

Научная новизна трудов А.И. Чупрова в становлении экономики железнодорожного транспорта

Заявка № 1301146

Крымская война (1853-1856 г.) показала большое количество проблем, которые накопились в Российской империи к середине XIX века и требовали реформ. Одной из причин поражения было отсутствие стабильного железнодорожного сообщения внутри государства. Отсутствие магистральных линий, соединяющих части России с южным направлением, лишило армию своевременного подкрепления, продовольствия и снабжения боеприпасами в период войны. С этого момента на государственном уровне начинают предпринимать попытки по увеличению темпов строительства железных дорог. С активным внедрением новых линий путей сообщения наблюдается всплеск работ, которые поднимают вопросы, связанные с железнодорожным хозяйством, на новый уровень - теоретический.

Впервые с теоретической точки зрения вопросы железнодорожного хозяйства стал рассматривать А.И. Чупров в своей магистерской работе, выпущенной в 1875 году [1]. Далее он продолжает научную деятельность по железнодорожному хозяйству и спустя 3 года представляет докторскую диссертацию [2]. Эти труды делают его известным не только в академических кругах, но и среди тех, кто трудился в этой отрасли. До него этим вопросом на таком детальном и глубоком уровне никто не занимался – в то время приоритетом являлось строительство и внедрение железных дорог. А.И. Чупров стал рассматривать теоретическую составляющую. Он начал работать с множеством обособленных статистических данных от разных железнодорожных обществ, собрал их в единые таблицы и проанализировал.

В вышеперечисленных работах А.И. Чупрова исследует издержки эксплуатации железных дорог. После подробного анализа данных издержек производства в железнодорожном хозяйстве, он пришел к выводу о наличии эффекта от масштаба: «... меновая стоимость их услуг имеет постоянное стремление к понижению при всяком увеличении спроса» [1, 293 с.]. Это отличает железнодорожную отрасль от земледелия: чем больше спрос – тем меньше издержки [1, 293-294 с.]. Кроме того, Чупров, не называя конкретный экономический термин, описал принцип низкой эластичности спроса по цене на железнодорожные перевозки: «понижение цен, производимое уменьшением провозной платы, не всегда сопровождается приращением спроса на товар» [1, 250 с.]. Это является особенностью данной отрасли, здесь спрос меньше зависит от цены. Люди, сами того не осознавая, коллективными потребностями в перевозке способны действительно удешевить итоговую стоимость проезда.

Еще одним отличительным признаком железнодорожного хозяйства является взаимосвязь потребления и производства услуги при перевозках, они происходят одновременно, в один и тот же момент [1, 75 с.]. Сферой интересов А.И. Чупрова в этой отрасли были железнодорожные тарифы и их регулирование. Он был сторонником строительства железнодорожных путей сообщения посредством государственной казны и указывал на экономическую неэффективность частных дорог для бюджета страны. В 1890 году была опубликована его работа в соавторстве с М.И. Мусницким, где они подробно описали про упорядочивание железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов [3].

Однако А.И. Чупров был не только теоретиком, но и практиком. За свои труды он был приглашен в комиссию под представительством графа Н.М. Баранова. Она была учреждена в 1876 году для исследования железнодорожного хозяйства в Российской империи. По итогам своей деятельности комиссия подготовила доклад о проблемах в этой отрасли: часть дорог была построена без доказательства их экономической эффективности и

необходимости, с низкой пропускной способностью и с серьёзными нарушениями [4, 47 с.]. Заключение комиссии стали обоснованными доводами к разработке реформ в отрасли, улучшению состояния существующих дорог и возвращение к практике строительства новых путей за счет государственной казны с надзором.

Таким образом, научные труды А.И.Чупрова подняли на высокий теоретический уровень понимание экономики железнодорожного транспорта, а также они отвечали насущным потребностям того времени. С момента защиты его магистерской диссертации прошло почти 150 лет, однако исследование экономики железнодорожного транспорта продолжается до сих пор.

Источники и литература

- 1) Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны. – М.: Типография А. И. Мамонтова и К°, 1875. – 352 с.
- 2) Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство. Т. 2: Условия, определяющие движение и сборы на железных дорогах : Валовой доход и его факторы. Количество товарных грузов. – М.: Типография А. И. Мамонтова и К°, 1878. – 342 с.
- 3) Чупров А.И., Мусницкий М.И. Упорядочение железнодорожных тарифов по перевозке хлебных грузов. - Санкт-Петербург: Типография Министерства внутренних дел, 1890. - 383 с.
- 4) Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России. От реформы к реформе. – М.: Транспорт, 2001. – 335 с.