

УДК 330.629.4

ПРИЙМУК Сергій Михайлович

Державний університет інфраструктури та технологій
вул. Кирилівська, буд. 9, м. Київ, Україна, 04071
e-mail: Primuk@ukr.net
<https://orcid.org/0000-0002-9044-2114>

**С.Ю.ВІТТЕ, ЯК РЕФОРМАТОР ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТАРИФНОЇ СПРАВИ
(1875–1913)**

***Анотація.** В статті розкриваються питання еволюції, становлення, формування та реформи залізничних тарифів. Під час проведення цієї реформи, яку очолив С.Ю. Вітте в період з 1875-1913 рр. були проведені рішучі зміни щодо узагальнення та процесу формування нової тарифної системи. Розкрито питання про роль С.Ю. Вітте щодо процесу формування теоретичних принципів в процесі формування та набуття подальшого розвитку залізничних тарифів. Показані особливості процесу реформування становлення та розвитку залізничних тарифів, а також піднімаються питання державного регулювання залізничних тарифів в цей час.*

***Ключові слова:** залізнична тарифна справа; реформи С.Ю. Вітте; залізничні тарифи; види тарифів; формування та становлення залізничної тарифної системи; залізнична тарифна реформа*

З появою залізниць на великих теренах Російської імперії, гостро постало питання, щодо проблеми формування та становлення залізничної тарифної системи, тому за сприянням Уряду Російської імперії при міністерстві фінансів був створений Департамент залізничних тарифних справ, після цього в 49 губерніях були створені місцеві залізничні тарифні комітети.

Доцільність наукового дослідження процесу розвитку тарифної справи і тарифного реформування з середини XIX – початку XX століття в історії розвитку науки і техніки в українському суспільстві обумовлена сучасними проблемами утворення української національної держави, науково-соціальної організації суспільства, і його економічного відродження. Як і в минулому, нині зростає роль залізничного транспорту в економічному житті суспільства. Залізничні проблеми в тарифній політиці і впливу залізничних тарифів на формування і ціноутворення в державному бюджеті, дедалі все більше стають предметом обговорення не тільки науковців, громадськості, але і державних органів влади.

Однак зростаючий інтерес до низки проблем пов'язаних з залізничною тарифною справою і державною тарифною політикою наштовхуються на відсутність історичного досвіду, наукових знань і наукової інформації в вирішенні цих складних економічних питань, які



об'єктивно відтворювали роль та значення залізничних тарифів та їх етапи реформування в історії науки і техніки України.

Багато науковців вважають, що теоретичні та історичні обґрунтування проблем в залізничній тарифній справі України відстали від практичних і сьогоденних потреб суспільства. Це зумовило необхідність наукового пошуку, нового осмислення національної історії розвитку науки і техніки України, як складової частини в контексті тарифної справи і тарифної політики фінансово-економічному і соціально-цивілізаційного розвитку нашої країни.

Необхідність наукового дослідження теми визначається також домінуванням у суспільних науках негативного погляду при висвітленні діяльності залізничних тарифних комітетів та процесів формування залізничних тарифів в цілому, а також залізничного тарифного реформування, яке розпочав і очолював Міністр фінансів Російської імперії М.Х. Бунге, а завершив і реформував Міністр фінансів С.Ю. Вітте, який наголошував про неналежної і хибної фінансово-економічної стан, а також наголошував про історичні і фінансово-економічні особливості устрою, управління та функціонування українських залізниць. Таке тлумачення обмежує всі наукові дослідження, подає неповну та однобічну картину в історії науки і техніки, має негативний вплив на формування наукової свідомості, економічної думки.

Тому наукове дослідження, щодо діяльності С.Ю. Вітте, як реформатора в залізничній тарифній справі, як і в економічній діяльності того часу, має бути об'єктивне, логічне та осмислене, щодо питання реформи в залізничній тарифній справі і реформоване становлення залізничної тарифної політики, а також осмислення наукових праць щодо практичної діяльності залізничних тарифних комітетів.

В період з 1880-1883 рр. Урядом Російської імперії були зроблені перші спроби, через діяльність залізничних тарифних комітетів, узагальнити та систематизувати перші теоретичні праці, які лежать в основі всієї залізничної тарифної справи.

Тарифна реформа С.Ю. Вітте стала однією з найважливіших подій в історії економіки та економічної думки Російської імперії того часу. Вона активно сприяла процесу становлення цивілізаційного європейського капіталізму. Реформа була направлена на зміцнення економічних взаємовідносин та посилення контролю держави над фінансово-економічним господарюванням приватних залізничних підприємств, а згодом до чесного і прозорого викупу державою всіх збиткових приватних залізниць до державної казни, що дало змогу ввести в дію процес державної монополії на залізничному транспорті [1].

