

## ПОЛИТИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ РОССИЙСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА КАК ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ

Черемин Г.Д.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Московский гуманитарный университет (111395, Москва, ул. Юности, 5), e-mail: tcheremin@yandex.ru*

Показаны политическая значимость и особенности российского железнодорожного транспорта как естественной монополии. Естественная монополия в этой сфере складывалась на протяжении длительного периода. Железнодорожный транспорт стал инструментом модернизации страны на рубеже XIX-XX вв. В ходе Гражданской войны 1918-1920 гг. на железнодорожном транспорте была установлена государственная монополия. Железнодорожный транспорт стал средством поддержания единства политического и социально-экономического пространства страны. Его сетевая структура в наибольшей степени соответствует выполнению задач перевозки грузов и населения. Социально-политическая значимость железнодорожного транспорта как общественного блага настолько велика, что от него зависит стабильность положения в стране. Акцентировано внимание на взаимосвязь политики и экономики с учетом интересов элиты находящейся на уровне принятия решений.

Ключевые слова: государственная политика, железнодорожный транспорт, модернизация, естественная монополия, «Российские железные дороги».

## THE POLITICAL IMPORTANCE OF RUSSIAN RAILWAY TRANSPORT AS A NATURAL MONOPOLY

Tcheremin G.D.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Moscow Humanitarian University (111395, Russia, Moscow, street Youth, 5), e-mail: tcheremin@yandex.ru*

The political importance and features of the Russian railway transportation as natural monopoly are shown. The natural monopoly in this sphere developed during the long period. The railway transportation became a tool of modernization of the country on the eras of the XIX-XX centuries. The state monopoly on a railway transportation was established during the Civil war of 1918-1920. The railway transportation became means of maintenance of unity of political, social and economic space of the country. Its network structure to the greatest degree corresponds the performance of tasks of transportation of cargoes and people. The socio-political importance of a railway transportation as public blessing is so great, that the stability of position in the country depends on it. She focuses on the interplay of politics and economics in view of interests of the elite are on the level of decision making.

Keywords: a state policy, railway transport, modernization, natural monopolies, «Russian railways».

Сейчас уже редко подвергается сомнению тезис о том, что наличие развитой железнодорожной сети является одним из важных средств обеспечения единого политического и экономического пространства страны. Но необходимо отметить такую особенность российского железнодорожного транспорта, как постепенное образование на его основе естественной монополии. С нашей точки зрения, политическая значимость этого процесса заслуживает специального рассмотрения.

Хотя решение о создании первых железных дорог в России принималось, исходя из политических потребностей, строились они на частные средства. В 1837 г. была построена линия между столицей – Санкт-Петербургом и Царским Селом, где находилась резиденция императора. Следующая дорога была сооружена между двумя столицами – Санкт-Петербургом и Москвой – в 1851 г.

Отсутствие железных дорог южного направления стало одной из причин поражения России в Крымской войне 1853-1855 гг. Правительству России стало ясно, что необходимым условием обеспечения контроля государства над пространством страны, сохранения ее территориальной целостности является создание сети железных дорог. Исходя из результатов Крымской войны, а также из потребностей экономики, в первую очередь сельского хозяйства, правительство Александра II приняло решение о создании сети железных дорог, сначала путем привлечения частного капитала, но с оказанием ему большой финансовой помощи. Для этого в 1857 г. был образован Железнодорожный фонд, за границей размещались акции российских железных дорог, кроме того, на постройку и эксплуатацию выдавались концессии.

Вокруг Москвы, являвшейся центром внутреннего рынка, начали строиться радиальные линии железных дорог, связывавшие ее с другими районами страны. Именно такую конфигурацию, исходя из необходимости развития внутреннего рынка, предлагал в 1856 г. известный российский общественный деятель А.И. Кошелев [7, с. 75]. Москва, таким образом, стала основным железнодорожным узлом Российской империи. Качество строительства частных железных дорог, которые не считались особенно выгодными, было невысоким, уровень эксплуатации тоже. В дальнейшем все это создало большие трудности в ходе воинских перевозок во время русско-турецкой войны 1877-1878 гг.

