



Железнодорожные грузовые тарифы: история и современность



*English text
of the review of
the book
at p. 255*

Железные дороги сыграли очень важную роль в развитии отечественной экономики во второй половине XIX и XX веке, и в настоящее время они являются ключевой составляющей грузового транспорта России, выполняя свыше 45 % общего грузооборота.

Соответственно, принципы построения, уровень и динамика железнодорожных грузовых тарифов имеют крайне важное значение для экономики страны, а их история отражает общую экономическую историю и эволюцию государственной экономической политики. Поэтому издание книги кандидата экономических наук Ф. И. Хусаинова «Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России» чрезвычайно актуально как для студентов-экономистов, так и для слушателей курсов повышения квалификации, аспирантов и преподавателей транспортных вузов.

В учебном пособии Ф. И. Хусаинова ясность изложения сочетается с энциклопедизмом — автор релевантно использует многочисленные источники по рассматриваемой проблеме, многие из которых, несмотря на несомненную научную ценность, вероятно, не знакомы широкому кругу экономистов-транспортников, не занимающихся проблемами тарифов.

В книге показаны основные тарифные реформы за период с конца XIX по начало XXI вв., проанализированы принципы построения тарифов, структура тарифов, причины изменения моделей тарифообразования.

В первых трёх главах рассмотрены нерегулируемые тарифы 1840–1880 гг.,

Хусаинов Ф. И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России: Учебное пособие. — М.: МГУПС, 2017. — 102 с.

В учебном пособии представлена ретроспектива тарифов с момента зарождения железных дорог в России до 2015 года. В книге анализируются все тарифные реформы, принципы построения тарифов, их структура, причины изменения моделей тарифообразования, тарифные дискуссии учёных разных школ. Из книги становится очевидным, что базовые принципы, которые существуют уже более ста лет, не теряют своей актуальности и сегодня. Экономическая наука и тарифная практика постоянно возвращаются к старым дискуссиям. Поэтому грамотный специалист по экономике железнодорожного транспорта должен иметь представление об основных проблемах эволюции отраслевых тарифов.

Ключевые слова: железная дорога, грузовые тарифы, нерегулируемые и регулируемые тарифы, ценообразование, тарифная форма, тарифные дискуссии, платежеспособность грузов.

тарифная реформа 1889 года, в результате которой на российских железных дорогах произошёл переход от нерегулируемых тарифов к регулируемым. Проанализировано устройство тарифной системы в 1890–1917 гг., когда тарифы уже регулировались государством, но при этом параллельно функционировали частные и казённые железные дороги. Попутно автор рассматривает причины выкупа частных железных дорог в казну.

Четвёртая и пятая главы посвящены особенностям тарифообразования после революции 1917 года и в годы НЭПа, а также специфике тарифообразования в период индустриализации в СССР в предвоенные годы.

Отдельная глава (шестая) посвящена теоретическим тарифным дискуссиям в рамках советской экономической науки, в том числе дискуссиям между С. А. Бессоновым, С. Г. Струмилиным, К. Я. Загорским, между сторонниками марксистско-рикардианского подхода и сторонниками субъективной теории ценности и австрийской школы.

В седьмой главе проанализированы тарифы с 1940 по 1980 гг. — рассмотрены динамика тарифов, себестоимости перевозок, рентабельности перевозок различных грузов. Здесь же дан обзор основных тарифных реформ, включая переход (в два этапа — в 1967 и 1974 гг.) к двухставочным тарифам, проведённых под руководством А. В. Крейнина, после которых тариф стал формироваться из двух элементов, один из которых возмещал расходы на начально-конечные операции, а другой — на движеньеские операции.

Восьмая глава, которая называется «Новые времена: железнодорожные тарифы в 1990–2015 гг.», посвящена периоду перехода от плановой экономики к рыночной. Здесь раскрыты изменения в тарифной системе, произведённые в рамках тарифных реформ 1995 г. (деление грузов на тарифные классы) и 2003 г. (выделение инфраструктурной и вагонной составляющих). Также в этой главе рассмотрена динамика тарифов в регулируемом (ОАО «РЖД») и нерегулируемом (операторы подвижного состава) сегментах рынка железнодорожных грузовых перевозок.