Вивчення процесу становлення, розвитку та функціонування залізничної тарифної системи, а також ролі тарифних комітетів в питанні тарифних реформ і тарифної політики держави в тогочасній історії науки і

техніки, а також висвітлення подій і явищ пов'язаних з реформою яку планомірно просували залізничні тарифні комітети, які підпорядковувались Міністру фінансів графу С.Ю. Витте в Україні сприятиме усвідомленню глибинних зв'язків між минулим та сьогоденням, розумінню основ Української залізничної науки та техніки, а також всієї залізничної тарифної справи. як самостійної науки і її впливу на розвиток всього залізничного транспорту нашої країни.

При С.Ю. Витте значно розширилося втручання держави в економіку: крім митно-тарифної діяльності в області зовнішньої торгівлі, залізничного транспорту і юридичного забезпечення підприємницької діяльності, держава підтримувала окремі угруповання підприємців (передусім пов'язані з вищими державними колами), пом'якшувала конфлікти між ними; підтримувала деякі області промисловості (гірничодобувну і металургійну промисловість, винокуріння, залізничне будівництво, будівництво паровозів, вагонів та розвитку водного транспорту), а також активно розвивало казенне господарство. Особливу увагу Витте приділяв кадровій політиці: видав циркуляр про залучення на службу осіб з вищою освітою, домагався права комплектувати особистий склад по досвіду практичної роботи і професійним здібностям. Ведення та контролю справами промисловості і торгівлі було доручене В.І. Ковальовському.

Загалом з ініціативи С.Ю.Витте були здійснені такі реформи:

- посилення ролі держави в економіці (державний монополізм):
- введення єдиних тарифів на залізницях;
- державне регулювання внутрішньої і зовнішньої торгівлі через І систему податків;
- зосередження більшої частини залізниць в руках держави;
- розширення державного сектора в промисловості;
- реформа щодо активізації діяльності Держбанку;
- введення державної монополії на торгівлю спиртним;
- зміцнення приватного підприємництва:
- гнучке податкове законодавство;
- боротьба з дефіцитом бюджету;
- зміцнення національної валюти (грошова реформа 1897 р. відмінила біметалізм і ввела золотий еквівалент рубля);
- помірний протекціонізм відносно іноземних інвесторів [2].

Для розробки державної тарифної політики і наглядом за недопущенням, в майбутньому «тарифних війн» було, як перші спроби, заснований тарифний комітет, а згодом і департамент залізничних тарифних справ, який підпорядковувався напряму Міністерству фінансів, а через деякий час всі основні економічні питання пов'язані з залізничними тарифами були підпорядковані Міністерству фінансів. Міністерство шляхів сполучення повинно було займатись лише експлуатацією, будівництвом а

також всіма технічними питаннями, які були пов'язані з залізничними транспортом Російської імперії. Але ці експерименти і модернізаційні реформи проіснували лише декілька місяців і ніяких позитивних результатів цей експеримент не приніс. Лише згодом після того, як міністром фінансів став С.Ю. Вітте був знову створений департамент залізничних тарифних справ при Міністерстві фінансів і проіснував він аж до 1917р. Також через пів року були засновані на всіх залізницях 49 тарифних комітетів, які займалися розробкою залізничних тарифів та переглядом, модернізацією, удосконаленням вже існуючих залізничних тарифів, наукова діяльність полягала в тому, що вони на практиці проводили експерименти, в питанні, як впливає той чи інший вид залізничного тарифу на розвиток технічного забезпечення та підвищення економічних показників в питанні отримання прибутку залізницями країни. [3]

Аналізуючи наукові матеріали щодо реформування залізничної тарифної справи ми прийшли до висновку про те, що найбільший вклад в теоретичні наукові розробки про становлення процесу реформування залізничних тарифів вніс відомий вітчизняний науковець, державний діяч, граф С.Ю.Вітте. У 1880р. він працюючи на посаді директора департаменту залізничних тарифних справ при міністерстві фінансів був одним з ініціаторів відродження та заснування залізничних тарифних комітетів. Завдяки цьому він видав у 1883 р. монографію під назвою «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов». В цій праці автор дає досить повний і з наукової точки зору обґрунтований, точний аналіз всієї залізничної тарифної системи в Російській імперії, її історію виникнення і найголовніше він робить аналітичний аналіз її майбутнього розвитку, а також він порівнює залізничну тарифну систему Російської імперії з тарифними системами інших Європейських країн.