Выдающийся государственный деятель России С.Ю. Витте утверждал, что именно крайняя неподготовленность железных дорог к мобилизации и воинским перевозкам стала причиной для постепенного перевода железнодорожного транспорта под государственное управление. «Со времени Александра III начали смотреть на железные дороги как на первостепенные орудия государственности, и их частно-промышленный характер стал играть подчиненную роль», – писал он [3, с. 145]. Ввиду неудовлетворительной финансовой деятельности частных компаний, а также повышения значимости железных дорог, в 1880-е годы правительство перешло к самостоятельному строительству, а также выкупу ряда частных дорог в казну. Кроме того, в целях усиления контроля в 1885 г. был введен в действие Устав российских железных дорог. Тарифная политика тоже стала определяться государством. Это можно считать началом второго этапа развития государственной политики в отношении железнодорожного транспорта.

С.Ю. Витте стал инициатором проведения политики модернизации России через железнодорожное строительство. В обстановке общего промышленного подъема 1890-х годов российское правительство осуществило очень большие инвестиции в строительство новых железнодорожных линий. Частный капитал тоже принимал в этом участие. Вложения в железные дороги способствовали дальнейшему подъему экономики. К началу XX в.

железнодорожная сеть охватила практически всю европейскую часть страны, а Транссибирская магистраль протянулась до Владивостока. От Москвы, как центра страны, магистральные железные дороги вели к границам Российской империи. В стране возникла уникальная моноцентрическая конфигурация железнодорожной сети, в отличие от полицентрической в западных странах [9, с. 151]. В такой конфигурации железнодорожный транспорт давал возможность поддержания целостности политического и экономического пространства, способствовал обеспечению национальной безопасности страны.

Вместе с тем, технологический уровень железнодорожного транспорта оставлял желать лучшего. Плотность сети была недостаточной, многие важные участки были построены в однопутном исполнении, что резко снижало пропускную способность. В особенности это проявилось во время русско-японской войны, которая была проиграна, причем с потерей части территории, во многом, из-за недостаточного развития железнодорожного транспорта [10, с. 738].

Строительство и эксплуатация железных дорог России на рубеже XIX-XX вв. стали одним из главных факторов модернизации страны. Политические решения, принятые в отношении железнодорожного транспорта, оказались верными: в социальной и экономической сферах страны произошел резкий подъем. Но модернизационные процессы имели несбалансированный характер: так, развитие железнодорожного транспорта как инфраструктурной отрасли было догоняющим по отношению к другим отраслям, а сектор тяжелой промышленности слишком опередил их.

В целом создание железнодорожного комплекса было завершено в начале XX в. К этому времени железнодорожный транспорт приобрел те самые специфические черты, которые сильно отличали его от зарубежных аналогов.

Вместе с тем, на этом этапе железнодорожный транспорт в экономическом плане еще не был полностью монопольным: государству принадлежало только 70 % дорог, а остальные находились в собственности частных компаний.

Но существовали и другие объективные факторы, способствовавшие усилению монопольного положения российского железнодорожного транспорта. Прежде всего, на некоторых направлениях у железных дорог не было иного конкурента, кроме водного транспорта. Автомобильный транспорт находился в зачаточном состоянии, шоссейные дороги – тоже. Понятно, что на дальних расстояниях гужевого транспорта можно в этом случае в расчет не брать. Поэтому, учитывая российские расстояния, железные дороги становились главным, а часто и единственным способом перевозки пассажиров и грузов.

Но, кроме того, и сам железнодорожный транспорт в целом как отрасль существовал в «неконкурентной» среде. На рубеже XIX-XX вв. государственная политика, проводившаяся,

прежде всего, в отношении тяжелой промышленности и железнодорожного транспорта, способствовала сближению интересов государственного аппарата и руководства крупных монополистических объединений. Наличие мощного государственного капитализма в виде многочисленных казенных предприятий, вместе с активным регулированием экономики в виде распределения государственных заказов создали систему гарантированных прибылей для крупного капитала. Поэтому крупнейшие предприятия очень мало были затронуты конкуренцией, по крайней мере, внутри страны. Тем не менее, как указывал академик Л.И. Абалкин, «эксплуатация железных дорог показала, что казенные предприятия по своей экономической природе могут быть рентабельными» [1, с. 22].

Во время первой мировой войны возник системный кризис на железнодорожном транспорте, порожденный как его недостаточным развитием, так и нарушением его снабжения железнодорожным оборудованием со стороны крупных монополистических объединений, что стало одной из причин военных поражений страны и последующего крушения Российской империи.

