Народный Комиссариат Путей Сообщения.

К. Я. Загорский,
профессор 1-го Московского Государственного Университета.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА.

187961.

Редакция Специальных Изданий
при Высш. Техн. К-те.

ИЗДАНИЕ
РЕДАКЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКОГО ОТДЕЛА
НКПС. (ЦБП)
МОСКВА. ул. КОММУНЫ. 5.
1923.

От автора.

В основу предлагаемого 1 выпуска „Экономики транспорта“ положены лекции, читанные автором в 1920 г. на Высших железнодорожных Курсах Н.К.П.С. Тогда же этот выпуск и был составлен. Ныне, когда явилась возможность напечатать и издать его, автор мог лишь отчасти дополнить его некоторыми данными и положениями относительно других видов транспорта, кроме железнодорожного, излагаемыми им на лекциях, читаемых в 1-м Московском Государств. Университете и в Институте Народного Хозяйств. имени К. Маркса. В 2-м выпуске будет дана экономика водного, морского и др. видов транспорта, изложение основных течений государственной политики в области транспорта и учение об образовании цен на транспортные услуги (железнодорожные тарифы и водные фрахты).

Ограничиваясь этими замечаниями, автор считает приятным долгом выразить свою искреннюю признательность проф. Сергею Владимировичу Бернштейн-Когану, благодаря инициативе и содействию которого было предпринято и закончено напечатание настоящего труда.

15/I—1923 г.

Главлит № 5006. Москва. Тираж 3000 экз.

Типо-Лит. „Пролетарское Слово“ (бывш. Н.К.П.С.), Южный пер., д. № 4.

Экономика транспорта.

ГЛАВА I.

1. Возникновение путей сообщения. 2. Состояние путей сообщения в древнее время и в средние века. 3. Постепенное отделение перевозочных операций от производства и торговли и образование системы современного транспорта как особой самостоятельной отрасли промышленности. 4. Время возникновения различных видов усовершенствованных путей сообщения и усовершенствованных способов транспорта: гужевые дороги, шоссе, каналы, пароходство, железные дороги, автомобильное движение, авиация.

1. Обеспечение возможности и удобств передвижения и сношений является одною из основных потребностей человека и всего общества, одним из важнейших условий их существования и развития. Забота о способах и путях сообщения наблюдается уже на самых первобытных ступенях истории человечества, даже гораздо раньше возникновения государства. Уже и тогда прокладываются тропы и другие искусственные пути, устраиваются приспособления на таких естественных путях сообщения, как реки, бухты и т. п. С возникновением же государства одною из наиболее ранних его задач, на ряду с обеспечением внешней безопасности, суда и расправы, является и забота о путях сообщения. Последние служат не только целям хозяйственным, не только облегчают удовлетворение потребностей населения, но и служат одним из важнейших средств для достижения таких чисто государственных целей, как охрана внешней безопасности, политическое об'единение и сплочение различных частей страны, задачи административного и судебного управления. Первоначально частные лица даже исключаются от пользования устроенными государством путями сообщения (дороги, каналы) и средствами сношения (почта).

Движение в более крупных размерах впервые развивается на море, которое само по себе представляет для береговых народов наиболее удобный способ перевозки массовых предметов. Перевозка на суше требует более значительных и трудных приспособлений: здесь, кроме подвижного состава и движущей силы, нужно

создать и самый путь. Поэтому, в то время, когда морской транспорт уже достиг значительных успехов, сухопутная перевозка еще долго остается при самых первобытных способах, пользуясь за отсутствием дорог исключительно вьючными животными. Первоначально искусственные грунтовые дороги прокладываются лишь в отдельных случаях, между особо важными пунктами, устройство же целой сети путей сообщения относится уже к более поздней эпохе, когда, с одной стороны, торговые сношения становятся более регулярными, а с другой, что особенно важно относительно грунтовых дорог, властители обширных царств начинают ощущать потребность в более скорых и удобных связях с отдельными частями своих территорий.

2. Прокладка грунтовых дорог достигает известного развития уже в Персидском царстве, но эти пути служили главным образом для правительственных целей. Для перевозки людей уже стали употребляться четырехколесные повозки,—перевозка же грузов продолжала производиться с помощью вьючных животных (верблюды, мулы, лошади). Греки также имели хорошие дороги, служившие однако главным образом для сообщения со священными местами. Римляне поставили дело сооружения грунтовых дорог на высокую ступень совершенства, притом не только в техническом, но также и в экономическом отношении: у них создалась целая широко разветвленная и планомерно построенная сеть путей сообщения, на которой пользовались телегами также и для перевозки грузов. Эти же дороги служили и для движения организованной для правительственных целей почты, которая далеко превосходила соответственную организацию у персов. Главным мотивом сооружения дорог у римлян являлось стремление держать в строгом повиновении покоренные страны, и поэтому развитие римской сети путей сообщения обыкновенно шло по следам победоносных легионов. Но в то же время эти пути служили и для проникновения римской культуры и стали основой для движения людей и грузов. Все части огромной мировой римской империи были поставлены в связь с ее центром. Не только Италия, Франция, Испания, Британия, южная Германия, Швейцария, Иллирия, Фракия, но также и Малая Азия, Египет, сев. Африка были изрезаны сравнительно густой сетью дорог. Центром всей дорожной сети был Рим, к которому сходились 16 искусственных путей сообщения. На римском форуме был поставлен большой столб, от которого измерялись расстояния. Общее протяжение сооруженных римлянами искусственных путей сообщения определяется некоторыми писателями в 140.000 километров. Таким образом

весь культурный мир того времени в общем был связан весьма хорошо со своим духовным и политическим центром.

Переселение народов разрушило и смыло, точно бурным потоком, всю эту созданную римской цивилизацией систему и организацию путей и средств сообщений. В последующее время в течение длинного ряда веков во всем мире пути сообщения и средства сношений остаются в крайне плохом, прямо непостижимом для настоящего времени состоянии. Повсюду перевозка производилась с огромными затруднениями и опасностями, обходилась очень дорого и производилась чрезвычайно медленно. Как на водных, так и на грунтовых дорогах товарное движение почти прекращалось на все зимнее время, т.-е. на 7 месяцев. Товарное обращение ограничивалось только предметами роскоши и некоторыми наиболее ценными колониальными продуктами. Перевозка газет и писем была едва известной роскошью. Путешествия были доступны только самым высшим классам общества. Перевозка товара с тонны и километра стоила 12 марок, т.-е. $9^3/_4$ коп. с пуда и версты, при чем и сроки доставки для сравнительно небольших протяжений были от 4 до 6 недель. Даже в Англии еще во 2-й половине XVIII в. дороги были по большей части настолько плохи, что товары даже между такими пунктами, как Ливерпуль и Мэнчестер, доставлялись на вьючных животных, т.-е. тем же способом, который применялся еще в первые века после Р. Х., когда Англия составляла римскую провинцию.

Такое неудовлетворительное состояние путей сообщения и транспортного дела во всей западной Европе в течение средних веков и до XVIII столетия об'ясняется общими экономическими, культурными и политическими условиями того времени. Средние века с их феодальным строем, крепостным правом и цеховой системой организации промышленности удерживали хозяйственную жизнь и деятельность на крайне низких ступенях развития и не только не вызывали потребности в передвижении и в сношениях, но создавали на каждом шагу чрезвычайные препятствия для них. Естественно, что при таких условиях развитие транспортного дела подвигалось вперед очень медленно.

3. Пока народное хозяйство стоит на низкой ступени и отличается слабым разделением труда, транспорт даже не составляет особого промысла, но является, в виде добавочной операции, лишь простой принадлежностью сначала производства, а затем и торговли. Каждое предприятие исполняет собственными средствами те транспортные операции, в которых встречает надобность. Такой порядок продолжается и затем еще весьма долгое время,

сохраняясь в некоторых случаях даже и в настоящее время, в особенности в отношении перевозок на коротких расстояниях. Напр., в сельском хозяйстве земледельцы и теперь сами доставляют свои продукты на ближайший рынок или до ближайшей железнодорожной станции на собственном рабочем скоте. Некоторые фабрики и заводы держат собственные упряжки для доставки сырых материалов с железнодорожной станции или пристани и готовых продуктов на станцию и т. под. Только с течением времени, когда разделение труда уже достигает известных успехов в народном хозяйстве, происходит отделение перевозочных операций от производства и торговли, и транспортное дело становится особой специальной отраслью промышленности. Ранее всего это происходит в морской торговле. Однако и здесь в течение продолжительного времени, пока судоходство совершалось только с помощью парусов, пока не было регулярных почтовых и телеграфных сношений, до тех пор торговля с отдаленными странами производилась на кораблях самих негоциантов, которые давали и груз для них. В настоящее время такой порядок имеет место лишь в редких случаях в отношении некоторых специальных товаров, напр. керосина, соды. Что касается перевозки на суше, то и здесь долгое время купцы исполняют перевозку своих товаров собственными средствами, снаряжая для отдаленных перевозок так наз. караваны. Направления, по которым обычно следовали караваны, привели даже к образованию особых „караванных путей“ [1]), которые однако на самом деле были лишь простыми тропами в более крупном масштабе, но отнюдь не искусственно проложенными грунтовыми дорогами. Организация специальных предприятий для отдаленных перевозок совершается уже после того, как состояние дорог начинает допускать регулярное обращение. В новейшее же время все вообще перевозки на отдаленных расстояниях по суше и по морю исполняются особыми предпринимателями, сделавшими их своей специальностью.

Однако даже после того, как транспортное дело успело выделиться в самостоятельную отрасль хозяйственной деятельности, еще долгое время как сухопутный, так и водный транспорт, даже перевозка почты, ведутся в форме мелких предприятий, чисто ремесленным образом, оставаясь преимущественно в руках отдельных предпринимателей или экспедиторских семей. Только передача известий становится с 1800 г. в руках государства все более и более крупным централизованным предприятием.

[1]) Караванные пути и горные тропы сохраняют и до сих пор большое экономическое значение в некоторых странах, напр. в Персии.

Таково было положение транспортного дела до возникновения и развития усовершенствованных путей сообщения и до применения силы пара к перевозке по воде и суше. Слагаясь из мелких отдельных, не связанных друг с другом предприятий, оно отличалось большими несовершенствами и далеко не соответствовало тем требованиям, которые пред'являются к делу сообщений и сношений в настоящее время, каковы: дешевизна, непрерывность и постоянство, скорость, безопасность, регулярность и срочность, приспособление условий перевозки к особенному характеру различных категорий пассажиров и грузов, наконец, массовый характер перевозок. Обеспечение всех этих качеств транспорта прямо не под силу мелким предприятиям, пользующимся несовершенным путем и животной, а не механической силой тяги. Ни в одной области человеческих отношений применение пара не внесло столько коренных изменений, как в деле передвижения людей и грузов. С появлением пароходства (речного и морского) и железных дорог транспортное дело подверглось полному и коренному перевороту. Они не только поставили это дело на совершенно новых технических основаниях, но и создали для него совершенно новые формы организации и новые способы управления, для которых не было никаких образцов в прошлом. Перемены были так широки и шли так глубоко, что можно с полным правом утверждать, что транспортное дело в собственном современном смысле этого слова сложилось впервые лишь после возникновения и развития парового судоходства и железных дорог. Лишь после этого транспортное дело стало развиваться на началах централизации капиталов и производительных сил, в форме крупных предприятий, с особыми свойственными крупной промышленности принципами и методами хозяйственной деятельности; эти предприятия стали вступать во взаимную связь для обслуживания целых стран и даже частей света и ныне образовали обширную систему морских, речных и сухопутных сообщений, все части которой действуют в строгом соответствии друг с другом и обслуживают весь мир как одно связное целое. Ясно, что если иметь в виду транспорт в его современной форме и организации, то следует прямо сказать, что ни в древнее время, ни в средние века транспортное дело, строго говоря, вовсе не существовало, как не существовало и всей современной системы национальных хозяйств и мирового хозяйства, необходимо предполагающих очень широкую и густо развитую сеть железнодорожных и морских сообщений.

Создание современной сложной и централизованной системы

транспорта было не только невозможно, но и экономически не нужно в средние века.

4. После указанного выше крайне тяжелого и неудовлетворительного состояния путей сообщения и транспортного дела в течение длинного ряда веков во всей Западной Европе, транспортное дело начинает возрождаться только в XVIII ст., когда еще под влиянием политики меркантилизма начинаются усиленныя заботы к улучшению путей сообщения Франция шла впереди других европейских народов в деле сооружения и улучшения грунтовых дорог. Впервые однако только Кольбер, этот великий практический представитель политики меркантилизма, двинул это дело существенным образом вперед, хотя всетаки при нем еще не было создано цельной дорожной сети. Затем, в 1716 г. все дело путей сообщения было сосредоточено в руках одного специальнаго правительственного учреждения, из котораго и образовался затем знаменитый впоследствии корпус мостов и шоссе (corps des ponts et chaussées . К концу XVIII ст. Франции удалось достигнуть существенного технического улучшения своих дорог благодаря применению изобретенного Мак Адамом способа засыпки дорожного полотна щебнем. Дальнейшим сильным толчком к развитию и улучшению французской дорожной сети послужили войны Наполеона I, которые потребовали передвижения больших масс войск и всего необходимого для их снабжения. За время с 1800 по 1812 г. во Франции было израсходовано на сооружение дорог не менее 300 милл. франков. Изобретение Мак Адама, усовершенствованное затем Т. Тельфордом, значительно облегчило и удешевило сооружение искусственных дорог. Под влиянием промышленного развития, наступившего в Англии с изобретением паровой машины, механическаго ткацкаго станка и др. чрезвычайно усилилась потребность в сооружении новых и улучшении прежних дорог. Те же причины, в связи с прекращением войн начала XIX века, привели во всех культурных государствах Европы к усиленному дорожному строительству в первой половине XIX столетия, которая и является классическим периодом государственнаго сооружения шоссированных путей сообщения. Железные дороги, хотя и отвлекли на первое время внимание от этого дела, но затем явились, напротив того, важным фактором дальнейшего широкого развития сети хороших грунтовых дорог, которые имеют, как скоро обнаружилось, весьма существенное значение для успешной работы самих железных дорог.

Что касается усовершенствованных водных путей сообщения, то хотя работы по урегулированию и улучшению важнейших рек и

начинаются в Англии, Франции и Германии уже в 17-м столетии, но действительно широкие и крупного значения работы были произведены в этой области так же, как и по отношению к сухопутным дорогам, впервые только в XIX веке, именно с 30-х и 40-х годов, потому что в целом потребность в сообщениях действительно возросла существенным образом впервые только в связи с возникновением железных дорог. Последние ослабили интерес к водным путям сообщения лишь временно.

Каналы были известны уже в глубокой древности в Египте, Месопотамии, Китае, задолго до Р. Х. Они строились также греками и римлянами. Впрочем, более древние каналы служили главным образом для целей орошения и осушения. В средние века сооружение каналов производилось в Италии и Голландии в XI и XII ст., в Германии в XIV ст. Однако все эти древние каналы не могли преодолевать разницы в уровнях поверхности и сооружались только в равнинных местностях. Возможность подниматься при помощи каналов на высоты и спускаться с них явилась только после изобретения камерных шлюзов в начале XVII ст. Это изобретение получило особенно важное значение во время меркантильной системы с ее повышенной потребностью в транспорте Франция была первой страной, которая применила при сооружении каналов камерные шлюзы в широком масштабе. Уже в 1605 г. была начата постройка канала Бриара, который соединил Сену с Луарой, а вместе с тем северные морские берега Франции с южными. Постройка была окончена в 1642 г. Однако затем работа в этой области хотя и продолжается, но довольно медленно, пока не прерывается совсем во время революции и войн Наполеона. Только с начала 20-х годов начинается новая и оживленная деятельность по усовершенствованию и развитию сети каналов.

В Англии улучшение водных путей сообщения еще в половине XVIII века происходило только посредством регулирования рек. Первый акт о сооружении канала был издан в 1755 году и вскоре после этого начинается, благодаря деятельности герцога Бриджвотерского, великая эпоха сооружения каналов. Особого упоминания заслуживает начатый в 1762 г. канал между Ливерпулем и Мэнчестером, который работал настолько успешно, что в течение 50 лет давал ежегодно доход, равный капиталу, затраченному на его сооружение. Акции его поднялись с 70 ф. стерлингов до 1250 ф. К 1820 году в Англии было осуществлено 86 концессий о каналах.

В Соединенных Штатах С. Америки сооружение каналов начинается несколько позднее, именно только с первых десятилетий XIX века. Первое крупное сооружение в этой области— большой канал Эри—относится к 1817—1825 г. Затем быстро создается целая сеть каналов.

Можно сказать, что параллельно с очерченным усовершенствованием водных путей сообщения идет и усовершенствование средств передвижения, которыми пользуется водный транспорт. В XVI столетии в морском судоходстве паруса как способ передвижения приобретают господствующее положение, которое и удерживают до половины XIX столетия. Весла становятся излишними благодаря развитию искусства лавирования; в то же время употребление их делается крайне затруднительным и даже невозможным вследствие увеличения размеров судов. Развитие техники в XVIII столетии было близко к тому, чтобы применить к судоходству силу пара, возможность использования которой была так ярко показана изобретением паровой машины Джемсом Уаттом. Однако, хотя весьма деятельные опыты в этом направлении производились уже в XVIII в. в Англии, Франции и Германии, но действительное разрешение задачи было достигнуто только в начале XIX века. Американец Роберт Фультон построил пароход „Клэрмонт", длиною в 44 метра, с грузоподъемной силой в 160 тонн и поставил на нем машину в 18 лошадиных сил. Этот пароход совершил свое первое пробное плавание 7 августа 1807 г. между Нью-Йорком и Албани, на протяжении около 220 килом. Результаты этого опыта вполне доказали применимость силы пара к водному транспорту, и американцы быстро принялись за введение этого способа судоходства на своих реках. Еще сам Фультон организовал первое постоянное пароходство на р. Гудзон; в 1811 г. последовало открытие пароходства на р. Миссисипи. Европа быстро следует этому примеру: в Англии пароходство начинается в 1813 г., во Франции в 1816 г. и в Германии в 1817 г. У нас первое пароходство было заведено в 1815 г на р. Неве, первая же пароходная компания была учреждена в 1823 г. для плавания по р.р. Волге и Каме.

