ОБЗОРНАЯ СТАТЬЯ
УДК (09):656.23:656.25
DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-17

Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 5 (108). С. 150–154

С. Ю. Витте – создатель теории железнодорожных тарифов. Часть 1.

Дмитрий ЛЕВИН

Дмитрий Юрьевич Левин
Главный эксперт, АО «НИИАС», Москва, Россия.
✉ *levindu@yandex.ru.*

АННОТАЦИЯ

Ровно 140 лет назад вышла первая публикация самой известной, на наш взгляд, работы Сергея Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». Переоценить значение этой книги сложно. Наш постоянный автор, известный ученый, доктор технических наук, академик Российской Академии Естествознания Дмитрий Левин решил поделиться своими мыслями после нового прочтения этой работы, которая до сих пор не утратила своей актуальности. Энциклопедические взгляды С. Ю. Витте могут представлять интерес, как для экономистов, так и для социологов, философов, науковедов, специалистов по теории государственного управления. Многие суждения С. Ю. Витте не утратили своего научно-теоретического и практического значения до сего дня и в этом смысле оказались пророческими.

Методология построения цен на перевозку грузов, изложенная С. Ю. Витте, представляет не только исторический интерес (особенно вкупе с рецензиями и дискуссиями, сопровождавшими появление его книги), но сохраняет свое значение и для современного решения вновь вставших вопросов совершенствования тарифной системы в условиях перехода к рынку. Не в последнюю очередь она связана с кардинальным вопросом, вставшим уже тогда: должны ли быть железные дороги естественной монополией или коммерческой структурой, – споры, о чем продолжаются и сегодня.

В этом номере публикуется первая часть статьи.

Ключевые слова: С. Ю. Витте, железная дорога, грузовые перевозки, железнодорожные тарифы.

Для цитирования: Левин Д. Ю. С. Ю. Витте – создатель теории железнодорожных тарифов. Часть 1 // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 5 (108). С. 150–154. DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-5-17.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

© Левин Д. Ю., 2023

ВВЕДЕНИЕ

С. Ю. Витте никогда не был профессиональным экономистом, хотя и обладал очень высоким уровнем начитанности и осведомлённости в экономической литературе. А постигал он экономическую науку главным образом на практике, служа на железной дороге, а затем возглавляя Министерство финансов.

Велика роль С. Ю. Витте в упорядочении тарифного дела, в котором он был выдающимся специалистом. Известный экономист, знаток железнодорожного дела А. И. Чупров считал разработки Витте по проблемам тарифов «образцовыми исследованиями», а его деятельность как на практике, так и в теории весьма успешной. Благодаря основательности исчислений проводимая им политика отличалась научной обоснованностью тарифных ставок.

После назначения С. Ю. Витте начальником эксплуатации Юго-Западных железных дорог и переездом в Киев от него стало зависеть обеспечение выгодных для общества условий перевозки грузов к портам и западной границе России. Падение цен на хлеб в начале 1880-х годов способствовало обострению конкуренции между железными дорогами – перевозчиками хлебных грузов. С. Ю. Витте занимался разрешением конфликтов и заключением соглашений с представителями дорог-конкурентов. С начальником тарифного отделения Общества Юго-Западных железных дорог А. Шабуневичем он разработал предложения о тарифах для 130 видов грузов.

В этот период и начинается публицистическая деятельность С. Ю. Витте. В журнале «Инженер» в 1883 году появляются его статьи, посвящённые тарифному делу, практически новому для страны. Вся русская тарифная литература исчерпывалась газетными статьями, написанными по разным частным случаям, и С. Ю. Витте решает систематизировать материалы своих статей в книге. Так в 1883 году появляются «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». Первое издание книги привлекло огромное внимание специалистов и прессы и имело успех. Но книга вызвала критику и новые самостоятельные работы по тарифному делу, что побудило С. Ю. Витте уже в следующем, 1884 году подготовить второе издание. Книга была дополнена и расширена параграфами о школах в политической экономии и государственном регулировании экономики.

Данная работа примечательна тем, что в ней С. Ю. Витте показал себя не только специалистом в тарифном деле, но и экономистом с широким кругозором. В предисловии к первому изданию он подчёркивал, что теоретическая сторона тарифного дела вытекает «прямо из экономического закона спроса и предложения, представляет в своем дальнейшем развитии результаты, зависящие от взаимодействия элементов экономической, политической и даже умственной жизни народа. Эта игра влияний представляет собой в высшей степени интересный предмет для изучения мыслителя и экономиста».