Актуальність роботи С.Ю.Вітте не втратила свого сенсу і на теперішній час. На нашу думку молодим спеціалістам економічних спеціальностей було б доцільно опрацювати цю працю більш досконало. Ця праця важлива для нас тим, що автор був не лише теоретиком, а й практиком, він працював Головою ради міністрів Російської імперії, директором департаменту залізниць при Міністерстві фінансів, а до цього він був управляючим Міністерства шляхів сполучення у 1892р., також тривалий час Вітте С.Ю. керував одним з найбільших приватних залізничних підприємств країни, а саме Південно-Західними залізницями та зумів привести це підприємство до рівня самих прибуткових на той час.

Працюючи над питанням реформування системи та принципів побудови і узагальнення, систематизації діючих тарифів, яку очолював С.Ю. Вітте в середині XIX ст. На залізничному транспорті, ми розглядали питання якою вона склалася історично, тому необхідно, перш за все,

коротко ознайомитись з основними принципами реформи і встановлення тарифів [4].

Основними принципами в процесі реформування і встановлення тарифів ми будемо враховувати наступні:

1.Тарифи встановлюються відповідно платіжній здатності вантажу: чим вища цінність вантажу, тим вищий, звичайно, повинен бути і тариф. (Принципи класифікації товарів по цінності їх та вироботки тарифних ставок в залежності від цінності товарів).

2.Тариф встановлюється в залежності від кількості перевезень: чим значніша кількість перевезень, тим тариф, звичайно, повинен бути нижчим; чим не значніша - тим тариф повинен буди вищим. (Принцип зниження власних витрат залізниць в залежності від збільшення розміру перевезень).

3.Тарифи встановлюються в залежності від відстані перевезень: на коротких відстанях тариф повинен бути вище, на довгих відстанях –нижче. (Принцип диференціації тарифів, заснований на зменшенні витрат залізниць та збільшенням протягу перевезень)

4.Тарифи встановлюються в залежності від швидкості перевезень: більша швидкість повинна сплачуватися більш високим тарифом, чим мала. (Принцип відмінності умов перевезені та витрат залізниці по перевезенням великою та малою швидкостями)

5.Тарифи встановлюються в залежності від зручностей перевезень: зручність проїзду у 1-му класі повинна оплачуватись дорожче за зручності проїзду у 2, 3 та 4-му класах (пасажирських тарифів); зручності перевезень вантажів в спеціальних вагонах або засобах повинні оплачуватись дорожче за перевезення які не потребують особливих пристосувань.

6.Тарифи встановлюються в залежності від вимог конкуренції: залізниць між собою, водних шляхів сполучення, гужа та інших способів пересування вантажів та пасажирів.

7.Тарифи встановлюються згідно економічному положенню населення та станом промисловості та торгівлі, тобто він не може бути для них тяжким податковим тягарем, а повинен хоч побічно служити заохоченням до подальшому їх розвитку.

8.Тариф повинен бути без збитковим для залізниці, тобто він повинен не тільки покривати всі витрати залізниці по перевезенням, всі обов'язкові платежі витраченими на будівництво доріг капіталами та інше, але і приносити прибуток, чистий прибуток залізниці [5].

При розробці та встановленні тарифів повинні прийматися до уваги:

а) вид, властивості вантажу та його упаковка (предмети у виробках, частково оброблена та не оброблена сировина, що перевозяться в діжках, ящиках, мішках та при іншому закупорюванні, та також перевозяться насипом,кількістю місць, одиниць та т.п.);

б) кількість вантаж якій завантажується до вагону чи потягу (ваговий чи поваго ний тарифи, наймання окремих вагонів та поїздів);

в) норма завантаження вантажу до вагону, визначена залежно від місткості вагона та його підйимальної сили (предмети звичайної місткості, легкі, важкі, великої довжини та громіздкі)

г) виробництво додаткових робіт з перевозки вантажів та предметів, як то: навантаження, розвантаження, перевантаження, передача, зважування, зберігання, страхування вантажів та т.п.)

д) район дії тарифу (прямі, місцеві тарифи, тарифи в окремих сполученнях);

ж) час дії тарифу (тарифи встановленні до скасування, сезонні, місячні, річні) [6].

Залізничні тарифні комітети разом з графом С.Ю.Вітте.. у 1880р., який працював на посаді директора департаменту залізничних тарифних справ при міністерстві фінансів зробили доповнення та уточнення, щодо питання реформи залізничних тарифів, ці доповнення були надруковані, як окрема інструкція.

