



ОБОЗРНАЯ СТАТЬЯ

УДК (09):656.23:656.25

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-6-17>

С. Ю. Витте – создатель теории железнодорожных тарифов. Часть 2.



Дмитрий Юрьевич Левин

АО «НИИАС», Москва, Россия.

✉ levindu@yandex.ru.

ДМИТРИЙ ЛЕВИН

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 Естественных наук 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 сих пор и в этом смысле оказались пророческими. Они относятся и к конкуренции железнодорожного транспорта с водным и наземным (тогда – гужевым, но сейчас легко подставить на его место автомобильный), к необходимости четкого соотношения любых экономических моделей с национальными интересами, требованиями кон-

кретного исторического этапа, пагубности слепого использования заимствованных извне схем без учета социально-политического и экономического контекста.

Собственно методология построения цен на перевозку грузов, изложенная С. Ю. Витте, представляет не только исторический интерес (особенно в свете рецензий 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 вторая, завершающая часть статьи, в которой приводятся и собственные заключения и предложения автора по поводу возможной трансформации идей С. Ю. Витте к решению современных транспортно-тарифных проблем.

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

Для цитирования: Левин Д. Ю. С. Ю. Витте – создатель теории железнодорожных тарифов. Часть 2 // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 6 (109). С. 146–158. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-6-17>.

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.

Действующие тарифные системы С. Ю. Витте подразделял на две категории. Одну он назвал «исторической», предусматривающей различную провозную плату в зависимости от расстояния и веса (или объема) для различных наименований товаров, т. е. менее ценным товарам соответствует меньшая провозная плата. Другую систему назвал «натуральной», не зависящей от наименования товаров, в которой провозная плата определяется в зависимости от расстояния и плотности товара.

О глубоком знании предмета свидетельствует замечание С. Ю. Витте: «Система «натуральных» тарифов оказалась не только непрактичной, но еще создала род спекуляции. Так как упомянутая система определяет провозную цену поштучно (со 100 кг), по полувагонно (с 5000 кг) и повагонно (с 10000 кг), безразлично, какой бы товар ни грузился, и так как провозная цена для поштучных отправок выше, нежели для полувагонных, а для полувагонных выше, нежели для вагонных, то в результате дело отправки массы товаров перешло в руки комиссионеров и экспедиторов. Комиссионеры собирают от производителей и владельцев грузов их отправки, формируют из этих отправок партии товаров и затем отправляют собранные товары по полувагонным и по вагонным тарифам».

Повагонные тарифы «исторической» системы, неумело установленные, также дают некоторое поле для спекуляции комиссионеров, но поле это несравненно уже, так как в этих тарифах допускается повагонная отправка товара только одного рода, точно обозначенного в самом тарифе, вследствие чего комиссионеры уже лишены возможности делать смеси всевозможных предметов.

Рассматривая влияние эксплуатационных расходов на провозную плату, Витте отмечает, что оно довольно значительно. Часто собственный интерес железной дороги вызывает желание уменьшать провозные цены. Вообще производство не может продавать свои товары дешевле себестоимости, но, тем не менее, на практике можно видеть исключения из этого правила. На это идут, когда убыток от понижения против стоимости производства окупается или, несомненно, окупится в ближайшем будущем доходом по другой статье перевозки. Такие примеры с мылом, свеклой, вином и углем были приведены ранее. Такие действия железной дороги могут принести пользу торговле и промышленности без какого-либо вреда для ее интересов.

Сергей Витте выражал несогласие, что провозная плата должна соответствовать эксплуа-

тационным расходам, и настаивал, что она должна регулироваться по спросу и предложению, но не должна быть ниже расходов производства. Тем более, что эксплуатационные расходы, вызываемые перевозкой товара по данному тарифу, не известны.

Витте как выразитель идей реалистической экономии четко выделил три господствующие в то время школы: классическую политическую экономию, школу реалистической экономии и социалистической экономии, отдав явное предпочтение реалистической, или национальной, экономии. Одновременно он подверг критике односторонность или ошибочность других направлений.

Выделяя преимущества реалистической школы, С. Ю. Витте высказывает четыре связанных между собой и дополняющих друг друга соображения.

Первое. Он считает классическую школу «космополитической», поскольку она напрямую связывает человечество и отдельного индивида и придает своим законам физический или надобщественный характер. При этом «она упускает из виду, что между отдельным человеком и человечеством существует еще особая экономическая единица – нация. Эта единица представляет собою нечто органически целое, связанное верою, отдельностью территории, кровью, языком, литературою и народным творчеством, нравами и обычаями, государственными началами и учреждениями, инстинктом самосохранения, стремлением к независимости и прогрессу и проч. Единицы эти не выдуманы людскою фантазией или капризом, а сложены исторически, самою природой и законами общежития. Они составляют необходимое условие общечеловеческого развития».

Второе. В соответствии с данным тезисом реалистическая экономия иначе, чем классическая школа, трактует открытые ею законы, в том числе закон спроса и предложения. «Реалисты не возводят закона спроса и предложения в закон физический, а оставляют за ним то значение, которое он имеет в действительности, то есть значение экономическое. Они указывают на то, что закон этот не есть следствие мироздания, а существующей организации человеческих обществ. Поэтому реалисты признают возможность видоизменений в проявлении закона спроса и предложения сообразно различным особенностям общественной организации».

Третье. При такой трактовке экономических законов реалистической школой «характеристическая научная ее черта заключается в признании ею относительности организации народного хозяйства, которая должна сообразоваться со временем, местом и всеми социальными



условиями данного общества». В других работах Витте уточняет наименования отдельных исторических стадий, но четко фиксирует их последовательную связь. В развитии хозяйства современных культурных народов «замечается та закономерность, что все эти народы, начав со ступени звероловов, постепенно пережили следующие стадии развития; быт пастушеский; так прекрасно изображенный в Библии; быт земледельческий, всегда связанный с развитием ремесел; и быт промышленно-торговый, характеризующийся развитием мануфактур, фабрик, заводов и сильным расширением внутренней и внешней торговли».

