Сазанкова Оксана Валерьевна – старший преподаватель кафедры общетеоретических правовых дисциплин Дальневосточного филиала ГОУ ВПО «Российская академия правосудия» (г. Хабаровск). E-mail: oksana_sazankova@mail.ru

Правовое регулирование железнодорожных тарифов: история и современность

В статье раскрываются вопросы политики государства в области ценообразования на железнодорожном транспорте в историческом и современном аспектах. Даётся сравнительный анализ принципов и норм, регулирующих тарифную деятельность на железнодорожном транспорте, а также системы органов государства осуществляющих деятельность, связанную с установлением тарифов, в дореволюционной и в современной России.

Ключевые слова: железнодорожная политика, тарифы, тарифная реформа, государственная монополия, принципы тарифной системы.

В середине 70-х годов XIX в., в период подготовки к русско-турецкой войне, был поднят вопрос о неудовлетворительном состоянии железных дорог и железнодорожного транспорта в России. Выяснение причин кризиса в названной отрасли и выработка предложений по её восстановлению были поручены специальной правительственной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России, учреждённой в июле 1876 г. Комиссию возглавил председатель Департамента государственной экономии Государственного совета, граф Э.Т. Баранов. В настоящей статье уместно было бы напомнить основные факты биографии Э.Т. Баранова, имя которого известно ныне лишь узкому кругу специалистов.

Баранов Эдуард Трофимович (18 февраля 1811 г. – 5 июля 1884 г.) – родился в семье директора Коммерческого банка Трофима Осиповича Баранова, пожалованного графским титулом в 1846 г. Эдуард Трофимович воспитывался в пансионе Царскосельского лицея. Служба его началась в лейб-гвардии Измайловском полку. В 1844 г. он был командирован на Кавказ, где принимал участие в боевых действиях, в 1849 г. участвовал в венгерском походе. В 1854 г. Баранову поручается командование лейб-гвардии Преображенским полком и в 1855 г. присваивается чин генерала. В 1886 г. Э.Т. Баранов назначен лифляндским, эстляндским и курляндским генерал-губернатором и командующим войсками рижского военного округа, в том же году его назначают генерал-губернатором северо-западных губерний и командующим войсками виленского военного округа. В 1868 г. Баранов становится членом Государственного совета и в 1881 г. председателем Департамента Государственной экономии. С 1876 г. и до самой смерти Эдуард Трофимович председательствовал в учреждённой особой Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. С деятельностью этой комиссии, которую современники называли «Барановской», связан поворот дореволюционной политики в сторону внедрения государственно-

капиталистической системы хозяйствования в сфере железнодорожного транспорта [1, с. 153].

Слияние к 1880-м гг. железных дорог европейской части страны в единую сеть требовало единообразного правового регулирования транспортных отношений. Частные нормы уставов отдельных обществ ранее, в период разрозненности железнодорожной сети, удовлетворявшие потребности изолированных стальных магистралей, не могли успешно регулировать складывающиеся транспортные отношения в целом. В результате, в 1886 г. был принят «Общий Устав Российских железных дорог», который установил единые нормы хозяйственной эксплуатации и утвердил твёрдые государственные начала регламентации деятельности железнодорожного транспорта. Предпринимались и другие шаги на пути реформирования отрасли: был введён финансовый надзор, а также контроль над соблюдением технических правил.

Но одним из наиболее важных звеньев новой железнодорожной политики была тарифная реформа 1889 г. Уже в тот период за железнодорожными тарифами было признано определяющее влияние на развитие народного хозяйства. Дореволюционный автор, Н. Гиацинтов, занимавшийся исследованием этого вопроса, отмечал: «… обеспечение правильности тарифов составляет такую же, если не более насущную потребность, как и достижение возможного совершенства в самом исполнении перевозок» [2, с. 4 – 8]. Он также отмечал, что в этом отношении мы находимся едва ли не в самом худшем положении, по сравнению с другими европейскими странами [2, с. 5]. Действительно, регулирование тарифов до упомянутой реформы было крайне несовершенным. Существовало большое количество разнообразных, зачастую неясных тарифных постановлений отдельных железных дорог, делавших крайне трудным вычисление стоимости провоза. Установленный в 1857 г. в «Положении об основных условиях для устройства первой сети железных дорог России» верхний ценовой порог тарифов на перевозку грузов и пассажиров существенного значения для их упорядочения не имел, поскольку железнодорожным обществам предоставлялось право понижать тарифы ниже установленного предела, практически, по своему усмотрению [10, с. 58]. Степень неясности и запутанности тарифов даже на одной и той же дороге, не говоря уже про всю дорожную сеть, была такова, что применение их было затруднительно не только хозяевами грузов, но и даже железнодорожными агентами [2, с. 6].