Перше положення. Тариф повинен встановлюватись відповідно до платіжної здатності вантажу. Звідки ж взяти ці здатності - із статистики вартості речей. На кожен рік існує власна ринкова та обмінна вартість, встановлена попитом та пропозиціями, району виробництва та збуту товару. Дослідження статистики вартості речей - може бути першою ознакою для встановлення платіжної властивості вантажу, іншими словами - встановлення такой плати за перевезення цього вантажу, яку він спроможне понести [7].

Друге положення. Тариф повинен встановлюватись в залежності від кількості перевезень. Відомості про кількість перевезень, перед усе, черпаються з залізничної статистики перевезень вантажів та пасажирів, а потім з статистики водних шляхів сполучення.

Третє положення. Тарифи встановлюються в залежності відстані перевезень. (так звані пробіги вантажів чи пасажирів) визначаються, головним чином, за даними залізничної статистики.

Четверте положення говорить про те, що тариф встановлюється залежно від швидкості перевезення. Кількість перевезень "великої" та "малої" швидкості з'ясується статистикою перевезень вантажів великої і малої швидкості по залізницях [8].

П'яте положення говорить, що тариф встановлюється від зручностей перевезення. Статистика визначає число проїжджаючих пасажирів по класах, порівняльну чисельність пасажирів в окремих вагонах і потягах, для вантажів же - кількість вантажів, що перевозяться на особливих підставах, пробіги їх і тому подібне.

Шосте положення говорить, що тариф повинен встановлюватись залежно від конкурентних умов гужа, водних шляхів сполучення і спільної

конкуренції залізниць. Усі конкурентні умови руху вантажів і пасажирів по залізницях і інших перевізних підприємствах визначаються, головним чином, за даними статистики.

Сьоме положення говорить, що тариф встановлюється згідно стану промисловості і торгівлі і економічному стану населення. Хоча на залізницях не ведеться спеціальної статистики в цих областях, проте необхідні відомості про промисловість і торгівлю, економічний стан населення завжди можуть бути здобуті з тих або інших джерел, напр., цих біржових комітетів, звітів урядових і приватних установ, різних суспільств та інше [9].

Восьме положення говорить, що тариф має бути беззбитковим для залізниці. Але, як же визначити цю беззбитковість тарифу? - Головним чином на підставі статистики, ретельно обробляючою відомості про доходи і витрати залізниць.

Також при розробці тарифів необхідно мати на увазі так звані максимальні чи вищі граничні ставки тарифів - це ті ставки, вище яких, в цілях загальнодержавного значення та захисту інтересів промисловості та приватних осіб, встановлювати тарифи забороняється, а якщо дозволяється тільки з особо поважних причин.

С.Ю. Вітте, безперечно, є дуже цікавою особистістю, яка посідає особливе місце в історії і науки Російської імперії. С.Ю. Вітте узагальнив та підпорядкував Міністерству фінансів всю залізничну тарифну справу Російської імперії. До його революційних, сміливих залізничних тарифних реформ в тарифній справі і тарифній політиці відбувся безлад і хаос. Доходило до того, що всі приватні залізниці під час жорсткої конкуренції встановлювали свої власні залізничні тарифи на перевезення пасажирів та вантажу. Праця С.Ю.Вітте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» неодноразово передруковувалась і перевидавалась у ХХ столітті, автор справді здійснив революцію в питаннях реформування, функціонування та подальшого розвитку залізничної тарифної справи. [10]

Хотілось би привернути увагу до того факту, що перед початком Першої Світової війни прибуток до державного бюджету Російської імперії від залізниць становив четверту частину від загального обсягу бюджету країни.

Головну роль цього економічного явища відіграла залізнична тарифна реформа, яка розпочала новий революційний процес викупу збиткових приватних залізниць до державної казни та завдяки приведенню їх до єдиної тарифної системи, розпочався етап перетворення їх на прибуткові державні залізничні підприємства.

Зрозуміло, чому, після 1889р. відбувся такий жвавий інтерес серед дослідників і науковців до проблеми встановлення та реформування залізничних тарифів.

Джерела та література

1. Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893 – 1902 гг.). Харьков, 1903. С. 3-8.
2. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. *Железнодорожное дело*. 1910. № 17-18. С. 127-128.
3. Штейн Л. Акционерные органы управления на железных дорогах России. Спб. 1870. 84 с.
4. Праці семінару для вивчення проблеми хлібної торгівлі України. К. 1928. Т.2 С. 130-135.
5. Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896. 26-29 с.
6. Гуцевич К.И. Железные дороги и тарифные комитеты Юга России. СПб. 1900. 65-72 с.
7. Протоколы заседаний. Общих съездов тарифных комитетов Российских железных дорог за 1894-1895 года / ДАДО. Ф.318. Оп.2. Од. зб. 16.
8. Гуцевич К. И. Железные дороги и тарифы Европейских стран. Вестник финансов промышленности и торговли. 1896. № 36. 22 с.