Четвертое. Как итог, в отличие от теории ценности (стоимости), которая классической школой рассматривается как основание всех ее доктрин, реалистическая, или национальная, экономия выставляет на первый план теорию производительных сил. В соответствии с этим расходы на образование, правосудие и оборону рассматриваются здесь как производительные, ибо, по мнению Фридриха Листа, «уничтожение ценностей производится на пользу усиления производительных сил».

Рассмотренные положения дают надежный ключ к объяснению действий и решений, принимавшихся Витте, позволяют проследить их связь с основами его экономических воззрений. К этому необходимо добавить еще одну отличительную черту его взглядов – осознание особенностей и методов государственного регулирования экономики вообще и в России в особенности. Такое понимание во многом связано с присущей ему приверженностью к просвещенной монархии и механизму осуществления стоящих перед ней задач.

Сергей Витте как сторонник государственного регулирования экономики, выступая против установок классической школы на полное невмешательство государства в экономическую жизнь граждан, одновременно высказывается и против проповедуемого школой государственного социализма порабощения людей во имя защиты их прав на известное материальное благосостояние.

Применительно к России Сергей Юльевич придерживается достаточно строгой логики, связанной с его предшествующими рассуждениями об этапах экономического развития народов. То, что хорошо в одних условиях, может оказаться опасным и вредным в других. «История указывает, – подчеркивает он, – что последовательный переход наций до последней из указанных стадий их развития совершается лучше всего посредством свободной торговли с нациями более культурными, но установление в стране более или менее совершенной ману-

фактурной промышленности, создание значительного национального флота и развитие всемирной торговли нигде не достигалось и не может быть достигнуто иначе, как посредством государственного содействия. Это содействие и выражается установлением протекционистской системы, заключающейся в таможенных пошлинах, различных премиях и т. п. Без протекционистской системы еще ни одна страна не переходила из земледельческого состояния в состояние значительного развития мануфактурной промышленности, национального флота и всемирной торговли».

Здесь реализуется описанный выше принцип (применительно к закону спроса и предложения), в соответствии с которым экономические законы действуют не в общей, абстрактной, форме, а с учетом конкретно-исторических условий, особенностей этапа развития страны. Свои рассуждения С. Ю. Витте подкрепляет ссылками на опыт других стран и анализом особенностей России, которая в силу масштабов ее территории, многонационального и разнородного состава населения, преимущественно земледельческого этапа развития требует четкого государственного регулирования экономики.

Витте считал невозможным основывать железнодорожные тарифы иначе, как на законе спроса и предложения, управляющем всеми экономическими отношениями. Для подтверждения этого тезиса он проанализировал учения существующих тогда научных экономических школ, как он объяснил, «чтобы избежать всяких недоразумений и возможно определеннее и всестороннее обрисовать нашу общую точку зрения на тарифный вопрос».

Далее он высказывает мысль, которая и сегодня актуальна: «Начала, уясненные классической школой, должны получать в каждой национальности видоизменения, соответствующие ее национальным особенностям. Вот почему в Германии политическая экономия называется национальной экономией, которая и служит предметом преподавания в высших учебных заведениях. До тех пор, покуда русская жизнь не выработает своей национальной экономики, основанной на индивидуальных особенностях русского грунта, до тех пор мы будем находиться в процессе шатания между модными учениями, увлекаясь поочередно то одним, то другим; до тех пор мы будем слышать из одних и тех же уст и читать на столбцах одних и тех же органов логически несовместимые экономические суждения и проекты; до тех пор, что создано вчера, будет считаться дурным завтра, и будет создаваться сегодня то, что уничтожено вчера; и понятно, что до тех пор мы не будем

жить правильною экономическою жизнью, а будем идти на буксире заграничных веяний и всяких спекуляций за счёт народного благосостояния».

Подчиняя железнодорожные тарифы действию закона, С. Ю. Витте не исключал, как проявление свободы, так и государственный контроль. Государственный контроль необходим для наблюдения за точным исполнением тарифных законоположений, предупреждения злоупотреблением и устранения тарифов, которые не соответствуют «общему благу».

Свобода железнодорожных тарифов должна контролироваться путем гласности, которая обеспечивает наибольшие гарантии против возможных злоупотреблений. Для осуществления контроля необходимо, чтобы тарифы были легко доступны. Тарифы русских дорог в то время были разбросаны в массе отдельных изданий, которые вместе составили бы десятки томов.

Витте предлагал печатать тарифы до их введения в действие, а те из них, которые повышают провозную плату, – по возможности заблаговременно, не позже как за месяц до введения их в действие. Тарифы должны публиковаться в определенных изданиях; о том, где и какие именно тарифы публикуются, должно быть объявлено публиче.

Для того, чтобы определить направление развития железнодорожных тарифов «в интересах общего блага при эксплуатации русских железных дорог казною», С. Ю. Витте сначала выясняет вопрос: полезна ли казенная эксплуатация железных дорог в России? Прежде рассматривается зарубежный опыт эксплуатации железных дорог.

В Америке и Англии все дороги находятся в частных руках. Во Франции делались попытки казенной эксплуатации, но в последние годы, после всестороннего обсуждения вопроса в парламентах и прессе, остановились на status quo, т. е. частной эксплуатации, за некоторыми, и вероятно временными, исключениями. В Италии существовала и существует частная и казенная эксплуатация. Одно время решились было на общий выкуп железных дорог, но так как эта решимость вызвала протесты в обществе и парламентской комиссии, то дело также остается в прежнем положении. В Германии в последние годы почти все дороги выкуплены и эксплуатируются казною. Операция эта была сделана преимущественно из-за политических целей объединения юной Империи в то время, когда благодаря французской контрибуции государство располагало значительными финансовыми ресурсами. Время для выкупа было выбрано весьма удобное, когда, вследствие временного торгового кризиса, следовавшего за Франко-

Прусской войной, доходность частных дорог значительно упала и когда деньги значительно подешевели, сравнительно с тем временем, когда строились дороги. Многие казенной эксплуатацией недовольны, но многие находят в ней некоторые выгоды. Недовольным является преимущественно торговое сословие, сторонниками же её – преимущественно землевладельцы и чиновники. На мнении последних основываться довольно трудно: «Все, начиная от низших агентов и кончая министром Майбахом, убеждены в невыгодности для страны казенной эксплуатации, но будут говорить и проповедовать то, чего желает Бисмарк». Другие железнодорожные германские специалисты благоприятно отзывались о казенной эксплуатации.

