

УДК 338.51(516.22;24;46);338.58

Т.М. Гайноченко

ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА НА ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ В ПЕРИОД СТАНОВЛЕНИЯ БЮДЖЕТНО-ДЕНЕЖНОЙ И ВАЛЮТНО- ДЕНЕЖНОЙ ФОРМ СТОИМОСТИ¹

Аннотация. В статье рассматривается процесс возникновения и развития тарифной политики на железнодорожном транспорте в России в период становления денежной формы стоимости, выделяются этапы ее эволюции и анализируются наиболее интересные идеи, концепции и подходы, сформулированные отечественными государственными деятелями, учеными и практиками в контексте развития национальной транспортной системы.

Ключевые слова: транспорт, формы стоимости, тарифная политика, железные дороги, стратегическое транспортное планирование и развитие.

Tatiana Gainochenko

TRANSPORT TARIFF POLICY IN RUSSIA IN THE PERIOD OF MONETARY FORMS OF VALUE FOUNDATION

Annotation. The article examines the origins and development of the railways tariff policy in Russia in the period of transformation toward monetary form of value, highlighted the stages of its evolution, and analyzes the most interesting ideas, concepts and approaches set forth by Russian government officials, academics and business community in the context of national transportation system development.

Keywords: transport, forms of value, tariff policy, railways, strategic transport planning and development.

Логика «длинных волн» экономического развития основана не столько на исторической смене основных макроструктурных показателей, сколько на их эволюционном характере, которые распространяются по всему мир-системному экономическому пространству. По мнению Н. Кондратьева, основополагающую роль в смене повышательных и понижательных тенденций отводится капиталу, который имеет приоритетное значение в системе факторов экономического роста во время нисходящей фазы [4]. В то время как на восходящей фазе приоритетное значение переходит к доходу, формирующему материальную основу экономического роста, распространение получают механизмы оптимизации. Последовательная смена рынков капитала и дохода на новом организационном (иерархическом) уровне реализуется в определенной последовательности этапов развития товарного производства.

Каждому этапу товарного производства соответствует определенная форма стоимости, соответствующая конкретному типу рынка. Так, для простого товарного производства характерна случайная и всеобщая формы стоимости, т.е. стоимость как объективное экономическое отношение, в которое вступают люди, обмениваясь в определенной пропорции результатами своего труда. Условием возникновения товарного производства, как многократно подчеркивал К. Маркс, является наличие общественного разделения труда и обособленности производителей [8]. Согласно классической теории трудовой стоимости непосредственно увидеть форму стоимости можно только через цену товаров. Способом признания общественной необходимости товаров являются акты купли-продажи. Наличие потребительной стоимости товара обусловлено тем, что купленный товар (или товарная услуга) удовлетворил чью-то потребность и, в зависимости от пропорции обмена, затраченный на его изготовление труд оказался общественно необходимым. Стихийно складывающиеся пропорции об-

мена определяют то, какая часть труда, воплощенная в том или ином товаре, будет востребована системой общественного воспроизводства.

По мере эволюции условий товарного производства изменяется форма стоимости. В круг изучения вовлекаются такие свойства товарного производства, как различные формы внешнеэкономических отношений, неэкономические сферы жизни общества, ограниченность ресурсов, время производства различных видов продукции, организация оплаты труда наемных работников, наличие в экономике неприбыльных организаций, учет жизненных циклов товаров и товарных услуг, несовпадение спроса и предложения. Углубление общественного разделения труда и сближение производителей приводят сначала к становлению и развитию бюджетно-денежной формы стоимости, характерной для рынка с развитой централизованной и децентрализованной структурой. Затем постепенно пытается сложиться финансовая форма стоимости, закрепляющая принципиально новое структурно-институциональное строение мир-системного экономического пространства. Эти периоды прерываются переходной формой стоимости, которая основывается на курсе национальной валюты страны-лидера, предпринимающего попытки объединить национальные рынки стран, входящих в зону ее влияния. Это так называемая валютно-денежная форма стоимости. В течение исторического периода, который выбран для анализа тарифной политики на транспорте России в данной статье, становление валютно-денежной формы стоимости проходило на основе доминирования Великобритании в торговле между странами. Конец XIX – начало XX вв. характеризуется как период первой волны современных глобализационных процессов [3].

