

Н. В. Расков

АКТУАЛЬНОМУ ИССЛЕДОВАНИЮ 120 ЛЕТ

Рецензия на книгу:

С. Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов. М.: Наука, 2002

Институт экономики Российской академии наук в серии «Памятники экономической мысли» предпринимает издание 5-томного собрания сочинений С. Ю. Витте. Председателем редакционной коллегии собрания сочинений является академик Л. И. Абалкин. В 2002 г. вышла первая книга первого тома собрания сочинений С. Ю. Витте, ответственным редактором которой является профессор Н. К. Фигуровская.

Центральное место в рецензируемом томе занимает книга С. Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», ее первое издание вышло в 1883 г. в Киеве, переиздана она была в 1884 г., и следующее издание вышло спустя почти 30 лет, в 1910 г., в Санкт-Петербурге. В собрании сочинений книга переиздана по изданию 1910 г. Кроме того, в собрание сочинений включены статьи, рецензии, выступления С. Ю. Витте по проблемам железнодорожного транспорта.

В приложении к первой книге напечатаны «Формулярный список о службе члена государственного совета, статс-секретаря, действительного тайного советника графа Витте» и «Дополнительный формулярный список о службе члена государственного совета, статс-секретаря, действительного тайного советника графа Витте», в которых последовательно и детально прослеживается весь путь, который прошел С. Ю. Витте по служебной лестнице государственного деятеля.

КОНЦЕПЦИЯ АКАДЕМИЧЕСКОГО ИЗДАНИЯ

Издание собрания сочинений С. Ю. Витте является заметным событием российской общественной науки. С. Ю. Витте принадлежал к тому типу выдающихся государственных деятелей и менеджеров, которые обладали незаурядным талантом ученого и мыслителя. С. Ю. Витте, как правило, глубоко изучал предмет своей деятельности и анализировал ее результаты. В предисловии к собранию сочинений С. Ю. Витте говорится, что в 5-томном издании увидят свет «написанные им книги, статьи, а также его

„всеподданнейшие доклады”, записки, выступления и дискуссии в законодательных (представительных) и исполнительных органах государственной власти и некоторых съездах общественных объединений и научных организаций» [Витте, 2002, с. 5]. Тем самым широкому кругу читателей станут доступны сочинения С. Ю. Витте, большая часть которых либо была издана только при жизни автора, либо ранее вообще не была опубликована.

Предпринятое издание важно как для понимания эпохи Витте, его реформ, мировоззрения, так и для познания развития российского общества и эволюции общественного мировоззрения. Его мысли, наблюдения, опыт во многом являются актуальными и могут быть полезны в реформируемой российской экономике и обществе. Парадокс состоит в том, что о С. Ю. Витте написано очень много, но произведения, доклады, записки самого С. Ю. Витте практически не издавались и не переиздавались почти 100 лет. Массовый читатель, студенты до недавнего времени знали о С. Ю. Витте в основном из вторых, а то и третьих рук. В лучшем случае они могли ознакомиться с «Воспоминаниями» С. Ю. Витте, которые переиздавались не всегда добросовестно и качественно.

В соответствии с концепцией редакционной коллегии книги 5-томного собрания сочинений С. Ю. Витте подобраны по тематическому принципу. Перечень основных материалов, которые предполагается опубликовать в каждой книге, представлен в предисловии к собранию сочинений в первой книге первого тома собрания сочинений С. Ю. Витте.

Тематический принцип издания отдельных книг и томов имеет свои достоинства и недостатки. С одной стороны, это облегчает восприятие позиции С. Ю. Витте по конкретным вопросам, с другой стороны, затрудняет целостное восприятие его взглядов в контексте его реальной деятельности и исторических событий, а также в определенной мере вводит в заблуждение читателей, так как действительное содержание его сочинений далеко выходит за рамки конкретной тематики. Так, в рецензируемой книге подобраны материалы по проблемам железнодорожного транспорта, но там можно найти много интересного, например, по экономической теории, государственному регулированию, нравственности, об особенностях экономического и политического развития России и многое другое.