Отсутствие не только чёткого порядка, но и ясных общих начал регулирования тарифов было связано с тем, что истинное значение железных дорог для народного хозяйства страны первоначально не было уяснено.

Необходимость государственного регулирования тарифов, признанная в конце XIX века, остаётся актуальной по сей день. Ни изменения государственных порядков, ни переход от плановой экономики к рыночной не смогли поколебать этой концепции. Ёе отражение мы находим в Положении «Об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте», утвержденном Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2004 г. № 787 [3]. В постановлении закрепляется, что государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте осуществляется в целях:

а) достижения баланса интересов субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте и потребителей их услуг; б) защиты экономических интересов потребителей услуг субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте и обеспечения доступности услуг железнодорожного транспорта для потребителей; в) развития конкурентной среды на рынке транспортных услуг; г) обеспечения устойчивого и экономически эффективного функционирования субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте; д) создания в отношении субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте экономических стимулов к снижению себестоимости перевозок и повышению качества транспортного обслуживания, а в отношении потребителей их услуг – стимулов к оптимизации транспортных связей.

Исторически у истоков решения этого вопроса существовало две концепции регулирования тарифов и, следовательно, деятельность государства в этой области могла осуществляться одним из двух основных способов:

1) предоставив распоряжение тарифами частным предпринимателям, оно должно было брать на себя только ограничение этой деятельности;

2) взяв на себя всю полноту ведения, явиться, таким образом, в этом деле хозяином [2, с. 171].

Принятый закон «О железнодорожных тарифах» от 8 марта 1889 г. закрепил последний из них, утвердив государственную монополию на железнодорожные тарифы. Под тарифами, согласно этому закону, понимались «… взимаемые на железных дорогах провозные платы, дополнительные и другие сборы, а равно – правила применения упомянутых плат и сборов». «Правительству принадлежит руководство действиями железных дорог по установлению тарифов с целью ограждения интересов населения, промышленности, торговли и казны» [4, с. 152]. Следует отметить, что данное правило представляло собой новеллу тогдашнего законодательства. Ранее правительство не имело подобных прав. Высочайше Утверждённое положение Комитета министров от 9 октября 1881 г. предписывало только представлять тарифы для сведения в Министерство путей сообщения и в Государственный контроль [5].

В целом, передача всей полноты руководства государству встречала на своём пути многочисленные возражения. Например, на XXIII Общем съезде представителей железных дорог неоднократно указывалось, что сосредоточение крайне сложного тарифного дела в руках государственной власти неминуемо повлечёт за собой ущерб не только для интересов транспортных обществ, но и для всей страны [6, с. 225]. Активное противодействие смогло только затормозить, но не остановить процесс.

Закон 1889 г. всё руководство передал правительству в лице Министерства финансов, в котором для этой цели были созданы специальные органы: Совет по тарифным делам, Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел [4, с. 143].

Предметы ведения перечисленных учреждений, обобщив, можно представить следующим образом:

1. Совету по тарифным делам были предоставлены полномочия утверждать общие тарифные правила и «высшие» нормы, а также в спорных или особо важных случаях разрешать частные тарифные вопросы и рассматривать возражения против распоряжений, сделанных Департаментом железнодорожных дел.

2. Тарифный комитет занимался решением частных тарифных вопросов.

3. В Департаменте железнодорожных дел рассматривались и обсуждались представления об улучшениях действующих тарифов; велась статистика; разрабатывались предложения по улучшению правительственного руководства и установлению на железных дорогах тарифов, соответствующих интересам промышленности, а так же доходности железнодорожной сети. Кроме перечисленного, департамент вел делопроизводство Совета и Тарифного комитета [4, с. 143 – 150].