Применение пароходов в морском плавании начинается несколько позднее. Несмотря на то, что уже в 1811—1812 г. пароход Генри Белля „Комета" об'ехал Великобританию, а в 1819 г. пароход „Саванах" переплыл Атлантический океан, сомнения в возможности пользоваться пароходами для плавания в открытом море продолжались еще долгое время, потому что «Саванах» должен был при своем переходе значительное

время пользоваться парусами, и еще в 1836 г. английский проф. Ларднер признавал трансатлантическое пароходство невозможным. Сомнения рассеялись совершенно лишь после того, как в 1838 г. английские пароходы „Сириус“ и „Грэт Вестерн“ совершили переходы от Лондона и Бристоля в Нью-Йорк, первый в 17, а второй в 15 дней. С этого времени начинается быстрое развитие морского пароходства, и уже два года спустя организуется целый ряд регулярных пароходных океанских линий.

Параллельно с этим великим усовершенствованием водного транспорта, хотя и несколько позднее его, происходит последовательная подготовка не менее великого преобразования и сухопутного транспорта. Мы говорим об одном из величайших изобретений человеческого гения в области транспортного дела— о железных дорогах, которые создали совершенно новую историческую эпоху высочайшей важности, возникновение и развитие которых произвело не только коренной переворот в технике и организации самого транспортного дела, но и привело повсюду к самым глубоким переменам во всех областях жизни и деятельности человека, как экономической и культурной, так равно общественной и государственной. В железных дорогах сочеталось собственно два изобретения: был создан новый путь, и было изобретено новое средство передвижения. Основная идея рельсового пути заключается в том, чтобы устроить наиболее хозяйственным образом возможно более гладкое дорожное полотно с возможно меньшим сопротивлением, возникающим вследствие трения колес. Практически эта идея применялась очень давно в самых разнообразных формах, напр. в виде прокладки полос из каменных плит на обыкновенных грунтовых дорогах, деревянных брусьев, которые впоследствии покрывались железными полосами, снабжались с наружной стороны повышенным краем, в предупреждение схода двигающихся по ним повозок и т. п. Уже во 2-й половине XVIII-го века употреблялись, особенно для обслуживания каменноугольных копей в Англии, чугунные рельсы с поперечной подкладкой под них каменных плит или деревянных брусьев. В 1800 г. боковой наружный выдающийся край рельса был перенесен на колесо повозки с внутренней стороны. Построенные по этому типу рельсовые пути уже служили в Англии в начале XIX го века для довольно значительного движения с помощью конной тяги. В 1803 г. был сделан опыт замены легко разбивавшихся чугунных рельс железными, но только с изобретением способа прокатки рельсов в 1820 г. Джоном Бекиншау была создана основа для современных рельсовых путей. Дальнейшим

важным улучшением было введение стальных рельсов и замена деревянных шпал железными.

Попытки применить силу пара к передвижению по грунтовым дорогам начинаются вместе с изобретением паровой машины и восходят уже к англичанину Севери, которого некоторые признают первым изобретателем рабочей паровой машины (1705 г.) Затем этой идеей занимался и Джемс Уатт, который взял в 1784 г. даже патент на соответственный двигатель. Затем следует целый ряд многочисленных опытов в этом направлении как в Англии, так и в Америке. Однако все попытки применить самодвижущиеся паровые машины на грунтовых дорогах не дали успешных результатов. Первые опыты применения их на рельсовых путях (Р. Тревитика в 1804 г и Бленкинсопа и Чэпмена в 1812 г.) также окончились неудачей. И только усилия Георга Стефенсона в этом направлении увенчались успехом. Он построил в 1814 г. первый паровоз, который доказал свою пригодность на угольной железной дороге в Киллингворте. Однако только далее усовершенствованные Стефенсоном машины были применены в 1825 г. на построенной под его руководством конно-железной дороге от Стоктона до Дарлингтона к перевозке угля и получили название локомотивов. Эта дорога длиною в 21 километр и была первой в мире паровой железной дорогой. Но действительно крупные успехи Стефенсона впервые достигнуты на дороге Ливерпуль—Мэнчестер, которая при самой постройке была рассчитана, по настоянию Стефенсона, на производство движения с помощью локомотивов. На конкурсе, устроенном компанией дороги 6 октября 1829 г. и продолжавшемся 9 дней, участвовали 4 машины, при чем машина Стефенсона «Рокет» одержала блестящую победу. Эта машина тянула пятикратный собственный вес со скоростью 20 англ. миль (30 верст) в час, между тем как условия конкурса требовали перевозки лишь трехкратного веса со скоростью 10 миль в час От этой победы «Рокета» и начинается эпоха современного развития железнодорожного транспорта. Несмотря на разного рода сомнения, возражения и противодействие, железные дороги быстро распространяются в Европе, Америке, а затем и во всем мире. Первая паровая жел. дорога в Америке была открыта уже 28 декабря 1829 г., во Франции в 1832 г., в Германии в 1835 г., в Бельгии в 1835 г., в России в 1837 г , в Австрии в 1838 г. В 1911 году железные дороги всего земного шара составляли 1.057.809 километров.

Изобретение автомобилей и практическое применение их к транспорту общего пользования на гужевых дорогах происходит

только в самом конце XIX века. Вслед за изобретением паровоза была разрешена и задача применения силы пара к передвижению по грунтовым дорогам. Англия в этом отношении шла впереди других стран: здесь в период времени с 1828 по 1835 г. с успехом функционировали несколько типов паровых экипажей. В 1834 г. происходило регулярное обслуживание сообщения между Лондоном и Бирмингэмом посредством дилижанса, двигавшегося со скоростью 28 кил. в час. Другое предприятие пользовалось даже буксирным экипажем на 26 мест, на котором однако большею частью ехало 40—50 человек. Этот перегруз привел к несчастному случаю, при котором 1 пассажир был убит. Однако дело этого вида транспорта сопряжено было еще с такими затруднениями в то время, что сказанный несчастный случай надолго остановил развитие его в Англии. Во Франции также производились в это время опыты организации парового транспорта общего пользования. Удалось это впервые только в 1865 г. Однако это дело развивалось очень слабо до 90-х годов прошлого столетия, когда новый толчок развитию его был дан сооружением в 1891 году г.г. Дион и Бутон их первого парового омнибуса на 9 человек. Затем конкурсы, организованные в 1894 г. и 1895 г. на пробеги между Парижем и Бордо и в 1896 г. между Парижем и Марселем, обратили внимание техников на важное значение, которое может иметь для дела транспорта общего пользования по грунтовым дорогам применение усовершенствованных двигателей внутреннего сгорания и пневматических шин. Французский автомобильный клуб с своей стороны организовал 7 конкурсов автомобилей с большой грузоподъемностью, имея в виду машины, несущие полезный вес в 1000 и более килограммов. Первая регулярная служба транспорта общего пользования посредством автомобилей на гужевых дорогах была организована в 1897 г. компанией поездов Скотта между Курбевуа и Коломбом. К этому времени и следует отнести начало автомобильного движения, которое получило с тех пор чрезвычайно широкое развитие и стало применяться в самых разнообразных видах транспорта, пассажирского и грузового.

Что касается авиации, то начало ее следует отнести к изобретению братьев Райт, которые 17 декабря 1903 г. совершили полет на построенном ими аэроплане на протяжении 130 саж. Воздухоплавание, существовавшее до этого изобретения управляемой воздухоплавательной машины, не может быть рассматриваемо как один из видов транспорта. Хотя уже и задолго до этого были произведены опыты с дирижаблями, но эти опыты

не давали возможности сколько-нибудь регулярных и отдаленных перелетов. После изобретения бр. Райт авиация делает чрезвычайно быстрые успехи, и уже 25 июля 1909 г. известный Блерио перелетел Ламанш, покрыв расстояние в 35 в., а еще чрез 10 лет Алькок и Браун перелетели Атлантический океан, пройдя расстояние в 3040 кил. в 15 ч. 57 мин. До возникновения мировой войны и во время ее авиация служила исключительно военным целям, но эта война дала могущественный толчок ее развитию. Она положила первое начало линиям воздушной почты, создала громадные запасы излишнего авиационного имущества, большие кадры летчиков и обширную промышленность. В Соединенных Штатах уже к концу войны 15 мая 1918 г. была учреждена регулярная воздушная почта на протяжении 400 килом. Начало английского воздушного сообщения с материком относится к 26 августа 1919 г. Ныне в одной Европе длина почтовых линий превышает 10.000 килом. Регулярное почтово-пассажирское сообщение связывает Лондон с Парижем, Брюсселем Амстердамом. Франция имеет около 12 постоянных линий. Примерно столько же линий действует и в Германии. В С. Штатах Америки в целом ряде почтовых и почтово-пассажирских сообщений имеется с сентября 1920 г. величайшая в мире почтовая линия Нью-Йорк—Чикаго—Сан-Франциско, протяжением около 4.500 к.[1])

Изложенные данные показывают, что возникновение различных видов современного усовершенствованного транспорта относится к очень различному времени. Тогда как усовершенствование грунтовых дорог началось уже значительно более 100 лет тому назад, а паровой водный и железнодорожный транспорт действуют уже около 100 лет, автомобильное движение начинает развиваться в сколько-нибудь значительных размерах только с самого конца прошлого века, авиация же как один из видов транспортной промышленности едва только началась с окончанием мировой войны. Влияние и роль первых трех видов транспорта в экономическом и культурном развитии человечества, равно как и самая экономика этих видов транспорта и отношение к ним государственной власти успели уже достаточно выясниться; что же касается автомобильного и в особенности воздушного транспорта, то самые размеры их, а также влияние, порядок организации и отношение к ним государственной власти нельзя еще признать установившимися окончательно, и в ближайшем же будущем можно ожидать существенных изменений в этой области.

---

[1]) Приведенная характеристика воздухоплавания относится ко 2-ой половине 1921 года.

ГЛАВА II.

1. Основные элементы усовершенствований в транспортном деле и его результаты. 2. Дешевизна. 3. Постоянство, регулярность и срочность. 4. Скорость. 5. Безопасность. 6. Приспособление условий перевозки к особенным свойствам различных категорий пассажиров и грузов. 7. Массовый характер транспорта.

1. Общая задача всякого рода усовершенствований в технике и в организации транспортного дела заключается в том, чтобы по возможности устранить и ослабить препятствия, создаваемые для передвижения пространством. Этой цели служат усовершенствования всех трех необходимых элементов всякого транспорта, каковы: путь, подвижной состав и движущая сила. Улучшение пути сводится к уменьшению трения между полотном дороги и передвигаемым по нем подвижным составом. Размеры отдельных единиц подвижного состава все более и более увеличиваются во всех видах транспорта. Наконец, животная сила, являвшаяся в прежнее время единственным двигателем, заменяется силой механической, главным образом путем применения пара, а в новейшее время также электричества и двигателей внутреннего сгорания, при чем и сила самих движущих машин непрерывно растет. На ряду с этими новыми техническими основами создаются и совершенно новые формы организации транспортного дела и способы управления им, для которых не было никаких образцов в прошлом. В результате всех этих технических и организационных усовершенствований достигается огромное сокращение времени, труда и капитала, затрата которых была необходима при прежних несовершенных путях и способах сообщений. Благодаря этому усовершенствованный транспорт приобретает целый ряд таких особенностей и преимуществ сравнительно с прежним транспортом, благодаря которым он занял по своему значению одно из первых мест в ряду тех факторов, которыми определяется в наше время общий ход экономической жизни и культурного развития человечества. Важнейшие из этих качеств усовершенствованного транспорта следующие: а) дешевизна, б) постоянство, регулярность и срочность, в) скорость, г) безопасность, д) приспособление условий перевозки к особенным свойствам перевозимых пассажиров и грузов и е) массовый характер транспорта. Однако, эти качества, характеризующие современный усовершенствованный транспорт, присущи различным его видам далеко не в одинаковой степени. В зависимости от этого и роль каждого из них в эко-

номике страны также далеко не одинакова. Поэтому необходимо остановиться не только на выяснении преимуществ усовершенствованного транспорта пред прежними несовершенными способами передвижения вообще, но и рассмотреть особо относительные достоинства различных его видов в указанных отношениях.

2. *Дешевизна.* Выяснение сравнительной стоимости различных видов транспорта представляет немалые затруднения. Не говоря уже о том, что имеющиеся фактические и статистические данные по этому предмету во многих случаях далеки от желательной полноты и точности, необходимо также иметь в виду, что даже по каждому отдельному виду транспорта стоимость перевозки колеблется в очень широких пределах в зависимости от множества различных обстоятельств, каковы состояние пути, время года, род перевозимого груза, величина предъявляемой к отправке партии, условия перевозки, спрос и предложение транспортных услуг и т. д. Затем самые цифры стоимости перевозки обнимают далеко не всегда одинаковые элементы расходов, каковы нагрузка и выгрузка, страхование, комиссионные и др. Наконец, нельзя упускать из виду, что и самые свойства транспортных услуг в отношении скорости, регулярности, безопасности и проч. также чрезвычайно разнообразны. Поэтому, хотя приводимые ниже данные и имеют несомненно положительное значение для общей характеристики стоимости различных видов транспорта, но следует иметь в виду, что при разрешении конкретных вопросов о сооружении того или иного пути сообщения или об организации того или иного вида транспорта, оценка сравнительной полезности каждого из них должна подвергаться в каждом отдельном случае специальному изучению, при чем и конечные выводы могут представить существенные уклонения от средних данных.

Стоимость передвижения грузов носильщиками на спине составляла по данным, приводимым К. Кольсоном, еще недавно в Конго, на Мадагаскаре от $1^1/_3$ до 2 коп. с пуда и версты, перевозка вьючным способом на мулах уже только от $^1/_2$ до $^2/_3$ к. с пуда и версты, а на верблюдах караванами еще вдвое менее. Гужевая перевозка дает дальнейшее понижение. Во Франции в начале XIX столетия перевозка по национальным дорогам стоила $^1/_4$—$^1/_5$ коп., в средине столетия с улучшением дорог она понижается до $^1/_7$—$^1/_8$ коп., в новейшее же время становится опять несколько дороже, именно $^1/_5$—$^1/_6$ коп.

Средний тариф французских жел. дорог уже в 1845 г. составлял 1/14 коп. с пуда и версты, т.-е. в 2—$2^1/_2$ раза менее

современной ему стоимости гужевой перевозки; в 1875 г. средняя железнодорожная ставка понижается до 1/25 коп. и в 1904 г. до 1/34 коп., т.-е. в 5—6 раз дешевле гужевой перевозки. Проезд пассажиров в дилижансах в то время, когда они еще широко употреблялись, обходится в 4,8—6 коп. с пассажира и версты, проезд же по жел. дороге в 1904 г. стоил 1,439 коп., т.-е. в 3—4 раза дешевле. Такое же удешевление стоимости проезда пассажиров наблюдается и в Англии, где он обходился в дилижансах во II-м классе в 1834 г. около 10 коп. с версты, а по жел. дороге в 1880 г. во II-м классе около $2^1/_2$ коп. и в III-м классе $1^1/_2$ коп. В Германии, в Вестфалии, при проектировании первых жел. дорог гужевая перевозка каменного угля обходилась в $\frac{1}{3.3}$ коп. с пуда и версты, первоначальный же тариф жел. дорог давал уже ставку около 1/10 коп., т.-е втрое дешевле. Впоследствии средняя ставка для каменного угля понизилась до 1/56 коп, а для отдельных сообщений, в виде исключительных тарифов, даже до 1/107 коп. Средняя стоимость железнодорожной перевозки для всех грузов и на всех расстояниях составляла в Германии 1/36 коп. с пуда и версты. У нас во время открытия Николаевской жел. дороги гужевая перевозка 1 пуда от Москвы до Петербурга стоила 1 р. 20 коп.—2 р. 40 коп., т.-е. примерно от 1/3 до 1/5 коп. с пуда и версты; в других областях России, а также в зависимости от состояния дорог, времени года, расстояния и других обстоятельств стоимость гужевой перевозки падала значительно ниже, но бывала и дороже. В общем с течением времени она значительно повысилась. Если для 50-х и 60-х годов прошлого столетия ее можно считать в 1/10 коп. в среднем, то уже с 80-х годов она поднялась до 1/5—1/7 коп. и держалась на этом уровне до самой войны, повышаясь в некоторых случаях еще более. На шоссированных дорогах средняя стоимость гужевой перевозки была значительно дешевле, составляя 1/15—1/20 коп. Между тем на первых же наших жел. дорогах были установлены ставки для наиболее ценных грузов в 1/12, 1/15, 1/18 коп.. для таких же грузов, как хлеб, соль, руда, каменный уголь и т. под., ставки были значительно ниже, падая до 1/50 – 1/65 коп. С течением времени однако ставки для некоторых наиболее ценных грузов были повышены до 1/8 и даже до 1/7 коп. при перевозке на коротких расстояниях, но вместе с тем ставки для грузов средней ценности, а также для малоценных и массовых стали еще более

низкими, падая в некоторых случаях на более значительных расстояниях перевозки до 1/100—1/125 коп. и даже еще ниже.