К сожалению, в собрание сочинений С. Ю. Витте не войдут его «Воспоминания». Во-первых, это наиболее обстоятельное сочинение автора, в котором полнее всего изложены его взгляды и оценки исторических событий. Во-вторых, «Воспоминания» С. Ю. Витте помогают понять, при каких обстоятельствах, руководствуясь какими мотивами, создавалось то или иное сочинение. Собрание сочинений С. Ю. Витте без его «Воспоминаний» все равно, что собрание сочинений, например, А. С. Пушкина без романа «Евгений Онегин». Ведь речь идет не просто о каких-то сборниках трудов

С. Ю. Витте. Редакционная коллегия Института экономики Российской академии наук претендует на первое научное собрание сочинений С. Ю. Витте [Витте, 2002, с. 5]. Включение в собрание сочинений «Воспоминаний» С. Ю. Витте было бы уместно именно сейчас, когда, наконец, увидела свет наиболее полная и достоверная версия этого сочинения. Санкт-Петербургский Институт истории Российской академии наук предпринял издание стенографических записей «Воспоминаний» С. Ю. Витте, хранящихся в Бахметевском архиве русской и восточноевропейской истории и культуры Колумбийского университета в Нью-Йорке [Из архива С. Ю. Витте, 2003]. До этого широкому кругу читателей были доступны лишь «Воспоминания» С. Ю. Витте под редакцией И. В. Гессена [Витте, 1960].

К собранию сочинений предпосланы обстоятельные аналитические исследования: статья академика Л. И. Абалкина «Экономические воззрения и государственная деятельность С. Ю. Витте», статья профессора Д. С. Мартынова «Путь С. Ю. Витте», статья кандидата исторических наук И. Н. Слепнева «Исторические условия подготовки первых работ С. Ю. Витте», послесловие к книге С. Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» профессора Н. К. Фигуровской.

Оценивать достоинства и недостатки статей и исследований, предпосланных собранию сочинений С. Ю. Витте, не является задачей рецензии. Заметим, однако, что С. Ю. Витте был многогранной личностью. Его взгляды, особенно практическая деятельность, задевали интересы многих слоев общества. Напомним слова жены С. Ю. Витте графини М. И. Витте: «При Дворе его обвиняли в республиканизме, в радикальных кругах ему приписывали желание урезать права народа в пользу монарха. Землевладельцы его упрекали в стремлении разорить их в пользу крестьян, а радикальные партии — в стремлении обмануть крестьянство в пользу помещиков. Творец конституции 17-го октября, с которой начинается новая русская история, был слишком заманчивым объектом для интриг и клевет; с другой стороны, сложная и многогранная натура большого государственного деятеля не поддавалась никакой упрощенной формуле и потому плодила недоразумения, иногда совершенно даже добросовестные» [Витте, 1923, с. XLVI]. Взгляды С. Ю. Витте, его деяния всегда были и остаются предметом ожесточенных споров. Учитывая это, издателям собрания сочинений было бы полезнее воздержаться от изложения собственных трактовок и взглядов на страницах собрания сочинений. Есть множество других способов и форм изложить собственные взгляды. Достоинство данного издательского проекта состоит в том, что он дает возможность читателям ознакомиться с книгами, статьями, докладами самого С. Ю. Витте, узнать, как он оценивал собственную деятельность, каковы были его взгляды.

Первая книга первого тома собрания сочинений имеет название: «Пути сообщения и экономическое развитие России». В первую книгу первого тома вошли книга С. Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» и его статьи и рецензии по этой же тематике. Издатели почему-то сочли необходимым поместить здесь еще и ряд рецензий на книгу С. Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», вышедших в 1884–1886 гг. Это не очень логично, так как в собрании сочинений представлена книга издания 1910 г., а не 1883 г. Это снижает, как нам кажется, респектабельность академического издания. Так ли необходимо было вообще печатать рецензии того времени? От академического издания требуются прежде всего наиболее полное и точное воспроизведение трудов автора и только необходимые примечания фактологического порядка. Читатель должен иметь возможность составить собственное мнение о содержании и значении публикуемых материалов. Рецензии на книги С. Ю. Витте, полемические статьи представляют, конечно, большой интерес, но только в качестве самостоятельных изданий, поскольку они не являются частью его сочинений.