Современная нормативная база определяет, что государственное регулирование тарифов осуществляют: Федеральная служба по тарифам [7] – на грузовые железнодорожные перевозки во внутригосударственном сообщении (в том числе на перевозки грузов по территории Российской Федерации в прямом железнодорожном сообщении, в прямом смешанном сообщении и в непрямом смешанном сообщении) и международном сообщении (в том числе на перевозки экспортно-импортных грузов по территории Российской Федерации в непрямом международном сообщении через российские порты, в прямом международном сообщении, в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации (за исключением международных транзитных железнодорожных перевозок по территории Российской Федерации)), на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа во внутригосударственном сообщении; Министерство транспорта Российской Федерации [8] – на международные транзитные железнодорожные перевозки по территории Российской Федерации (п. 6 Положения «Об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте») [3]. Анализ современной и дореволюционной системы регулирования тарифов даёт основание сделать вывод, что нынешняя система является более оптимальной, по сравнению с дореволюционной, так как она имеет специализацию и исключает существование органов с дублирующими функциями.

Из норм Общего устава Российских железных дорог 1886 г. и Закона «О железнодорожных тарифах» от 8 марта 1889 г. можно выделить несколько главных положений на которых основывалась тарифная система в тот период.

И.М. Рабинович – автор работы «Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров», изданной в1898 году, выделял три принципа.

Первый из них – это равенство тарифной платы. Этот принцип содержится в ст. 71 Общего устава: «Железные дороги не имеют права делать грузоотправителям уступки против действующих тарифов, равно как предоставлять тем или другим грузоотправителям какие-либо исключительные преимущества независимо от тарифной платы» [9, с. 48].

Второй принцип – принцип законности. Плата должна исчисляться только по тарифам «законнодействующим». Такими по закону от 8 марта 1889 года считаются тарифы, которые:

а) утверждены правительством,

б) изданы им же,

в) представлены на его утверждение и не опротестованы в течение определённого срока, и вслед за тем введены в действие железной дорогой [6.223].

Обязательная официальная публикация тарифа являлась третьим принципом. Без соответствующей публикации он не мог быть применён для исчисления следуемых дорогам платежей.

Тарифы и тарифные изменения должны были печататься в «Сборнике тарифов Российских железных дорог», который ранее издавался Общим съездом их представителей, а после создания Департамента железнодорожных дел – последним, а также в одной из местных газет, определяемых для каждого района правительством [9, с. 231 – 233].

Регулирования тарифов государством осуществлялось, в первую очередь, в интересах экономики государства. Установление тарифов не имело первой целью обеспечение наибольшей прибыли железнодорожных компаний. Это влекло за собой (в начальный период) проблему доходности железных дорог, решение которой оставалось вне правового поля и тарифных законов 1889 г. и Общего Устава 1886 г. Способ преодоления этой проблемы содержался в концессионных соглашениях железнодорожных предпринимателей и правительства.

Их анализ указывает не только на путь решения указанного вопроса, но и на ещё один политико-правовой принцип регулирования экономической деятельности – принцип предоставления гарантий доходности железных дорог. С 1873 г. железнодорожным концессионерам были предоставлены дополнительные льготы. В первую очередь акционерному капиталу предоставлялась абсолютная правительственная гарантия дохода на акции на весь срок концессии, начиная с момента ее выдачи, а не после окончания постройки дороги, как это было раньше. Установление такого принципа привело к тому, что к 1887 году многомиллионные платежи казны по гарантированным железнодорожным обязательствам составили 85% внутреннего долга России. Такое положение вызвало необходимость проведения реформ, результатом которых явилось усиление контрольно-финансовых мер царского правительства, связанных с эксплуатацией железных дорог, а также усиление системы государственного регулирования их деятельности в целом, при сохранении за ними известной доли самостоятельности. Государство принимало самое активное участие в создании железнодорожных обществ. С одной стороны, оно гарантировало им получение доходов, а с другой, – жестко контролировало их финансовую отчетность [10, с. 69 – 74].

Современная концепция тарифной политики закрепляет ряд принципиальных положений, на которых основана тарифная система Российской Федерации.

Государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте в современной России основывается на следующих принципах: а) возмещение экономически обоснованных затрат субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте с учетом ежегодно устанавливаемых Правительством Российской Федерации уровней тарифов; б) распределение эксплуатационных расходов по видам перевозок; в) обеспечение равных условий доступа пользователей к услугам железнодорожного транспорта, в том числе к его инфраструктуре; г) установление для всех пользователей услуг железнодорожного транспорта единых правил, предусматривающих особые условия тарификации на железнодорожном транспорте; д) обеспечение гласности принятия решений по вопросам государственного регулирования тарифов, в том числе по вопросам установления и изменения уровня тарифов и правил применения тарифов; е) соответствие системы построения тарифов рыночным условиям хозяйствования (переход по мере развития рыночных отношений и конкуренции от тарифов, регулируемых государством, к тарифам, определяемым на договорной основе); ж) ведение раздельного учета затрат в естественно монопольном и потенциально конкурентном секторах транспортных услуг; з) ограничение перекрестного субсидирования одних видов деятельности за счет других.

Правилами предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте предусмотрен ещё один принцип – возможность предоставления исключительных тарифов, предусматривающих особые условия тарификации, на железнодорожные перевозки и услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Исключительные тарифы применяются на территории Российской Федерации с учетом условий перевозок, состояния рынков товаров и услуг, необходимости обеспечения конкурентоспособности транспортной системы, стимулирования развития новых технологий на железнодорожном транспорте и обеспечения равных условий предоставления услуг всем потребителям. Рассмотрение предложений о предоставлении исключительных тарифов осуществляют: Федеральная служба по тарифам (во внутригосударственном и международном сообщении); Министерство транспорта Российской Федерации (при осуществлении международных транзитных железнодорожных перевозок по территории Российской Федерации). Введение в действие исключительных тарифов осуществляется в установленном порядке актами Федеральной службы по тарифам или Министерства транспорта Российской Федерации.

Предоставление исключительных тарифов на железнодорожном транспорте в индивидуальном порядке не допускается [3].

Сравнение исторических норм и норм современного права указывает на то, что в настоящий период более подробно закрепляются принципы государственного регулирования. Учтены и проблемные моменты, например, не нашедший ранее непосредственного отражения в праве принцип гарантии доходности, назван в современных положениях первым.

Вместе с тем, с расширением количества принципиальных положений в области управления тарифами, в современный период понижен статус акта их

закрепляющего. По дореволюционному праву принципы были закреплены в нормативных актах, имевших статус закона, ныне это подзаконный акт. Передача этого механизма из сферы регламентации законодательной власти в сферу исполнительной власти говорит, по нашему мнению, о большей бюрократизации тарифной системы.

Как видим, новаторские для своего времени идеи – установление железнодорожных тарифов не произвольно, а на основе экономического закона спроса и предложения, высказанные С.Ю. Витте в 1883 г. в книге «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» – проверены временем. Аналогичные положения содержатся в нормативной базе регулирования данных отношений в XXI веке. Это говорит о несомненной ценности и необходимости учёта исторического опыта в любой области общественных отношений.

На основании Закона «О железнодорожных тарифах» от 8 марта 1889 г., министерством в марте и октябре 1889 г были утверждены «Правила относительно составления, публикации и введения в действие тарифов» [11, с. 36]. Названными документами устанавливался весь основной процесс осуществления этой деятельности.

Министерству финансов, уполномоченному от лица правительства, предоставлялись все проекты об установлении новых, изменении и дополнении действующих тарифов. Право делать такие предложения принадлежало казенным и частным железным дорогам, их съездам (статья 6 Приложения), правительственным ведомствам и общественным учреждениям, имеющим целью попечение о хозяйственных интересах населения (статья 8 Приложения) [4, с. 152 – 153].

По поводу последних И.М. Рабинович отмечал, что проекты могут исходить от таких ведомств и учреждений, когда необходимость в этом вызывается «интересами населения, промышленности и казны», однако, оговорка эта настолько неопределённого свойства, что она равносильна признанию права инициативы не только за железными дорогами, но и за всеми учреждениями вообще, поскольку нет тарифа, который так или иначе не затрагивал бы вышеперечисленные интересы [6, с. 229].