В общем средние железнодорожные ставки для всех грузов и для всех расстояний непрерывно падали как у нас, так и за границей, как можно видеть из нижеследующих данных относительно Франции и России (в коп. с пуда и версты):

ФРАНЦИЯ.		РОССИЯ.	
1845 г.	1/14	1871 г.	1/27
1855 „	1/20	1881 „	1/32
1865 „	1/25	1891 „	1/38
1875 „	1/25.4	1901 „	1/47
1885 „	1/25.9		
1895 „	1/29.8		
1905 „	1/34		

В Соединенных Штатах С. Америки средняя ставка в 1872 г. составляла 1/24 коп., в 1899 г. она понизилась до 1/60 коп., но впоследствии вновь несколько повысилась, именно до 1/56 коп.

Следующие данные о стоимости гужевой перевозки в Америке весьма ярко характеризуют не только ее отношение к стоимости перевозки железнодорожной, но также и важное значение всякого рода усовершенствований и улучшений в качествах пути, по которому груз передвигается. Перевозка стоит с пуда и версты: по сухому песку $1^1/_2$ коп., по земле с колеями и влажной 1 коп., по сухой твердой земле $\frac{1}{2.4}$ коп., по булыжной мостовой $\frac{1}{3.7}$ коп., по влажному шоссе 1/4 коп., по плотной мостовой 1/8 коп., по металлическим рельсам 1/34 коп.

На основании всех приведенных данных можно принять, что стоимость железнодорожной перевозки в среднем ниже стоимости гужевой перевозки в 4—6 раз, а в некоторых случаях в 10 и даже 20 раз. Такое огромное удешевление не должно удивлять, если принять во внимание, что благодаря совместному действию рельсового пути и механического двигателя получается огромная разница в затратах живой рабочей силы при гужевой и при железнодорожной перевозке. Если принять среднюю нагрузку телеги при наших дорогах в 25 пуд., то нужно 40 телег, чтобы заменить 1 вагон подъемной силы в 1000 пуд и 1600 те-

лег, чтобы поднять груз поезда в 40 вагонов. Если далее считать, что при следовании обоза можно ограничиться одним погонщиком на три телеги, то в результате получаем, что один поезд, притом далеко не из особенно тяжелых, заменяет работу 500 слишком человек и 1600 лошадей, между тем как сам потребует для своего непосредственного обслуживания всего только 5—6 человек.

Что касается водного транспорта по внутренним водным путям и морского, то он представляет дальнейшее удешевление перевозки сравнительно с железнодорожным транспортом. Впрочем, необходимо иметь в виду, что различные роды водного транспорта представляют настолько неодинаковую стоимость, что это положение требует значительных ограничений и оговорок. Водные фрахты для перевозки на коротких расстояниях, в особенности для мелких партий, на каналах и на некоторых реках обыкновенно приблизительно одинаковы с железнодорожными тарифами для таких же перевозок. Преимущества водного транспорта в отношении стоимости становятся действительно весьма значительными и бесспорными только для перевозок крупных партий на больших расстояниях. Кольсон принимает, что в общем и среднем стоимость перевозки по внутренним водным путям может быть оценена во Франции в 1/115 коп. и в Германии в 1/150 коп. Фрахт же, напр., из Нью Йорка в Европу (6000 кил.) на хлеб составляет от 1/700 до 1/1000 коп. с пуда и версты, а из Сан-Франциско (25.000 кил.) даже от 1/1000 до 1/1500 коп. Более подробные указания о сравнительной выгодности железнодорожной и водной перевозки будут даны при рассмотрении вопроса о так наз. навигационных железнодорожных тарифах, размер которых необходимо сообразовывается как со стоимостью водной перевозки, так и со всею совокупностью относительных преимуществ обоих видов транспорта.

Для заключения изложенной характеристики сравнительной стоимости гужевого, водного и железнодорожного транспорта приводим следующее интересное сопоставление, сделанное одним из немецких экономистов (проф. Вальтером Лотцем): стоимость 100 килогр. пшеницы (6,1 пуда) в 12 марок ($4^1/_2$ рубля) поглощается расходами транспорта при перевозке по обыкновенной грунтовой дороге на 100 километрах, по шоссе на 400 кил., по железной дороге при первоначальных тарифах на 1500 кил. и при новейших тарифных ставках на 4500 кил., по океану же при современных океанских фрахтах на расстоянии в 25.000 кил. В этом

сопоставлении в общем выражается верно соотношение стоимости различных видов транспорта, абсолютные же размеры ставок нельзя не признать значительно отставшими от современных достижений в области железнодорожного транспорта и океанского судоходства.

Что касается автомобильного движения и авиации, то в отношении стоимости перевозки оба эти вида усовершенствованного транспорта далеко уступают как железным дорогам, так и пароходству. Стоимость перевозки в автомобилях в разных странах приводится в нижеследующей таблице в копейках с пуда и версты [1]):

На автомобилях под'емной силы в	5 тонн.	3 тонны.	1½-2 тон.	Условия работы,
Англия 1912—1914 г г.	0.17	0.22	0.28	плохие все расходы эксплоатации.
" "	0 09	0 12	0.19	хорошие
Соед. Шт. 1918—1921 г.	0.3-0.16	0.4-0.22	0.6-0.3	в среднем за 1920 г. 0.4 к. против 0.55 гужом.
Германия до войны.....	0.1	0.14	0.22	без амортизации
.....	0.25	0.28	0.35	и % на капитал.
Россия 1908 г.....	0.3			

Из этих данных (1/3, 1/4, 1/7, 1/10 коп.) видно, что стоимость перевозки на автомобилях, считая только расходы эксплоатации, но без процентов и погашения капитала, равняется приблизительно стоимости гужевой перевозки по грунтовым и шоссированным дорогам, но далеко уступает железнодорожной перевозке. Настоящее широкое распространение автомобильного движения обусловливается не его дешевизной, но целым рядом других преимуществ.

Стоимость воздушного транспорта до сих пор, за сравнительно кратким еще периодом его практического применения, не успела определиться с достаточной точностью. Однако и теперь уже можно сказать, что она значительно превышает стоимость всех других видов усовершенствованного транспорта. Один из наших специалистов по авиации В М. Вишнев высказывает следующие соображения по этому предмету [2]). Важнейшим фактором дороговизны воздушного сообщения является помимо большой

---

[1]) Помещенные в тексте данные получены автором в статистическом отделе Центрального Управления местного транспорта. *Эм. Сакс,* Die Verkehrsmittel in Volkse u. Staatswirtschaft, 1920. В. II, стр. 291, дает следующие цифры общей стоимости автомобильной перевозки грузов (со включением % на капитал и амортизацию) при погрузке 5 тонн 0.23 к. с п.-в., при 3 тонн. 0.31 к. и при 2 тонн. 0.48 к. с п-в.

[2]) „Экономическая сторона воздушного сообщения"—„Воздушный Флот" 1921 г.

затраты энергии: 1) дороговизна применяемого в авиации горючего—бензина сравнительно с топливом жел. дорог и пароходов, 2) быстрый износ моторов и самолетов, 3) большие накладные расходы вследствие малой емкости движения, 4) высокие страховые премии вследствие повышенного риска. Благоприятными условиями воздушного транспорта, понижающими его стоимость, являются отсутствие искусственного пути и необходимость только аэродромов и площадок.

Исчисление стоимости воздушного транспорта не может быть произведено пока с достаточной точностью за недостатком практических данных. Прежде всего не установлены сроки службы моторов и самолетов; на этот счет приводятся самые разнообразные цифры. То же относится и к „накладным расходам", каковы: содержание администрации и обслуживающего персонала, ангары, их освещение, отопление, автомобильный транспорт и др. По расчетам капитана Акланда перевозка 1 тонны или 12 пассажиров обходится с мили $10^1/_2$ шилл., т.-е. 4 р. золот. (по курсу английской валюты, об'явленному на 1 окт. 1921 г. наркомфином). С пассажиро-версты это составляет 21 коп., а с пудо версты 4 коп. По расчетам Уайт-Смита стоимость пассажиро-мили на самолете „Д. Н. 18" составляет $4^3/_4$ пенса, т.-е. 9,3 коп. с пассажиро-версты, на других типах 5—6 пенсов, на гидро-самолетах от 11 до 15 пенсов. По расчетам известного французского конструктора Бреге, тонно-миля обходится 18 фр., или 2 р. 70 коп. золотом, т.-е. с пудо-версты 4,5 к., а с пассажиро-версты 23—30 коп.

Фактическая стоимость полетов ниже этих цифр, благодаря получаемым компаниями правительственным субсидиям. Перелет Лондон—Париж, 380 кил., стоит с пассажира на французских самолетах 300 фр. (44 р. зол.), а на английских—6 ф. ст. 6 шилл. (48 р. зол.). Это составляет с пассажиро-версты от 12,5 до 14 коп. (со включением доставки на автомобиле с аэродрома в город). По жел. дороге этот путь обходится в 1 кл. 3 ф. 15 шилл., т.-е. в 2 раза дешевле. Во Франции стоимость полета на внутренних линиях составляет с пассажира от 40 до 80 сант. за милю, т.-е. 6—12 коп. с версты. Наш прежний тариф 1 кл. в курьерском поезде с приплатами за плацкарты и скорость составлял от $4^1/_2$ до 5 коп., т.-е. вдвое дешевле. С увеличением расстояния стоимость воздушного транспорта с мили понижается.

Дело воздушного транспорта в настоящее время идет быстро вперед. Военные боевые самолеты вытесняются мирными типами,

и начинают входить в обращение самолеты более крупного многомоторного типа с большой грузоподъемностью. Развитие техники авиации идет в направлении тяжелой авиации. Это усиление и усовершенствование двигателя и увеличение грузоподъемности самих летательных аппаратов несомненно приведет к сокращению расходов на единицу перевозки, подобно тому, как это имело место и в других видах транспорта.

3. *Постоянство, регулярность и срочность.* Эти качества транспортное дело приобретает только с возникновением железных дорог, которые оказывают в этом направлении значительное влияние и на другие виды сообщений и перевозки. До возникновения жел. дорог непрерывности транспорта вообще не существовало. Внутреннее судоходство останавливается на все зимние месяцы вследствие замерзания рек, каналов и озер, длящегося в Европейской России 5—6 месяцев в году, а в Сибири и еще долее. Движение на грунтовых дорогах крайне затрудняется, нередко до полной остановки, весною и осенью вследствие наступающей распутицы, летом и зимою вследствие порчи дорог. Доставка товара во-время,— говорит проф. Чупров,—была делом совершенной удачи[1]). Вообще до возникновения усовершенствованных путей сообщения нельзя было говорить ни о регулярности, ни тем более о срочности транспортных операций. Железные дороги идут в этом отношении впереди всех других видов транспорта. Движение на них отличается почти полной правильностью и точностью, нарушаясь лишь вследствие исключительных случаев, в роде размыва полотна, порчи мостов, снежных заносов и т. п. Сложившиеся под влиянием железных дорог в этом направлении требования промышленности и торговли заставили и другие виды транспорта, в особенности морского, стремиться к такой организации своих операций, чтобы по возможности удовлетворять требованиям регулярности и срочности. Однако это удается им только с большим трудом. В сухопутном транспорте только почтовые сообщения отличаются достаточной регулярностью. На водных путях сообщения установлению срочности движения препятствуют образующиеся отмели, перекаты, скопления плотов, необходимость ожидания при пропусках чрез

---

[1]) „Железнодорожное хозяйство". Москва, 1910 стр. 12. Там же И. А. Чупров пишет: „На украинские ярмарки привозилось гужом товару на сумму до 100 милл. рублей. И в хорошую погоду волы делали не более 10—15 в. в сутки; а стоило пойти дождю или начаться засухе, и чумак останавливался на целые недели. Иногда бывало такое бездорожье, что извозчики, сложивши товары, разбегались. Так было не раз, как нам лично известно, в районе западнодвинских портов".

шлюзы и т. под. Действительно точное и срочное движение удалось организовать только на таких реках, как Рейн в Германии, Сена во Франции. Срочные линии наиболее распространены в морском судоходстве, при чем развитие идет в направлении все большего привлечения грузов к этому способу транспорта.

Интересно, что, несмотря на свою молодость, авиация также успела уже во многих случаях достигнуть значительной степени регулярности отправлений и срочности прибытия. Так, в 1920 г. на американских воздушных линиях отход и прибытие в назначенное время имели место в 70—80% общего числа полетов. На английских линиях в том же 1920 г. процент выполнения полетов составлял около 90%. В весенние и летние месяцы выполнение полетов достигало даже 96—99%, как показал двухлетний опыт на английских и германских линиях.

Трудно оценить в полной мере то огромное благотворное влияние, которое оказали железные дороги на весь ход народного хозяйства именно благодаря тому, что дали транспортному делу непрерывность, регулярность и срочность. Промышленность и торговля освободились от необходимости накоплять и держать наготове большие запасы топлива, сырых материалов и готовых продуктов, что всегда сопряжено с значительными потерями и расходами. Многие производства, в особенности в горнозаводской и металлообрабатывающей промышленности, становятся возможными действительно в крупных размерах только при наличии твердой уверенности, что необходимые материалы и топливо будут доставляться регулярно в течение круглого года в определенные сроки. Регулярное и точное, своевременное исполнение транспортных услуг приобретает все более и более значения с повышением уровня общего культурного развития, когда начинают высоко ценить время. Не только народное хозяйство, но и весь ход социальной и государственной жизни приобретает благодаря указанным качествам транспортного дела гораздо больше уверенности и устойчивости, и создается возможность разрешения таких задач стратегических, политических и административных, о которых нельзя было и думать при прежних несовершенных путях сообщения.

4. *Скорость*. В отношении скорости перевозки также наблюдается весьма большое различие между отдельными видами транспорта, при чем можно сказать, что сокращение времени, необходимого для перемещения людей и грузов, является одним из самых существенных элементов и результатов усовершенствования транспортного дела. В отношении перевозки товаров скорость движения, помимо случаев настоятельной потребности иметь какой-либо

предмет к известному сроку в определенном месте, имеет значение как фактор, понижающий издержки. Сокращаются расходы на рабочую силу, уменьшаются потери на процентах за время нахождения груза в пути, предотвращается внутреннее изменение и порча товара. Благодаря скорости перевозки впервые открывается возможность доставки таких скоропортящихся продуктов, как овощи, молоко и молочные сколы, яйца, мясо и т. под., на сколько-нибудь значительных расстояниях. Расширяется площадь, на которой становится возможным производство этих продуктов, и с которой потребительные центры могут получать необходимое им продовольствие. В отношении пассажирского движения скорость играет еще более значительную роль. Выигрывается для производительной работы много времени, теряющегося при медленной перевозке на самое путешествие, сокращаются накладные расходы во время переезда, напр. на продовольствие, остановки на ночлег и т. под. Вообще с увеличением скорости передвижения повышается интенсивность и быстрота всех процессов хозяйственной и социальной жизни страны.

Различные виды транспорта располагаются в отношении скорости движения в следующем порядке. Средняя скорость гужевой перевозки товаров составляет 3—4 версты в час, или 25—30 верст в сутки. Обычное грузовое судно (морское) движется со скоростью 15—17 в. в час, обычное пассажирское со скоростью 17—20 в.; почтовое или скорое пассаж. судно—24 вер., а в некоторых случаях даже 35 в. и более, товарный грузовой автомобиль 19 в., средний товарный поезд 21 в., автобус $22^1/_2$ в., автомобиль и мотоцикл 30 в., обычный пассажирский поезд 37—40 в., экспресс и скорый поезд 60 в.,*) товарный дирижабль 75 в., почтово-пассажирский дирижабль 90 в., товарный аэроплан 120 в. и почтово пассажирский аэроплан 150 в. Таковы средние нормальные скорости различных видов транспорта, по которым и следует оценивать их относительные преимущества. В сравнительно исключительных случаях может быть развиваема гораздо более значительная скорость, напр.: курьерские поезда ходят со скоростью 80 и даже 100 в. в час, автомобили достигали скорости до 150 в., скорость пассажирских аэропланов принимается иногда в 200 в., рекордная же их скорость уже доведена до 331 километра.

5. *Безопасность*. Следующим важным преимуществом усовершенствованного транспорта является возможно большее обеспе-

*) Средняя скорость всех скорых поездов определялась в 1914 г. в Германии в 62.3 кл. в час, во Франции в 65.1 кл. В отдельных сообщениях в Англии и во Франции повышалась до 93 и 97 кл. в час. Эм. Сакс, В. III, стр. 539.