Проследим насколько организация тарифного дела на железнодорожном транспорте и проводимая правительством тарифная политика Российской империи были вплетены в исторический и функциональный контекст «длинных волн» экономического роста в период с начала железнодорожного строительства в мире (1825 г., нисходящая В-фаза, I волна) до начала 1920-х гг. (II волна и восходящая фаза, III волна). За основу взята схема соотношения между жүгляровскими циклами и кондратьевскими волнами (первый вариант), приведенная Л.Е. Грином, А.В. Коротаевым, С.В. Цирелем [3] и развитием тарифного дела на транспорте России, приведенная автором в [2].

Начало строительства железных дорог в мире пришлось на нисходящую фазу I волны. У Н. Кондратьева понижательная волна выражает приоритет капитала в системе факторов экономического роста [4], т.е. экономический рост зависит в основном от того насколько эффективно осуществляются инвестиции в железнодорожное строительство. Российская империя вошла в этот процесс с опозданием. В силу недостаточного уровня развития кредитно-денежного капитала, основными банками через которые происходила мобилизация денежных средств мелких и средних вкладчиков, а также обслуживание облигаций российских займов были иностранными. В России финансирование строительства железных дорог происходило за счет выпуска облигаций, в основном иностранными инвестиционными банками, такими как Креди Мобилье (в частности, было учреждено Главное Общество Российских железных дорог). Государственный банк Российской империи был учрежден в 1860 г. в качестве Центрального банка. Он консолидировал кредитно-денежные ресурсы коммерческих банков и должен был усилить кредитно-денежную систему страны, так как становление денежной формы стоимости связано с необходимостью мобилизации значительных ресурсов для финансирования крупных производственно-торговых предприятий, а также формирования оборотных средств. С целью аккумуляции денежных доходов населения создавались сберегательные банки. Параметрами порядка для производительного и банковского капитала на этапе становления и развития денежной экономики являются эффективность использования труда и капитала и эффективная процентная ставка.

К началу строительства железных дорог в Российской империи стоимость как база цены стала модифицироваться в форму цены производства. Перераспределение прибавочной стоимости между

предприятиями начинает происходить пропорционально используемому ими капиталу по норме, равной отношению прибавочной стоимости ко всему авансируемому капиталу. Цена производства как модифицированная форма стоимости складывается из издержек производства и произведения средней нормы прибыли на авансированный капитал. К. Маркс дал следующее описание этого процесса: «товары обмениваются не просто как товары, но как продукты капиталов, которые претендуют на пропорциональное их величине или – при равенстве их величин – на равное участие в совокупной массе прибавочной стоимости» [8, с. 192]. Конкурентный механизм складывается из ценовых и прамовых транзакций в условиях рынка свободной конкуренции.

Следует отметить, что российское правительство до 1880-х гг. придерживалось принципа невмешательства в установление тарифов на железных дорогах. Частные железнодорожные общества пользовались почти полной самостоятельностью в отношении тарифов на перевозку грузов и пассажиров. Свобода в этой области была ограничена предельными (максимальными) тарифами, т.е. установленными правительством высшими пределами платы с пуда и версты. Низшей предельной нормы установлено не было. Регулирование высшей и низшей величины тарифа было широко распространено в европейских странах и перешло затем почти без изменений в уставы тех обществ, которые образовались в России до 1881 г. Существовало большое количество частных обществ, каждое из которых стремилось самостоятельно устанавливать тариф и качество перевозок по тем или иным направлениям. Опасения правительства заключались в том, что эти общества, пользуясь своим влиянием, будут назначать слишком высокие ставки для грузов и этим, вместо ожидаемой пользы, принесут вред сельскому хозяйству, промышленности и торговле.