Остановимся кратко на качестве издания. Надо ли говорить, что научное издание академического уровня должно быть тщательнейшим образом сверено с оригиналом и вычитано. В тех случаях, когда необходимо исправить ошибку, принципиально меняющую смысл, следует особо оговориться. Между тем в книге «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», помещенной в академическом собрании сочинений читаем, например: «...когда провозная плата достигает известного размера... то получится *небольшой* (курсив мой. — Н. Р.) валовой доход». [Витте, 2002, с. 141]. Если судить по содержанию текста и по приведенному графику, то здесь явно допущена ошибка. Речь идет не о небольшом доходе, а, наоборот, о наибольшем доходе. На следующей странице, где развивается та же мысль, напечатано правильно: «...получается наибольший валовой доход» [Витте, 2002, с. 142]. В оригинале в издании 1910 г., где приводится этот же сюжет, написано: «...то получается *нибольший* (курсив мой. — Н. Р.) валовой доход» [Витте, 1910, с. 27]. В слове «нибольший» явно пропущена буква «а» — следовало напечатать «наибольший». Ошибку в издании 1910 г., не глядя на содержание текста, усугубили в издании 2002 г. В первоначальном издании книги, в редакции 1883 г., где изложен этот же сюжет, читаем: «...когда провозная плата достигает известного размера... то получается *наибольший* (курсив мой. — Н. Р.) валовой доход» [Витте, 1883, с. 45].

Еще один пример. «Классическая политическая экономия, как мы видели, требует *полного вмешательства* (курсив мой. — Н. Р.) государства в хозяйственную жизнь, поэтому и ограничивает сферу государственной деятельности исключительно отрицательную ролью» [Витте, 2002, с. 327].

Понять смысл этого предложения нельзя. Но на сей раз текст 1910 г. воспроизведен точно [Витте, 1910, с. 224]. Между тем из содержания текста книги, особенно текста 5-го параграфа [Витте, 2002, с. 221], следует, что надо было написать «*полного невмешательства*». На этой же странице написано, что в произведениях классиков «выразилось учение о государственном невмешательстве» [Витте, 2002, с. 327; Витте, 1910, с. 224]. В данном случае «бережное отношение» к оригиналу 1910 г. вряд ли было оправданным. Эти сюжеты отсутствуют в первом издании книги и были дополнены С. Ю. Витте во втором. Вот как об этом написал С. Ю. Витте в предисловии ко второму изданию: «Почти все критические отзывы о нашей книге пытались определить, к последовательности каких именно экономических учений нас надлежит причислить. Нас причисляли и к манчестерцам, и к государственным социалистам, и к непоследовательным оппортунистам, ибо находили, что мы вначале строим фундамент на основании доктрин классической политической экономии, и затем, будто бы, собственноручно вынимаем из него камни. Эта часть возражений побудила нас изложить наш взгляд на существующие экономические учения и на применение их к русской действительности» [Витте, 2002, с. 113].

АКТУАЛЬНОСТЬ ИССЛЕДОВАНИЙ С. Ю. ВИТТЕ

Переиздание книги С. Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» и его статей пришлось как нельзя более кстати. Именно сейчас в России осуществляется реформа управления железнодорожным транспортом. В сентябре 2003 г. учреждена компания ОАО «Российские железные дороги», в состав которой передается 987 предприятий и организаций Министерства путей сообщения. Мысли С. Ю. Витте, его опыт вполне могут быть востребованы, чтобы свести к минимуму неизбежные ошибки при реформировании столь сложного объекта управления, как железнодорожная сеть страны.

С. Ю. Витте, прежде чем стать государственным чиновником, более 20 лет проработал на железнодорожном транспорте, в том числе управляющим железнодорожной компанией. Уже будучи министром финансов, он контролировал строительство железных дорог, их финансовое хозяйство и тарифную политику. В 1881–1885 гг. С. Ю. Витте как видный специалист по управлению железнодорожным транспортом был привлечен к работе в государственной Комиссии графа Э. Т. Баранова по исследованию железнодорожного дела в России. В результате этих исследований появился устав железных дорог России и было упорядочено тарифное дело. С. Ю. Витте был одним из самых активных сотрудников комиссии, работая в которой изучил опыт управления железнодорожным транспортом в зарубежных странах. Именно в этот период он пишет книгу о железнодорожных тарифах.