В заключении к учебному пособию автор отмечает, что «анализируя историю железнодорожных тарифов в России, можно заметить, что некоторые принципы и способы формирования тарифов, практиковавшиеся в середине XIX века, которые были забыты в советский период, вновь возродились (хотя и в несколько изменённом виде) после тарифной реформы 2003 года. А, кроме того, тарифные дискуссии 1880-х годов во многом предвосхитили тарифные дискуссии как 1920–1930 годов, так и дискуссии, предшествовавшие появлению трёхклассной системы тарифов в 1990-е годы».

Таким образом, те базовые принципы, которые обсуждались разными учёными и практиками на протяжении всего рассматриваемого периода, не теряют свою актуальность.

Объективно излагая различные точки зрения на принципы построения грузовых железнодорожных тарифов, раскрываемые в их историческом развитии, автор пособия чётко показывает собственную научную позицию, методологически обоснованную приверженность рыночному формированию тарифов, базирующемуся на вошедшем в российскую транспортную науку и практику ещё в XIX веке, благодаря С. Ю. Витте, принципе «платёжеспособности» грузов. На основе эмпирического анализа в книге показано, что даже в советский период, когда принцип «платёжеспособности» формально отвергался, в неявной форме он учитывался при всех проводимых тарифных реформах.

На основе исторического анализа отечественных железнодорожных тарифов в работе раскрыты важные теоретические положения, имеющие общеэкономическое значение — о том, что необходимость государственного регулирования экономики зачастую порождается не «провалами рынка», а негативными последствиями предшествующего государственного вмешательства, а также об универсальности действия экономических закономерностей. Автор наглядно показывает проявление «невидимой руки рынка» в дерегулированном сегменте российской железнодорожной отрасли. Таким образом,



рецензируемая работа является несомненным вкладом как в экономическую историю, так и в теорию.

Композиция работы, сочетающая хронологический и тематический принцип построения, способствует логичному и ясному изложению материала, а хороший литературный стиль облегчает его восприятие.

Но, помимо «узкоспециального» интереса, учебное пособие будет полезно будущим экономистам-транспортникам ещё по двум причинам.

Во-первых, книга способствует формированию общей экономической культуры. В предисловии автор пособия справедливо замечает: «Выпускник экономического факультета любого вуза, в том числе железнодорожного, должен знать не только прикладные аспекты своей специальности, но и обладать широкой общеэкономической культурой. Экономист, который знает только экономику — плохой экономист». Работы Ф. И. Хусаинова, в том числе рецензируемое учебное пособие, позволяют студентам приобрести не только прикладные знания, но и сформировать более широкий кругозор общеэкономического характера. Например, в главе, где речь идёт о дискуссиях между тарифными школами, попутно раскрывается различие между подходом, базирующимся на субъективной теории ценности (стоимости), к которому тяготеют представители австрийской традиции, и марксистским подходом, в основе которого лежит трудовая теория стоимости; там, где речь идёт о тарифных дискуссиях 1880-х годов, одновременно анализируются причины выкупа казённых дорог в казну; введение бесплатных тарифов в 1921 г. увязано с политикой военного коммунизма, а возвращение платности тарифов — с НЭПом и т.п. Таким образом, студенты, изучающие дисциплину по этому учебному пособию, научатся не только видеть в тарифной политике какие-то количественные показатели, но и увязывать регулирование тарифов с экономической

политикой в разные периоды социально-экономического развития.

Во-вторых, для тех, кто занимается (и, в частности, только начинает заниматься) транспортной наукой, книга и автор представляют особый интерес. Каждая работа Фариды Хусаинова являет собой пример не только анализа предыдущих работ, но и содержит личное отношение к предмету исследования. И там, где речь идёт о прошлом — о причинах выкупа железных дорог в казну, об устройстве тарифной системы до революции 1917 г.; и там, где речь идёт о современности — о динамике тарифов в регулируемом и нерегулируемом секторах экономике или о последствиях демонополизации рынка предоставления грузовых вагонов, автор высказывает точку зрения, которая существенно расширяет наши знания и корректирует привычные, но иногда уже устаревшие представления о предмете исследования.