В Австрии в те годы некоторые частные дороги были выкуплены. Но многие дороги все-таки эксплуатируются частными обществами. Публика мало верит в успешность эксплуатации казной. Большинство железнодорожных специалистов уверено, что правительственная эксплуатация у них не может иметь будущности. В Бельгии железные дороги эксплуатируются казной и дают удовлетворительные результаты. В других странах железные дороги эксплуатируются преимущественно частными обществами. Но иногда делают опыты казенной эксплуатации. В этом отношении курьезен опыт Румынии. Она выкупила часть железных дорог, но так как там чуть ли не ежемесячно меняются министры, ведающие железными дорогами, а с ними вместе и часть высшего железнодорожного персонала, и так как казенная администрация находится под сильной ферулой австрийских банкиров, то из всей казенной эксплуатации выходит нечто вроде кукольной комедии.

Бисмарку принадлежит идея выкупа железных дорог в Германии, а мотивировка его идеи – это дело государственных канцелярий, специальность которых заключается именно в умении подбирать из складов аргументов те, которые говорят в пользу того, что доказывать приказано. «Это дало повод эту меру князя Бисмарка причислить к мерам социалистическим. Но едва ли не будет правильно причислять ее к практическим актам государственной политики великого человека, сообразованным с действительностью и наличными обстоятельствами страны, им управляемой».

«С точки зрения русской действительности, вопрос о казенной или частной эксплуатации в то время в печати всесторонне не обсуждался, если не считать некоторых газетных статей, написанных по этому предмету, значительная часть которых действует ораторскими сопоставлениями и приемами больше на чувство, нежели на разум.



Впрочем, следует иметь в виду, что рассматривать обстоятельно такой обширный вопрос в газетных статьях невозможно. Это скорее дело специальных журналов и отдельных изданий».

«В произведениях авторитетов классической политической экономии очень мало говорится о железных дорогах, тем более о том, кем они должны эксплуатироваться».

«Социалисты всех оттенков не допускают эксплуатации железных дорог частными обществами». «Реалистическая школа учит, что принятие тех или других мер в области народного хозяйства должно зависеть от места, времени и совокупности всех обстоятельств дела».

«Не подлежит никакому сомнению, что казенная эксплуатация русских железных дорог принципиально желательна, ибо русское государство в принципе в эксплуатации железных дорог не может преследовать никаких других целей, кроме целей русского общего блага». «Но при существующих условиях русского общегития эксплуатация железных дорог казенной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами, под деятельным контролем правительства. При наличии этих условий в особенности нельзя признать полезным, за некоторыми исключениями, немедленное водворение казенной эксплуатации, связанное с финансовыми жертвами».

Проблему железнодорожных тарифов Сергей Витте рассматривал на широком фоне экономических процессов и социально-экономических явлений, происходивших в стране, а саму теоретическую разработку тарифных вопросов – как взаимодействие «элементов экономической, политической и даже умственной жизни народа». Тарифы, утверждает Витте, должны регулироваться на основании провозных цен, складывающихся под воздействием закона спроса и предложения. При этом он исходит из широко признанного в экономической науке того времени положения, что цена всякого предмета и всякой услуги (в данном случае железнодорожного тарифа) определяется этим законом товарного производства, действующим на рынке в сфере товарного обмена. Спрос – представленная на рынке потребность в товарах, и предложение – «продукт, который находится на рынке или может быть доставлен на него» – две основные категории рынка, категории обмена, выступающие регуляторами рыночных цен; на железнодорожном транспорте функцию цены выполняют тарифы («платежи за услуги»), которые в свою очередь выступают как один из элементов рыночной ценности товара и должны находиться «в рациональном отношении к совокупности всех прочих элементов».

С. Ю. Витте выступил в печати тогда, когда возможности железнодорожного транспорта еще только формировались, поскольку недалеко еще было время, когда железных дорог в России вообще не существовало. Однако он уже тогда понимал, что «монополия видоизменяет, но не уничтожает действия закона спроса и предложение», что этот закон оказывает регулирующее воздействие и в условиях монополии. С другой стороны, не исключая образования монополии железных дорог, Витте подчеркивал, что она «не безгранична, не абсолютна, не представляет собой полную монополию» поскольку сохраняют свои преимущества, а в отдельных случаях и незаменимость, гужевые перевозки и особенно водные и морские пути сообщения, так что конкуренция между различными видами передвижения сохраняется. Иными словами, монополии может быть положен известный предел, поскольку гужевые и водные пути могут при известных обстоятельствах конкурировать с железными дорогами. В частности, гужевой извоз выступал тогда ограничителем роста железнодорожных тарифов на малых расстояниях, особенно вокруг крупных центров (к примеру, между Петербургом и близлежащими городками и селениями гужевой транспорт «прощетал»); «громадную конкуренцию» представляли водные пути сообщения («при сплавном судоходстве» вследствие его дешевизны железнодорожное сообщение не выдерживает конкуренции) и особенно «морское сообщение» по отношению к такой категории товаров, как «общие грузы как для железных дорог, так и для водных путей». Отсюда необходимо «изучать все условия передвижения товаров по конкурирующим путям». Однако, подчеркивает Витте, даже на первоначальной стадии становления естественной монополии железных дорог существует ограниченность воздействия конкуренции в этой сфере в отличие от «свободной промышленности», «подверженной, безусловно, полному влиянию конкуренции производителей».

Сложная структура транспортной системы, построенная на взаимной конкуренции, нуждалась в общем регулировании со стороны государства, в первую очередь необходимо было выработать экономическую политику в отношении железнодорожного транспорта как новой, исключительно перспективной транспортной структуры. Вопросами эксплуатации железных дорог в России стали заниматься лишь с первой половины 70-х годов XIX века. Поэтому такое значение имела «первая попытка систематического изложения на русском языке главнейших начал, лежащих в основе железнодорожного тарифного дела», теоретическая разработка

тарифных вопросов. Это исследование Витте надлежит, очевидно, рассматривать в общем русле освоения категорий рыночного хозяйства и применения их для анализа экономических процессов, происходивших в конце XIX века в России, и выработки соответствующей экономической политики, поэтому естественно, что в своей книге он высказал ряд идей, получивших впоследствии развитие и практическое применение в государственной деятельности. Отсюда понятно, почему, казалось бы, узкий и специальный вопрос С. Ю. Витте трактуется как «в высшей степени интересный предмет для изучения и мыслителя, и экономиста».