ченно перевозимых грузов от утраты, порчи и повреждений, а пассажиров от несчастных случаев. То и другое экономически выражается опять-таки в сокращении расходов производства. Как это ни странным может показаться на первый взгляд, в виду случающихся время от времени ужасных железнодорожных и морских катастроф с многочисленными человеческими жертвами, но в действительности путешествия и вообще переезды с одного места на другое стали гораздо безопаснее по мере усовершенствования путей сообщения и способов транспорта Твердо установленные и допускающие сравнение данные по этому предмету имеются лишь в отношении железных дорог, с одной стороны, и дилижансов и омнибусов—с другой. По этим данным во Франции за время с 1846 по 1855 г., когда движение в дилижансах еще сохраняло широкие размеры, на 100 миллионов пассажиров было 282 убитых и 3333 раненых; на железных же дорогах там же, во Франции, за время с 1901 по 1904 г. было на 100 милл. пассажиров убитых только 4 и раненых 77 вследствие несчастных случаев с поездами; кроме того, по другим причинам, связанным с эксплоатацией, за то же время было приблизительно столько же убитых, но поранений было в 14 раз менее. На русских жел. дорогах число несчастных случаев с пассажирами значительно выше. напр. в 1913 г 57 убитых на 100 милл. пассажиров. Однако и эта степень безопасности уже чрезвычайно велика, как можно видеть из следующего остроумного сопоставления, делаемого одним из наших наиболее авторитетных железнодорожных деятелей, А. Н. Фроловым*) „Насколько высока степень безопасности проезда по жел. дорогам,—пишет А. Н. Фролов,—можно видеть из того, что, напр., даже на русских жел. дорогах один убитый приходится лишь на 100 милл. пассажиро-верст. Если мы представим человека, который искал бы случая быть убитым при крушении поезда и все свое время проводил в скором поезде, делая ежедневно по 1000 верст, то для того, чтобы такая случайность получила высокую вероятность, ему нужно было бы проехать 100 милл. верст, а для этого требовалось бы около 300 лет". На самом же деле в среднем на одного жителя даже в западной Европе приходится всего лишь 500 в. пробега по жел. дорогам в год, а потому практически вероятность быть убитым при крушении поезда представляется для обыкновенного пассажира совершенно незначительной.

*) „Общие основы железнодорожного хозяйства", Пгр. 1920, стр. 70. Принимаемая А. Н. Фроловым цифра убитых (1 на 100 милл. пассажиро-верст) несколько выше приведенной в тексте.

Для некоторой характеристики достигнутой уже степени безопасности воздушных путешествий могут служить следующие данные, отличающиеся, правда, случайным характером. В Англии за 6 месяцев 1919 г. было совершено 21.000 полетов невоенного характера, при чем пройдено 400.000 в. и перевезено 52.000 пассажиров. При этом было 13 аварий, при которых ранено было 10 пассажиров (0,019%) и убитых ни одного, летчиков раненых было 6 и убитых 2. В 1920 г. на линии Лондон — Париж на 2101 перелет был только 1 смертельный случай. В Германии на 1.000.000 клм., пройденных самолетами компании Deutsche Luftreederei не было ни одного смертельного случая.

6. *Приспособление условий перевозки к особенным свойствам перевозимых пассажиров и грузов.* В этом отношении некоторыми видами усовершенствованного транспорта достигнуты весьма значительные успехи, при чем железнодорожный транспорт едва ли не идет впереди других, и только разве морской транспорт может конкурировать с ним. Спальные вагоны, вагоны-рестораны, специальные санитарные вагоны, вагоны-выставки, вагоны-библиотеки и т. под., а также всякого рода удобства для пассажиров и в обыкновенных пассажирских вагонах общеизвестны. Для перевозки грузов устраиваются специальные вагоны, дающие в одних случаях охлаждение (для мяса, битой птицы, масла и пр.), в других же случаях согревание температуры (для фруктов, вина и др.), затем имеются вагоны со специальными приспособлениями для перевозки скота, птицы; перевозка живой рыбы начинает производиться в особых цистернах, в которых вода насыщается кислородом; нельзя не отметить еще специальные вагоны-цистерны для перевозки наливных грузов. Все эти приспособления подвижного состава дают возможность доставлять целый ряд продуктов из более удаленных мест, где производство их требует наименьших издержек, и где они имеются в изобилии. Достаточно указать на то, что благодаря указанным способам транспорта крымские, бессарабские, кавказские и даже ташкентские фрукты, виноград, вина получили возможность распространяться по всей России, сибирское масло в огромных количествах (до 4.000.000 пудов в последние перед войною годы) вывозилось за границу, притом благодаря таким же приспособлениям пароходов, преимущественно в Англию, не говоря уже о возможности снабжения потребительных рынков Европейской России. Молоко из северо западных губерний потреблялось даже в Крыму и за Кавказом. Благодаря быстроходным морским пароходам-рефрижераторам баранина из

Австралии, мясо из Южной Америки доставляется регулярно в больших количествах на рынки Англии и Европы.

Важное значение отмеченных приспособлений в условиях перевозки выражается в том, что они дают возможность крупных сбережений в производственных средствах и рабочих силах, приводят к лучшей их утилизации, повышают производительность народного труда и содействуют общему развитию всех производительных сил народного хозяйства.

7. *Массовый характер транспорта.* В этом отношении можно говорить собственно лишь о перевозках по железным дорогам и пароходами*) по водным путям сообщения. Дело в том, что при этих видах транспорта благодаря совместному действию особенных свойств пути (рельсы и вода) и механического двигателя получается огромный эффект в смысле массы транспортных услуг. Сила тяги, необходимая для того, чтобы передвинуть 1 тонну (61 пуд) груза на гужевых путях, при скорости движения от 4 до 15 километров в 1 час составляет от 15 до 100 килограммов (от $37^1/_2$ до 250 фунтов), на железных дорогах, при скорости 25 - 35 килом. в 1 час, требуется лишь $3^1/_2$ килогр. ($7^1/_2$ ф.), на воде же только $^1/_2$ килогр., при чем на водном пути достаточной ширины и глубины она падает до $^1/_3$ и даже $^1/_4$ кгр.**) Известный немецкий экономист проф. Э. Сакс в последнем издании своего трактата о средствах сношений в народном и государственном хозяйстве***) приводит средние относительные числа, дающие технико-экономическую характеристику различных средств транспорта в отношении величины преодолеваемого сопротивления вследствие трения, а следовательно, и необходимой силы тяги для передвижения определенной тяжести:

простой грунтовой путь (при глинистой почве)	250
„ „ „ (кремнезем или извест. почва)	165
обыкновенное шоссе в обыкновенном состоянии	80
превосходно содержимое шоссе	33
дорога, выложенная дубовыми досками	20
железная дорога при скорости в 32 клм	5
каналы с малым поперечн. сечением при небольш. скор.	1,7
„ с большим „ „ „ „ „	1,0

*) То же самое относится, конечно, и к так наз. теплоходам.

**) См. *C. Colson.* Les travaux publics et les transports, 1907, стр. 142. Кольсон оговаривает, что эти данные относятся к обычным условиям водной перевозки во Франции.

***) Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft, 1918, B. I, стр. 56.

Таковы те поистине огромные выгоды, которые получает транспорт от лучших свойств пути в отношении затраты необходимой силы тяги. Что касается парового двигателя, то выше уже было отмечено, что один паровоз, приводящий в движение поезд среднего веса, замещает примерно 1600 лошадей и работу 500 человек. Прогресс техники постоянно приводит к увеличению веса и силы паровоза и машин, применяемых на пароходах, а между тем обслуживание более сильных машин или вовсе не требует более значительного числа людей, или, во всяком случае, увеличение числа последних бывает относительно гораздо менее значительно. Вместе с тем происходит и относительное сокращение расхода топлива на работу 1 лошадиной силы. Таким образом с прогрессом техники постоянно растет количество замещаемой паровым двигателем человеческой и животной рабочей силы.

Благодаря этим обстоятельствам, совместное действие свойств пути и парового двигателя приводит к созданию такой массы транспортных услуг, какая вообще не могла бы быть произведена с помощью одной только живой рабочей силы, потому что просто не хватило бы ни людей, ни лошадей (или иных животных) для перевозки всей той массы пассажиров и грузов, при том на огромных протяжениях, какая перевозится в настоящее время только по железным дорогам, не говоря уже о морском и речном паровом транспорте. Кроме этих технических условий и обстоятельств, в том же направлении развития массовой перевозки действует и экономическая природа основных видов усовершенствованного транспорта, в особенности железнодорожного. Вследствие особенного строя железнодорожных предприятий, о котором будет сказано особо в дальнейшем изложении, при увеличении общей массы перевозимых по рельсовым путям грузов получается последовательное сокращение издержек перевозки на каждую отдельную единицу груза и на каждого отдельного пассажира. Поэтому при обязательном для каждого предприятия, а в особенности для крупных транспортных предприятий, каковыми являются железные дороги и морские пароходства, стремлении возможно лучше и плодотворнее использовать затрачиваемые в них основные и текущие материальные средства, создается экономическая необходимость постоянного развития перевозок. Это удешевляет расходы эксплоатации на единицу перевозки, повышает доходность предприятий и тем самым приводит к транспорту все более и более крупных масс товаров и все большего числа пассажиров.

ГЛАВА III.

1. Общая характеристика происходящих в транспортном деле усовершенствований. 2. Глубокое и всестороннее влияние усовершенствованного транспорта на человеческую жизнь. 3. Влияние на цены. 4. Влияние на производство. 5. Влияние на земледелие. 6. Влияние на перерабатывающую промышленность. 7 Влияние на торговлю. 8. Влияние на другие стороны человеческой жизни. Общее заключение.

1. Как можно видеть из приведенной в предыдущей главе характеристики особенностей усовершенствованного транспорта, развитие транспортного дела дает, с одной стороны, удешевление транспортных услуг, а с другой—улучшение их качества. Первое обозначает получение определенных полезных результатов с возможно меньшими затратами, второе выражает достижение более полезных и лучших результатов с помощью данных определенных затрат. Техника и организация транспортного дела непрерывно работают в этих обоих направлениях. Таким образом, и в области транспорта получает осуществление общий руководящий принцип всякой хозяйственной деятельности человека, заключающийся в стремлении к тому, чтобы достигать возможно более полного и широкого удовлетворения своих потребностей с помощью возможно меньших затрат личных усилий и материальных средств. Люди, решаясь на известные затраты для достижения поставленных экономических целей, всегда стремятся избирать такие приемы и орудия работы и предпринимать лишь такие производства, при которых получается наибольший полезный эффект с наименьшими личными и материальными пожертвованиями.

Экономическое содержание всех усилий, направленных на усовершенствование путей сообщения и средств перевозки, всегда с самого начала и до настоящего времени заключалось, как только-что сказано, в стремлении к удешевлению транспортных услуг, с одной стороны, и к улучшению их качества—с другой. Однако эти оба направления усовершенствований не всегда идут параллельно. Повышение качества услуги сопровождается в некоторых случаях увеличением издержек. И это бывает не только в тех случаях, когда повышение издержек вызывается специальной техникою новых способов сношений и транспорта, сравнительно с прежними, напр. телеграф сравнительно с почтой, автомобильное движение сравнительно с конной тягой и т. п., но имеет место также и в той же самой отрасли транспорта, когда дальнейшее улучшение технических качеств услуги требует более значительных издержек, типическим примером чего может служить

усиленная скорость движения на железных дорогах и на водных путях. Повышение безопасности и регулярности движения также на известной ступени может требовать соответственного повышения издержек. Однако такое повышение издержек вполне оправдывается с экономической точки зрения, если более совершенная услуга представляет для пользующихся ею соответственно и более значительную ценность, так что в конечном результате, несмотря на повышенную цену, получается более значительная хозяйственная выгода. Таким образом, общая тенденция обоих указанных направлений в деле усовершенствования транспорта выражается всегда в относительном удешевлении транспортных услуг, которое в конце-концов дает и действительное удешевление в смысле повышения производительности и лучшей утилизиции затрачиваемых рабочих сил и материальных средств.

2. В транспорте нуждаются не только готовые продукты для доставки их к местам потребления. Самое производство этих продуктов уже требует предварительного исполнения целого ряда транспортных операций: необходимо подвезти машины и другие предметы оборудования предприятий, сырые материалы, топливо, продовольствие и прочее снабжение для рабочих и служащих, во многих случаях и самих рабочих и т. д. Поэтому транспорт входит необходимою составною частью во все производственные, меновые и распределительные процессы народного хозяйства, во все продукты его работы. Уже этим одним об'ясняется тот факт, что всякие усовершенствования в транспортном деле оказывают самое глубокое влияние на всю хозяйственную жизнь страны, на на все ее стороны и проявления. Понижение издержек перевозки вместе с другими отмеченными выше преимуществами усовершенствованного транспорта, как скорость, регулярность, безопасность и проч., прежде всего повышает транспортную способность всякого рода предметов и товаров в смысле возможности перевозки их на более значительных расстояниях, т.-е. расширяют возможное их распространение и сбыт. Отсюда получается целый ряд влияний на товарные цены, на производство, его размеры, внутренний строй и территориальное размещение различных отраслей промышленности, на торговлю и потребление. Но и этим не ограничивается влияние усовершенствованных сношений и сообщений. Оно идет гораздо далее оплодотворения и преобразования хозяйственной жизни, как таковой. Фр. Лист уже при самом возникновении железных дорог и первоначальном распространении их назвал развитую систему сношений „величайшим рычагом национального благополучия и цивилизации". И действительно, вся

культурная жизнь, социальные отношения, политическое положение внутри государства и его внешняя оборона, международные отношения между отдельными государствами, духовная жизнь народа, его нравы и развитие правовых отношений не могут оставаться свободными от сильнейшего воздействия усовершенствованных способов сношений и сообщений. И это вполне понятно и неизбежно в виду тесной зависимости и взаимодействия между народным хозяйством и всеми другими сторонами народной жизни.

3. По мере увеличения расстояния перевозки неизбежно возрастает и цена товара. Поэтому всякий данный товар может перевозиться лишь до известных границ, на которых население еще может покупать этот товар по определенной цене. Понижение издержек перевозки раздвигает эти границы, и товары получают возможность попадать в более отдаленные места по прежней цене, цены же их в пределах до этих границ понижаются. Такое понижение товарных цен приводит при нормальных условиях к повышению спроса, потому что соответственные продукты становятся доступными для менее достаточных, менее платежеспособных слоев потребителей. При этом фактическое увеличение сбыта происходит в относительно большей пропорции, чем понижение цены, что об'ясняется тем, что при современном распределении дохода менее достаточные слои населения значительно шире и многочисленнее слоев более достаточных. Однако это расширение сбыта под влиянием понижения цен имеет свои естественные пределы в размерах потребности, когда после падения цен до известного уровня дальнейшее расширение сбыта останавливается.

Необходимым условием для увеличения сбыта является предварительная возможность соответственного увеличения предложения. Если производство данного продукта не может быть повышено, то удешевление перевозки сполна или частью пойдет на пользу производителей, потому что последние могут у себя, на месте производства, повысить продажные цены соответственно наступившему удешевлению перевозки. Если же производство может быть увеличено до размеров полного покрытия всей потребности, имеющейся в расширенном круге сбыта, то в результате такого положения нормально является понижение цен в местах потребления. Если имеется возможность увеличить производство лишь до частичного покрытия потребности, то, в зависимости от того или иного соотношения спроса и предложения, может наступить одновременное более или менее значительное повышение цен на местах производства и понижение их на ме-

стах потребления. В том и другом случае получается таким образом не только понижение цен, но и сближение их. В этом же направлении понижения и выравнивания цен действует также и следующее обстоятельство. По мере распространения усовершенствованного транспорта и связанного с ним удешевления перевозки, увеличивается число случаев и становятся более значительными области, в которых встречается и взаимно перекрывается сбыт продуктов из различных мест производства. При этом те места производства, которые находятся в более благоприятных условиях, чем другие, и могут давать более дешевые продукты, естественно расширяют районы своего сбыта на счет производственных районов, поставленных менее благоприятно, и таким образом, понижение цен, а вместе с тем и выравнивание их распространяются на более обширные области. На ряду с удешевлением перевозки действуют и другие особенности усовершенствованного транспорта. Повышение скорости доставки как товаров, так и известий дает производителю возможность лучше использовать переменыко н'юнктуры на различных потребительных рынках. Он может предлагать свои товары именно там, где цены выше, и увозить их оттуда, где цены недостаточны. Равным образом и потребитель может покрывать свою потребность продуктами из тех мест, где в данный момент покупка может быть произведена наиболее выгодным образом. Усовершенствование дела передачи известий создает вообще возможность лучшей и своевременной ориентировки в ожидаемых условиях производства и потребления (спроса), а вместе с тем и вероятного движения цен. Повышенная производительность транспорта облегчает более быстрое перемещение избытков одного места в места, испытывающие недостаток. В отношении продуктов, которые производятся в различных местах в разное время, рынок получает возможность всегда снабжаться именно из тех мест, которые могут доставить нужный товар в данное время. В конечном результате от взаимодействия этих обстоятельств получается в обширных областях более точное выравнивание цен не только в пространстве, но и во времени, что дает общий более устойчивый средний уровень цен.