Кроме того, учебное пособие Ф. И. Хусаинова будет несомненно полезно не только для студентов и преподавателей, но и для тех, кто работает в транспортном бизнесе. Сегодня, когда на рынке функционирует множество операторских компаний, потребность с их стороны в понимании отраслевых экономических вопросов чрезвычайно велика (что усугубляется тем, что у многих пришедших в железнодорожную отрасль из других сфер, просто отсутствует транспортное образование), и учебное пособие может дать таким читателям базовые знания в этой области и сформировать у них некий профессиональный бэкграунд, при наличии которого они смогут более профессионально судить о различных аспектах тарифной теории и практики.

Дмитрий МАЧЕРЕТ,
доктор экономических наук,
профессор, заведующий кафедрой
«Экономика строительного
бизнеса и управление собственностью»
МГУПС (МИИТ),
первый заместитель председателя
Объединённого учёного совета
ОАО «РЖД», Москва, Россия ●

Координаты автора: **Мачерет Д. А.** – macheretda@rambler.ru.

Рецензия поступила в редакцию 31.03.2017, принята к публикации 21.04.2017.

RAILWAY FREIGHT TARIFFS: HISTORY AND MODERNITY

Khusainov, F. I. *Pricing in Railway Transport. History of Rail Freight Tariffs in Russia: textbook.* Moscow, MGUPS publ., 2017, 102 p.



ABSTRACT

The training manual presents a retrospective of tariffs from the inception of the railways in Russia until 2015. The book analyzes all tariff reforms, the principles of building tariffs, their structure, the reasons for changing tariff-setting models, tariff discussions of scientists from different schools. From the book it becomes

obvious that the basic principles that have existed for more than a hundred of years, do not lose their relevance today. Economic science and tariff practices are constantly returning to old discussions. Therefore, a competent specialist in the economics of rail transport should have an idea of the main problems of evolution of railway tariffs.

Keywords: railway, freight tariffs, unregulated and regulated tariffs, pricing, tariff reform, tariff discussions, solvency of cargoes.

The railways played a very important role in development of domestic economy in the second half of XIX and XX centuries, and now they are a key component of Russia's freight transport, carrying over 45 % of the total cargo turnover.

Accordingly, the principles of construction, level and dynamics of rail freight tariffs are of great importance for the country's economy, and their history reflects the overall economic history and evolution of state economic policy. Therefore, the publication of the book of Ph.D. (Economics) Farid Iosifovich Khusainov «Pricing in railway transport. History of rail freight tariffs in Russia» is extremely important and relevant both for economics students and for students of advanced training courses, Ph.D. students and lecturers of transport universities.

In the training manual of F. I. Khusainov clarity of presentation is combined with encyclopedicness. The author relies on numerous sources about the problem under consideration, many of which, despite their undoubted scientific value, are probably not familiar to a wide range of transport economists who do not deal with tariff issues.

The book examines the main tariff reforms for the period from the end of XIX to the beginning of XXI centuries. The principles of building of tariffs, the structure of tariffs, the reasons for changing tariff-setting models are analyzed.

The first three chapters examined the unregulated tariffs of 1840–1880, the tariff reform of 1889, which resulted in a transition from unregulated tariffs to regulated tariffs on Russian railways. The tariff system of 1890–1917 was analyzed, when tariffs were already regulated by the state, but at the same time private and state-owned railways operated in parallel. In passing, the author considers the reasons for repurchase of private railways into the treasury.

The fourth and fifth chapters are devoted to peculiarities of tariff formation after the revolution of 1917 and during the NEP, as well as the specificity of tariff formation during the period of industrialization in the USSR in the prewar years.

A separate chapter (the sixth) is devoted to theoretical tariff discussions within the framework of Soviet economic science, including discussions between S. A. Bessonov, S. G. Strumilin, K. Ya. Zagorsky, between supporters of the Marxist-Ricardian approach and supporters of the subjective theory of value and the Austrian school.

In the seventh chapter, tariffs from 1940 to 1980 were analyzed – dynamics of tariffs, cost of transportation, profitability of transportation of various cargoes are considered. Here there is a review of the main tariff reforms, including the transition (in two stages – in 1967 and 1974) to two-part tariffs, conducted under the leadership of A. V. Kreinin, after which the tariff began to be formed of two elements, one of which reimbursed the costs of initial-final operations, and the other – for movement operations.

The eighth chapter, entitled «New Times: Railway Tariffs in 1990–2015», is devoted to the period of transition from a planned economy to a market economy. Here, changes in the tariff system, made in the framework of tariff reforms in 1995 (division of goods into tariff classes) and 2003 (allocation of infrastructure and wagon components) are disclosed. Also in this chapter, the dynamics of tariffs in the regulated segments (JSC Russian Railways) and unregulated (rolling stock operators) segments of the railway freight transportation market is considered.