В книге рассмотрены различные экономические категории, в которых выражаются услуги железных дорог («железнодорожной промышленности»), которые не производят предметов (товаров), а лишь устраняют «преграды расстояния», служат для «перемещения товаров из одного места в другое» – чистый доход (разность между валовым доходом и расходами эксплуатации); возможная цена товара – цена, приближающаяся к предельной, которую могут заплатить потребители, не только не сокращая, а, напротив, развивая потребление; расходы эксплуатации как низшая предельная величина тарифа; инерция спроса и ее воздействие на величину тарифа, и др. Особое значение для регулирования тарифов С. Ю. Витте придавал разности между ценами на товары в местах, откуда они отправляются, и существующими или возможными в тех местах, куда эти товары следуют. Именно этим разностям, создающим саму экономическую возможность передвижения товаров, и должны соответствовать тарифы. В книге анализируются различные аспекты воздействия изменения тарифов на хозяйственные процессы, в связи с чем подчеркивается важность исследования «для всякого рода товара способности увеличения размера его движения в зависимости от изменения провозных цен, способность распространения потребления товаров», включая анализ хозяйственного развития прилегающих территорий, поскольку «интерес железной дороги заключается в развитии местных производств, имеющих будущее, ибо от развития этих производств зависит увеличение доходности железной дороги».

Касаясь, вопроса, широко обсуждавшегося в тот период в России, – в чьем ведении, в чей собственности должны находиться железные дороги, С. Ю. Витте настаивал на необходимости государственного вмешательства, полагая, что оно должно расширяться и в перспективе привести к полной передаче железных дорог государству. Но, в тот конкретный период от

этого шага его удерживало «бюрократическое начало как ослабляющий фактор государственного управления по сравнению с частными интересами», бюрократическая традиция», чреватая опасностью «неудачного опыта правительственной эксплуатации», ибо «бюрократическая машина волеет все железнодорожное хозяйство в те формы, которые ей покуда преимущественно известны, совсем независимо от того, насколько эти формы соответствуют железнодорожному хозяйству». В связи с этим он поднимает вопрос о «пределах казенного хозяйства», приводя исключительной важности слова Д. И. Менделеева, что «правильный ход дела» состоит в том, чтобы «возбуждать частную инициативу и уметь в интересах казны и для пользы всей страны пользоваться плодами частной деятельности». Особенно подчеркивал С. Ю. Витте колоссальную опасность «фатальной веры в бюрократизм», царящий в обществе.

Поставив вопрос о пределах казенного хозяйства и широком вмешательстве государства в экономическую жизнь, признавая, что государственное вмешательство способно лишь ограничить сферу действия экономических законов, Витте вслед за Д. И. Менделеевым считает, что «вопрос заключается в том, где и когда эта помощь может переходить в казенное хозяйство». Для него ясно, что пока «не выработаны условия не только успешного, но хотя бы сносного казенного хозяйства, нельзя и помышлять о его расширении». В этих целях он предлагал различные пути, в том числе проведение «сравнения казенной и частной эксплуатации», тесную увязку интересов казны с выгодами участия в деятельности частных предприятий, развитие смешанных форм (арендных предприятий, остающихся впоследствии за казной) и даже устройство артелей для заведования предприятиями (в этом предложении сказались увлечения самобытными началами российской хозяйственной жизни). Развитию «промежуточных форм» он отводил значительную роль.

В результате Сергей Витте приходит к выводу, что все зависит от степени эффективности, что «вопрос заключается не в том, кто будет эксплуатировать железные дороги, а как будут их эксплуатировать». Он решительно против такой политики, когда «ради действий или слов одних корифеев западной науки или государственного управления мы отдаем народное хозяйство в руки частных лиц часто без надлежащих гарантий, затем, ради слов или действий других мы готовы отдать это хозяйство в казенное управление...».

Витте и в этой своей первой крупной работе постоянно подчеркивал приоритетную роль развития производительных сил. Будучи сторон-



ником протекционизма, он, тем не менее, утверждал, что «полезнее развитие, чем покровительство». «Существенно расходясь» со сторонниками свободы торговли, он полагал, соглашаясь с мнением Д. И. Менделеева, что «государство не может равнодушно смотреть на гибель народных промыслов, на ввоз массы ненужностей из-за границы, или на истощение производительных сил страны ростовщическими проделками». Ставя задачу вывести народное хозяйство на «путь естественного роста» и совершенствования органической его части – финансового оздоровления, он особо обращал внимание на невозможность «рассчитывать на улучшение наших финансов одними финансовыми мероприятиями» и этот принцип он неукоснительно проводил в жизнь в дальнейшем, находясь на посту министра финансов.

«Пути сообщения, кровеносные артерии организма страны» предполагают рассмотрение проблем железных дорог на широком фоне народнохозяйственного развития страны. И в этом вопросе С. Ю. Витте решительно выступал за то, «чтобы каждая национальность сохраняла всю свою независимость и всю свою силу...». Он справедливо полагал, что нельзя осуществлять хозяйственное развитие «без соображения с условиями почвы», т. е. российской действительности, и «простая ссылка на факты заграничной жизни не может иметь для нас значение аргумента». Витте подчеркивал, что «для придания нашему отечеству надлежащего экономического роста необходимо достичь возможности наиболее легкого распространения естественных богатств по всему обширному протяжению Империи, для чего необходимо расширять рынки сбыта, осуществлять повсеместное развитие производств, а существовавшие крайне низкие тарифы на дальние расстояния «непременно должны выйти из установившихся европейских норм».