Если предложение исходило не от железной дороги, то указанные в нем тарифы могли быть введены в действие только после их утверждения Министерством финансов. Ходатайства общественных учреждений и обществ получали дальнейшее движение по «ближайшему усмотрению» Министра финансов. Предположения правительственных ведомств, а также ходатайства общественных учреждений и обществ в тех случаях, когда им будет признано дать дальнейший ход, передавались на предварительное обсуждение тех железных дорог, к которым они относились, а в случае необходимости – и съездов их представителей. Общие и Частные съезды представителей железных дорог собирались специально для обсуждения тарифных вопросов (съезды представителей железных дорог могли быть общие и частные. На общих съездах, обсуждались вопросы, касающиеся всей сети российских железных дорог, а на частных – только некоторые из них.) Это происходило по распоряжению или с разрешения Министра финансов. Их деятельность регламентировалась

специальными Правилами [12]. Непредставление в установленные сроки отзывов от названных лиц не приостанавливало дальнейшего движения переданных им вопросов [4, с. 145].

В случаях, когда проект исходил от железных дорог или их съездов, то он подлежал представлению в Министерство финансов с подробным объяснением оснований для его осуществления. Оно, в свою очередь, либо отказывало в его применении, либо вводило его в действие. Причем, последнее могло быть осуществлено как в силу прямого на то указания, так и «по умолчанию», в случае, когда в течение шести недель со стороны уполномоченных органов не следовало никаких возражений. В этот же срок министерство могло вводить в проект изменения, которые считались обязательными [4, с. 153 – 154]. Во избежание потери времени в важнейших случаях железные дороги предупреждались о желательных для правительства тарифных изменениях.

Законом предусматривался случай отказа железной дороги в предоставлении затребованного проекта или в публикации уже утвержденного тарифа. В этой ситуации, если признавалось, что необходимость введения нового или изменения действующего тарифа соответствует цели ограждения интересов населения, промышленности и казны (статья 2 Приложения), то Департамент железнодорожных дел самостоятельно их составлял. После чего они вводились в действие путём опубликования в Собрании Узаконений и Распоряжений Правительства. В дальнейшем составленные и опубликованные в таком порядке тарифы признавались обязательными как для железных дорог, так и для других лиц, пользующихся их услугами.

Это правило ещё раз подтверждало практически неограниченные права правительства в данной области. Поскольку при том значении, которое приобрели железные дороги к тому времени, любой тариф, так или иначе, затрагивал интересы вышеперечисленных лиц.

Железные дороги и съезды их представителей были обязаны оказывать Департаменту железнодорожных дел и другим уполномоченным органам содействие в их деятельности. Для этого они, безусловно, предоставляли все имевшиеся в их распоряжении статистические данные иные сведения и, а также книги и документы, требуемые для решения этих вопросов (статья 15 Приложения) [4, с. 155].

В результате проведения тарифной реформы государству был передан механизм управления железнодорожными тарифами, который являлся не только методом воздействия на железнодорожную сеть, но и рычагом управления народным хозяйством.

Современные нормы подробно регулируют порядок установления тарифов. Государственное регулирование тарифов на железнодорожном транспорте осуществляется путем утверждения и введения в действие тарифов или их предельного уровня, а также контроля за правильностью их применения.

Для определения (установления) тарифов на железнодорожном транспорте (кроме исключительных тарифов) в Федеральную службу по тарифам или Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с их компетенцией представляются определённые материалы: а) расчет предлагаемого

уровня тарифов; б) сводные бухгалтерские балансы субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте; в) расчет изменения затрат по элементам расходов, включая их постатейное обоснование; г) расчеты (в том числе их обоснование) показателей деятельности и размера прибыли субъектов естественной монополии на железнодорожном транспорте, прогнозируемые на рассматриваемый период регулирования; д) планы капитальных вложений; е) сравнительные данные по элементам затрат, показателям деятельности и размеру прибыли за предыдущие 3 года; ж) иные материалы по вопросам определения (установления) тарифов и осуществления контроля по вопросам, связанным с определением (установлением) и применением тарифов. Материалы рассматриваются в порядке, установленном, соответственно, Федеральной службой по тарифам или Министерством транспорта Российской Федерации, и при необходимости направляются для рассмотрения в другие заинтересованные федеральные органы исполнительной власти и независимым экспертам. Решение об определении (установлении) тарифов или их предельного уровня на железнодорожном транспорте (за исключением тарифов на международные транзитные железнодорожные перевозки по территории Российской Федерации) принимается с обязательным учетом анализа основных ценообразующих факторов. Важным документом, влияющим на установление тарифов, является в данный момент Постановление ФЭК от 17 июня 2003 года. № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (тарифное руководство № 1, части 1 и 2), которое отражает общую направленность правового регулирования [13].Тарифы на железнодорожном транспорте вводятся в действие актами Федеральной службы по тарифам или Министерства транспорта Российской Федерации в сроки, установленные законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации.

