иных особо притягательных свойств российская экономика не демонстрирует: незащищённость прав собственности, коррупция, чиновный произвол, правовой нигилизм — всё это сохраняется.»

«На какой рост в этих условиях можно рассчитывать? Реалистичные показатели — 1–2% роста на предстоящие 40 лет» — говорит Ясин, описывая «инерционный» сценарий [17]. Или может быть 3% в год, если реализуется сценарий «модернизации снизу».

Есть ли шанс перейти от инерционного к модернизационному сценарию роста российской экономики? Да и современная экономическая наука приблизительно знает эти рецепты. Евгений Григорьевич пишет: «я полагаю абсолютно необходимыми для реальной модернизации весьма радикальные институциональные преобразования, включая полноценную политическую демократизацию» [17]. Но при этом, он видит некоторые факторы, которые могут препятствовать модернизации: «необходимые институциональные изменения, порождают ощутимые политические риски и, стало быть, не очень приемлемы для правящей элиты (...) Модернизация связана с рисками, а в этой структуре рисков избегают все» [17].

Затем Ясин предлагает пакет из пяти мер, которые могли бы обеспечить траекторию развития экономики, которую он называет «решительный рывок». Первая мера в его списке — «ликвидация персоналистского режима», вторая — «политическая конкуренция», за которыми следуют верховенство права, демократический контроль за исполнительной властью и децентрализация.

В конце соответствующего параграфа работы, Ясин, словно немного извиняясь, поясняет, что он не требует чего-то невозможного или *странного*: «подчеркну, речь идёт о правах и свободах, гарантированных Конституцией и заблокированных нынешней правящей элитой» [17].

В другой работе, написанной в соавторстве Н.В. Акиндиновой и В.А. Бессоновым, вновь подчёркивается мысль о том, почему стабильность является тормозом на пути экономического роста: «В том-то и дело, что консервативный сценарий позволяет с высокой надёжностью сохранять власть, тогда как сценарий реформаторский предполагает большой поток институциональных и структурных изменений, порождающих риски для удержания власти и связанных с ней привилегий» [18].

С другой стороны, помимо скепсиса в отношении власти, он грустно обращает внимания и на другую проблему - конформизм общества и непопулярность демократических идей. «Почти 66% опрошенных по российской репрезентативной выборке — пишет он — отвергают либеральную демократию. (...) Высокая степень конформизма ведёт к неприятию норм и ценностей, доказавших в других странах свою способность содействовать креативному, инновационному развитию, модернизации общества на этой основе. (...) Ликвидация персоналистского режима и предупреждение его появления вновь, создание реальных условий для политической конкуренции вряд ли привлекут поддержку большинства избирателей. Скорее последние проголосуют за тех, кто обещает стабильность, величие державы и рост пенсий. Эти избиратели не видят беды в единоличной власти или в несменяемом правлении группы лиц, которым законы не писаны» [17].

Из приведённых цитат видно, что Ясин трезво, без идеализации, оценивает сложившуюся в России политико-экономическую систему. Одновременно, чувствуется, что его теоретические взгляды испытали влияние работ Д. Аджемоглу и Д. Робинсона, которые тоже задавались вопросом — почему иногда экономическая политика, которая была бы полезной для страны не проводится? И давали похожий ответ.

Сбывшийся прогноз

Любопытно, что в 2004 году Ясин сделал прогноз, который повторил в 2012 году (во втором издании своей книги «При-

живётся ли демократия в России?») и который мы теперь можем оценить. Он пишет, что «либо правящей элите придётся согласиться на более-менее нормальную либеральную демократию, (...) либо наше отставание будет нарастать» [19]. Но при этом, если демократия будет оставаться декоративной, а модернизацию будут проводить исключительно «сверху», то Ясин прогнозирует следующую картину развития страны: «Административная реформа и реформа госслужбы формально будут проведены, (...) но эффекта, скорее всего они не дадут, прежде всего в силу отсутствия реального общественного контроля, поскольку свобода слова и политическая конкуренция отсутствуют. Ведь это означало бы наделение парламента реальными контрольными функциями, шаг к реальному разделению властей и, следовательно, к слову «вертикали власти». Логично ожидать крупных мер по борьбе с коррупцией, ряда шумных процессов, которые позволили бы оправдать антидемократические действия», но при этом «главные орудия авторитарной власти — спецслужбы и подконтрольные им органы МВД, прокуратуры, юстиции и правосудия — будут сохранять, а скорее даже усиливать свои позиции. Реформы в этой сфере будут формальными. (...) Судебная реформа, естественно, не приведёт к независимости судебной власти» [19].

Затем от прогнозов в сфере права и судов Ясин переходит к прогнозу взаимоотношений государства и экономики. Он пишет: «Будет усиливаться контроль над бизнесом, и увеличиться прямое вмешательство государства в экономику посредством государственного предпринимательства» [19].