Не приемля идеи развития страны по пути бездумного копирования западной модели, по мнению приверженцев которой русская жизнь не содержит никаких особых условий, а мыслить иначе – значит отрицать, утверждали они, западную науку и цивилизацию, Витте старается убедить в необходимости учитывать конкретные условия конкретной страны, ибо «история учит, что каждая нация развивалась своеобразно, согласно своим почвенным условиям и историческим предначертаниям». В этой позиции С. Ю. Витте нашли отражение его глубоко продуманные взгляды о «неразумном подражании» и ошибочности «непрятия во внимание всех различных условий быта и характера общественного и государственного строя, в частности, оценки исторических традиций и особенностей хозяйственной и социальной структуры

России, что, однако, не означало отрицания воздействия на социальную и экономическую жизнь страны происходящих перемен в мире. Но он решительно выступал против метаний российской экономической политики, когда «ради одних западных учений мы становимся на путь свободного обмена, убивая некоторые отрасли промышленности, затем ради других учений мы силимся возродить эти промышленности путем усиленного покровительства; ради одних западных примеров мы убиваем мелкое винокурение и монополизуем его в руках капиталистов, затем, ради других западных примеров, мы подрезаем монополистов для водворения мелкого винокурения; ради одних западных теорий тратим почти все наше золото на поддержание вехсельного курса» и т. д.

Витте раскрывает опасность «экономических шатаний в таком крупном хозяйстве, как русское народное хозяйство», которые могут подорвать его и довести «до степени рабской зависимости». Программа, избранная под влиянием «заграничных веяний и спекуляций», не может вывести «наше народное хозяйство на путь независимого процветания, – на путь естественного роста». Одну из причин сложившегося положения он связывал с «инертной силой подражания, охватывающей до сего времени русскую мысль». Намечая в качестве выхода из сложившегося положения общие линии, по которым должна развиваться экономическая политика, С. Ю. Витте в самых общих чертах формулирует такие меры, которые можно отнести к социальной рыночной политике, демократизации мирового сообщества. Он характеризует современный ему экономический мир как сочетание «борьбы против привилегий капиталов, свободы спекуляции, необеспеченности труда и паразитической жизни одних государств за счет производительных сил других». И особая роль в этих процессах отводится им государству. То, что классическая политическая экономия выступала за невмешательство в экономическую жизнь, естественно, никак не влияет на его позицию, хотя произведения этих экономистов он считал гениальными.

Взгляды классиков политэкономии он связывал с тем временем, когда основатели экономической науки писали свои выдающиеся произведения, поскольку тогда стояли иные задачи – задачи борьбы против феодальных привилегий и устоев, цеховых ограничений. Если бы великие основатели классической политической экономии жили в настоящее время, то, несомненно, писал С. Ю. Витте, в их произведениях по вопросу о сфере государственной деятельности были бы высказаны несколько иные соображения.

Что касается железных дорог, то они, с точки зрения Витте, по своей природе являются несомненно достоянием государства, что связано с «несоответствующими общему благу началами, присущими частной эксплуатации», поскольку «в принципе казенная эксплуатация может лучше осуществить общее благо, нежели частная». Но в настоящий период они переданы во временную эксплуатацию частными обществами на концессионных началах и их немедленная передача казне преждевременна.

Среди целей государственного регулирования Сергей Витте выделяет целый спектр задач – обеспечение государственных потребностей, защиту интересов слабых, принцип сохранения при конкуренции хозяйственных сил страны, в частности, уменьшение соперничества и возвышение доходности железных дорог и др. Причём, прибыль государства должна идти «на общее благо», под которым понимается в числе прочего покровительство торговле и промышленности, а также мероприятия, проводимые по отношению к неимущим. Например, понижение железнодорожных тарифов на определенные грузы предполагается распространить на предметы первой необходимости для массы населения.

Сравнивая казенное и частное хозяйство, С. Ю. Витте отмечает наряду с положительными их сторонами «неуклюжесть» первого (употребив термин Д. И. Менделеева), а для «частного крупного хозяйства», «направляемого без системы», опасность оторваться от насущных задач хозяйственного развития («в смысле необходимости придерживаться существующей почвы», понимая под «почвой» связь с реальной действительностью. Следует также отметить появление у С. Ю. Витте понятия системы, которое в современной литературе уже обрело формулу «система Витте»).

Репринтное издание «Принципов железнодорожных тарифов по перевозке грузов», принятое Петербургским университетом путей сообщений (профессором которого состоял С. Ю. Витте), содержит высокую оценку специалистами этого труда («фундаментальный», «оригинальный научный труд»). В частности, находит подтверждение трактовка С. Ю. Витте характера железнодорожного транспорта как естественного монополиста. В послесловии в книге С. Ю. Витте отмечается, что «техико-экономические расчеты показывают, что перевозка дешевых грузов (щебень, руда, уголь и др.) на большие расстояния – это сфера деятельности только федерального железнодорожного транспорта. Наличие и состояние шоссейных дорог, начертание водных путей в России и другие факторы говорят о том, что при перевозке мас-

совых грузов на большие расстояния железные дороги выступают как естественный монополист. При перевозке же дорогих грузов на небольшие и средние расстояния железные дороги выступают как коммерческая структура. Такой двуединый статус железнодорожного транспорта необходимо отразить в тарифной политике».

Стоящая ныне перед наукой и практикой железнодорожного дела задача совершенствования системы тарифов и выработки научно обоснованной тарифной политики предполагает возрождение всего ценного, что было накоплено как в дореволюционный – и здесь наряду с признанными авторитетами достойное место занимает С. Ю. Витте, – так и в послереволюционный периоды.

Однако значение книги Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» существенно шире узкоспециального. В ней затронуты многие аспекты экономической политики и собственно историко-экономической науки, высказаны мысли о принципах построения концепции хозяйственного развития, подчеркнута необходимость поиска решений в этой сфере, опирающихся на глубокое проникновение в существо хозяйственных и социальных процессов. Эта книга не только о железнодорожном транспорте как феномене экономической истории, но и исследование о том, какими путями следует строить экономическую политику в такой стране, как Россия. Это – книга не только специалиста, теоретика и практика железнодорожного дела. В ней осязательно ощущается государственный подход ко многим вопросам хозяйственного развития страны, видны контуры будущей государственной деятельности С. Ю. Витте.

Большой интерес, с точки зрения влияния тарифов на развитие экономики и конкуренции в России, представляет история введения и отмены так называемого Челябинского тарифного перелома.