После октябрьских событий 1917 г. правительство большевиков обратило на железнодорожный транспорт пристальное внимание, хорошо понимая его значение для реализации нового политического курса. Уже в апреле 1918 г. под управление Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) перешли казенные, а в сентябре – частные железные дороги. На основании декретов «О пределах компетенции Наркомата путей сообщения в деле транспорта» от 16 февраля 1918 г. и «О централизации управления, охране дорог и повышении их провозоспособности» от 23 марта 1918 г. железнодорожный транспорт был централизован, фактически на нем была установлена военная дисциплина, а 28 ноября 1918 г. было введено военное положение. Затем, с целью усиления на транспорте не только государственного, но и партийно-политического контроля, в начале 1919 г. были организованы политические отделы [6, с. 16]. В 1920 г. появился единый «Устав железных дорог» России. Политика большевиков на железнодорожном транспорте сыграла немалую роль в обеспечении их победы в гражданской войне.

Полная централизация железнодорожного транспорта на этом этапе завершила окончательное формирование в этой отрасли естественной монополии. Новый импульс в своем развитии железнодорожный транспорт получил в ходе восстановления народного хозяйства и последовавшей за этим индустриализации. Вместе с тем и на этом третьем этапе он остался в виде «догоняющей» отрасли, а не «опережающей» продвижение других отраслей. Но успехи в железнодорожном строительстве в межвоенный период были весьма значительными. Советское руководство уделяло отрасли особое внимание, принимая соответствующие решения и осуществляя крупные капиталовложения в отрасль. Работа

железнодорожного транспорта стала существенным фактором в политике индустриализации страны. К концу периода железнодорожный комплекс стал мощной опорой советского государства, важнейшей составной частью государственной монополизированной экономики.

Правильность и дальновидность государственной политики советского руководства была подтверждена в период Великой Отечественной войны, когда полностью выявились возможности обновленного железнодорожного транспорта [5, с. 542]. В отличие от периода первой мировой войны, железнодорожный транспорт смог способствовать обеспечению потребностей обороны страны и победы в Великой Отечественной войне и над милитаристской Японией.

Целенаправленная государственная политика по развитию железнодорожного транспорта продолжалась и в послевоенный период. Государство направляло в отрасль большие средства, строились новые магистральные линии, совершенствовался подвижной состав. Пика своего развития железнодорожный комплекс достиг в 1980-е годы. Государство создало на железнодорожном транспорте сильную социальную сферу, ведомственный жилой фонд, систему учреждений здравоохранения и даже торговые организации. Кроме того, сами железнодорожники стали большой социальной группой, сплоченной единым производственным процессом. В отличие от других подобных социальных групп, они были организационно оформлены двойным образом: во-первых, как иерархически построенное корпоративное объединение, и, во-вторых, в виде профессионального союза.

Особенность российского железнодорожного транспорта состоит, прежде всего, в том, что в определенные периоды истории он являлся государственной монополией. В данном случае под государственной монополией мы понимаем исключительное право государства на предоставление транспортных услуг с целью обеспечения контроля над территорией страны, грузовыми и пассажирскими перевозками, установления цен на перевозки. В этом своем качестве он стал одним из ресурсов и инструментов государства по поддержанию, укреплению и расширению его монополии на власть в стране, будучи не только транспортным комплексом, но и составной частью органа исполнительной власти – Министерства путей сообщения. Таковым он оставался и в начальный период рыночных реформ в России в начале 1990-х годов, пока правящие круги страны не поставили вопрос об адаптации его к новой обстановке.

К моменту образования самостоятельной Российской Федерации железнодорожный комплекс одновременно являлся естественной монополией по своему положению в народном хозяйстве, государственной монополией как хозяйствующий субъект по своему правовому положению, и, наконец, находился под непосредственным управлением органа государственной власти – Министерства путей сообщения. С 2004 г. управление

железнодорожным транспортом осуществляется государственной корпорацией ОАО «Российские железные дороги».

Так в чем же состояла особая роль железнодорожного транспорта как государственной и естественной монополии? Во-первых, железнодорожный транспорт к концу XIX века стал фундаментом общероссийской экономики, поскольку он позволил укрепить и расширить единое экономическое пространство страны. Во-вторых, он стал одним из основных средств поддержания единого политического пространства. В-третьих, он стал одним из наиболее доступных для широких слоев населения видов транспорта, обеспечив свободу передвижения на большие расстояния, что тоже является важным политическим и социальным фактором.

Итак, отметим политически важные особенности российского железнодорожного транспорта как естественной монополии.