Государственная или частная эксплуатация железных дорог: вопрос гармонии интересов. В то время, как и сейчас, стоял вопрос, в чьей собственности должны быть железные дороги, кто и как ими должен управлять, какова должна быть роль государства в этой важнейшей сфере народного хозяйства. Опыт свидетельствовал о том, что государственная эксплуатация железных дорог имела свои недостатки, частная — свои. Шел поиск смешанных форм взаимодействия частного и государственного управления железнодорожным делом. Не давал однозначных ответов и опыт зарубежных стран.

С. Ю. Витте исходил из того, что железные дороги играют исключительно важную роль в экономике страны, в социальной и политической жизни народа, велико их культурное и военно-стратегическое значение. Поэтому государственная власть не могла быть безразличной к состоянию и развитию железнодорожного транспорта. Во времена С. Ю. Витте шло интенсивное железнодорожное строительство. Темпы накопления частного капитала для строительства дорог были явно недостаточны. В процесс накопления и мобилизации капитальных ресурсов было включено государство, которое финансировало их строительство из бюджетных средств, размещало железнодорожные займы, гарантировало частные займы. «Из всех капиталов, израсходованных на построение русской сети железных дорог, около 89% даны или гарантированы правительством» [Витте, 2002, с. 481]. «При указанных условиях Верховная власть, оставляя железные дороги достоянием государства, отдала их во временную эксплуатацию частным обществам на концессионных началах, оставив за собою право самого широкого контроля и вмешательства» [Витте, 2002, с. 329]. Таким образом, до 80-х гг. XIX в. в России было отдано предпочтение частному строительству и управлению железными дорогами под государственным контролем.

Организовать на деле эффективное управление железными дорогами оказалось весьма сложно. В сложившейся в то время модели взаимодействия государства и частного капитала постепенно выявились существенные изъяны. Ввиду того что капиталы были государственные или гарантированы государством, у частных владельцев не было должных стимулов к тому, чтобы вести дела рационально, что приводило к росту убытков от эксплуатации железных дорог, которые погашало государство. Таким образом, дефицит железнодорожных компаний ложился тяжким бременем на государственный бюджет России. Именно такое положение подтолкнуло власти с конца 80-х гг. XIX в. перейти к политике национализации железных дорог. У правительства и у общества сложилось впечатление, что частные владельцы железных дорог поставили свои интересы выше общественных и государственных, поскольку убыточность железнодорожных компаний сопровождалась быстрым ростом богатства их владельцев. Кро-

ме того, на железных дорогах не было должного порядка, что особенно наглядно проявилось в те годы, когда Россия вела военные действия.

Уже к концу XIX в. основные железные дороги России были национализированы. «Главные основания совершенного перелома в ж.-д. политике заключались в следующем: была уничтожена всякая, в том числе и тарифная, автономия частных ж.-д. обществ, и руководство тарифной системой всех ж. дорог было отдано в руки тарифных учреждений М-ва Финансов, было отдано предпочтение казенному ж.-д. строительству и эксплуатации перед строительством и эксплуатацией частных обществ во всех тех случаях, когда весь или, по крайней мере главнейший риск действий частных обществ слагался на государственную казну посредством системы гарантий. В соответствии с этими основаниями были выкуплены в казну главнейшие линии нашей сети, находившиеся в распоряжении частных обществ» [Витте, 2002, с. 361–362].

Таким образом, во времена С. Ю. Витте Россия перешла от частного строительства и управления железными дорогами к казенному управлению, от частной собственности на железнодорожном транспорте к государственной. Как и почему это произошло, в чем достоинства и недостатки каждого из вариантов управления, почему не сложилось взаимодействие смешанных форм управления — эти вопросы детальнейшим образом анализируются в книге С. Ю. Витте.