Как известно, в конце XIX и начале XX веков в России осуществлялось большое железнодорожное строительство. Так, в 1896 году был сдан в постоянную эксплуатацию участок Челябинск–Омск–Новосибирск, в 1898 году – Новосибирск–Красноярск, в 1900 году – Красноярск–Иркутск.

Первоначально, когда эти линии, как правило до сдачи их в постоянную эксплуатацию, находились во временной эксплуатации провозная плата за перевозку сибирской продукции на Запад и Восток взималась отдельно за протяжение новостройки и отдельно за перевозку по действующим железнодорожным линиям. Учитывая, что на новостройках тарифы выше





общесетевых, применяемых на действующих линиях, сибирская продукция, особенно хлебные грузы, при ее вывозе не могла конкурировать с продукцией, производимой в центре страны и на мировом рынке. С введением этих сибирских железнодорожных линий в постоянную эксплуатацию, когда появилась возможность взимания платы по общему тарифу за все расстояние перевозки «без перелома» тарифа, создавались наиболее благоприятные условия для вывоза сибирской продукции, и в первую очередь излишков сибирского хлеба, на внутренний и международный рынок. В этом случае цена сибирского хлеба в Центре России с учетом транспортировки по железной дороге становилась дешевле, чем стоимость хлеба, произведенного в центрально-черноземной полосе (ЦЧП). В связи с этим землевладельцы ЦЧП обратились в Правительство с просьбой ограничить тарифными мерами вывоз хлеба из Сибири на Запад через Челябинск, а направить сибирский хлеб за границу другим путем.

В 1896 году после обсуждения на Тарифных Съездах в Тарифном Комитете просьбы землевладельцев центрально-черноземной полосы решением Тарифного Комитета был введен Челябинский тарифный перелом, при помощи которого стоимость перевозки возрастала по сравнению с нормальным тарифом примерно на 16 %, что конечно ограничивало конкурентные возможности сибирского хлеба на внутреннем (Центральной России) и международном рынках.

Его суть (Челябинского перелома) состояла в том, что провозная плата стала взиматься не за общее непрерывное расстояние из Сибири через Челябинск до станции назначения (внутри России или до границы), а за два отдельных расстояния из Сибири до Челябинска и от Челябинска до станции назначения. В этом случае стоимость перевозки возрастала, как уже указывалось ранее, на 16 % за счет дополнительной платы за начальную-конечную операцию. Это связано с тем, что

при определении платы за одно непрерывное расстояние в провозную плату включена стоимость только одной начально-конечной операции; при определении платы с «переломом тарифа» т. е. за два отдельных расстояния или за две перевозки в провозную плату включены две ставки за начально-конечные операции.

Одновременно с этим (Челябинским тарифным переломом) был введен пониженный тариф на перевозку сибирского хлеба в направлении Котлас и далее по Северной Двине в Архангельск. Цель этого тарифа – дать выход за границу сибирскому хлебу, чтобы он не снижал цены на внутреннем центральном рынке, ставшем монополией землевладельцев центральной черноземной полосы. Однако эти надежды не оправдались, поскольку перевозка сибирского хлеба в этом направлении, даже при наличии пониженного тарифа с учетом двух перевалок, оказалась очень дорогой.

Длительное применение этого тарифного режима ограничило поставку сибирского хлеба в западном направлении. Все это привело к тому, что в Сибири образовались громадные залежи зерна. В результате сложилась такая обстановка, при которой требовалось отменить применение Челябинского тарифного перелома. Общий Тарифный Съезд представителей русских железных дорог, состоявшийся в декабре 1910 года, высказался за отмену этого перелома. Он был отменен постепенно в период с марта 1911 года по 1 августа 1913 года. Начиная с этого времени тариф за перевозку хлеба из Сибири стал определяться за непрерывное расстояние от пункта отправления до пункта назначения по территории России. Таким образом, путь сибирскому хлебу на Запад, на внутренний и международный рынок с наибольшим благоприятствием был открыт.

Проблеме цены и установления тарифов на железных дорогах уделялось большое внимание с момента пуска первых дорог.

В дореволюционной России этой проблемой занимались такие видные ученые и практики железнодорожного транспорта, как А. И. Чупров, Д. И. Журавский, Н. Н. Петров, Ю. В. Ломоносов и другие. Трактат по тарифам был написан всемирно известным ученым Д. И. Менделеевым. Большое влияние на систему ценообразования на транспорте оказали взгляды С. Ю. Витте. Изучение основных положений его фундаментального труда поможет по-новому взглянуть на тарифы и современную тарифную политику.

В основу ценообразования на транспорте, как и в промышленности, положен закон стоимости. Согласно этому закону цена производимой транспортом продукции (услуги), т. е. изменения местоположения грузов, устанавливается в соответствии с количеством затраченного на это общественно необходимого труда. Однако ценообразование на транспорте в силу особенностей транспортной продукции имеет свою специфику, заключающуюся, прежде всего, в том, что цены имеют дифференциацию по родам грузов, по видам отправок, по расстояниям перевозки. При этом важно подчеркнуть, что наличие или отсутствие дифференциации тарифов находится в зависимости от характера транспортных предприятий и отношений между собственниками транспортных средств и собственниками перевозимых грузов.

В условиях централизованного управления экономикой тарифы являются монопольными ценами. Они устанавливаются государственным органом в виде строго фиксированной величины. Однако это не означает, что закон стоимости перестает действовать. Средний уровень тарифа не может безгранично повышаться, он, в конечном счете, ограничен действием закона стоимости. Формирование тарифов осуществляется по схеме «себестоимость перевозок плюс прибыль». Проблема заключается в том, какая себестоимость, и какая прибыль имеют место. Это зависит от методологического подхода определения общественно необходимых затрат труда (ОНЗТ) на транспорте.

В научной литературе рассматривались три концепции формирования ОНЗТ:

- 1) как средние в рамках всей транспортной системы;
- 2) как среднеотраслевые внутри каждого вида транспорта;
- 3) внутри каждого вида транспорта как дифференцированные затраты по отдельным регионам и отрезкам транспортной сети.

Поскольку для транспортной продукции нет общенационального рынка сбыта, и продукция различных видов транспорта неоднородна и, следовательно, экономически неважимо-

меняемая, то первая точка зрения на ОНЗТ несостоятельна.

