



Значение работы С.Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» для экономики железнодорожного транспорта

Доклад на конференции «С.Ю. Витте- железнодорожник, экономист
и реформатор»

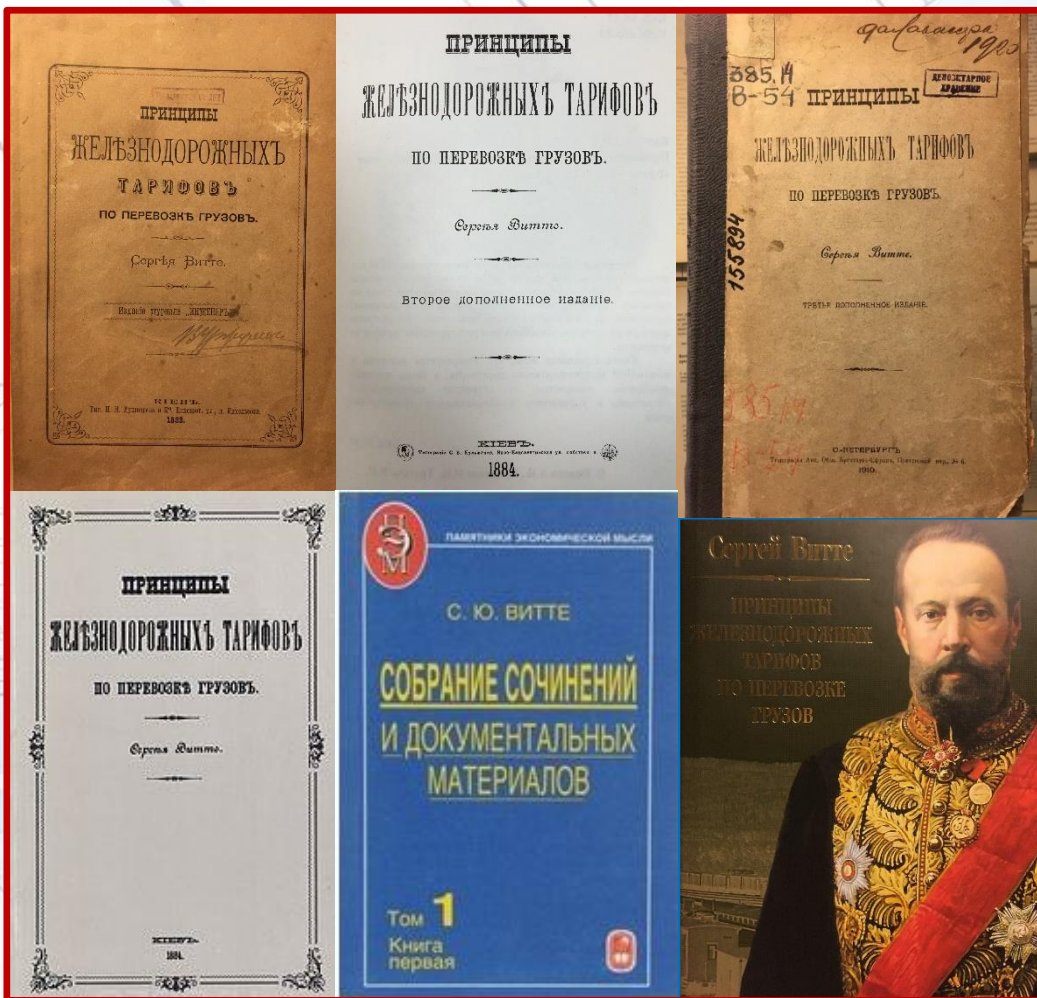
Фарид Хусаинов
кандидат экономических наук

Москва, 18 июня 2019 г.

(С) Хусаинов Ф.И.

«Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов»

2



Книга выдержала три издания при жизни Витте: первое – Киев, 1883, второе, дополненное – Киев, 1884, третье – Санкт-Петербург, 1910.

В 1999 г. в Санкт-Петербурге выпущен репринт со 2-го издания.

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. 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.

«Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов»

3

Центральными темами книги являются

1) Принципы построения и регулирования железнодорожных тарифов

2) Отношение Витте к частным и казённым железным дорогам

Полемика между С.Ю. Витте и Д.И. Пихно

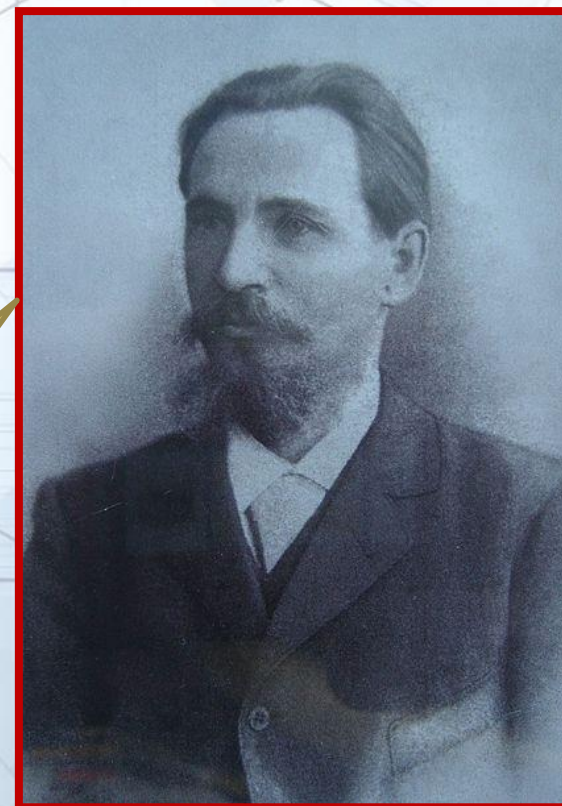
4



Сергей Юльевич Витте

Спрос и предложение

Интересы государства и национальной экономики



Дмитрий Иванович Пихно

23 принципа построения тарифов С.Ю. Витте (фрагменты) 5

- 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.**

Фрагменты

23 принципа построения тарифов С.Ю. Витте (фрагменты) **6** (продолжение)

- 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.

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

Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое?

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.

С.Ю. Витте (с.146)*

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

Действительность показала, однако, что размера расхода по перевозке пуда того или другого товара на определённое расстояние, несмотря на продолжительное существование железных дорог, ни за границей, ни у нас не удалось установить точно.

С.Ю. Витте (с.100)*

* Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных в 1900-1902 годах. Часть 2 – М.: Юрайт, 2016. – 319 с.

Витте как адепт ценовой дискриминации

9

Основной принцип железнодорожных тарифов 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

С.Ю. Витте (с.138)*

В Америке, где коммерческое начало эксплуатации железных дорог получило очень широкое развитие, выработалась определённая формула для железнодорожной администрации: «**взимай, сколько шоуз может дать**».

С.Ю. Витте (с.97)**

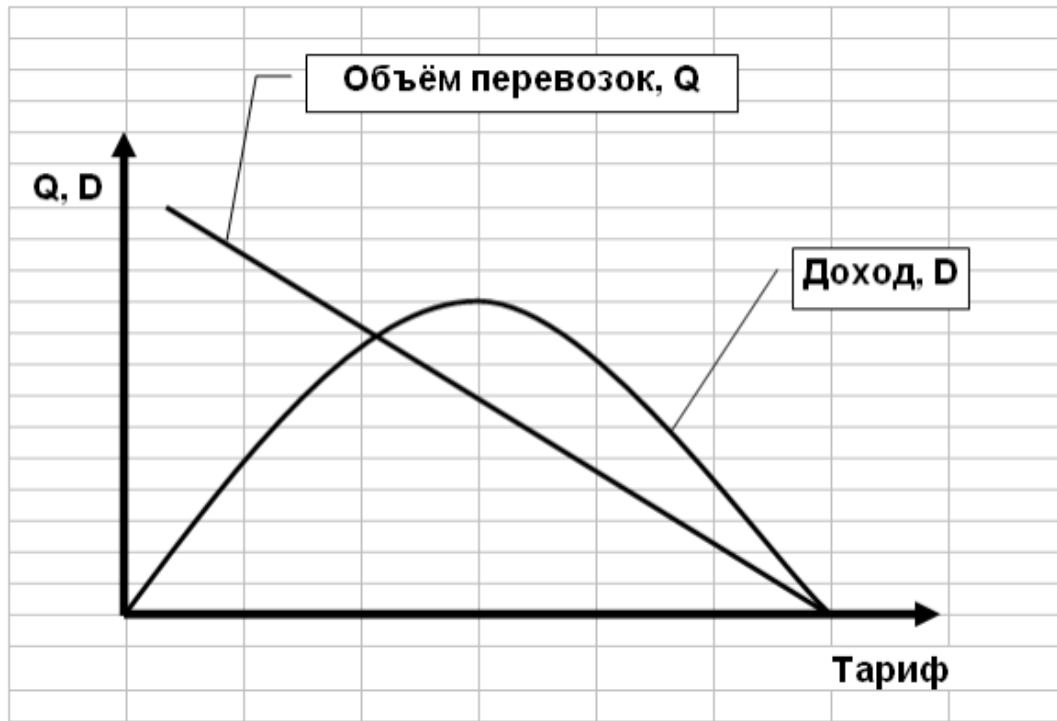
* Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов // Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. – Т.1.: Пути сообщения и экономическое развитие России. Книга 1 – М.: Наука, 2002. – С. 109-382.