Со временем оказалось, что железные дороги вовсе не стремились переступить предельную норму и подходили к ней лишь в отношении немногих родов грузов, так как обстоятельства вынуждали их действовать в диаметрально противоположном направлении для того, чтобы привлечь к себе наибольшее количество грузов пониженных тарифных ставок. Эта тенденция проявлялась все отчетливее с увеличением числа дорог, обслуживающих одни и те же или соседние экономические районы. При этом каждая дорога преследовала свои собственные цели, без внимания к другим дорогам. Возникшая между железными дорогами конкуренция привела к тому, что северные дороги устанавливали более низкие тарифы по сравнению с южными. Так, в 1874 г. плата за перевозку хлеба на Николаевской железной дороге составляла 1/40–1/50 копеек с пудо-версты, а на Одесской – 1/24 копеек [10]. Это негативно сказывалось на торговле в южных портах, особенно в Одессе, и вызывало недовольство купечества. С развитием рельсовой сети и возникновением конкуренции железные дороги стали применять заниженные тарифные ставки с целью привлечения большего количества грузов. Практически на всех железных дорогах более 50 % грузов перевозилось по заниженным тарифам. Так, доля грузов, перевозимых по заниженным тарифам в 1878–1879 гг. составила: по Лазово-Севастопольской дороге – 84 %, по Московско-Ярославской – 77 %, по Московско-Курской – 68 %, по Юго-Западной – 65 %, по Ярославско-Вологодской – 52 %. На Юго-Западных железных дорогах тарифы доходили до 1/80 коп. с пуда [5]. Сильной была и конкуренция с другими видами транспорта, прежде всего с водными. Активно применялись рефакционные тарифы, в открытой печати действующие тарифы не публиковались.

Однако, если в США железные дороги активно формировали картели и перекладывали выпадающие доходы на конечных потребителей, то в России поиск путей сокращения убытков, возникающих из-за чрезмерной конкуренции, замедлялся из-за существовавшей возможности возложения всех убытков на государство, которое гарантировало выплаты по акциям и облигациям железнодорожных обществ [9]. Таким образом, к концу 70-х гг. XIX в. положение обострилось настолько, что была образована в 1876 г. «Особая высшая комиссия для исследования железнодорожного дела в России» под руководством графа Э.Т. Баранова. Комиссия установила, что предельные тарифы име-

ют значение только для перевозок пассажиров, багажа, товаров большой скорости и 1-го разряда товаров малой скорости. За эти виды перевозок железные дороги брали плату по предельному тарифу. Что касается остальных товаров малой скорости, то для них предельные тарифы теряют всякое значение [5]. Комиссия графа Баранова оценила современное состояние тарифного дела как хаотичное, приносящее торгово-промышленной деятельности страны громадный ущерб, так как:

- невозможно классифицировать тарифы не только для всех железных дорог в государстве, но даже для дорог одной какой-либо группы;
- не только население, но и агенты железных дорог с трудом разбираются в этом хаосе и беспрестанно впадают в ошибки, которые потом исправляются на станциях назначения товаров и дают поводы к нескончаемым жалобам и претензиям;
- возникала нестабильность многочисленных специальных тарифных ставок, которые менялись по произволу дорог, просуществовав непродолжительное время;
- решения дорог по тарифным вопросам нарушали равноправность грузоотправителей;
- отсутствовали регламентации и твердые нормы взыскания дополнительных сборов: за погрузку и выгрузку, взвешивание грузов, станционные сборы. Каждое железнодорожное общество взыскивало для повышения своих доходов столько, сколько было возможно.