С. Ю. Витте, в принципе, не отдавал предпочтения ни частной, ни государственной форме собственности на железнодорожном транспорте, он ставил во главу угла интересы экономического и социального развития страны. «Если железные дороги имеют такое же абсолютное жизненное значение в стране, — пишет он, — как кровеносные артерии в организме человека, то вопросом жизни страны является правильное их функционирование. Если частная эксплуатация может воспроизвести это функционирование более деятельно и целесообразно для общих интересов страны, нежели правительственная, значит, необходима частная эксплуатация. Следовательно, вопрос заключается не в том, кто будет эксплуатировать железные дороги, а как будут их эксплуатировать» [Витте, 2002, с. 327].

Современная реформа железнодорожного транспорта в России тоже пытается согласовать интересы общества, государства и частных компаний. При этом предполагается, что железнодорожные пути будут находиться в руках государственной компании, а перевозчики, подвижной состав будут частными. Это совершенно новая для России модель управления, которая еще должным образом не испытана и за рубежом, в связи с чем опыт прошлого и обстоятельный анализ проблем частного, государственного и смешанного управления железнодорожным хозяйством, осуществленный С. Ю. Витте, нельзя оставлять без внимания.

Тарифное дело — это игра влияний. На первый взгляд проблема тарифов на железнодорожном транспорте кажется довольно скучным, чисто отраслевым вопросом, который касается узких специалистов, занимающихся рутинной учетной работой. С. Ю. Витте, однако, подошел к данному вопросу с учетом интересов и взаимодействия всех общественных сил.

В предисловии к первому изданию он писал, что только изучение и понимание тарифного дела «во всей полноте может предохранить учреждения, имеющие влияние на установление тарифов, от таких ошибок, которые должны отозваться значительными убытками или для народа, или для железных дорог, а, следовательно, в огромном большинстве случаев, и для государственного бюджета» [Витте, 2002, с. 111]. Отсюда, при разработке и установлении тарифов следует учесть множество обстоятельств и отразить взаимодействие многих общественных сил. «Тарифное дело, как теория, вытекая прямо из экономического закона спроса и предложения, представляет в своем дальнейшем развитии результаты, зависящие от взаимодействия элементов экономической, политической и даже умственной жизни народа. Эта игра влияний представляет собой в высшей степени интересный предмет для изучения мыслителя и экономиста» [Витте, 2002, с. 111–112].

Книга, решая вполне конкретные вопросы ценообразования на транспортные услуги, представляет собой весьма интересный трактат, отразивший широкую панораму социальной, экономической, политической жизни народа того времени. Обосновывая принципы ценообразования на железнодорожные услуги, С. Ю. Витте развивает теории монополии, спроса и предложения, ценообразования, государственного регулирования, управления крупной корпорацией, коммерческого дела.

Разрабатывая теорию железнодорожных тарифов, С. Ю. Витте пришел к очень интересному заключению: *«Железнодорожные тарифы должны регулироваться по тому началу, чтобы товары платили за провоз все то, что они могут заплатить»* [Витте, 2002, с. 355]. К этой, можно сказать, формуле С. Ю. Витте возвращается многократно в самых разных публикациях. В этом, если угодно, вся интрига ценообразования: продавец, производитель услуги должны понять, что может заплатить товар с учетом условий его производства и сбыта на различных рынках в разное время: «...для рационального регулирования тарифов существует лишь один закон, одна формула: нужно стремиться к тому, чтобы каждый товар платил за провоз то, что он *может* заплатить. Раз тарифы удовлетворяют этому условию, я утверждаю, что они соответствуют общегосударственным интересам, ибо они, с одной стороны, не только не стесняют торговлю и промышленность, но способствуют ее развитию, представляя грузам большую возможность передвижения в тех случаях, когда такой возможности не существовало совсем или она была

ограничена, а с другой — дают железным дорогам наибольший чистый доход. Для изыскания таких провозных цен, которые товары *могут* платить, очевидно, необходимо определять их по „существу”, на основании статистических условий производства, потребления и обмена товаров. Так как условия эти разнообразны и изменчивы, то, следовательно, и тарифы должны быть разнообразны и изменчивы» [Витте, 2002, с. 474].