Многолетняя эксплуатация железных дорог неизбежно привела С. Ю. Витте к изучению самого широкого круга теснейшим образом взаимосвязанных проблем, таких как соотношение частной и казенной эксплуатации железных дорог, взаимовлияние проводимой государством таможенной политики и торговли, сбалансированность темпов развития промышленности и сельского хозяйства.

Свою работу С. Ю. Витте начал с утверждения, что цена всякого предмета и всякой услуги определяется законом спроса и предложения, в том числе это относится и к определению размеров тарифов. На возможное возражение, что общий закон спроса и предложения не регулирует стоимость монопольных предприятий, он приводит большое число примеров конкуренции железных дорог с другими видами транспорта и между собой. И даже, если предположить, что железные дороги представляют собой полную монополию, то к ним все равно применим закон спроса и предложения.

Для доказательства приводится ссылка на Уставы русских железных дорог, в которых «обязывают не держать тарифы выше предельных норм», указанных в Уставе Главного Общества Российских дорог. В этом Уставе все товары разделены на три разряда, для каждого из которых приведены предельные нормы провозной платы с понижением за расстояние свыше 200 верст.

Витте доказывает ошибочность мнения о противоположности интересов железной дороги и пользователей. Интерес железной дороги действительно состоит в получении возможно высокой оплаты перевозки, но при этом важно, чтобы не уменьшался и объём перевозок. Точно так же неверно утверждение, что выгода пользователей заключается в полу-

чении даровой перевозки. Провозная плата по железной дороге – лишь одна из составляющих, определяющих рыночную стоимость товара, и поэтому, нет особой причины, чтобы она «уничтожилась преимущественно перед какими-либо другими». «Следовательно, интересы, разумной эксплуатации железной дороги в области тарифов, при действии лишь одного закона спроса и предложения, в большинстве случаев сливается с общественным интересом».

Отсюда вытекает следующий принцип: «Нужно, чтобы товар платил за перевозку всё то, что он может заплатить». Но это возможно, когда провозные платы будут приближаться к тем, которые вытекали бы из борьбы противоположных желаний отправителей и железных дорог. Т.е. когда провозные платы будут регулироваться на основании закона спроса и предложения. Это тарифное положение, по мнению С. Ю. Витте, является «самым капитальным в вопросе о железнодорожных тарифах».

Далее С. Ю. Витте утверждает, что железные дороги при установлении тарифов будут стремиться не к уменьшению отношения расходов к доходам, а к тому, чтобы получить наибольший чистый доход, т. е. к наибольшей разности между валовым доходом и расходами. А так как ни валовые доходы, ни расходы не зависят от основного капитала, затрачиваемого на ремонт и строительство дорог, то «капитал сооружения железной дороги не имеет никакого влияния на цену провоза, а, следовательно, и на тарифы».

Железная дорога, предоставленная свободному действию закона спроса и предложения, в силу собственного интереса должна стремиться к выручке наибольшего чистого дохода. Из этого С. Ю. Витте делает обратный вывод: «Что провозные цены, определённые свободным действием закона спроса и предложения, обеспечивают железным дорогам наибольший чистый доход. Эти провозные цены нисколько не зависят от капитала сооружения железных дорог».

Обратим внимание на высказывание С. Ю. Витте, чем отличается торговля от продажи. В зависимости от продажи продавец получает выгоду не только от каждой проданной единицы товара, но и от числа проданных единиц. Если желания покупателя и продавца противоположны, то объединяет их коммерческий интерес. В умении находить приёмы и комбинации, способные поощрять этот союз и расширять возможные результаты, и проявляется коммерческий разум. Отсюда С. Ю. Витте упростил тарифный принцип до формулы: «Железнодорожные тарифы должны устанавливаться на основании разумных коммерческих соображений».

Отвечая на вопрос, что вызывает передвижение товаров из одного места в другое, он выделил разность между ценами в местах отправления и назначения товаров. Если бы не существовало этих разностей, то не вызывалась бы и потребность в передвижении. Отсюда, провозные цены должны соответствовать этим разностям, т. е. подчиняться ценам, существующим на этот товар в пунктах отправления и назначения его.

Ценность товара имеет отношение к его потребности, т. е. увеличение спроса дешевых товаров может произойти скорее и легче, нежели дорогих товаров. На этом основании более ценные товары перевозятся дороже, чем менее ценные.

Кроме способности распространения потребления товаров, железная дорога при установлении тарифов должна иметь в виду своих конкурентов. И тут закон спроса и предложения оказывает влияние на железнодорожные тарифы. Отсюда необходимость изучать условия передвижения товаров по конкурирующим путям.