К чему это всё неизбежно должно привести? Ответ очевиден: «Поскольку таким образом бюрократия избавится от какого-либо контроля, кроме контроля начальства и спецслужб, свойственные ей неэффективность, пренебрежение к людям и коррупция будут нарастать» [19].

И мы, наблюдая сегодня очередные скандальные высказывания федеральных и местных чиновников (которые разносят социальные сети), видим, как этот прогноз сбывается практически построчно.

Динамику госсектора Ясин прогнозирует следующим образом: госсектор (включая РЖД, Газпром, Транснефть) «является важнейшим рычагом в руках бюрократии», и поэтому «его сила только увеличится». При этом, понятно, что ни «локомотивом экономики», ни «двигателем модернизации» госсектор не станет. А что же бизнес? Может это более сознательный субъект, чем общество или государство? Нет, «бизнес так же, видимо, не будет очагом сопротивления бюрократии, — пишет Ясин, — он будет искать выход в сотрудничестве с бюрократией, в поиске привилегий и в связях с конкретными чиновниками. Стало быть, вероятнее всего укрепление бюрократической традиции и подавление активности бизнеса» [19]. Поддержка власти населением, при этом, будет сохраняться, если сохранится позитивная динамика экономического роста. Однако «шансов на подобную [позитивную] динамику будет становиться всё меньше». Следовательно, мы получим сначала снижение темпов роста, а потом — стагнацию.

В итоге Ясин так описывает этот поворот от времени надежд на реформы к тому, что произойдёт (и, как мы теперь видим, произошло): «В целом можно констатировать замену реформаторского, модернистского курса на в основном традиционалистский: величие державы, поддержка православной церкви, возрождение имперских амбиций в спорах с другими странами, в том числе из-за критики с их стороны антидемократической внутренней политики России» [19].

С чем это связано? Почему всё должно произойти именно так? Для объяснения причин Ясин приводит анонимную цитату кого-то из представителей высших слоёв российской власти: стремление к послушности парламента мотивировалось необходимостью проводить реформы, но в итоге, послушность достигнута, а реформ так и нет.

Получается, что «отключив» механизмы демократического контроля за властью, отключились и какие-либо стимулы проводить реформы, нацеленные на модернизацию. И действительно — зачем что-то менять, если никто не наступает на пятки, не грозит выиграть выборы, не пощёт в СМИ за каждую ошибку?

И в этом, пожалуй, один из важных лейтмотивов книги. Трезво осознавая всё несовершенство демократических систем, рисков, связанных с популизмом (как левым, так и правым), тем не менее, оказывается, что свёртывание демократических институтов ради реформ, тот самый, популярный в 90-е «пиночетовский соблазн» приводит нас к полному возвращению назад. «По сути, — пишет Ясин, — воспроизводится советский вариант административной иерархии».

Можно ли что-то изменить? Могут ли у нас быть поводы для оптимизма?

Ясин пишет, что он хочет, чтобы главный вывод, который бы сделали читатели из всех приведённых в книге «игровых моделей» и сценариев, следующий: «главная задача сегодня — покончить с традицией самодержавия» [19]. И ещё — «развивать способность к самоорганизации».

При этом, он отдаёт себе отчёт, что тем силам, которые могли бы повлиять на позитивное экономическое развитие страны (которое он описывает в сценарии под названием «решительный рывок»), в настоящее время, в сегодняшней ситуации «прийти к власти в результате выборов при нынешней системе их проведения практически невозможно». И более того, те перемены, которые нужны, «вряд ли возможно будет осуществить вполне легитимно». Вместе с тем, он надеется, что изменения будут проходить не в режиме революции, а путём «раскола элит» (кажется, это любимая идея Екатерины Шульман?), при котором внутри элиты должна сформироваться контрэлита, которая и инициирует преобразования, по аналогии с отменой крепостного права, которое было инициировано «изнутри» государственной машины.

Либеральная миссия

Сегодня, когда в обществе сильны настроения в пользу того, чтобы поделить всех на «своих» и «чужих», на лоялистов и оппозиционеров и преследовать всякое инакомыслие, Ясин именно тем, что, с одной стороны, общается с властями и является чле-

ном различных экспертных институций при Правительстве, а, с другой стороны, приходит на митинг в защиту «узников 6 мая», подаёт пример обществу: это нормально – сотрудничать по одним вопросам и быть несогласным по другим. Это нормально – быть гражданином своей страны, выходить на митинги и высказывать там свою гражданскую позицию. Это нормально – приглашать за один круглый стол людей с противоположными взглядами и создавать пространство коммуникации, в котором эти разные взгляды могут сосуществовать.

Причём сосуществовать, и ВШЭ подаёт такой пример, в атмосфере доброжелательной и взаимоуважительной полемики.

На семинарах Ясина выступают учёные с самым разным мировоззрением – от либералов до марксистов, от либертарианцев до кейнсианцев. И это тоже задаёт стандарт дискуссии: аудитория будет оценивать квалификацию эксперта и его аргументы, а не принадлежность к «политическому лагерю».