Более того, тарифы железных дорог парализовали правительственные мероприятия, клонящиеся к ограждению интересов государственного и народного хозяйства [6]. Так, развитие рельсовой сети позволяло железным дорогам компенсировать потери доходов на направлениях с высоким уровнем конкуренции за счет повышения тарифов на направлениях с меньшим уровнем конкуренции. Таким образом, одни отрасли промышленности поощрялись в ущерб другим, а если принять во внимание тот факт, что со второй половины 1870-х гг. вывоз товаров из России превышал ввоз, вследствие чего мощности железных дорог в направлениях, обратных от пограничных пунктов, оставались незагруженными, то понижая тарифы для ввозимых товаров, они сводили на нет усилия правительства по покровительству различным отраслям российской промышленности.

С целью упорядочения взаимоотношений казенных и частных дорог по инициативе Министерства путей сообщения был создан постоянно действующий институт – Съезд представителей русских железных дорог. Первый Съезд состоялся в 1869 г. в Санкт-Петербурге, на нем было предложено организовать прямое пассажирское и грузовое сообщение по группам дорог. Уже тогда интересы железнодорожных обществ сходились в одном пункте, например, в вывозном порту, соединялись в одну группу, чтобы действовать сообща в прямом сообщении как в смысле техники движения, так впоследствии и в смысле тарифов. Таким образом, на Съезде были образованы три группы, в которые была включена большая часть существовавших к тому времени дорог. Были выработаны правила, на основе которых вагоны могли совершать пробег от станции отправления до конечной станции, в начале в пределах дорог каждой группы, а впоследствии и в пределах всей сети железных дорог. Этим была достигнута большая экономия времени, денег и сохранности груза, которая и побудила в 1887 г. принять «Положение о прямом без перегрузочном сообщении», принципах установления тарифов в этих сообщениях и распределения доходов между дорогами [5; 6].

В результате деятельности XV Съезда второй группы железных дорог был разработан проект Соглашения по установлению общей тарифной системы. Существовало четкое разделение функций: проблемы местного и частного характера рассматривались частными железными дорогами, а проблемы общего характера – Общим Всероссийским Съездом. Обращает на себя внимание позиция руководства Нижегородской дороги о принципах построения тарифов. Предлагалось на железных дорогах внедрять коммерческое ценообразование, учитывающее не только род и стоимость перевозимого груза, наличие конкуренции, но и затраты, которые несет железная дорога при организации перевозок: стоимость дороги, ее протяженность, условия эксплуатации, неравномерность движения [6].

Представители железных дорог и грузоотправители совместно изучали условия перевозки различных видов грузов и разрабатывали схемы построения тарифов с учетом интересов обеих сторон. С 1875 г. стал издаваться «Железнодорожный листок», в котором публиковались наиболее важные решения съездов, принятые тарифы и правила перевозок грузов и применения тарифов. А с 1888 г. стали созываться специальные общие Съезды по тарифным вопросам – общие тарифные Съезды представителей русских железных дорог. Вопросом государственной важности стала реформа хлебных тарифов, которая была проведена в 1893 г. и стала началом новой эпохи регулирования тарифов центральной государственной властью [6].

Таким образом, усложнение системы конкурентных механизмов (ценового и правового) на железнодорожном транспорте подготовило условия для возникновения иерархии рынков на транспорте: микроэкономика и макроэкономика, а также в отрасли проходили слияния и поглощения компаний, поиск путей повышения эффективности организации технологических процессов и организации труда. Это отвечает общемировым процессам, которые протекали на транспорте других развитых стран. Восходящая фаза II волны строится на приоритете дохода как материальной базы экономического роста и она охватывает 1840–1870-е гг. Следующие два десятилетия в мир-системном экономическом пространстве наблюдался спад экономической активности, который был подготовлен чрезмерными инвестициями в строительство железных дорог и тяжелую индустрию во Франции, Англии и США. Иностранный капитал искал выход на высокодоходные рынки, обострилось соперничество России и Англии за персидский рынок, в то же время набирала экономическую мощь Германия за счет протекционистской политики и сращивания промышленного и банковского капитала, развивались прогрессивные кооперативные формы поддержки населения.