Так как все тарифные комбинации железных дорог должны способствовать увеличению чистого дохода, то железная дорога при установлении тарифов должна принимать во внимание расходы, вызываемые движением товара, которые определяют предел возможных тарифных понижений. Расходы перевозки зависят от расстояния перевозки товара, его веса, затрат и условий выполнения перевозки.

Для практического подтверждения сделанных теоретических выводов С. Ю. Витте привел конкретные примеры установленных тарифов на Юго-Западных железных дорогах.

В 1880 году поступили ходатайство Одесского фабриканта и просьба Брестских мыловаров о понижении тарифа на мыло, которые первоначально были отклонены. Но изучение статистики движения мыла по Юго-Западным железным дорогам показало, что оно очень редко отправляется повагонными отправками и применение повагонного тарифа не достигает цели, т. к. составляет менее 1 % общего числа. Мылом торгуют

мелкие торговцы, которые не могут перевозить его целыми вагонами. Понижение повагонного тарифа до попудного повлияло на производство мыла и обеспечило существенное увеличение объема перевозки мыла и выручки дороги.

Когда в 1878 году образовалось Общество Юго-Западных железных дорог, свекла почти не перевозилась. Причины: сахарозаводчики разводили свекловичные плантации вблизи заводов и доставляли свеклу на подводах, малоценность товара делала чувствительным даже незначительный расход и не допускала перевозки этого груза на более значительные расстояния, т. е. высокий тариф не соответствовал условиям производства и потребления. В 1879 году установили рефакционный (пониженный) тариф. Уже в 1880 году начали перевозить несколько сот тысяч пудов свеклы в год. Еще понизили тариф, и в 1881 году перевозка свеклы достигла почти двух миллионов пудов. Наглядно видно, как с понижением тарифа увеличилась перевозка одной только свеклы, не говоря уже о другой более серьезной пользе – увеличении вследствие этого перевозки сахара. Снижение расходов на приобретение свеклы дало возможность заводам увеличить свое производство. Увеличение производства сахара увеличило прибыль сахарозаводчиков и доходность железной дороги, так как сахар перевозится по железной дороге по более высокому тарифу.

По общей номенклатуре товаров всех русских железных дорог, утвержденной Министерством путей сообщения, существовал общий тариф во внутреннем и прямом сообщении для виноградного вина в бочках. По Юго-Западным железным дорогам в 1881 году было перевезено 695 102 пуда вина в бочках, в том числе со станций Бессарабской ветви (Раздельная – Унгены) 68,4 %, из Одессы 14,6 % и остальных станций дороги 17 %.

Плохое качество бессарабского вина объясняло его низкую стоимость. В Бессарабии выделывалось от двух до шести млн вёдер вина, которое частью оставалось для местного потребления, частью еще в виде сусла скупалось торговцами и, после окончательной выдержки и обработки, поступало в продажу. Ускоренный сбыт виноделами вина в виде сусла, кроме финансовых причин, объяснялось отсутствием подходящих погребов, дороговизной бочек. За порожнюю бочку предлагали количество вина, равное емкости бочки. Старые бочки из-под вина ценились ещё дороже.

Бессарабское вино кроме рынков Бессарабии почти не встречалось. Вот почему перевозка бессарабского вина происходила на малые расстояния. В то же время бессарабское вино представляло наиболее важную статью перевозки по Юго-Западным железным дорогам по сравнению с другими винами.

Для увеличения вывоза бессарабского вина в 1880 году был установлен пониженный тариф. После этого по данным земских и статистических учреждений Бессарабии в следующие три года посажено 32 млн виноградных кустов и производство вина увеличилось на 58 %. Количество бессарабского вина, перевезенного по Юго-Западным железным дорогам на расстояния свыше 300 верст, на которые было сделано понижение тарифа, увеличилось. По мнению С. Ю. Витте еще большего увеличения перевозки вина на дальние расстояния можно достигнуть увеличением тарифа на малые расстояния.

Гибкая тарифная политика оказалась очень действенным инструментом в конкурентной борьбе. Например, тарифы на донецкий уголь, введенные на дорогах Юго-Западного общества, привели к росту его потребления в крае. Дешёвый английский каменный уголь, доставлявшийся в Одессу в качестве балласта на пароходах, перевозивших пшеницу, перестал продаваться на юге России.

Витте задался вопросом, почему тарифы не могут быть равны провозным ценам? В ответе на кажущееся противоречие он указал, что по железным дорогам перевозятся тысячи различных товаров между тысячами станций. Цена провоза каждого товара между двумя станциями ежедневно может колебаться, что не позволяет всегда соблюдать соответствие тарифов ценам провоза.