Вторая точка зрения на ОНЗТ в свое время получила признание у целого ряда экономистов. Она реализуется на железнодорожном транспорте. Однако она вступает в противоречие с рыночными условиями хозяйствования.

Факторный анализ себестоимости перевозок грузов и других ценообразующих параметров позволяет сделать вывод, что более обоснована третья точка зрения. В связи с этим необходима территориальная дифференциация тарифов, а также дифференциация тарифов по другим признакам.

Для успешного функционирования и развития железных дорог, в том числе, необходимо возродить все полезное, что было накоплено в дореволюционный и послереволюционный периоды в деле формирования и регулирования тарифов, и на этой основе создать научно обоснованную тарифную политику.

В XIX веке важную роль в становлении и централизации тарифного дела сыграли Тарифные съезды, к практике которых можно вернуться ввиду того, что на них возможен деловой разговор работников железнодорожного транспорта с потребителями транспортной продукции и представителями других заинтересованных структур.

С мая 1998 года в разных городах России были проведены Тарифные съезды-конференции потребителей услуг, работников железнодорожного транспорта и представителей других структур.

Тарифные съезды провозгласили баланс интересов железной дороги, грузовладельцев и существовавшей в тот период Федеральной службы по регулированию естественных монополий на транспорте (ФСЕМТ). В связи с этим основные принципы формирования тарифов, изложенные С. Ю. Витте, вновь приобретают важное теоретическое и практическое значение. Эти принципы применимы в рыночной экономике, когда железнодорожный транспорт функционирует как сегмент рынка с развитой конкуренцией. Одновременно железнодорожный транспорт рассматривается как естественный монополист. Эффективность общих тарифных съездов могла быть значительно большей, если бы был создан постоянно действующий институт таких тарифных съездов, а в промежутке между съездами действовало Бюро правления тарифных съездов, как это было во времена С. Ю. Витте.

Для железнодорожного транспорта как монополиста установлены регулируемые государственными органами тарифы, построенные на следующих принципах:





- в основу тарифной системы кладется двух-ставочная модель тарифных схем по начально-конечной и движущейся операциям;

- базовый (прейскурантный) уровень тарифов рассчитывается на основе себестоимости и необходимой прибыли;

- тарифы дифференцируются по следующим транспортным признакам: типу вагона, его принадлежности, виду отправок (повагонная, мелкая, малотоннажная, контейнерная), степени использования грузоподъемности вагона, особым условиям перевозок (скоропортящиеся, опасные, негабаритные грузы), скорости и расстоянию перевозок; в базовом уровне тарифа не учитываются затраты, связанные с выполнением отдельных работ и услуг (подача вагонов под грузовые операции, хранение грузов и др.), оплачиваемых по дополнительным сборам.

Государственное регулирование транспортных тарифов осуществляется путем прямого воздействия на их уровень, систему и динамику, обеспечивающих безубыточную работу железнодорожного транспорта, а также возмещение потерь доходов при установлении тарифов на уровне, не компенсирующем экономически обоснованных текущих и капитальных затрат железных дорог. При росте цен на материалы, потребляемые железнодорожным транспортом, периодически производится индексация базового уровня тарифа.

В перспективе для создания научно обоснованной тарифной системы следует принять совершенно другую методологию построения тарифов. На этот счёт в литературе имеется ряд предложений. Как вариант предлагаются следующие основные принципы и методология построения тарифной системы для железнодорожного транспорта, действующего в статусе естественного монополиста.

Транспортный тариф как превращенная форма экономически целесообразных затрат ресурсов, необходимых для осуществления перевозочного процесса, прежде всего зависит от того, в какой мере общество способно выделить ресурсы из общественного производства в область транспорта. Это означает, что в структуре основного капитала национальной экономики прошлый труд, задействованный в сфере транспорта, может составлять вполне определенную долю. Использование ресурсов в области транспорта для обеспечения перевозок пассажиров и грузов проявляется, в конечном счете, в той доле валового национального продукта, который создается транспортом. Таким образом, величина тарифа в той или иной мере должна быть связана с транспортной долей в валовом национальном продукте. Скажем, если эта доля представляет собой 3–5 % в валовом национальном продукте, то совокупная средняя провозная плата находится в этих пределах и может рассматриваться в качестве отправной точки для установления величины тарифа на последующий период.

Величина тарифа должна обеспечивать определенную рентабельность транспортных предприятий. В противном случае число закрывающихся (разоряющихся, ликвидирующихся, обанкротившихся) транспортных предприятий возрастет и, как следствие, сократится, и предложение транспортных услуг и уменьшится доля их в валовом национальном продукте. Поэтому суммарный транспортный тариф не может быть меньше, чем сумма затраченных на перевозки ресурсов плюс определенная прибыль. Средняя норма рентабельности не должна превышать 35 % себестоимости транспортных услуг, что должно учитываться в определении пределов величины транспортных тарифов на предстоя-

ший период. В противном случае произойдет нарушение хозяйственных связей внутри комплекса путей сообщения и потребуются срочное вмешательство с целью их восстановления.

Немаловажным тарифообразующим фактором является доля транспортных затрат в цене перевозимой продукции. В этом показателе проявляется сформировавшаяся структура размещения производственных звеньев и экономически сложившаяся система хозяйственных связей в национальной экономике. Если названный показатель колеблется в пределах 7–10 %, то это показывает, что он значительно выше, нежели доля транспортной составляющей в валовом национальном продукте. Очевидно, что этот параметр следует учитывать в процессе тарифообразования на будущее, ибо в противном случае можно нарушить хозяйственные связи между отправителями, которые весьма сложно будет восстановить. Поэтому вначале надо принять решение, какие из хозяйственных связей считать экономически нецелесообразными в национальной экономике, а затем устанавливать величину транспортного тарифа, заведомо предполагая остановку части производственных звеньев.

В иной форме рассмотренный фактор влияет на величину тарифа в виде отношения суммарной провозной платы к суммарной цене перевозимого груза. Если этот коэффициент колеблется, скажем, в пределах 15–20 %, то это означает, что повышение цен на перевозимую продукцию не может оставить неизменной величину тарифа. Ибо если сумма цен перевозимых грузов выросла на 20 %, а тарифы только на 10 %, то волеизъявлением следует констатировать, что перерабатывающие отрасли оттягивают на себя большую прибыли, чем транспортная система. В конечном итоге при сохранении этой тенденции нарушится воспроизводственный процесс комплекса путей сообщения и возникнут затруднения с перевозочным процессом. Поэтому величина тарифа должна испытывать влияние названного соотношения и ее следует корректировать.