При определении тарифов недостаточно учитывать только объективные экономические условия, следует брать во внимание множество самых разных обстоятельств. «На выбор торговлею того или другого пути имеют влияние, кроме провозных цен, коммерческие привычки или обычаи, условия кредита, удобство, объем ответственности, сохранность, скорость доставки и многие другие условия, а потому иногда можно конкурировать с более высокими провозными ценами, сравнительно с ценами конкурента, и обратно» [Витте, 2002, с. 147]. «В результате определение провозных цен есть дело опыта, прозорливости, изучения коммерческих фактов, одним словом, дело здравого смысла и коммерческого чутья» [Витте, 2002, с. 148].

Как определить, что может заплатить товар за перевозку, какие обстоятельства следует учесть, какие силы должны взаимодействовать при установлении тарифов, как обеспечить справедливость, гласность, прозрачность процедур и решений в сфере тарифного дела — эти вопросы волнуют нас и сегодня. У С. Ю. Витте на сей счет имеется немало интересных, оригинальных суждений, учет которых вполне может быть полезным при реформировании системы ценообразования и тарифного дела естественных монополий.

При организации тарифного дела необходимо общественное согласие, которое достигается с помощью гласности, прозрачности принятия решений, доступности информации об условиях предоставления железнодорожных услуг. Это способствует росту спроса на услуги естественных монополий, росту доверия потребителей услуг.

Разумный оппортунизм. В книге С. Ю. Витте найдут много интересного все те, кто интересуется экономической теорией, государственной экономической политикой, местом России в мировом хозяйстве. С. Ю. Витте причислял себя к тем сторонникам экономической мысли, которые считали необходимым активное вмешательство государства для экономического процветания страны. Вмешательство государства в хозяйственную жизнь, однако, не должно быть произвольным, не должно отвергать объективные экономические законы. Экономическая политика не может руководствоваться только абстрактными принципами. Она должна учитывать конкретные обстоятельства, которые складываются в каждой стране в каждый данный момент времени.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Издание сочинений С. Ю. Витте, предпринятое Институтом экономики Российской академии наук, является исключительно важным событием. Мысли С. Ю. Витте, его суждения, теоретические и практические выводы представляют большой интерес для студентов, преподавателей, ученых, менеджеров и политиков.

Основу первой книги первого тома Собрания сочинений С. Ю. Витте составляет его исследование о железнодорожных тарифах. Проблема ценообразования на услуги железнодорожного транспорта рассмотрена тщательнейшим образом, как с методологической, так и с практической сторон. Вместе с тем книга может быть полезна каждому, кто занимается теорией и практикой ценообразования крупной капиталистической компании любой отрасли и юридической формы.

В книге приведены четыре примера расчета и обоснования тарифов при перевозке мыла, сахарной свеклы, удобрений и вина [Витте, 2002, с. 148–187]. Эти расчеты могут быть замечательным материалом, кейсами в учебном процессе и вообще примерами того, как анализировать и исследовать конкретную ситуацию.

Исследуя теоретические основы ценообразования, С. Ю. Витте формулирует свое отношение к господствующим экономическим теориям и политическим воззрениям. Его беспокоило многое из того, что волнует россиян и сегодня. Как создать условия для роста благосостояния народа, как сочетать частные и общественные интересы, как обеспечить достойное место России в мировом сообществе.

Литература

- Витте С. Ю.* Воспоминания. Царствование Николая II. Т. 1. М.; Петроград, 1923.
- Витте С. Ю.* Воспоминания / Под ред. И. В. Гессена. Т. 1 (1849–1894). Детство. Царствования Александра II и Александра III. М., 1960; Т. 2 (1894 — октябрь 1905). Царствование Николая II. М., 1960; Т. 3 (17 октября 1905–1911). Царствование Николая II. М., 1960.
- Витте С. Ю.* Собрание сочинений и документальных материалов: В 5 т. / С. Ю. Витте Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 1. М., 2002.
- Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 1883.
- Витте С. Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. 3-е изд., доп. СПб., 1910.
- Из архива С. Ю. Витте.* Воспоминания. Т. 1: Рассказы в стенографической записи. Кн. 1, 2. СПб., 2003; Т. 2: Рукописные заметки. СПб., 2003.

Статья поступила в редакцию 17 сентября 2003 г.