Кроме этого, предоставляемые железными дорогами тарифы в известной степени ограничивают свободу действий пользователей, но придают устойчивость коммерческим сделкам, систематизируют ведение хозяйства. Необходимость тарифов для железных дорог общего пользования обусловливается не только собственными выгодами как предприятий коммерческих, но еще вытекает из характера их как учреждений, имеющих государственную и общественную важность. Одинаковые условия пользования услугами железных дорог для всех потребителей достигается опубликованием тарифов, чего в то время еще не было.

В этом случае тарифы не могут выражать цен, которые ежедневно колеблются под влиянием спроса и предложения. Но, тем не менее, тарифы должны представлять собой ставки, соответствующие складывающимся ценам в каждый период времени. Для этого они должны регулироваться по этим ценам.

Исходя из большого опыта работы, С. Ю. Витте утверждает, что тариф должен зависеть от веса, объема и расстояния перевозки отправки. Критике подвергается взимание провозной цены в Америке большей частью на основании особых соглашений, чем, по мнению С. Ю. Витте, в корне подрывается равноправность отправителей и общегосударственная полезность железных дорог. При такой системе не может быть обязательного регулирования тарифов не только, например, по расстоянию, но даже по благоразумным коммерческим началам, если эти начала не согласованы с личной выгодой некоторых предпринимателей.

В Англии тарифы не только не зависят от расстояния, но принято, что цена между двумя промежуточными станциями может быть выше, чем между крайними станциями на той же линии. Цены английских тарифов исходят из постанционных ставок, которые устанавливаются на основании чисто коммерческих соображений.

Тарифы французских дорог также не зависят от расстояния. Для тарификации принимают условные расстояния, определенные по усмотрению самих железных дорог. Много тарифов французских и английских дорог состоят из таблиц, указывающих для данного товара провозную цену между каждыми двумя станциями отдельно.

В тарифах итальянских и австрийских дорог также не существует неизменного соответствия между расстояниями и провозными ценами.

В Германии в то время был принят тарифный закон, но германское правительство допустило так много исключений, что нарушило неподвижность и единообразие тарифов во всей империи.

В России указывал С. Ю. Витте: «… сеть русских дорог еще недостаточно распространена…, когда железные пути в России разовьются в соответствующем количестве и распространятся во всех окраинах» необходимость регулировать провозные цены расстояниями отпадет.

Несоизмеримость территорий России и европейских стран объясняет, почему на Западе нецелесообразно определять провозные цены по расстояниям. Русские тарифы на дальние расстояния не должны руководствоваться установившимися европейскими нормами. В то же время С. Ю. Витте считал, что дифференцированные тарифы, которые по раз определенным формулам понижаются вместе с увеличением расстояния перевозки, не решают вопроса. В доказательство этого приведены примеры: «… довольно ограниченный район распространения русского угля за пределы угольных бассейнов; почти полное отсутствие перевозки сена на значительные расстояния, несмотря на ежегодно повторяющийся падеж скота от недостатка корма; довольно трудное распространение соли на дальние расстояния, несмотря на уничтожение акциза».

С. Ю. Витте отмечал, «что между рыночной ценностью провоза, с одной стороны, и весом, равно объемом товара – с другой стороны, не может существовать какого-либо определенного отношения, а потому вес и объем, служа для выражения тарифов, не могут по существу служить для их регулирования».

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Витте Сергей Юльевич. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – Киев, Тип. И. Н. Кушнерева и КО, 1883. – 294 с.

2. Витте С. Ю. Воспоминания. – М.: Издательство социально-экономической литературы, 1960. – Т. 1–3.

3. Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900–1902 гг. – СПб.: Тип. АО Брокгауз-Ефрон, 1912. – XV, 568 с.

4. Витте С. Ю. По поводу мнения Leon Say о железнодорожных тарифах // Инженер. – Киев. – Выходит с 1882 г. – 1883. – № 1–12. – С. 9–13.

5. Русские порты и железнодорожные тарифы: Прил. Речь кн. Бисмарка по поводу либавского порта, сказанная им в 49 заседании Рейхстага, 14 февраля 1885 года. – Киев: тип. С. В. Кульженко, ценз. 1886. – 20, III с.; 28.

6. Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / Редкол.: Л. И. Абалкин (пред.) и др. – М.: Наука, 2002–2007. ISBN 5-02-008394-1. ●

Информация об авторе:
***Левин Дмитрий Юрьевич** – доктор технических наук, главный эксперт, АО «НИИАС», Россия, levindu@yandex.ru.*

Статья поступил в редакцию 19.04.2023, одобрена после рецензирования 02.06.2023, принята к публикации 05.06.2023.