4. Усовершенствованный транспорт, повышая способность товаров перевозиться на более отдаленные расстояния, оказывает двоякое влияние на производство: во-первых, вызывает перемены в территориальном распределении его по стране и, во-вторых, приводит к увеличению его размеров. Вследствие облегчения и удешевления перевозки чрезвычайно расширяется область тех по-

требительных районов, в которых встречаются и вступают во взаимную конкуренцию продукты различных производительных районов и центров. Успех в этой борьбе остается за теми производительными районами, у которых издержки производства наиболее низкие, и которые поэтому могут продавать свои продукты по самым дешевым ценам. Это заставляет и другие районы улучшать и удешевлять свое производство и понижать цены. В этом же направлении влияет и сокращение издержек самого производства, потому что удешевляется стоимость подвоза сырых материалов, топлива и т. д. Открывается вместе с тем и возможность производства в таких местах, которые не имели у себя необходимых сырых материалов и не могли вследствие дороговизны подвоза получать их со стороны. Все это ведет к расширению размеров производства и потребления по всей стране, хотя, конечно, некоторые старые производительные районы и центры оказываются не в состоянии выдерживать конкуренцию в новых условиях, терпят потери и бывают вынуждены вовсе прекратить прежнюю работу и изыскивать новые занятия. Таким путем совершается процесс так называемого территориального разделения труда, т.-е. специализации различных областей страны на определенных родах производства, для которых в этих местностях имеются наиболее благоприятные естественные и экономические условия. При отсутствии дешевых и удобных путей сообщения каждая местность вынуждена довольствоваться теми продуктами, которые могут быть произведены на месте из местных материалов, потому что доставка из других более отдаленных районов требует слишком много времени, труда и материальных затрат, которых не возмещают преимущества этих районов в отношении издержек производства. Поэтому самые разнообразные роды производств рассеяны по всей стране. Географическая близость к рынкам сбыта, к топливу, к сырым материалам имеет первостепенное значение. Перевозку в состоянии выдерживать только такие грузы, которые обладают значительной ценностью при малом весе С возникновением таких усовершенствованных видов транспорта, как железные дороги и пароходство, впервые создается возможность массовой перевозки, притом не только на коротких, но и на более отдаленных расстояниях, таких грузов, как хлеб, каменный уголь, руда, соль, строительные материалы разного рода, дрова и т. п. Это производит полный переворот в основных условиях самых важных отраслей народного хозяйства. Без усовершенствованного транспорта названные массовые, дешевые и тяжеловесные продукты могли распространяться лишь

в районах, наиболее близких к местам их добычи, а вследствие этого и соответственные отрасли промышленности не могли получить сколько-нибудь широкого развития. Впервые благодаря в особенности железным дорогам, эти отрасли промышленности становятся основными в общей системе народного хозяйства, и перевозка их продуктов начинает занимать первое место в общей сумме грузового движения. Страна разбивается на целый ряд специальных промышленных районов, каковы районы хлопчатобумажной промышленности, каменноугольной, свеклосахарной, железоделательной, машиностроительной и др. В каждом из таких районов производство концентрируется в немногих сравнительно пунктах (больших городах), и таким образом страна покрывается мало-по-малу сетью промышленных центров. В дальнейшем своем развитии этот процесс специализации выходит даже за пределы отдельных областей различных государств, становится международным и даже междуконтинентальным, и целые страны начинают сосредоточивать свою хозяйственную деятельность преимущественно на определенных отраслях промышленности. При этом в одних областях возникают целые новые роды промышленности, в других же исчезают прежние отрасли занятий, замещаясь другими. Не останавливаясь на подобных фактах глубоких перемен в промышленной географии в различных странах мира, укажем лишь несколько примеров, характеризующих влияние в этом отношении усовершенствованного транспорта на русское народное хозяйство. В Донецком бассейне в начале 1880-х год. добыча угля составляла всего 100—120 милл. пудов в год, а в 1913 году значительно превысила $1^1/_2$ миллиарда, при чем развитие добычи угля, равно как и всей горнозаводской промышленности этого района, шло параллельно с развитием рельсовой сети. Наша нефтяная промышленность на Кавказе, хлопковая промышленность в Туркестане, маслоделие в Сибири, получившие очень крупное значение в общем ходе нашей экономической жизни, быстрое развитие экспортной лесной промышленности и многие другие не менее крупные факты нашей экономической жизни были бы совершенно немыслимы без железных дорог и парового транспорта речного и морского. До постройки железных дорог лен у нас разводили в черноземной полосе; там же существовало в широких размерах овцеводство. С проведением железных дорог оказалось более выгодным использовать чернозем для культуры пшеницы, а посевы льна сосредоточить в северо-западной России, где нет благоприятных условий для произрастания пшеницы. Овцеводство же под давлением расширения пшеничной культуры в южных гу-

бернiях постепенно переместилось отсюда частью на сев. Кавказ, а главным образом в Киргизские степи. Огородничество развивалось в прежнее время только около крупных городов, с распространением же рельсовой сети оно начинает возникать как специальная промышленность целых областей. Так было, напр., в Ярославской губ., откуда снабжались овощами Петроград и Москва. То же самое имело место на юге в районе Симферополя. Эти факты, конечно, не исчерпывают характеристики преобразующего влияния усовершенствованного транспорта на наше народное хозяйство и приводятся лишь как примеры, могущие иллюстрировать изложенные выше теоретические положения.

Нельзя не отметить особо еще одну сторону влияния жел. дорог на рост производства. Давая огромное сокращение затраты материальных средств и рабочих сил на каждую единицу транспорта, они освобождают эти силы и средства для других видов производительной деятельности. Конечно, жел. дороги сами по себе поглощают огромные основные капиталы, требуют обширных земельных пространств, многих рабочих сил и т. д., но если сооружение жел. дороги было экономически целесообразным и дорога имеет достаточное количество грузов, то все эти затраты дают соответственные транспортные услуги с пониженными издержками по каждой из них, и те рабочие силы и материальные средства, которых потребовал бы менее совершенный транспорт, освобождаются для производства, которое получает таким образом новые ресурсы для своего развития. То же самое, хотя, быть может, и в несколько меньшей степени, относится и к другим видам усовершенствованного транспорта.

В том же направлении сбережения рабочих сил и капитала, а следовательно—и усиления необходимых факторов развития производства, действуют и другие отмеченные выше особенности усовершенствованного транспорта, как скорость, освобождающая для производительной работы много времени, тратившегося людьми на самое передвижение; безопасность и приспособление условий перевозки к особенным свойствам грузов предупреждают порчу последних, т.-е. также сберегают капитал, и т. д. и т. д.

5. Влияние усовершенствованного транспорта на земледелие заслуживает несколько более подробного анализа. До возникновения усовершенствованного транспорта возделывание хлеба, равно как и различные другие виды сельскохозяйственной промышленности и связанные с нею производства по переработке ее продуктов, всегда располагаются в ближайших к потребительным центрам районах. На известных более значительных расстояниях

от потребительных центров земледелие становилось невыгодным; вместо него здесь главным занятием населения является разведение скота, хлеб же производится лишь в таких количествах, какие необходимы для удовлетворения местных потребностей. Когда же рост населения потребительных центров и его продовольственных нужд создавал новый спрос на продукты сельского хозяйства и вызывал необходимость усиления его производительности, то это достигалось прежде всего повышением интенсивности земледельческой культуры (применение удобрительных веществ, более тщательная и глубокая вспашка, изменение севооборота и пр.) в прежних ближайших к потребительному центру районах, а также расширением площади возделываемых земель, распространением земледелия на более удаленные от центра районы. При этом однако как повышение издержек производства хлеба, связанное с инсификацией земледелия, так и повышение расходов по доставке хлеба из новых более удаленных районов неизбежно приводили к повышению хлебных цен и арендных плат за земельные участки, расположенные вблизи населенных центров. При таком положении усовершенствование путей сообщения, облегчающее и удешевляющее доставку продуктов, прежде всего способствует дальнейшему распространению земледелия на новые земельные площади, хотя и более удаленные, но еще вовсе не истощенные, а затем именно чрез это неизбежно приводит к понижению на местах потребления цен на хлеб и другие сельскохозяйственные продукты. Последнее понижает доходность, а вместе с тем и арендные платы на близлежащие к потребительным центрам земельные участки. Ясно, что все эти перемены весьма выгодны и полезны для населения потребительного центра, но отражаются неблагоприятным образом на интересах ближайших к нему земледельцев и сельских хозяев, доходы которых от владения землей и занятия земледельческими промыслами начинают сокращаться. Естественно, что это вызывает с их стороны жалобы, протесты и домогательства о принятии разных мер помощи. Как один из наиболее характерных примеров такого положения, можно привести следующий факт из истории путей сообщения в Англии, относящийся ко 2-й половине XVIII столетия, т.-е. еще задолго до возникновения жел. дорог и морского пароходства Парламент рассматривал проекты шоссированных и улучшенных дорог, которые предполагалось провести от Лондона вглубь страны. Фермеры ближайших к Лондону районов нашли эти проекты решительно опасными для своих интересов и обратились в парламент с протестами и петициями, в которых об'ясняли, что

доставка хлеба и сена из отдаленных местностей, где арендные платы и издержки производства в земледелии вообще ниже, чем в Лондоне, дадут возможность фермерам этих местностей продавать свои продукты на Лондонском рынке по более низким, невыгодным для ближайших фермеров ценам, что причинит им существенные убытки и сделает даже невозможным дальнейшее ведение сельского хозяйства. С возникновением и распространением жел. дорог подобные же явления стали повторяться во всех странах по отношению к их местным потребительным центрам, а затем с развитием морского парового транспорта, связавшего европейские страны удобными и дешевыми путями сообщения со странами заокеанскими, тот же самый процесс принял размеры мирового масштаба.

В средине прошлого столетия, начиная с 30-х годов и до 2-й половины 70-х годов, в Европе происходит, под влиянием быстрого роста населения вообще и городского в особенности, последовательное и повсеместное повышение цен на хлеб и другие сельскохозяйственные продукты. При об'яснении этого явления в экономической литературе того времени получает сильное влияние учение Мальтуса о том, что человечество размножается вообще скорее, чем растут и даже могут возрастать необходимые для него продовольственные средства. В этом видели естественный закон жизни человеческих обществ, которым и об'ясняли тяжелое положение и лишения широких слоев населения, которым и рекомендовалось быть более предусмотрительными и воздерживаться от вступления в брак и заведения семьи. Положение это изменяется самым существенным образом с тех пор, как начинается, именно с половины прошлого века, очень интенсивное и широкое развитие парового транспорта—железнодорожного и морского. В России первая железная дорога, от Петербурга до Царского Села, протяжением всего в 22 в., и была построена уже в 1838 году, но затем в течение весьма продолжительного времени наше железнодорожное строительство идет очень медленно. Только с конца 60-х годов оно принимает более ускоренный ход, и только в 70-ые и 80-ые годы наши главные потребительные центры, как Петербург, Москва, Киев и другие, а также главнейшие вывозные порты, как Ревель, Рига, Либава, Одесса, Ростов и др., связываются рельсовыми путями сообщения с главнейшими нашими хлебородными районами. Железные дороги последовательно идут от названных пунктов на юг и восток России и открывают доступ на внутренние и заграничные рынки таким богатым и плодородным областям, в значительнейшей части

даже еще не тронутым в то время земледельческой культурой, как Новороссия, южные и юго-восточные губернии, северный Кавказ, приволжские и заволжские губернии, а затем и Сибирь. Влияние всех этих железных дорог, сразу же дававших большое удешевление перевозки, в последующие годы было еще более усилено значительным понижением тарифов, в особенности для отдаленных расстояний (дифференциальные тарифы). Все это привело к чрезвычайному расширению земледельческой культуры на новые земли, куда направлялось и переселение из центральных губерний, и к огромному общему повышению нашей хлебной производительности. В то же время развитие морского судоходства дало крупное удешевление доставки хлеба из наших портов на заграничные рынки. Так, фрахт на пшеницу из Одессы в Англию, составлявший в первой половине 70-х годов 27,76 коп. с пуда, понизился в средине и конце 90-х годов до 7,89 коп., а в последние пред войною годы даже до 6 коп. с пуда. Параллельно с этим наш хлебный экспорт, составлявший в 60-х годах и в начале 70-х годов всего 150—200 милл. пудов в год, в средине 90-х годов достиг 522 милл. в среднем в год, а в некоторые годы перед войной даже 800 милл. пудов.

Тот же самый процесс последовательного распространения земледельческой культуры под влиянием усовершенствованных путей сообщения на новые территории, все более и более удаленные от мест потребления, происходил и в других странах, как европейских, так и заокеанских. В Соединенных Штатах Северной Америки рельсовая сеть, быстро распространяясь от берегов Атлантического океана все более и более в глубь страны, последовательно вовлекала центральные и западные штаты в общую экономическую жизнь страны и связывала их с мировым хлебным рынком. Земледелие быстро распространилось на столь отдаленные от атлантических портов штаты, как Небраска, Минезота, Канзас, Верхняя и Нижняя Дакота и др. (2000—2500 и более верст). Доставка хлеба из этих штатов в Англию удешевилась за время с 1868 г. по 1895 г. на 43,66 коп. с пуда, из которых на понижение железнодорожного тарифа приходится примерно 30 к. (вместо прежних 40 коп. стало 10 коп.), а остальное (13,66 коп.) приходится на понижение морского фрахта. В общем итоге понижение составило 80% от прежней стоимости перевозки. То же самое наблюдается в Ост Индии, откуда стоимость доставки (в общем итоге по железным дорогам и морем) за более короткий период времени понизилась на 35%. В отношении других стран не имеется таких же цифровых данных, но

несомненно, что, хотя, быть может, и в иных пропорциях, то же самое происходило в Аргентине, Бразилии, Канаде, которые последовательно втягивались в международный обмен и выступали одна за другой на мировой хлебный рынок. Цены на хлеб на местах производства и на местах потребления за то же время подверглись также весьма существенным изменениям, которые можно видеть из трех ниже следующих весьма характерных таблиц, представляющих движение цен на пшеницу с начала 70-х годов, с одной стороны, в пунктах отправления (Одесса у нас, Минезота в Америке и ст. Каунпор в Ост-Индии), а с другой стороны—в Англии:

Таблица I.

	Минезота.	Англия.	Разница.
	Копеек золотом с пуда.		
1871—74	57.0	131.0	74.0
1875—78	56 7	111.8	55 1
1879—82	71.9	102.6	30.7
1883—86	50.1	81.1	31.0
1887—90	57.2	72.4	15.2
1891—94	48.4	67.0	18 6

Таблица II.

	Одесса.	Англия.	Разница.
	Копеек кред. с пуда		
1872	106.0	159.0	53.0
1895	66.1	81 2	15.1
1896	78.6	93 0	14.4

Таблица III.

	Цена на ст. Каунпор.	Жел.-дор. тариф.	Морской фрахт.	Портовые расходы	Итог стоимости провоза.	Цена в Лондоне.	Разница цен.
	В рупиях за 100 маунде.						
1872—74	223.62	76.66	92.65	7.14	176 45	490.78	267.16
1888—90	236.30	50.00	64.85	5.34	120.19	379.49	143.19

Из этих таблиц прежде всего видно, что разницы между ценами на местах производства и на местах потребления неизменно и последовательно сокращаются, что, как это и отмечено выше, и является обычным результатом влияние усовершенствованного транспорта на товарные цены. Затем из тех же таблиц видно, что в странах производства цены в начале рассматриваемого периода времени остаются неизменными или даже обнаруживают наклонность к повышению и только уже с начала 80 х годов начинают падать, между тем как на месте потребления, в Англии, они начинают понижаться с самого начала периода. Затем оказывается, что все-таки цены в странах производства понизились гораздо меньше, чем в Англии: тогда как здесь понижение цен составило около 65 коп. с пуда, у нас в Одессе они упали на 28 коп., в Минезоте только на 9 коп., а в Ост-

Индии произошло даже некоторое повышение. При этом заслуживает особого внимания то обстоятельство, что понижение цен на пшеницу в Англии даже превысило значительно удешевление перевозки, которое, как выше приведено, составило только 43,66 коп., т.-е. понижение тарифов и фрахтов в общей сумме равняется лишь 67% падения цен. Это служит одним из фактических подтверждений изложенного выше положения, что появление на рынке новых более отдаленных производителей, работающих при более благоприятных условиях, усиливает конкуренцию между производителями и является особым, на ряду с удешевлением транспорта, самостоятельным фактором понижения рыночных цен.

Все отмеченные явления, сводящиеся к распространению земледельческой культуры на новые обширные земельные пространства, к обильному предложению хлеба и понижению цен, имели чрезвычайно важные благоприятные последствия с точки зрения общих интересов человечества. Прежде всего выиграли потребители в странах старой земледельческой культуры, которые уже начинали ощущать в сильной степени недостаток продовольственных средств и связанное с ним общее вздорожание жизни. Затем, благодаря проведению жел. дорог новые огромные территории стали доступными для земледельческой культуры и чрезвычайно расширили земельные пространства, удобные и годные для заселения их десятками миллионов нового населения. Таким образом усовершенствованный транспорт открыл новые источники для удовлетворения основных человеческих потребностей, для обеспечения необходимых условий дальнейшего экономического и социального развития и для предотвращения тяжелых последствий переселения, при котором населением начинает остро ощущаться недостаточность наличных рессурсов занимаемой им территории.

Однако на ряду с этими огромными положительными результатами влияния усовершенствованного транспорта на земледелие необходимо отметить также, что оно имело и весьма крупные отрицательные последствия. Большое понижение хлебных цен вызвало чрезвычайное падение доходности земледелия в странах старой культуры и сделало во многих областях и районах зерновое хозяйство прямо невыгодным. Не только упали арендные платы за землю, что разорило землевладельцев, но во многих случаях низкие хлебные цены перестали оправдывать даже собственные издержки производства, что приводило уже и непосредственных земледельцев к банкротству. Земли обращались под

пастбища или просто оставлялись пустыми, местное производство хлеба стало сокращаться. Наступил тяжелый мировой сельскохозяйственный кризис, отразившийся не только на земледелии в странах—потребительницах хлеба, но и на странах, производивших значительную часть своего хлеба с прямой целью экспорта его на международный рынок. Так, у нас сильно пострадали от этого кризиса прежде всего наши центральные земледельческие губернии, которые до проведения железных дорог пользовались огромными преимуществами вследствие своей географической близости к нашему главному потребительному центру—Москве с ее обширным промышленным районом. Затем однако дальнейшее понижение международных хлебных цен стало отражаться весьма тяжело и на других наших земледельческих районах, каковы Юго Западный край, Новороссия, южные губернии, приволжские и заволжские и т. д. Любопытно при этом, что сельские хозяева указанных районов последовательно обвиняли более отдаленные районы, которые позднее приобщались к железнодорожной сети, в том, что они, возделывая хлеб на девственных, не истощенных землях, притом дешевых, с низкими арендными платами и малыми издержками производства, своей конкуренцией создают чрезмерный наплыв хлеба на внутренние рынки и тем самым роняют цены и разоряют районы старой земледельческой культуры. Жалобы доходили до крайней остроты: напр., Полтавское общество сельского хозяйства, желая выразить всю тягость этой конкуренции, в своей записке, поданной правительству в 1896 г., заявляло, что с голодом правительство сравнительно легко справляется собственными средствами, тогда как чрезмерный наплыв хлеба с окраин является одним из таких всенародных бедствий, как холера, чума, землетрясение и т. под., для борьбы с которым необходимо напряжение всех общественных и народных сил.