И именно в этом, в возможности слышать и анализировать разные точки зрения, и заключается настоящий либерализм.

Список литературы

1. Колесников А. Диалоги с Евгением Ясиным. М.: Новое литературное обозрение, 2014. 240 с.
2. Канторович Л.В. Экономический расчёт наилучшего использования ресурсов. М.: Издательство АН СССР, 1959. 344 с.
3. Ясин Е.Г. Теория информации и экономические исследования. М.: Статистика, 1970. 112 с.
4. Ясин Е.Г. Экономическая информация. Что это такое? М.: Статистика, 1976. 80 с.
5. Общая теория статистики / А.Я. Боярский, Г.Л. Громыко, М.Г. Трудова, М.Г. Щепинов, Е.Г. Ясин; под ред. А.Я. Боярского. М.: Издательство Московского университета, 1977. 327 с.
6. Экономическая статистика / под ред. А.Я. Боярского и Е.Г. Ясина. М.: Издательство Московского университета, 1980. 478 с.
7. Ясин Е.Г. Статистика и информационное обеспечение планирования (Учёные записки по статистике т. 44) / под науч. ред. Е.Г. Ясина и Б.Т. Рябушкина. М.: Наука, 1982. 312 с.
8. Арутюнов Н.Б. Серьёзный разговор о серьёзных вещах // Школа профессора Ясина. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2009. С. 96–102.
9. Ясин Е.Г. Хозяйственные системы и радикальная реформа. М.: Экономика, 1989. 320 с.
10. Дубинин С.К. Либеральные пирожки и пышки // Школа профессора Ясина. М.: Изд. дом ГУ ВШЭ, 2009. С. 135–145.
11. Ясин Е.Г. Есть дойная корова и чёрная кошка // Гурьев А. Железные дорожки о себе и реформах. СПб.: РЖД-Партнёр, 2012. С. 116–117.
12. Ясин Е.Г. Российская экономика: истоки и панорама рыночных реформ. М.: Изд. Дом ГУ ВШЭ, 2002. 437 с.
13. Российская экономика: кн. 2. Настоящее и перспективы после реформ / под ред. Е.Г. Ясина. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2019. 527 с.
14. Ясин Е.Г. Модернизация экономики и система ценностей. М.: ГУ ВШЭ, 2003. 83 с.

15. Ясин Е.Г., Снеговая М.В. Тектонические сдвиги в мировой экономике: что скажет фактор культуры. Доклад к X Апрельской международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества. М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2009. 130 с.
16. Ясин Е.Г. Влияние культуры на модернизацию России. Доклад к XV Апрельской международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества. М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2014. 63 с.
17. Ясин Е.Г. Сценарии развития России на долгосрочную перспективу. М.: Фонд Либеральная миссия, 2011. 48 с.
18. Акиндинова Н.В., Бессонов В.А., Ясин Е.Г. Российская экономика: от трансформации к развитию. Доклад к XIX апрельской международной научной конференции по проблемам развития экономики и общества. М.: Изд. Дом Высшей школы экономики, 2018. 55 с.
19. Ясин Е.Г. Приживётся ли демократия в России. 2-е изд., расшир. и доп. М.: Новое литературное обозрение, 2012. 864 с.

Об авторе

Фарид Иосифович Хусаинов – кандидат экономических наук, автор более 180 опубликованных научных и публицистических статей по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта. Является членом Экспертного совета по железнодорожному транспорту при ФАС России, экспертом Комитета по железнодорожному транспорту Союза транспортников России, членом редакционных советов журналов «Вестник транспорта» и «РСП-Эксперт».

Автор книг:

- «Демонополизация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Монография» (2009),
- «Экономические реформы на железнодорожном транспорте. Монография» (2012),
- «Железные дороги и рынок. Сборник статей» (2015),
- «Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации. Монография» (2015)
- «Экономическая статистика железнодорожного транспорта. Очерки» (2016)
- «Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных тарифов в России» (2017)

Страница на сайте РУТ(МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Научное издание

Фарид Иосифович Хусаинов

**Три портрета.
Витте, Загорский, Ясин**

Юбилейные очерки

Автор обложки

Д. В. Гарбузов

Редактор

Р. М. Юзбеков

Корректор

Л. И. Полянская

Компьютерная верстка, дизайн

А. А. Гусаренко

Подписано в печать 05.06.2019 г.

Формат бумаги 60x90 1/16. Гарнитура «Ньютон7С, Minion Pro»

Объем 4,5 усл. печ. л. Тираж 500 экз.

Издательский дом «Наука»

Тел.: 8 (499) 271-67-24

E-mail: info@idnayka.ru

Отпечатано в ООО «Галлея-Принт»
111024, г. Москва, 5-я Кабельная, д. 2Б