Экономической предпосылкой централизации тарифного дела в России послужила практическая необходимость повышения экономического потенциала страны в условиях начального финансирования глобализации за счет выпуска и обслуживания облигационных займов. Следует отметить, что формирование бюджетно-денежной формы стоимости в России протекало одновременно со становлением валютно-денежной формы стоимости и носило прогрессивный характер. Высокое органическое строение капитала в железнодорожной отрасли в сочетании с низким уровнем платежеспособного спроса показали ограниченные возможности формирования источников расширенного и простого воспроизводства за счет железнодорожных тарифов, построенных на принципе платежеспособности. Производительный факторный потенциал и спросовый потенциал были недостаточными для освоения территории. Повышению экономического потенциала отрасли способствовала централизация тарифного дела под руководством Министерства финансов с вовлечением широкого круга заинтересованных хозяйственных субъектов через институты Совета по тарифным делам, Тарифного комитета, Департамента железнодорожных дел.

По распоряжению С.Ю. Витте в 1892 г. были выработаны «Правила содержания и охранения железных дорог» и «Правила движения», а в конце 1896 г. Инженерным советом был создан общий свод правил под названием «Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования». Эти правила 9 января 1898 г. были «объявлены для руководства по железным дорогам» [1]. По результатам выполненных работ можно подвести следующие итоги. 1. Создана общая тарифная схема по классам и дифференциацией для разных товаров и, в особенности, для массовых грузов с единообразной для всей железнодорожной сети классификацией, номенклатурой грузов и правилами применения тарифов. 2. Обеспечено самое широкое развитие прямых сообщений как по товарному, так и по пассажирскому движению всех станций при посредстве применения дифференциальных схем с расчетом оплаты за общее непрерывное движение всей перевозки между каждыми двумя станциями сети. 3. Установлена прозрачность тарифных ставок и расчетов провозной платы, а также резкие неравенства в стоимости услуг железнодорожных дорог по отношению к отдельным

производительным районам. 4. Изданы правила для общих тарифных съездов представителей русских железных дорог, по которым им обеспечена возможность предварительного обсуждения и освещения всех тарифных вопросов, поскольку они касаются не только железнодорожных предприятий, но также и промышленности, торговли и сельского хозяйства. 5. Установлены основные положения о порядке составления, издания, введения в действие и отмены тарифов. Издается Сборник тарифов русских железных дорог, в котором должны печататься все тарифы и тарифные изменения, чем обеспечивается их публичность и устранена возможность установления железными дорогами специальных льгот отдельным отправителям. 6. Осуществлено применение принципа распределения провозной платы между участвующими в перевозке отдельными дорогами пропорционально пройденному расстоянию. 7. Устранена чрезмерно высокая и чрезмерно низкая провозная плата на некоторых дорогах, чем пресечены стремления к несовершенной конкуренции. 8. Устранены тарифные постановления, которые противоречат политике правительства, направленной к охране и содействию производительности страны. 9. Достигнуто значительное упрощение и объединение тарифов, а также тарифных изданий [6].

Все это проведено в течение первых десяти лет со времени издания закона 1889 г. Таким образом, правительство, руководствуясь объективной логикой эволюции экономики железнодорожного транспорта, усложнило структуру рынков и консолидировало доходы отрасли. Конкурентный механизм микроэкономики продолжал работать на принципах свободной рыночной экономики, в то время как к железнодорожному транспорту применялся кластерный механизм. Агрегирование частных кругооборотов основного капитала железнодорожного транспорта в оборот национального дохода способствовало увеличению институционального потенциала экономики и реализовывалось в виде стратегических программных инвестиций государства в строительство Транссибирской магистрали (1891–1916 гг.), Великого северного пути и инфраструктурных проектов на железнодорожном транспорте в дореволюционный период. Формировалась бюджетно-денежная система с двух уровневой банковской системой – Центральный банк, коммерческие банки. Стратегический выбор государства стимулировал индустриальное развитие и вовлечение в товарно-денежные отношения крестьянского населения. Снижение безработицы при низком уровне инфляции привело к экономическому буму и позволило Российскому государству к 1913 г. стать экономически сильной державой. Однако концепция создания Единой транспортной сети (ЕТС) России, которая в общем виде была сформулирована передовой русской инженерной мыслью уже в те годы была отложена на продолжительное время и до сих пор остается невыполненной, но актуальной задачей [7].