Аналогичные явления имели место и в Соединенных Штатах, где восточным штатам, расположенным вблизи таких крупных потребительных и портовых пунктов, как Нью-Йорк, Бостон, Филадельфия, Балтимора, пришлось по мере распространения рельсовой сети на запад, оставить зерновое земледелие и затем несколько раз перестраивать систему своего хозяйства, переходя к огородничеству, стойловому кормлению скота и к другим способам более интенсивного использования земли. Конечно, при этом происходило в начале процесса обесценение земельных участков, резкое падение их доходности, массовые банкротства фермеров.

Европейские государства были вынуждены принять меры для ограждения своего сельского хозяйства от непосильной для него

конкуренции заокеанских стран и России. Это вызывалось интересами и настойчивыми требованиями самих земледельцев и сельских хозяев, а также соображениями о тех огромных затруднениях, которым может подвергнуться всякое континентально государство, получающее часть своих продовольственных средств морским путем, в случае войны с таким неприятелем, который имеет возможность влиять разрушительным образом на его морские сообщения. Германия первая вступила на путь энергичной защиты своего сельского хозяйства и установила очень высокие хлебные пошлины, превышавшие 40 к. с пуда. Другие государства, как Франция, Италия, Австро-Венгрия и др., также приняли энергичные таможенные меры для охраны своего земледелия. Только Англия неизменно продолжала оставаться страною свободной хлебной торговли и допускала беспошлинный ввоз к себе хлеба из всех других стран. Благодаря такой политике Англия получает из-за границы $^3/_5$ необходимых ей продовольственных хлебов, и только $^2/_5$ дает ей ее собственное сельское хозяйство.

С конца последнего десятилетия прошлого века сельскохозяйственный кризис стал постепенно смягчаться. Естественный рост населения земного шара в связи с постепенным занятием и сокращением свободных и годных для пшеничной культуры площадей стал приводить предложение хлеба на международном рынке в соответствие с мировым спросом на него. Цены начали постепенно повышаться, и явно, что следовало ожидать нового длительного периода высоких хлебных цен, обусловленных превышением спроса над предложением хлеба на мировом рынке. У нас, напр., цены на пшеницу в Одессе, упавшие в 1896 году до 67 коп. за пуд в среднем, поднялись в 1910—1912 годах до 130—140 и более копеек. Начавшаяся в 1914 г. мировая война прервала этот процесс, сразу уничтоживши правильные международные экономические сношения и международный хлебный рынок. Повсюду возникли огромные продовольственные затруднения, заставившие все правительства принимать самые энергичные меры для того, чтобы возможно более усилить внутреннее земледелие и обеспечить сколько-нибудь прочным образом продовольственные интересы населения.

Таковы важнейшие явления, развивающиеся в области сельского хозяйства под влиянием усовершенствованного транспорта, связавшего посредством обширной и сложной сети шоссированных дорог, рельсовых путей, речного пароходства, каналов и срочных морских линий весь мир в одно целое. Общий резуль-

тат всех происшедших изменений может быть суммирован в виде положения, что в настоящее время, в отличие от прежнего, производство и характер хозяйственной системы каждой области определяется в зависимости не от географического положения по отношению к рынкам сбыта, а от имеющихся в ней наиболее благоприятных естественных условий.

6. Подобно тому, как земледелие освобождается благодаря усовершенствованному транспорту от прикрепленности к местам сбыта и потребления своих продуктов, так перерабатывающая промышленность освобождается от прикрепления к местам добычи топлива, сырых и вспомогательных материалов. Перевозка массовых, малоценных и громоздких товаров получает, благодаря крупному удешевлению транспорта, относительно гораздо большие выгоды, чем перевозка готовых ценных фабрикатов, которые и в прежнее время уже могли нередко перевозиться на более далекие расстояния. Вследствие этого вообще уменьшается значение географической близости к сырым материалам и топливу, и при выборе места для устройства предприятий получают относительно более значительное влияние другие условия, каковы: наличность рабочих сил, условия пользования кредитом, сбыта готовых продуктов, удобства и возможность ремонта и оборудования фабрики или завода и т. д. Поэтому развитие усовершенствованного транспорта приводит к тому, что перерабатывающая промышленность все более и более сосредоточивается в городах. При этом происходит и существенное изменение в самом строе перерабатывающей промышленности, тенденции которой к крупным формам производства получают от усовершенствованного транспорта сильную поддержку. Предприятия крупных размеров имеют возможность лучше использовать преимущества усовершенствованного транспорта и получить более значительные выгоды как при подвозе всего необходимого для производства, так и по отправке готовых продуктов, чем предприятия мелкие. Затем самая организация производства в крупных размерах, дающая, кроме своих обычных выгод сравнительно с мелким производством, еще и возможность применения целого ряда технических улучшений и усовершенствований, становится возможной вообще лишь при наличии широкого потребительного рынка, на котором могут находить сбыт большие массы продуктов. Это же последнее, как об'яснено выше, впервые создается усовершенствованным транспортом, чрезвычайно повышающим транспортную способность самых разнообразных категорий грузов, в особенности более дешевых и массовых. Вследствие этого множество мелких так назыв. сельскохозяйственных пред-

приятий (винокуренных, мукомольных и др.), рассеянных по всей стране, в значительной части исчезают и замещаются работою крупных предприятий, сосредоточенных в относительно небольшом числе крупных центров и городов.

Отмеченные влияния отражаются неодинаково на отдельных отраслях промышленности, в зависимости от того, в какой мере ценность сырых материалов входит в ценность готовых продуктов. При очень большом участии и роли вспомогательных материалов и топлива некоторые производства (напр. доменное) и до сих пор остаются прикрепленными к местам добычи топлива и материалов (напр. угля или руды). Что же касается готовых фабрикатов, то соотношение их цены к издержкам перевозки в настоящее время таково, что для многих из них расстояние перевозки стало почти безразличным на ряду с другими обстоятельствами и условиями, от которых зависит их сбыт. Поэтому даже самое незначительное преимущество в цене или качестве товара обеспечивает какому-нибудь отдельному предприятию превосходство в соперничестве в очень обширных областях. Конкуренция выходит за пределы отдельных стран и становится международной. Под давлением мирового рынка каждая местность вместо того, чтобы стремиться к удовлетворению возможно большего числа своих потребностей с помощью имеющихся у нее местных сырых материалов, должна сосредоточить свою работу на таких производствах, в которых ее экономические и естественные преимущества обеспечивают ей превосходство над конкурентами. При этом, чем более уравниваются цены, и чем более тесной становится зависимость промышленности от условий транспорта, тем более решающее значение начинают приобретать даже самые незначительные различия в стоимости перевозки для успеха в конкуренции между различными областями по сбыту ими дешевых массовых товаров. В отношении товаров высокой ценности такие мелкие различия в стоимости перевозки имеют второстепенное значение, потому что они не оказывают почти никакого влияния на цены этих товаров.

Весь описанный процесс развития и преобразования производства в целом можно характеризовать как переход от местного хозяйства к мировому. С этой точки зрения современный усовершенствованный транспорт нельзя не признать могущественнейшим рычагом современного народного хозяйства, без которого капитал, деньги, кредит могли бы проявить и развить свое действительное значение лишь в ограниченных размерах. Современный усовершенствованный транспорт является необходи-

мым для этого предварительным условием. Обратное же воздействие развитой промышленности на транспорт наступает уже в последующее время

7. Параллельно с указанными выше преобразованиями народного хозяйства под влиянием усовершенствований средств транспорта и сношений идет чрезвычайный рост размеров торговых оборотов, изменяются самые предметы торговли. Это даже не столько самостоятельный результат влияния усовершенствованного транспорта, сколько просто выражение совершающихся изменений во всем строе экономической жизни и в развитии различных отраслей народного хозяйства. Особого упоминания заслуживает влияние усовершенствований транспорта на внутренний строй торговли, в которой так же, как и в области производства, чрезвычайно усиливаются тенденции к организации в форме крупных предприятий и к специализации. Торговля разветвляется на многие отрасли, при чем, с одной стороны, происходит раздробление, а с другой—об'единение; на базисе местной мелкой розничной торговли, которая собирает в свои склады продукты обычного потребления широких масс населения, слагается очень разветвленная система оптовой торговли. Безопасность и скорость перевозки уменьшают риск торговых предприятий и ускоряют оборот их капиталов, что, с одной стороны, приводит к понижению товарных цен, а с другой—дает возможность вести с меньшими капиталами более значительные торговые предприятия, увеличивая торговые операции как в отношении количества товаров, так и в отношении работы на более отдаленные рынки. Далее, облегчение личных сношений и пересылки товаров делает излишними многих посредников между производителями и потребителями. Вообще понижается относительное значение посреднической торговли, и в некоторых отраслях торговли начинается прямое обслуживание местных потребностей агентами центральных фирм. Отпадение расходов на посредников несомненно является выгодным с точки зрения общих интересов народного хозяйства. Еще большие выгоды получаются от того, что благодаря огромной производительной силе современных транспортных средств создается для торговли возможность полного использования изменяющихся хозяйственных кон'юнктур, что при прежних способах сообщений было почти невозможно. Обеспеченность правильного и точного расчета стоимости перевозки и уверенность в действительной возможности получить необходимые товары к определенному сроку в любом количестве поощряет развитие предприимчивости в торговом деле. Впервые жел. дороги и в особенности

морское пароходство создали необходимые условия для развития срочной торговли сырыми продуктами, которая вообще является наиболее совершенным типом торговли, исполняющим свои функции регулирования хода народного хозяйства и обслуживание его потребностей с наименьшими издержками.

В связи с отмеченным всесторонним преобразованием торговли, естественно, падает значение ярмарок являющихся вообще одною из отсталых форм оптовой торговли, слагающейся на базисе прежних несовершенных путей сообщения, которые вызывали необходимость периодических собраний в определенные сроки производителей с их товарами, оптовых и мелких торговцев. Примерно одна третья часть привезенных на ярмарку товаров остается непроданной и возвращается обратно; следовательно, расходы хранения, нагрузки, выгрузки и т. д. оказываются в $^1/_3$ доле бесплодными и, конечно, распределяются на те товары, которые удалось продать. С развитием усовершенствованных путей сообщения и сношений ярмарки постепенно вытесняются биржами, на которых сходятся только продавцы и покупатели, товары же остаются на местах производства или в складах продавцов; иногда же на бирже продаются товары, которые вовсе еще даже не произведены. Торговые сделки заключаются по образцам товаров, или же по устанавливаемым особыми комитетами типам (стандартам), которым должны соответствовать продаваемые товары. Если же доставленный для сдачи товар не удовлетворяет этому требованию, напр. предъявленная к сдаче партия хлеба не имеет условленного удельного веса, содержит больше, чем допускается, испорченных зерен, сора, пыли и т. под., то производится соответственная скидка с условленной цены. Все эти более совершенные и тонкие формы торговли приводят в конце-концов к уменьшению затрат времени, труда и капиталов, которые расходуются страной на необходимые меновые и распределительные процессы.

Остается еще упомянуть о том, что с развитием усовершенствованного транспорта изменяются и направления самых путей торговли. Такие перемены в движении товаров мировой торговли сопровождались чрезвычайно важными последствиями в хозяйственной истории народов. Подобными фактами в новейшее время являются прорытие Суэцкого канала, сооружение в Америке трансконтинентальных железных дорог, постройка у нас Сибирской жел. дороги, Панамский канал, Багдадская дорога.

8. Остается указать еще влияние современной системы усовершенствованного транспорта на различные другие стороны

человеческой жизни. В этом отношении прежде всего бросаются в глаза те крупные перемены, которые совершились во всей нашей повседневной жизни. С одной стороны, она обогатилась множеством новых предметов потребления, которые подвозятся ныне из всех частей земного шара, лежащих под самыми разнообразными широтами и отличающихся самым разнообразным климатом. С другой стороны, она подверглась существенным переменам в направлении к большему однообразию и равномерности в отношении питания, одежды, жилища. Но и коллективная жизнь, равно как и различные стороны культурной жизни, получают очень серьезное содействие от усовершенствованного транспорта. Разного рода с'езды и конференции, распространение печати, разного рода выставки, как промышленные, художественные и др., поездки с целями обучения, поправления здоровья и многое другое очень облегчаются в настоящее время благодаря жел. дорогам, пароходству и улучшенным способам передачи известий. В теснейшей зависимости от тех же причин стоит современный рост городов с их особым укладом городской жизни.

Влияние усовершенствованного транспорта на политическую жизнь также очень глубокое. Он сплачивает различные элементы и части народа в один прочный государственный организм. Вместе с тем, создавая известную зависимость между народными хозяйствами различных стран, он устанавливает между ними, с одной стороны, отношения взаимной поддержки и содействия, а с другой—вызывает также соперничество, которое временами переходит в борьбу за преобладание и господство. На примитивных ступенях человеческой культуры ведется борьба за лучшие места для охоты и рыбной ловли, за лучшие луга и плодоносные земли. Ныне она ведется за такие части земной поверхности, обладание которыми дает преимущественное положение в мировом хозяйстве.

Все изложенное приводит к заключению, что многостороннее и глубокое влияние современных усовершенствованных видов транспорта во всех своих проявлениях дает в конечном результате огромное повышение имеющихся у человека сил и средств для труда и борьбы за свое развитие и счастье. Этот результат получается во всех областях жизни человека — в экономической, общественной, культурной и государственной, и достигается он путем сбережения существующих и создания новых богатств и новых производительных сил, которое совершается и в самом процессе перевозки (по улучшенному пути с помощью механического двигателя), и в экономическом сближении районов производства с районами потребления, и в территориальном разде-

лении труда, в создании новых районов производства и новых отраслей промышленности, в сокращении издержек производства, в развитии промышленной и торговой конкуренции, в усилении тенденций промышленности к крупным формам предприятий, в концентрации промышленности в крупных городах, в преобразовании внутреннего строя, организации и самых путей торговли, наконец, в изменении основных условий культурной, общественной и государственной жизни. Все получающиеся огромные результаты являются необходимым следствием основных особенностей и преимуществ усовершенствованного транспорта в различных его видах: уменьшения затраты материальных средств и труда на самый процесс перемещения людей и грузов, постоянства и регулярности, скорости, срочности, безопасности и приспособления перевозки к особенным свойствам перевозимых грузов, наконец, массового характера современного транспорта.

ГЛАВА IV.

1. Прямые народнохозяйственные выгоды усовершенствованного транспорта и трудность их исчисления. 2. Опыты исчисления народнохозяйственной пользы усовершенствованного транспорта Энгеля, Дюпюи и Лейга и К. Кольсона. 3. Понятие косвенных выгод усовершенствованного транспорта, их значение и оценка.

1. Изложенные в предыдущей главе факты и соображения относительно влияния усовершенствованного транспорта на различные стороны человеческой жизни убеждают, что выгоды, получаемые человечеством благодаря усовершенствованию путей сообщения и способов перевозки, чрезвычайно велики. Вполне естественно, что экономисты и инженеры, в особенности в ближайшее время после возникновения железных дорог и морского пароходства, стремились выяснить более точным образом размеры этих выгод и дать им соответственное выражение в цифрах. Хотя сделанные в этом отношении опыты исчисления и не могут быть признаны вполне точными и действительно исчерпывающими сказанные выгоды во всей их полноте, но ознакомление с основными элементами этого вопроса представляет и в настоящее время весьма существенный интерес, прежде всего, для того, чтобы составить себе правильное представление о действительной природе этих выгод и уяснить себе, хотя бы самым приблизительным образом, относительную роль усовершенствованного транспорта в ряду других факторов развития экономической, культурной и со-

циальной жизни народов. Затем, изучение этого вопроса весьма важно также для того, чтобы по возможности предупредить ту чрезвычайно преувеличенную оценку выгод усовершенствованного транспорта, которая и ныне нередко делается заинтересованными сторонами при обсуждении конкретных вопросов о проведении тех или иных железнодорожных линий. В нижеследующем изложении мы имеем в виду лишь те выгоды, которые получаются в хозяйственной области, не касаясь других сторон жизни, притом, главным образом, выгоды от железнодорожного транспорта; такие виды усовершенствованного транспорта, как автомобильное движение и авиация, получили более или менее широкое практическое применение еще слишком недавно, чтобы можно было пытаться предпринимать с достаточным успехом какие либо исчисления даваемых ими выгод.