** Витте С.Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных в 1900-1902 годах. Часть 2 – М.: Юрайт, 2016. – 319 с.

Кривая Эллета

10

Примерно в 1850 г. американский инженер Чарльз Эллет-мл. по поручению Общества железных дорог Балтимора-Огайо пытался определить тариф, при котором доход дороги будет максимальным.



Он пришёл к заключению, что выгоднейшая плата равна средней величине между наименьшей и наибольшей платами, при которых доход прекращается.

Витте о казённых и частных железных дорогах

11

«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 бессословного 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 бессословными, братски равноправными интересами и стремлениями русского народа.

(...)

Но история переходной эры 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» (с.329)***

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

Витте о казённых и частных железных дорогах (2) 12

«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 железных 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». (с.335-336)*

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

Основные причины неэффективности казённых (государственных) железных дорог (по Витте)

1. Неэффективность расходов (инвестиций), если они осуществляются «из государственного кармана».
2. Централизация и формализация. Медлительность и бюрократизм.
3. Казённый и предпринимательский типы управления рассчитаны на достижение разных целей. (с.338-354)*

Любопытный элемент риторики Витте: он подчёркивает, что противостояние во вопросу о частных и казённых железных дорогах носит не идеологический, а профессиональный характер.

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

«Область казённого хозяйствования – делает вывод Витте – не должна быть расширяема». Правильный ход дела заключается, по его мнению, в том, что бы «возбудить частную инициативу и уметь в интересах казны и для пользы всей страны пользоваться плодами частной деятельности» (с.351)*.

«...желание общего блага в казённой эксплуатации может на практике достигаться ещё в меньшей степени, нежели воздействием частных интересов при эксплуатации железных дорог частными обществами. (...)

Мы не думаем, чтобы казённая эксплуатация могла бы совершаться более удовлетворительно, нежели частными обществами» (с.343)*

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

Литература

Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте // Бюллетень транспортной информации. - 2007. - № 10. - С.34-40.,

Хусаинов Ф.И. Железные дороги и государство. Забытые мысли графа Витте // РЖД-Партнёр-LifeStyle (приложение) – 2008. - № 12 (июнь). – С.86-88.

Хусаинов Ф.И. Человек с железной дороги: к 170-летию со дня рождения С.Ю. Витте // Экономика железных дорог. 2019. № 5. С. 12–25.

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

Спасибо за внимание !

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


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





Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, автор семи книг и более 180 опубликованных научных и публицистических статей. Область научных интересов: железнодорожные тарифы, реформы на железнодорожном транспорте, маркетинговые исследования транспортных и товарных рынков, экономическая история железнодорожного транспорта.


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

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

 <https://www.facebook.com/khusainov.farid>

 <http://f-husainov.livejournal.com>

 <https://vk.com/khusainov.farid>

 f-husainov@mail.ru