In conclusion to the textbook, the author notes that «analyzing the history of railway tariffs in Russia, one can note that some principles and methods of tariff formation practiced in the middle of XIX century that were



forgotten in the Soviet period have been revived again (albeit in a slightly modified form) after the tariff reform of 2003. And, in addition, the tariff discussions of the 1880s largely anticipated tariff discussions both in 1920–1930, as well as the discussions that preceded the emergence of the three-class tariff system in the 1990s».

Thus, those basic principles, which were discussed by different scientific practices throughout the period under review, do not lose their relevance.

Objectively expounding various points of view on the principles of building freight tariffs, disclosed in their historical development, the author of the manual clearly shows his own scientific position, methodologically based adherence to the market formation of tariffs, based on the Russian transport science and practice as early as XIX century, thanks to S. Yu. Witte, the principle of «solvency» of goods. On the basis of empirical analysis, the article shows that even in the Soviet period, when the principle of «solvency» was formally rejected, it was implicitly taken into account in all the conducted tariff reforms.

On the basis of the historical analysis of domestic railway tariffs, important theoretical propositions of general economic importance are revealed in the work – that the need for state regulation of the economy is often generated not by «market failures», but by negative consequences of previous state intervention, and also on the universality of the operation of economic laws. The author clearly shows the manifestation of the «invisible hand of the market» in the deregulated segment of the Russian railway industry. Thus, the work under review is an unquestionable contribution to both economic history and theory.

The composition of the work, combining the chronological and thematic principle of construction, contributes to a logical and clear presentation of the material, and a good literary style facilitates its perception.

But, in addition to the «narrowly specialized» interest, the manual will be useful for future economists-transporters for two more reasons.

Firstly, the book contributes to the formation of a common economic culture. In the foreword the author of the manual rightly notes: «A graduate of the economic faculty of any university, including a railway university, should know not only the applied aspects of his specialty, but also have a broad general economic culture. An economist who knows only economics is a bad economist». The works

of F. I. Khusainov, and, in particular, the peer-reviewed textbook, allow students to acquire not only applied knowledge, but also to form a broader horizon of general economic nature. For example, in the chapter dealing with discussions between tariff schools, a distinction is made, in passing, between the approach based on the subjective theory of value to which representatives of the Austrian tradition gravitate, and the Marxist approach, which is based on the labor theory of value; there, when it comes to tariff discussions in the 1880s, at the same time, the reasons for repurchase of public roads to the treasury are analyzed; the introduction of free tariffs in 1921 is tied to the policy of war communism, and the return of payment of tariffs – with the NEP, etc. Thus, students who study the discipline using this training manual will learn not only to see some quantitative indicators in the tariff policy, but also to link tariff regulation with economic policy in different periods of socio-economic development.

Secondly, for those who are engaged (and, in particular, just starting to do) transport science, the book and the author are of special interest. Each work of Farid Khusainov is an example not only of the analysis of previous works, but also contains a personal attitude to the subject of research. And where it comes to the past – the reasons for repurchase of railways to the treasury, the structure of the tariff system before the revolution of 1917; and where it is a question of modernity – the dynamics of tariffs in the regulated and unregulated sectors of the economy or the consequences of demonopolization of the market for the provision of freight cars, the author expresses a point of view that significantly expands our knowledge and corrects the usual but sometimes outdated notions about the subject of research.

In addition, the textbook of F. I. Khusainova will be extremely useful not only for students and lecturers, but also for those who work in the transport business. Today, when there are many operator companies operating on the market, the need for them to understand the sectoral economic issues is extremely high (which is exacerbated by the fact that many who come to the railway industry from other spheres simply do not have transport education), and the training manual can give such readers basic knowledge in this field and form a professional background in which they can judge more professionally about various aspects of the tariff theory and practice. ●

Information about the author:

Macheret, Dmitry A., D.Sc. (Economics), professor, head of the department of Economics of Construction Business and Property Management of MIIT, first deputy chairman of Joint Scientific Council of JSC Russian Railways, Moscow, Russia, macheretda@rambler.ru.

The review received 31.03.2017, accepted 21.04.2017.