Необходимо различать прежде всего частнокоммерческие выгоды от выгод народнохозяйственных. Под именем первых разумеются чистые прибыли, получаемые отдельными предприятиями усовершенствованного транспорта на затраченные ими капиталы. Народнохозяйственные или общественнохозяйственные выгоды составляют те сбережения в затратах труда и капитала, которые получаются вследствие перехода от менее совершенных путей сообщения и способов перевозки к более совершенным. Коммерческие выгоды никогда не могут равняться народнохозяйственным: они составляют всегда лишь часть последних. Владелец железной дороги или судоходного предприятия может вовсе не получить чистой прибыли или даже потерпеть убыток, но это не уничтожает народно-хозяйственной пользы сказанных предприятий, предполагая, конечно, что учреждение их было разумно с экономической точки зрения, т. е., что оно было предпринято при наличии такого количества требующих перевозки грузов, которое может оправдать сооружение железной дороги или парохода. Применение этих более совершенных и, так сказать, интенсивных способов транспорта в тех случаях и к такому количеству грузов, которое не дает возможности использовать вполне или в значительнейшей части их производительные силы, не дает никаких выгод с точки зрения общих интересов народной экономии, но будет обозначать лишь бесплодную растрату имеющихся материальных средств и рабочих сил. Нормально те выгоды, которые создаются усовершенствованным транспортом, как, впрочем, и всякой производительной работы, частью идут на покрытие собственных издержек по транспорту, считая в том числе и прибыль на затраченные капиталы, частью же поступают к тем, кто поль-

зуется транспортом, и чрез них передаются всему народному хозяйству.

После сказанного ясно, что народнохозяйственная выгода усовершенствованного транспорта может быть определена путем исчисления разниц в стоимости перевозки по шоссированным и простым грунтовым дорогам, по шоссированным и по железным дорогам, с помощью конной тяги или механических двигателей и т. д. и т. д. К этим разницам необходимо еще прибавить и выгоды от всех прочих преимуществ усовершенствованного транспорта, как регулярность, срочность и пр. Ясно, что эти исчисления представляют огромные трудности как практического свойства, вследствие недостатка необходимых статистических данных, так и принципиального свойства. Если данные о железнодорожных перевозках и их стоимости, в особенности для настоящего времени, и отличаются достаточной точностью и полнотой, то никак нельзя сказать этого о данных, относящихся к гужевым и водным перевозкам, особенно в прошлом времени, когда железнодорожный транспорт и пароходство только начали распространяться. И в настоящее время регистрация данных об этих перевозках далеко не обеспечивает систематичности их собирания, полноты и точности, из прежнего же времени имеются большею частью лишь случайные и отрывочные сведения. При этом еще для того, чтобы оценить значение собственно железнодорожного транспорта, необходимо учесть то понижение водных фрахтов, которое вызвано уже конкуренцией железных дорог. В виду уже этого одного нельзя не признать, что принимаемые в основу исчисления данные неизбежно отличаются в значительной степени субъективным и произвольным характером, а соответственно с этим и выводы о сбережениях, получаемых вследствие понижения стоимости перевозки, требуют осторожного к себе отношения, чтобы избежать преувеличений при оценке роли железных дорог и пароходства. В дальнейшем однако разрешение поставленной задачи наталкивается на еще большие трудности. Надо учесть выгоды от ускорения перевозки пассажиров и грузов. Первое относительно еще легко: берутся пробеги пассажиров, и вычисляется, конечно, по самым осторожным нормам, число часов, сбереженное ими благодаря железным дорогам сравнительно с тем, как если бы они перемещались пешком, на лошадях или водным путем, затем рассчитывается опять-таки по самой скромной оценке, возможная средняя производительность одного пассажира в один час. Для грузов в этом отношении возможны лишь настолько гадательные выводы, что выгоды, получаемые благодаря ускорению перевозки

грузов, несмотря на самую несомненную и бесспорную их реальность, обыкновенно даже вовсе не учитываются при таких исчислениях. Затем необходимо иметь в виду, что хотя при отсутствии железных дорог и парового водного транспорта экономическое развитие человечества шло бы, конечно, гораздо медленнее, но несомненно, что оно не остановилось бы, а следовательно, и некоторая часть грузов, перевозимых в настоящее время по железным дорогам или на пароходах, была бы перевезена прежними несовершенными способами транспорта; однако установить, какое это количество грузов, и как оно распределилось бы между грунтовыми и водными путями сообщения, представляется совершенно невозможным, что создает новую причину неточности во всем исчислении. Наконец, имеется и еще одно затруднение, которое, по мнению некоторых писателей, принципиально подрывает значение рассматриваемых опытов исчисления выгод, даваемых усовершенствованным транспортом, делая все расчеты этого рода фиктивными. Дело идет о так называемых новых грузах, которые созданы уже после и притом именно благодаря проведению железных дорог и развитию водного парового транспорта. Таких грузов в настоящее время едва ли не большинство, и значительная часть их перевозится на таких расстояниях, на каких в прежнее время перевозки этого рода грузов были вообще невозможны, потому что никакие товары, кроме самых ценных, не были в состоянии выдерживать огромных транспортных издержек, которых требовали прежние несовершенные пути и способы перевозки. Таковы, напр., у нас сибирское масло, перевозимое на расстояниях до 4500 в., хлеб—на таких же почти расстояниях, керосин, выдерживающий перевозку до 3500 и более верст, чугун до 1700—1800 в. и т. п. Несомненно, что часть этих продуктов не была бы вовсе произведена, но часть их была бы произведена ближе к местам потребления или даже непосредственно на местах потребления. Конечно, это потребовало бы более значительных издержек производства, чем требует их производство в отдаленных районах. Но тот факт, что производство в этих отдаленных районах не могло возникнуть до проведения железных дорог показывает, что преимущества этих районов в отношении издержек не настолько значительны, чтобы покрывать расходы, которых требовала перевозка прежними несовершенными путями. Поэтому выгоды, доставляемые в таких случаях народному хозяйству железными дорогами, никак нельзя считать равными разнице между стоимостью гужевой и железнодорожной перевозки на тех расстояниях, на которых эта перевозка производится в на-

стоящее время по железным дорогам. Еще менее это может быть допущено в отношении пароходства. Цену нынешней перевозки с помощью пароходов и буксируемых ими барж следовало бы сравнивать не с гужевой перевозкой, а с перевозкой в лодках, на парусах, с помощью людской или конной тяги. Но, конечно, такое сравнение совершенно невозможно за отсутствием сколько-нибудь достаточного систематического и полного материала, да если бы его и можно было произвести, оно все-таки было бы неправильно, так как давало бы преувеличенную оценку действительных выгод, принесенных народному хозяйству усовершенствованным транспортом. На самом деле, в таких случаях действительные размеры той выгоды, о которой идет речь, равняются разнице между издержками производства данного продукта на месте его потребления или в близлежащих к нему местах, с одной стороны и издержками производства его в новом более отдаленном районе, которому впервые усовершенствованный транспорт открыл доступ на потребительный рынок,—с другой, при чем эту разницу надо еще уменьшить на новые издержки перевозки. Опять таки само собою разумеется, что произвести все такие исследования и расчеты представляется совершенно невозможным, и приходится довольствоваться лишь весьма относительными и предположительными допущениями.

Несмотря однако на все эти практические и принципиальные трудности, приводимые ниже выводы некоторых ученых специалистов относительно народнохозяйственной или общественно-хозяйственной пользы усовершенствованного транспорта сделаны на столько осторожно, что могут быть признаны скорее преуменьшенными, но никак не преувеличенными*).

2. Очень известный немецкий статистик и экономист Энгель исчисляет общественнохозяйственную полезность жел. дорог в 24% на капитал сооружения их, при чем применяет вообще самую скромную оценку услуг, доставляемых жел. дорогами, напр. оценивает только в 10 пф. (около 4 коп.) один час, сбереженный пассажирами благодаря ускорению переездов и т. под Расчет этот относится к 1877 году, когда интенсивность движения по железным дорогам была гораздо слабее, а следовательно, и продуктивность этих путей была ниже, чем в настоящее время.

Французские инженеры Фрейсине, Дюпюи и Лейг исчисляют сбережения страны благодаря железным дорогам в сумме, равной

*) Более подробное изложение относящихся сюда расчетов и выводов см. в книге автора настоящих строк: „Теория железнодорожных тарифов", СПБ. 1901, стр. 112 - 116.

валовому доходу жел. дорог, умноженному на $2^1/_2$—4. Энгель определяет этот коэффициент для германских жел. дорог в 2 35. Эти расчеты для нашей сети несомненно ниже действительной продуктивности наших дорог, потому что у нас интенсивность движения (количество пудо верст, приходящихся на 1 версту рельсовых путей) всегда была выше, чем в Германии, Франции и др. странах, кроме Англии. Но если применить приведенный коэффициент к нашим жел. дорогам, то окажется что наша железнодорожная сеть, достигшая в довоенное время валового дохода уже в сумме свыше миллиарда рублей, приносила стране ежегодно народнохозяйственную пользу в огромной сумме, не менее $2^1/_2$—4 миллиардов рублей, т.-е. примерно равную всему нашему государственному бюджету того времени.

В новейшее время один из наиболее авторитетных французских теоретиков и практиков железнодорожного дела, уже упоминавшийся нами в предыдущем изложении, проф. Кольсон предложил следующую оценку тех выгод, которые получены человечеством от парового транспорта, т. е. от жел. дорог и морского и речного пароходства*). Он принимает, что общая сумма годовых оборотов железных дорог и трамваев земного шара может быть оценена по крайней мере в 30 миллиардов франков; исполнение всех этих перевозок по грунтовым дорогам потребовало бы примерно 150 миллиардов. Выгоду публики однако нельзя принять равной разнице между этими цифрами, т.-е. 120 мрд. Кольсон оговаривается, что огромное большинство грузов, перевозимых в настоящее время по жел. дорогам, не могло бы выдержать расходов перевозки по грунтовым дорогам, потому что эти расходы превзошли бы их цену; однако и на этого рода грузах были получены известные сбережения, и по мнению Кольсона, наверное не было бы чрезмерным оценить прямые выгоды публики, с присоединением к ее денежным сбережениям также полученной экономии во времени, равными по крайней мере сумме валового дохода жел. дорог, а быть может, даже двойной или тройной сумме этого дохода, т.-е. следовательно, в сумме от 30 до 90 миллиардов. В другом месте своей работы Кольсон предлагает считать выгоды публики по тем грузам, которые впервые только благодаря жел. дорогам получили способность перевозки, в размере половины разницы между стоимостью железнодорожной и гужевой перевозки. Если принять это предположение Кольсона и в то-же время допустить, что только $^1/_3$ валового дохода, т.-е. только 10 милли-

*) *C. Colson*, Les travaux publics et les transports, Paris 1907, стр. 196.

ардов получены жел. дорогами благодаря прямому переходу грузов, уже производившихся ранее, с грунтовых дорог на рельсы, то получится следующий расчет. Перевозка $^1/_3$ грузов, за которую железными дорогами выручено 10 мрд., обошлась бы при исполнении ее гужом по грунтовым дорогам в 5 раз дороже, т.-е. 50 мрд., и следовательно, выгода полученная публикой на этой части грузов, равняется 40 мрд. Остальные же $^2/_3$ грузов, давшие железным дорогам доход в 20 мрд фр., потребовали бы на грунтовых дорогах расхода в 100 мрд., и следовательно, выгода публики определится, согласно допущенным предположениям, в 100 — 20=80, деленное на 2, т.-е. 40 мрд. Вся же сумма сбережений публики на всем грузовом движении определится в 80 мрд. франков. Если прибавить к ней выгоды от экономии во времени вследствие ускорения перевозки, а также и от всех других преимуществ железнодорожного транспорта, то эта цифра должна быть еще значительно увеличена. Если применить вышеприведенный коэффициент народнохозяйственных выгод жел. дорог в размере $2^1/_2$ — 4-кратного их валового дохода, то получим примерно ту же оценку, а именно от 75 до 120 мрд. франков. Эта огромная сумма прямых выгод, получаемых человечеством от железнодорожного транспорта, повторяется из года в год, в постоянно возрастающей прогрессии, уже в течение многих десятков лет. Если принять это во внимание, то станет понятным, почему железные дороги совершенно преобразовали всю экономическую жизнь человечества, составив новую эпоху в истории его экономического и культурного развития.

Что касается морского судоходства, то обороты его оцениваются Кольсоном в сумме от 3 до 4 миллиардов, при чем современная стоимость морского транспорта принимается им ниже прежних фрахтов только в 3—4 раза, т.-е. сумма сбережений должна быть принята в 6—12 мрд. Затем, выгоды, полученные от усовершенствований, достигнутых в водном транспорте по рекам, каналам и озерам, а также на грунтовых дорогах, в свою очередь также являются весьма значительными.

Все эти прямые выгоды, приносимые паровым транспортом из году в год, настолько значительны, что уже сами по себе были бы вполне достаточны, чтобы объяснить ту роль, которую он играл, конечно, совместно со многими другими открытиями и изобретениями XIX века, в преобразовании экономической жизни всего мира и в создании мирового хозяйства.

3. Кроме этих прямых положительных результатов и выгод, усовершенствование путей сообщения и способов перевозки сопровождается еще и косвенными выгодами. Выгоды этого рода также вполне реальны и весьма значительны, но они отличаются далеко менее определенным характером, и потому оценка их требует большой осторожности. Понятием косвенных выгод очень часто злоупотребляют, в особенности в тех случаях, когда хотят доказать необходимость таких государственных сооружений и прежде всего проведения таких железных дорог, относительно которых экономические исследования показывают, что ожидаемые от них прямые выгоды не могут быть достаточными для того, чтобы оправдать требующиеся для их сооружения и затем эксплоатации основные и текущие затраты. Поэтому необходимо составить себе более отчетливое понятие о том, в чем именно заключаются эти косвенные выгоды, и какое значение надо придавать им при оценке проектируемых новых путей сообщения.

Под именем косвенных выгод чаще всего подразумевают ту совокупность тех выгод и доходов, которые кто бы то ни было получает благодаря данной железной дороге, уже построенной и действующей, или может получить от дороги, еще только проектируемой. Согласно этому мнению, косвенные выгоды составляют повышение ценности земель, лесов, копей и вообще всякого рода недвижимых имуществ, расположенных в районе жел. дорог, а также и все те новые доходы, которые получаются вследствие устройства в этом районе новых предприятий или расширения производства старых. При таком понимании, косвенные выгоды всегда оказываются во много раз превышающими прямые выгоды, а потому и указание на них является очень удобным, чтобы оправдывать сооружение всякого рода весьма сомнительных железных дорог и каналов, которые на самом деле будут служить не общим интересам всего государства и народного хозяйства, но явятся полезными лишь для некоторых исключительных и частных интересов.

Приведенное понимание косвенных выгод совершенно неправильно, и присоединять их к прямым выгодам при оценке проектируемых жел. дорог (или каналов) никак нельзя. В самом деле, железные дороги ведь не обладают какой либо таинственной и чудесной силой непосредственно, самым фактом своего существования, создавать новые ценности повышать производительные силы и богатства страны. Достаточно в этом отноше-

нии указать у нас на такие дороги, как Вологодско-Архангельская или Бологое-Седлецкая, которые, несмотря на свое продолжительное уже существование, не вызвали никакого промышленного или сельскохозяйственного оживления в своих районах. Все, что железные дороги дают народному хозяйству и государству, они дают исключительно благодаря тем особенностям и преимуществам железнодорожного транспорта, которые подробно выяснены в предыдущем изложении, т.-е. благодаря удешевлению себестоимости перевозки, ее ускорению, регулярности и т. д. Если после проведения жел. дороги повышается ценность земель, лесов, каменноугольных и иных копей, то происходит это лишь потому, что благодаря удешевлению и улучшению перевозки сокращаются издержки производства и сбыта хлебов, лесных строительных материалов и дров, угля, руды, соли и т. под. Таким образом, все те выгоды и доходы, которые получаются кем бы то ни было благодаря проведению железной дороги, являются лишь производным от тех прямых выгод которые даются железнодорожным транспортом, составляют лишь часть их и не только не могут быть выше, но всегда необходимо должны быть несколько ниже их, потому что некоторая часть прямых выгод, иногда небольшая, иногда же весьма значительная, поступает в пользу владельца и хозяина железнодорожного аппарата, будь то государство или акционерная компания. Если благодаря проведению железной дороги в данной местности устроена новая фабрика, то никак нельзя относить всю ценность ее продуктов, весь заработок рабочих и весь доход владельца фабрики на счет этой жел. дороги, считать, что они всецело созданы ею и потому могут оправдывать сооружение этой дороги. В самом деле, если бы железная дорога не была сооружена, и следовательно, данная фабрика не была бы построена, то ведь тот капитал и труд, которые нужны были для этой фабрики, остались бы свободными и, наверное, нашли бы себе приложение в другом месте, конечно, весьма вероятно, что менее выгодное но тем не менее они работали бы и создали бы определенные ценности, дали бы известный доход. Если же благодаря сооружению новой дороги они предпочли помещение в районе этой дороги, то лишь потому, что на новом месте они могут получить несколько более значительный доход. И вот, только разница между этим последним доходом и тем, который мог бы быть получен ими в старых промышленных районах, должна быть признана действительно созданной благодаря новой железной дороге, но она входит лишь некоторою частью в состав тех прямых выгод, которые являются

вообще результатом сооружения и действия железных дорог. Очевидно поэтому, что если эти прямые выгоды уже подсчитаны и поставлены, так сказать, в актив данной железной дороги, то присоединять к ним еще доход новых предприятий в ее районе, сполна или даже хотя бы только в некоторой части значило бы считать одну и ту же величину два раза.