Федеральная служба по тарифам, также разрабатывает с участием Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерства финансов Российской Федерации и принимает в установленном порядке нормативно-методические документы по вопросам государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте. Федеральная служба по тарифам и Министерство транспорта Российской Федерации в пределах своей компетенции осуществляют анализ практики применения тарифов и дают разъяснения по вопросам государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте.

Таким образом, ранее, по дореволюционному праву, разрешительный порядок сочетался с уведомительным при преобладании разрешительного. В настоящий момент существует только разрешительный порядок. Это вновь подтверждает вывод о большей бюрократизации системы.

В результате исследований правового регулирования тарифов на железнодорожном транспорте в дореволюционной и современной России с историко-нормативной позиции можно сделать следующие выводы.

Одним из наиболее важных звеньев «новой» железнодорожной политики в конце позапрошлого века была тарифная реформа. Принятые в её рамках

нормативные акты «Общий Устав Российских железных дорог» 1886 г., Закон «О железнодорожных тарифах» от 8 марта 1889 г. закрепили фактическую государственную монополию на железнодорожные тарифы. Современная концепция сохраняет принцип государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте неизменным. Другим принципом, сохранившим своё значение, был и остаётся принцип открытости, гласности тарифов.

В результате реформ, с 90-х годов XIX в. в России была установлена единая государственная тарифная политика, направленная на установление баланса интересов всех заинтересованных сторон. Современная концепция регулирования тарифов сохраняет в качестве одной из основных идей – идею сочетания интересов, общества, государства и перевозчиков.

Однако наравне с сохранёнными положениями следует отметить довольно значимые отличия. Появилась специализация тарифных органов, которой не существовало раньше. Регламентация тарифной деятельности стала более чёткой и детально проработанной. Эти отличия, на наш взгляд, воплощают положительные тенденции в развитии тарифного дела. Вместе с тем, как говорилось ранее, присутствуют признаки большей бюрократизации тарифной системы.

Опыт прошлого заслуживает изучения и, возможно, творческого применения в наши дни. Тем более, что проблемы в данной сфере существуют и сейчас. Современные нерешённые вопросы деятельности железных дорог не были предметом исследования данной статьи, однако, можно сказать о некоторых из них. Президент ОАО «Российские Железные Дороги» (основного железнодорожного перевозчика, компании со 100% государственным капиталом, созданной на базе Министерства путей сообщения России), Владимир Якунин, заявил: «государство жестко регулирует железнодорожные тарифы. При этом, цены у других участников транспортного рынка дерегулированы. Например, за предыдущие годы цены в промышленности выросли в 2 раза, ценовое давление на издержки компании – в 1,8 раза, а железнодорожные тарифы проиндексированы только в 1,47 раза. Это привело к недофинансированию компании на сумму свыше 390 миллиардов рублей, занижению ее рентабельности и существенному дефициту инвестиционных ресурсов. Снизилась привлекательность частных инвестиций не только в инфраструктуру, но и в подвижной состав, что противоречит целям реформирования отрасли. Таким образом, государственное регулирование тарифов и заработной платы работников создает для ОАО «Российские Железные Дороги» неравные условия деятельности по сравнению с другими компаниями и отраслями». Ю.А. Метелева в своём исследовании «Правовое регулирование ценообразования в сфере естественных монополий» отмечает, что основной проблемой тарификации железнодорожных перевозок является то, что тарифы на перевозки грузов в международном сообщении в направлениях пограничных передаточных станций более чем в 1,7 раза выше, чем на перевозки грузов во внутригосударственном сообщении и в международном сообщении через российские порты, что обусловлено разными методологическими подходами построения данных тарифов и проводимой государством политикой по поддержке российских портов. Это приводит к

неэффективному использованию инфраструктуры железных дорог. На подходах к портам скапливаются поезда, вследствие чего принимаются конвенционные запреты на погрузку. В то же время, пропускная способность железнодорожных линий в направлениях сухопутных пограничных переходов в полной мере не используется [14, с. 12 – 15]. Таким образом, несмотря на положительные тенденции, в тарифной сфере сохраняются нерешённые вопросы. Возможным путём их решения может быть более активное привлечение к выработке тарифов самих железных дорог и их крупной клиентуры, установление для повышения оперативности, возможности уведомительного порядка введения тарифов.

