



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 реформа, 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-риккардианского 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 движенические 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 Фарида 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.