Кроме факторов, непосредственно влияющих на величину тарифа как результата свободного его установления, имеют место и факторы, косвенно воздействующие на его величину посредством государственного воздействия или регулирующего влияния государства. Последнее может рассматривать систему транспортных хозяйств как «естественную монополию» и ввести фиксированный рентный платеж. Если величина этого платежа в действительности отражает реальную степень монополизма данного транспортного подразделения, то такого рода регулирование создает конкурентоспособный рынок транспортных услуг. Если же эта величина будет больше реального положения дел, то такое государственное введение

приведет к свертыванию данной разновидности транспортных услуг, ибо последует перелив капитала. Незначительная же величина рентного платежа не затронет «естественной монополии» хозяйствующего субъекта и будет восприниматься как раздражающий элемент в функционировании транспортной системы.

Влияние государства на тарифообразование может быть ощущено через кредитную и налоговую политику. В зависимости от того, под какой процент даются кредиты транспортным предприятиям, можно точно предсказать, какие произойдут изменения в величине тарифов. Еще более ощутимые подвижки в тарифообразовании будут чувствоваться при той или иной налоговой политике. Таким образом, в общем, величина тарифа находится в зависимости от непосредственных и косвенных факторов и изменение удельного веса их влияния, будет приближать или отдалять тарифообразование от свободных тарифов. Это означает, что свободных тарифов «в чистом виде» можно достичь только при установлении равных условий для всех хозяйствующих звеньев и с быстрым сроком окупаемости основного капитала. Очевидно, что ожидать экономического чуда при таких установках вряд ли обоснованно. Включение же косвенных факторов в тарифообразование или дифференцированный подход к налогообложению и кредитованию означает в той или иной степени регулирование этого процесса.

Удельный вес каждого из отмеченных факторов, влияющих на величину транспортных тарифов, должен измениться под действием изменяющихся условий в национальной экономике. При этом на каждом этапе развития последней определяющим может быть тот или иной фактор, но доминирующим он стать не должен. Ибо в этом случае победит соответствующая концепция в тарифообразовании, которая определенное время будет отвечать требованиям национальной экономики, а затем превратится в ее тормоз. Только взвешенное сочетание влияния каждого из факторов при учете тенденций в национальной экономике позволит вести целенаправленную тарифную политику, основанную на учете силы воздействия того или иного фактора на величину тарифа, отвечающего данной ступени развития национальной экономики.

Важной проблемой является управление эксплуатационными расходами. Для ее решения необходимо вспомнить хорошо забытое старое и вернуться к нормированию эксплуатационных расходов. Без нормы, норматива нельзя создать систему управления эксплуатационными расходами.

Уровень эксплуатационных расходов не имеет непосредственного влияния на величину



тарифа. Однако снижение себестоимости перевозок создает благоприятные экономические условия для уменьшения тарифа. Это убедительно доказал С. Ю. Витте.

Он отмечал, что капитальные вложения на постройку железной дороги не связаны с величиной тарифа. Это действительно так, но затраты на обновление технических средств необходимо включать в тарифы, иначе железная дорога не может обеспечивать удовлетворение фактически складывающегося платежеспособного спроса в рамках имеющегося предложения – одного из основных постулатов рыночной экономики.

В тарифную политику необходимо включить условие индексации регулируемых тарифов.

Тарифы в местном сообщении целесообразно более либерализовать. Одновременно для регулирования тарифов в местном сообщении следует приглашать региональных представителей Федеральной антимонопольной службы с тем, чтобы полнее соблюдать баланс интересов между различными видами транспорта и отправителями грузов, а также учитывать развитие экономики в данном регионе.

Заслуживает самого серьезного внимания вопрос о скидках. Необходимо определенно указать, на каких условиях и на какой период времени предоставляются скидки с тарифов. В ценовой политике скидки рассматриваются как мощный рычаг управления экономикой перевозочного процесса. Если условия предоставления скидок не выполняются, то последнее оборачивается для железной дороги прямой потерей доходов.

В тарифной политике России еще не было системы, связанной с территориальной дифференциацией тарифов (ТДТ). В условиях рынка особенно остро встает проблема более точного и объективного отражения действительной стоимости перевозок по территории страны в цене перевозок (тарифе). Между тем характерным для ОАО «РЖД» являются значительные различия себестоимости по дорогам сети и по направлениям.

Более того, введение ТДТ создает условия к тому, чтобы более реально отражать затраты живого труда на производство транспортной продукции по территории страны. Указанные затраты можно было бы отражать, как новую добавленную стоимость, создаваемую работ-

никами ОАО «РЖД», в виде определенной доли от стоимости полного тарифа.

Введение ТДТ и отчисление затрат живого труда в доле от полного тарифа в определенной степени усложнит систему тарифов и взаиморасчетов, но создаст условия к тому, чтобы произведенная и добытая в Сибири и на Дальнем Востоке продукция по более низкой цене была доставлена в пункты потребления.

Расчеты показывали, что себестоимость перевозок, являющаяся основой построения грузовых тарифов, оказывается в Азиатской части России более чем на 1/3 ниже, чем в Европейской части России. Это объясняется тем, что в Азиатской части страны, более 80 % грузооборота осваивается электротягой, а в Европейской части – только 63 %. В этих условиях единый по России железнодорожный грузовой тариф приводит к удорожанию продукции, вывозимой из районов Сибири и Дальнего Востока.

В заключение хотелось бы еще раз подчеркнуть непреходящее значение трудов С. Ю. Витте для развития железнодорожного транспорта, транспортной системы, в таких взаимосвязанных областях, как тарифная политика, взаимовлияние проводимой государством таможенной политики и торговли, сбалансированность темпов развития транспорта, промышленности и сельского хозяйства.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Витте Сергей Юльевич. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. – Киев: Тип. И. Н. Кушнерева и К^о, 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. – 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», Москва, Россия, levindu@yandex.ru.

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