1. Железнодорожный транспорт России имеет ярко выраженный территориальный характер.
2. Развитые железные дороги на больших территориях имеют сетевую структуру, которая в большей степени соответствует эффективному выполнению стоящих перед ними задач перевозки грузов и населения. Российская сеть железных дорог сложилась еще в 60-х годах XIX века, причем создавалась она вокруг Москвы, которая стала ее центром.
3. Железнодорожный транспорт более эффективно функционирует как единый комплекс с централизованным управлением и диспетчерской службой, а разделение его на несколько самостоятельных и независимых железных дорог нецелесообразно и приведет к росту расходов на него.
4. В соответствии с экономическим «эффектом от масштаба» на железнодорожном транспорте по мере увеличения протяженности его сети и роста объемов перевозок в длительном периоде эксплуатации, несмотря на большие начальные капиталовложения, наблюдается значительное снижение издержек.
5. Экономическая эффективность железнодорожного транспорта в наибольшей степени проявляется только в том случае, если он занимает естественно-монопольное положение и в этом качестве обладает повышенной устойчивостью.
6. Железнодорожный транспорт обладает целым рядом преимуществ по сравнению с другими видами транспорта. Он может перевозить большие объемы грузов и массы людей на дальние расстояния, при этом влияние на него погодных условий менее значительно, что особенно важно для нашей страны. В пригородном пассажирском сообщении железнодорожный транспорт в больших городских агломерациях тоже оказывается более эффективным, чем автомобильный.

7. Доступность железнодорожного транспорта является необходимым условием обеспечения мобильности и свободы передвижения для самых широких слоев населения.

Все это делает железнодорожный комплекс России важным инструментом государства в поддержании целостности политического и социально-экономического пространства и придает им повышенную политическую значимость [2, с. 9-18]. Необходимо также отметить, что железнодорожный комплекс является крупной технократической системой, охватывающей большую часть страны. С учетом всего этого понятно, что железнодорожный транспорт приобретает для страны особое значение в стремительно меняющихся современных условиях. В свое время С.Ю. Витте утверждал: «Совершенно бесспорно и безусловно, что всегда и везде железные дороги должны служить орудиями общественного блага и государственной власти» [4, с. 481].

Услуги российского железнодорожного транспорта в части пассажирских перевозок с полным основанием можно охарактеризовать как общественное благо, поскольку даже в самой идее его создания и полуторавековой истории его функционирования фактически отсутствовала откровенно рыночная направленность. Но масштабы и социально-политическая значимость этого общественного блага настолько велики, что от него зависит и социальная и экономическая стабильность страны [8, с. 200]. Обеспечение предоставления населению такого общественного блага, как железнодорожный транспорт, в условиях нашей страны должно являться одной из наиболее важных функций государства. И это национальное общественное благо будет предоставляться обществу, если государственная политика будет проводиться в интересах всего этого общества.

### Список литературы

1. Абалкин Л.И. Экономические воззрения и государственная деятельность С.Ю. Витте / Л.И. Абалкин // 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.: Наука, 2002. – С. 12-42.
2. Буренко В.И., Шумилов А.В. Политический класс современной России в контексте инструментального подхода // PolitBook. 2012. № 4. С. 9-18.
3. Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети / С.Ю. Витте // Мир транспорта. – М. – 2003. – № 2. – С. 144-151.
4. 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.: Наука, 2002. – 608 с.

5. Вознесенский Н.А. Избранные произведения. 1931-1947 / Н.А. Вознесенский. – М.: Политиздат, 1979. – 606 с.
6. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917 – 1945 гг. – СПб.: [ОАО «Иван Федоров»], 1997. – 414 с.
7. Кошелев А.И. Избранные труды / А.И. Кошелев; [сост., авторы вступ. ст. и коммент. П.В. Акульшин, В.А. Горнов]. – М.: Росс. полит. энциклопедия (РОССПЭН), 2010. – 600 с.
8. Сковиков А.К. Политические противоречия в постсоветской России // Управление мегаполисом. 2010. № 6. С. 199-202.
9. Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах Российского государства. / Ю.А. Харламова. – Ставрополь: ООО «Мир данных», 2007. – 260 с.
10. Шацилло В.К., Шацилло Л.А. Русско-японская война. 1904-1905. Факты. Документы. – М.: Мол. гвардия, 2004. – 470 с.

**Рецензенты:**

Воскобойников А.Э., д.ф.н., профессор, профессор кафедры философии, культурологии и политологии Московского гуманитарного университета, г. Москва.

Коряковцева О.А., д.полит.н., доцент, декан факультета дополнительного образования, профессор кафедры политологии и социологии Ярославского государственного педагогического университета К. Д. Ушинского, г. Ярославль.