Приймук Сергей Михайлович

Государственный университет инфраструктуры и технологий
ул. Кирилловская, д. 9, г. Киев, Украина, 04071

С.Ю. Витте, как реформатор железнодорожного тарифного дела (1875–1913рр.)

Анотация. В статье раскрываются вопросы эволюции, становления, формирования и реформы железнодорожных тарифов. Во время проведения этой реформы, которую возглавил С.Ю. Витте в период с 1875-1913 гг. Были проведены решительные изменения по обобщению и процесса формирования новой тарифной системы. Раскрыты вопросы о роли С.Ю. Витте, о процессе формирования теоретической принципов в процессе формирования и приобретения дальнейшего развития железнодорожных тарифов. Показаны особенности процесса реформирования становления и развития залцизничных тарифов, а также поднимаются вопросы государственного регулирования железнодорожных тарифов в это время.

Ключевые слова: железнодорожное тарифное дело; реформы С.Ю. Витте; железнодорожные тарифы; виды тарифов; формирование и становление железнодорожной тарифной системы; железнодорожная тарифная реформа

Przymuk Sergiy

State University of Infrastructure and Technologies
9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071

S. Yu. Vitte, as the reformer of the railway tariff business (1875–1913)

Abstract. The article reveals the issues of evolution, formation and reform of railway tariffs. During this reform, which was headed by S. Yu. Vitte in the period from 1875-1913, Decisive changes were made on the generalization and the process of formation of the new tariff system. Solved issues about the role of S. Witte in the process of formation of theoretical principles in the process of formation and acquisition of further development of railway tariffs.

The features of the process of reforming the formation and development of railway tariffs, and raising the issue of state regulation of rail tariffs at this time are shown.

Keywords: *railway tariff business; S.Yu.Vitte's reforms; railway tariffs; types of tariffs; formation of the railway tariff system; railway tariff reform*

References

1. Migulin P.P. (1903) *Nasha noveyshaya zheleznodorozhnaya politika i zheleznodorozhnyye zaymy (1893 – 1902 gg.) [Our latest railway policy and railway loans (1893 – 1902)]*. Kharkov [in Russian]
2. Vitte S.Yu. (1910) Nekotorye soobrazheniya o prichinah deficitnosti russkoy zheleznodorozhnoy seti. [Some considerations about the reasons for the scarcity of the Russian railway network] *Zheleznodorozhnoe delo - Railway business*, 127-128. [in Russian]
3. Vitte S.Yu. (1893) *Principy zheleznodorozhnykh tarifov pri perevozke gruzov. [Principles of railway tariffs for the transportation of goods.]* Kyiv [in Russian].
4. Zagorskiy K.Ya. (1911). *Obzor zheleznodorozhnykh tarifov Francii, Germanii, Avstro-Vengrii sravnitelno s russkimi zheleznymi dorogami [Review of railway tariffs in France, Germany, Austria-Hungary compared with the Russian railways]* St. Petersburg [in Russian].
5. Subbotin A.P. (1887) *Tarifnyy vopros na russkikh zheleznykh dorogah [Tariff question on the Russian railways]*. St. Petersburg [in Russian].
6. *Pratsi seminaru dlia vyvchennia problemy khlibnoi torhivli Ukrainy [Works of the seminar for studying the grain trade of Ukraine]*. (Vols 1-4) [in Ukrainian]
7. Radcig A. (1896) *Vliyanie zheleznykh dorog na selskoe hozyaystvo, promyshlennost i torgovlyu [Influence of railways on agriculture, industry and trade]* St. Petersburg [in Russian].
8. Gucevich K.I. (1900) *Zheleznye dorogi i tarifnye komitety Yuga Rossii [Railways and Tariff Committees of the South of Russia]* St. Petersburg [in Russian].
9. *Protokoly zasedaniy. Obschih sezдов tarifnykh komitetov Rossiyskikh zheleznykh dorog za 1894-1895 gody [Protocols of meetings. General congresses of the tariff committees of the Russian Railways for the years 1894-1895]* DADO. F.318. Op.2. Od. zb. 16.
10. Gucevich K. I. (1896) *Zheleznye dorogi i tarify Evropeyskikh stran. [Railways and tariffs of European countries]. Herald of the finance of industry and trade - Vestnik finansov promyshlennosti i torgovli*, 36, 22 [in Russian].

Received 11.01.2018

Received in revised form 05.02.2018

Accepted 27.02.2018