В любом случае, по нашему мнению, решение современных проблем необходимо осуществлять на основе всестороннего анализа настоящего и обязательно исторического опыта. Тем более, что царскому правительству, в том числе с помощью тарифной политики, удалось успешно справиться со многими трудностями и проблемами в этой сфере. Показателен следующий пример: после многолетней убыточности железнодорожной отрасли к 1911 году финансовый дефицит железных дорог был полностью преодолён [10, с. 99].

Важное отличие современных и дореволюционных правовых норм связано с основным направлением их воздействия на общественные отношения. Дореволюционные политики и законодатели видели в железнодорожной транспортной системе средство подъёма всей экономики государства, признавали за ней ведущую роль в народном хозяйстве, а также связующий и системообразующий фактор между всеми отраслями производства. В соответствии с этим, нормы, регулирующие отдельные институты железнодорожного права, в том числе тарифные законы, призваны были решать задачи, продолжающие курс политики государства.

Современный законодатель уже не придаёт железнодорожному транспорту такого всеобъемлющего значения. Нельзя, разумеется, сказать, что он не придаёт ему значения вообще. Но главной целью современных правовых норм уже не является реализация задачи использования стальных магистралей как средства подъёма экономики страны. Вместе с тем, законодателю стоило бы обратить внимание именно на этот аспект дореволюционной политики. Поскольку и сейчас, в условиях обширных российских территорий, нет другой транспортной системы конкурирующей с железными дорогами, с их массовостью, срочностью, регулярностью, скоростью, относительной дешевизной перевозок. В связи с чем, их значение в полной мере не оценено.

Недостаточное внимание к таким важным аспектам государственной деятельности, как железнодорожная транспортная политика и её важной составляющей – тарифной политике, недопустимо.

Литература и источники:

1. Соловьёва, А. М. Железнодорожный транспорт в России во второй половине XIX в / А. М. Соловьёва. – Москва : Издательство «НАУКА», 1975. – 315 с.

2. Гиацинтов, Н. Основания организации тарифного дела на железных дорогах / Н. Гиацинтов. Москва : типолитография «И.Н. Кушнерёва и К⁰», 1887 г. – 244 с.

3. Постановление Правительства РФ от 15 декабря 2004 г. № 787 «Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте» // Собрание законодательства Российской федерации. 20.12.2004 г. – № 51. – Ст. 5201.

4. Сборник относящихся к железным дорогам Узаконений и Распоряжений Правительства. Часть II. Издание управления железных дорог. – 1915 г. – 785 с.

5. Полное Собрание Законодательства. – 1889 г. – № 486.

6. Рабинович, И. М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке грузов, багажа и пассажиров / И. М. Рабинович. – Санкт-Петербург : типография М.М. Стасюлевича, 1898 г. – 592 с.

7. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 332. «Об утверждении Положения о Федеральной службе по тарифам» // Собрание законодательства Российской Федерации. От 19 июля 2004 г. – № 29. – Ст. 3049.

8. Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о министерстве транспорта Российской федерации» // Собрание законодательства Российской федерации. 09 августа 2004 г. – № 32. – Ст. 3342.

9. Общий Устав Российских Железных Дорог с изложением бывших при рассмотрении онаго в Государственном Совете суждений. – С.-Петербург : Типография министерства путей сообщения, 1886. – 235 с.

10. Ковальчук, М. А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1837 – 1917 гг.) : монография / М. А. Ковальчук. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2007. – 105 с.

11. Собрание Узаконений и Распоряжений Правительства. – 1889. – № 146.

12. Собрание Узаконений и Распоряжений Правительства. – 1890. – № 115.

13. Постановление ФЭК от 17 июня 2003 года. № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (тарифное руководство № 1, части 1 и 2) // Российская газета от 20 августа 2003 г. – № 164.

14. Метелева, Ю. А. «Правовое регулирование ценообразования в сфере естественных монополий» / Ю.А. Метелёва // Журнал российского права. – 2006. – № 10. – С. 12 – 15.