Следует заметить, что несмотря на огромную работу в области повышения внутренней эффективности работы российских железных дорог, в частности и за счет централизации тарифного дела, дисбаланс кругооборотов капитала и товаров может привести к ловушке ликвидности. Приток на западноевропейский рынок дешевой пшеницы американских и аргентинских фермеров, блокада Черноморских портов Турцией во время Первой мировой войны внесли разрушительный вклад в мировую торговлю. Дешевизна американского хлеба была обусловлена обесценением средств обращения как результат разработки крупного месторождения серебра в 1850-х гг. в США. Повышение эффективности производства какого-либо товара, в том числе и являющегося средством расчетов, снижает уровень цен на этот товар и способствует дестабилизации торговых и финансовых потоков. Как следствие, процессы формирования равновесной рыночной цены нарушаются и может развиваться кризис ликвидности. В этой ситуации нарушается доверие к деньгам как средству обмена независимо от того, что выбрано в качестве денег – золото, серебро, бумага, пластик, виртуальная денежная единица. Инструментом восстановления баланса становятся мероприятия по изменению курса валют, но если дисбаланс велик, то валютно-денежной форме стоимости не под силу преодоление кризиса ликвидности. Происходит ускорение инфляции, а при наличии нерациональных инфляционных ожиданий

рост совокупного предложения и национального дохода за счет внутреннего потребления сочетается со снижением уровня реальной заработной платы, обесценением имущества, отказом от сбережений в форме денег. Это подавляет экономическую активность и приводит к галопирующей инфляции. Повышательная фаза III волны, начавшаяся в 1890-е гг. и продолжавшаяся в мире до 1929–1933 гг., в России закончилась истощением всех видов капитала, революцией и гражданской войной. Социально-экономическая устойчивость общества нарушилась, перечеркнув результаты сложнейшей организационно-управленческой и технико-эксплуатационной работы целой страны.

Библиографический список

1. Витте, С. Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С. Ю. Витте. – СПб. : ПГУПС, 1889.
2. Гайноченко, Т. М. Циклическая динамика тарифной политики на транспорте в России / Т. М. Гайноченко // Вестник университета (Государственный университет управления). – № 11. – 2016. – С. 54–60.
3. Гринин, Л. Е. Циклы развития современной Мир-Системы / Л. Е. Гринин, А. В. Коротаев, С. В. Цирель. – М. : ЛИБРОКОМ, 2011. – 248 с.
4. Кондратьев, Н. Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Избранные труды / Н. Д. Кондратьев. – М. : Академический проект, 2015. – 642 с.
5. Красковский, А. Е. Прорывные управленческие технологии на железнодорожном транспорте: монография / А. Е. Красковский, В. В. Фортунатов. – СПб. : ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения»; М. : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 340 с.
6. Крейнин, А. В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2004 гг.) / А. В. Крейнин. – М., 2004. – 225 с.
7. Курбатова, Е. С. Научная мысль о путях развития транспорта в дореволюционной России / Е. С. Курбатова, Т. М. Гайноченко // Бюллетень транспортной информации. – 2016. – № 6(252). – С. 26–30.
8. Маркс, К. Собрание сочинений. Т. 25. Ч. 1 / К. Маркс, Ф. Энгельс. – М. : Государственное издательство политической литературы, 1955.
9. Судьбы России. Доклады и записки государственных деятелей императорам о проблемах экономического развития страны (вторая половина XIX в.) / Сост. Л. Е. Шепелев. – СПб. : Лики России, 1999.
10. Чупров, А. Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношения к интересам страны. Т. 1 / А. Чупров. – М., 1875.