



ВЫСШАЯ ШКОЛА ЭКОНОМИКИ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Научно-практическая конференция «Крейнинские чтения-2019»

**Вклад К.Я.Загорского в теорию и
практику тарифного дела
(к 160-летию со дня рождения)**

Фарид Хусаинов
кандидат экономических наук

Москва, 22 октября 2019 г.

(С) Хусаинов Ф.И.

Кто такой Константин Загорский?

В марте 2019 г. исполнилось 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.



К.Я.Загорский
(1859-1934)

Человек необычной судьбы

- Родился 3 марта 1859 г. в Киеве в семье судебного чиновника, мелкого помещика. Дворянин. Учился в 1-й Киевской гимназии. По ее окончании поступил в Киевский университет, в котором пробыл один год. В 1877 г. перевелся на юридический факультет Петербургского университета.
- Член организаций «Чёрный передел», «Народная воля» (1879-1882).
- В 1882 г. отошел от революционной деятельности. В этом же году окончил университет. Начал активно заниматься литературной и научной деятельностью.
- Магистр политэкономии и статистики. В 1902 г. защитил магистерскую диссертацию по специальности политическая экономия в Санкт-Петербургском университете, представив работу «Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов» (СПб., 1901)..
- В 1889-1890 гг. служил в департаменте торговли и мануфактур Министерства финансов, с 1891 г. – в департаменте железнодорожных дел. В 1899 г. назначен представителем министерства финансов в Тарифном комитете и в комиссии о новых железных дорогах, позже – член совета по тарифным делам и Председатель Особого совещания по железнодорожному делу.
- В 1913-1917 гг. состоял гласным Петербургской городской думы, член партии кадетов с 1917 г.

Человек необычной судьбы (2)

- С 1917 г. - заведующим отделом международных сообщений НКПС;
- В 1920-1930 гг. член и заместитель председателя тарифного комитета НКПС, консультант НКТорга, НКФина и ВСНХ РСФСР.
- В 1918 г. участвовал в качестве эксперта по железнодорожным вопросам в советской делегации по ведению мирных переговоров с Украиной, а в 1921 г. – с Польшей.
- В 1922 г. под его руководством была разработана новая тарифная система.
- Одновременно с 1919 г. занимался преподаванием: читал лекции в Институте народного хозяйства им. К.Маркса*, в 1-м Московском государственном университете**, в институте инженеров транспорта***,
- Профессор кафедры теории и техники, статистики и экономической статистики факультета общественных наук 1-го Московского университета (1921–1923?).
- Умер 9 ноября 1934 г. в Москве.

* Ныне – РЭУ им. Г.В.Плеханова

** Название Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова с 1918 по 1930 г. (<https://www.msu.ru/info/name.html>)

***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.

**** <http://letopis.msu.ru/peoples/1261>

Основные работы Загорского

- Торговые обычаи и биржевые правила, как один из элементов организации хлебной торговли (СПб., 1893);
- Теория железнодорожных тарифов (СПб., 1901, 1923);
- Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии (СПб., 1910);
- "Наша железнодорожная тарифная политика" (СПб., 1910);
- Частное железнодорожное строительство и гарантия железнодорожных акций (СПб., 1912);
- Экспортная железнодорожная политика Германии и России (СПб., 1914).
- Экономика транспорта. – М., НКПС, 1923. (издание редакционно-издательского отдела Н.К.П.С (Ц.Б.П.))
- Система железнодорожных и водных тарифов (М.: 1925)
- Экономика транспорта (М,Л.: 1930)

Загорский- сторонник принципа «ad valorem» 6

«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" (...)»

Загорский К.Я. Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов – С-Петербург, 1901. – 322 с

Отношение Загорского к государственному регулированию тарифов в это время

7

«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 оснований железнодорожной тарификации и должно привести к крайне опасным колебаниям и искажениям нормального и естественного хода торговли и промышленности».

Загорский К.Я. Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов – С-Петербург, 1901

О поддержке одних отраслей за счёт других с помощью тарифной политики

8

Разбирая аргумент о том, что тарифы подобны таможенным пошлинам и поэтому нуждаются в регулировании, 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, что бы железнодорожные тарифы были направлены в защиту именно данных производителей и районов от их конкурентов, а не наоборот»*.

*Загорский К.Я. Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов – С-Петербург, 1901

Критика концепции тарифов, как инструмента промышленной политики 9

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, что бы задержать или остановить естественный процесс».

Загорский К.Я. Теория железнодорожных тарифов. Задачи управления, принципы построения и применения, формы и виды тарифов – С-Петербург, 1901

Критика «военного коммунизма» и бесплатных тарифов

10

Как известно, 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.

Загорский критично относился к попытке построить безденежный социализм в железнодорожной отрасли.

Он 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»**.

В итоге, 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.

* 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.; см. так же Крейнин А.В. Транспортные тарифы в СССР – М.: Транспорт, 1978. – 276 с.

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

Учебник «Экономика транспорта»: Компетентный специалист...

11

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

Сначала С.Г. 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».

Но затем Струмилин переходит к «идейно-теоретической подготовке» Загорского, 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.**».

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.

Загорский публикует ряд работ, в которых приводятся ценные выводы о том, что эластичность спроса на железнодорожные перевозки по цене (в данном случае – по тарифу) – это более сложный вопрос, чем он представляется исходя из аналогии с другими отраслями. В частности, что в определённых условиях (при достижении определённого развития промышленности и определённого уровня тарифов) тарифы перестают оказывать влияние на объём перевозок грузов.

В последние годы, начиная с 1990-х годов, работы Загорского вновь стали вызывать интерес исследователей.

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).

Подробнее о К.Я.Загорском см.: Хусаинов Ф. И. У истоков теории железнодорожных тарифов: к 160-летию К.Я. Загорского // Экономика железных дорог. 2019. № 3. С. 12-24.; см. так же: Хусаинов Ф.И. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. 2015. № 5. С.91-141.;

Спасибо за внимание !

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

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

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

 f-husainov@mail.ru

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

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

Страница на сайте кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ):

<https://www.efutmiit.com/husainovfi>



Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» **РОАТ РУТ (МИИТ)**, эксперт Института проблем ценообразования и регулирования естественных монополий **НИУ ВШЭ**, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при **ФАС России**, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту **Союза транспортников России**, автор книг по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта и более 200 опубликованных научных и публицистических статей.

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

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

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

 f-husainov@mail.ru

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

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