Действительные косвенные выгоды, приносимые усовершенствованным транспортом совсем другого свойства: это те выгоды, которые вытекают из развития общего благополучия, получающего в вследствие того общего под'ема, который вызывается в земледелии, промышленности и торговле понижением стоимости транспорта. Эти выгоды вполне реальны, но не следует, как только-что об'яснено, чрезмерно преувеличивать их. Такого же рода косвенные выгоды получаются при всякого рода улучшениях и усовершенствованиях в условиях производства или сношений. Огромные сбережения материальных средств и производительных сил, даваемые железными дорогами, превращаются в той или иной форме в доходы населения и самого государства и затем идут частью на расширение непосредственного потребления, частью же на устройство новых предприятий. В этом именно и заключаются, но этим и исчерпываются косвенные выгоды, создаваемые усовершенствованным транспортом. Но если в каком-либо данном конкретном случае железная дорога не оправдывает себя с экономической точки зрения, если приносимые ею прямые выгоды не покрывают произведенных на нее основных и текущих затрат, то потери и убытки, возникающие вследствие этого, падают на держателей пути, т.-е. или на акционеров дороги, если их доход не гарантирован, или на само государство, если дорога принадлежит ему или оно гарантировало акционерам определенный доход и принимает на себя потери акционеров. Таким образом, всякая убыточность жел. дороги в конце-концов сокращает доходы или акционеров, или государства, падая в последнем случае на общегосударственные ресурсы. Но потери свои государство может пополнять только на счет всего населения, путем ли увеличения налогов или сокращением количества услуг, оказываемых им населению. В результате понижается возможность как расширения непосредственного потребления, так и устройства новых предприятий. Таким образом, тем косвенным выгодам, которые получаются некоторыми группами населения при сооружении новых, хотя бы и убыточных, железных дорог, неизбежно всегда противостоят косвенные потери всего населения и самого государства. Ни те ни другие совершенно не

поддаются никакому исчислению, но, как вполне справедливо полагает Кольсон, нет никаких оснований предполагать, чтобы косвенные выгоды были больше косвенных потерь. Поэтому при изучении и оценке какого-либо проекта новой жел. дороги правильней всего ограничиваться выяснением обещаемых ею прямых выгод и результатов, игнорируя совершенно вопрос о косвенных выгодах и не рассчитывая ни на какие мистические и необъяснимые процессы, которые могли бы превратить потери и дефициты в прибыли *).

ГЛАВА V.

1. Последовательная интенсификация путей сообщения и средств транспорта и ея результаты. 2. Основное условие хозяйственности затрат постоянных капиталов в транспортное дело и сходство последнего с прочими промышленными предприятиями. 3. Основное отличие транспортных предприятий от обычных торговопромышленных предприятий и тесная связь современных средств транспорта с капиталистическим характером всего современного народного хозяйства. 4. Закон интенсивности транспорта и сношений.

1. Учение о народном хозяйстве различает три фактора производства: природу, труд и капитал. Относительное значение этих трех факторов производства далеко не одинаково на различных ступенях экономического развития. В первобытных обществах, живущих охотой, рыболовством или скотоводством, природа имеет далеко преобладающее значение в деле удовлетворения человеческих потребностей, тогда как оба другие фактора производства, доставляемые самим человеком, именно труд и капитал, играют лишь подчиненную роль. Лишь затем уже постепенно выдвигаются все более и более на первый план сначала труд, земледельческий и промышленный, а за ним и капитал, и оба начинают приобретать постоянно возрастающее значение в деле снабжения человека необходимыми ему предметами потребления.

Природа утратила свое преобладающее значение как фактор производства и была отодвинута на второй план с тех пор, как труд вооружился простейшими орудиями и инструментами, преобладание же капитала начинается впервые с изобретением машин и механических двигателей. В современных же обществах капитал занял столь господствующее положение по отношению к двум другим факторам производства, что вся система их народного

*) C. Colson, названное сочинение, стр. 196.

хозяйства стала капиталистической и получила соответствующее название.

Указанный общий ход экономического развития наблюдается и в транспортном деле. Первоначально путем служила свободная целинная земля и естественные водные пространства, роль подвижного состава играли спина вьючного животного, плечи раба, полый древесный ствол, движущей силой были водные течения, животная мускульная сила. Фактор труда проявлялся в деятельности рабов и в управлении животными, роль же капитала ограничивалась немногими примитивными приспособлениями в виде ящиков и перекладин, ограждающих груз при его перевозке. Постепенно вводятся улучшения в эти простые приспособления, а затем и в устройстве самого пути. Изобретается подвижной состав в виде телег, плотов, весельных и парусных лодок и судов. Путь начинает „прокладываться“, на реках строятся мосты и плотины, море снабжается некоторыми портовыми приспособлениями. Дальнейшее усовершенствование различных элементов транспорта в виде устройства искусственных водных путей, искусственных грунтовых дорог, разного рода улучшений подвижного состава, сопровождается постоянным возрастанием значения труда и капитала, пока последний не достигает в конце-концов полного господства посредством организации транспорта на основе работы машин. Этим совершается переход транспортного дела от экстенсивных форм на степень интенсивного хозяйства. Однако и на этом развитие не останавливается; но дальнейшая интенсификация транспортного дела идет в том направлении, что из двух видов участвующего в нем капитала — постоянного и оборотного — постоянный капитал все более усложняется и растет по своему относительному значению и размерам. Общая цель постоянно возрастающих затрат основного капитала заключается в том, чтобы путем увеличения количества услуг и улучшения их качества достигнуть возможно большего сокращения издержек, падающих на производство каждой отдельной услуги. Чем значительнее достигаемая при этом экономия, тем шире и глубже прогрессивное народно-хозяйственное влияние роста постоянного капитала в транспортном деле. В этом отношении различные составные элементы транспорта дают следующие результаты.

Всякий более совершенный путь требует затраты более значительного основного капитала, чем путь менее совершенный. Простая пешеходная или вьючная тропа, искусственная грунтовая дорога, подъездный железнодорожный путь облегченного типа, магистральная железная дорога, канал с малым поперечным се-

чением, большой канал и в особенности канал для прохода морских судов, большой морской порт — представляют собою последовательно все более значительные затраты основных капиталов, расходы же по перемещению единицы груза по этим путям последовательно в том же порядке сокращаются. По имеющимся данным относительно Франции, в 40-х гг. прошлого столетия средняя стоимость сооружения составляла с 1 километра протяжения: обыкновенной грунтовой дороги 37.000 фр. (=15.000 р. с версты), мощеной дороги 60.000 фр. (=24.000 р.), железной дороги в начале 60-х годов 375 000 фр. (=150 000 р.), между тем как расходы по содержанию этих путей составляли с 1 тонны и 1 километра для шоссе 1.4 сант (=$^1/_{110}$ коп. с пуда и версты), для жел дороги только 0.5 сант. (=$^1/_{308}$ к. с п. и в.), а для каналов 0.25 сант (=$^1/_{616}$ к с п. и в.). У нас в 1903 году известный в то время железнодорожный деятель инженер Салов приводил следующие расчеты относительно выгодности постройки грунтовых, мощеных и рельсовых подъездных путей. В России многие рельсовые пути местного значения потребовали, по его данным, на свое первоначальное устройство около 23.000 р. на версту. Шоссейные же и мощеные колесные дороги обходились, смотря по стоимости камня и песка и по ширине каменной проезжей части от 4 500 до 15 000 р. на 1 версту, но расходы передвижения груза на версту пути составляют на каждую 1000 перевезенных пудов: по шоссе 50 коп., а по рельсовым путям от 10 до 17 коп. Таким образом рельсы понижают расходы собственно по передвижению с $^1/_{20}$ до $^1/_{59}$ — $^1/_{100}$ к. с п и в., или, иначе говоря, дают сбережения от 33 до 40 коп. на каждую 1000 пудо-верст, хотя при этом абсолютные цифры расходов на содержание и ремонт пути значительно повышаются, составляя на шоссейных дорогах от 360 до 400 р., а на рельсовых от 700 до 1900 рублей. Эти цифры показывают, на сколько рельсовые пути, с увеличением интенсивности движения, делаются выгоднее шоссейных и мощеных дорог. Уже при перевозках в 2 000.000 пудов рельсовый путь делается выгоднее шоссе, если не принимать в расчет процентов и погашения затрачиваемого основного капитала; при достижении же интенсивности движения до 4.000.000 пудов уже покрываются с избытком и расходы по оплате и погашению затраченных капиталов.

Это сокращение расходов по содержанию пути и по передвижению грузов обусловливается тем, что всякое усовершенствование пути дает возможность обходиться относительно меньшим количеством тяговой силы, уменьшает изнашивание самого пути и под-

вижного состава, т.-е. сокращает регулярные затраты на их содержание и возобновление, и в конце-концов увеличивает количество услуг и улучшает их качество. Повышенная благодаря совершенству пути скорость и безопасность транспорта также приводит к уменьшению текущих затрат труда и оборотного капитала. Таким образом усиленные затраты основного капитала на усовершенствование пути дают ряд сбережений в текущих расходах с одной стороны и увеличивают количество производимых услуг с другой, а это и приводит в конце концов к тому, что издержки, падающие на каждую отдельную операцию становятся ниже, не смотря на увеличение основного капитала. Затраты по устройству пути с каждым его усовершенствованием возрастают абсолютно, но уменьшаются относительно.

Такое же значение имеет усиление затрат основного капитала на подвижной состав. И здесь получается понижение общих издержек по отношению к количеству и качеству транспортных услуг, благодаря тому, что техническое усовершенствование подвижного состава, получаемое путем увеличения основных затрат, дает сбережение на движущей силе, понижает разрушительное влияние его на путь, делает сам подвижной состав более прочным и следовательно более стойким против разрушительных влияний, наконец, дает возможность лучше приспособить условия перевозки к свойствам перевозимых грузов. Некоторые из этих свойств усовершенствованного подвижного состава действуют в противоположных направлениях (напр. более значительная прочность сопряжена с большею тяжестью, а между тем более тяжелый подвижной состав действует на путь более разрушительным образом, чем легкий подвижной состав), но задача практической техники и заключается в том, чтобы изыскать наилучшую комбинацию указанных качеств. Задача эта в общей, хотя и недостаточной форме, ставится технически как требование достигнуть наиболее благоприятного отношения перевозимого груза, т.-е. полезного веса, к собственному весу подвижного состава, называемому мертвым весом. Благодаря этим обстоятельствам и достигается уменьшение издержек на каждую отдельную единицу перевозки, не смотря на то, что общая сумма затраты на подвижной состав чрезвычайно увеличивается. Достаточно сопоставить в отношении стоимости, продуктивности и размеров фрахта каботажное судно и океанский пароход, горную повозку и железнодорожный вагон.

Наконец, применение в транспортном деле механической движущей силы вызывает и в этой области, как вообще в производстве, необходимость очень значительного увеличения основного

капитала. Основные затраты по сооружению железной дороги во много раз выше, чем по сооружению не только грунтовой, но и шоссированной дороги. Стоимость постройки парохода во много раз больше, чем парусного судна. Но и железная дорога, и пароход дают в отношении затраты труда и текущих расходов те огромные выгоды, которые повсюду достигаются тем, что машина и механический двигатель замещают человеческую и животную мускульную силу и обеспечивают регулярность, массу и качество услуг.

Ниже следующие цифры могут иллюстрировать последовательное возрастание затрат основного капитала с переходом к более совершенным путям сообщений и формам транспорта. Стоимость сооружения мощеных и шоссированных дорог у нас можно принять в среднем в довоенное время в сумме около 10.000 руб. на 1 версту, стоимость же сооружения железных дорог магистрального типа в последние годы пред войной уже приближалась к 100.000 руб. на 1 версту. Средняя же стоимость нашей рельсовой сети, по данным на конец 1912 г., определилась в 115 389 руб. на 1 версту. Эм. Сакс принимает среднюю стоимость сооружения грунтовых дорог в Германии в 10.000 марок на 1 кил. Сооружение городских дорог обходилось во много раз дороже Средняя же стоимость сооружения дорог всех категорий составляла в 1914 году 316.000 мар. (около 150.000 руб.). Расходы по урегулированию рек составляли в среднем кругло 75.000 м. (35.000 р.), по устройству каналов и канализированных рек 200 000 м. По данным Кольсона, канализирование Сены обошлось в 600.000 фр. с километра (около 240.000 р.). Сооружение новейших больших каналов потребовало значительно больших сумм: канал Дортмунд-Эмс обошелся в 395.000 м., канал между Рейном и Везером 658.000 м. на 1 кил. Парусное судно средней величины (250 тонн = 1525 пуд) стоило кругло 95.000 м, пароход же в 5.000 тонн 1 300.000—1.400.000 м.

2 Указанное преобладание постоянного капитала в усовершенствованных формах транспорта придает, как выше сказано, всему современному транспортному делу капиталистический характер. Капитал приобретает решающее значение во всей хозяйственной жизни транспортных предприятий, в их возникновении и в их деятельности. Это относится одинаково как к частным, так и казенным транспортным предприятиям. Как в том, так и в другом случае капитал, вкладываемый в пути и средства транспорта, берется из общего запаса капиталов, имеющихся в стране и необходимых для обслуживания всех ея производственных и рас-

пределительных процессов. Поэтому капитал, затрачиваемый на транспорт, должен быть с точки зрения общих интересов народного хозяйства не менее продуктивен, чем при всякого рода других его приложениях в различных областях экономической жизни. В этом отношении транспортные предприятия не составляют какого либо исключения в ряду других обычных торговых и промышленных предприятий. В предыдущем изложени мы подробно выяснили, что все огромное благотворное влияние усовершенствованных путей сообщения и усовершенствованных средств транспорта на экономическую жизнь получается только благодаря сбережению существующих и созданию новых богатств и производительных сил. Если этого нет, то усовершенствованный транспорт, именно вследствие того, что он требует значительных затрат постоянного капитала, не только не дает никаких положительных результатов, но приводит к прямым потерям и к нарушению правильного хода народного хозяйства. Для того, чтобы усовершенствованный транспорт действительно содействовал успешному развитию экономической жизни и деятельности страны безусловно необходимо известное соотношение между теми издержками, которые несет народное хозяйство на устройство и содержание усовершенствованных путей и средств транспорта, и теми реальными выгодами, которые получаются для него от пользования услугами усовершенствованного транспорта. С точки зрения общих интересов народного хозяйства не может быть желательным ни искусственное чрезмерное развитие перевозок, ни искусственное же затруднение и ограничение количества их. Общие интересы требуют, чтобы потребление удовлетворялось привозными продуктами во всех тех случаях, когда производство этих продуктов на месте потребления требует таких затрат труда и капитала, которые в сумме превосходят издержки, необходимые для производства их в другом месте и для доставки на место потребления. Напротив того, если преимущества какого-либо пункта в отношении издержек производства не на столько значительны, чтобы возместить народному хозяйству с некоторым излишком те расходы, которые оно несет при совершении транспорта, то в таком случае общие интересы требуют, чтобы потребление удовлетворялось продуктами местного производства, так как развитие перевозок при таких условиях означало бы не лучшее использование капиталов и производильных сил страны, но непроизводительное расточение некоторой части их. Всякое нарушение указанных условий неизбежно сопровождается более или менее значительным прямым ущербом для народного хозяйства

и извращением его правильного хода. Но выгоды, ожидаемые от усовершенствований транспорта, должны не только покрывать необходимые на это основные и текущие затраты; оне должны быть больше или, по крайней мере, не меньше тех выгод, которые можно было бы получить обращением тех же затрат в обычные торговые или промышленные предприятия. Если те или иные усовершенствования транспорта не обещают таких результатов хотя бы чрез известный промежуток времени, то самые усовершенствования, какими бы превосходными они не представлялись в техническом отношении, должны быть признаны не целесообразными с экономической точки зрения. Неудачные и даже просто преждевременные предприятия всякого рода неблагоприятны не только для их владельцев, но и для общих интересов народного хозяйства. Такие же транспортные предприятия как сооружение железных дорог или больших каналов, поглощающих огромные постоянные капиталы, в случае неудачи сопровождаются очень тяжелым последствиями для всего народного хозяйства. Достаточно указать в этом отношении на жестокие железнодорожные кризисы с их гибельными последствиями для всего народного хозяйства, пережитые в периоды чрезмерного увлечения железнодорожным строительством в Англии в 1844—47 гг., в Германии 1871—73 гг., в Соединенных Штатах Америки в десятилетие 1882—1892 гг.

3. При указанном общем сходстве между предприятиями усовершенствованного транспорта и предприятиями в других областях народного хозяйства, существуют между теми и другими и некоторые существенные различия Прежде всего, в общей сумме капиталов транспортных предприятий постоянные капиталы составляют, по отношению к оборотному капиталу, сравнительно гораздо более значительную часть, чем в обычных промышленных предприятиях. Причина этого заключается, по объяснению Эм. Сакса, в следующем Промышленное производство переводит разного рода предметы и материалы из одной формы в другую, но эти предметы, хотя и превращенные в другую форму, вновь восстанавливаются в продуктах производства. Эти оборотные капиталы являются такой составной частью всего капитала промышленного предприятия, которой не имеется в предприятиях в области транспорта. Предприятия последнего рода сходны с промышленным производством только в отношении потребления тех материалов, которые служат для добычи движущей силы, и тех, которые употребляются в мастерских, каковы: топливо, материалы для смазки, освещения и т. под. Вследствие этого промышленные

производства для получения материальных продуктов необходимо должны иметь более значительный оборотный капитал сравнительно с постоянным, чем предприятия транспортныя. Если в первых он составляет 20—30 и более процентов в общей сумме основного капитала предприятия, то в транспортных предприятиях он падает до 5—3% Вообще отношение расходов на рабочие платы, сырые материалы, на возобновление зданий, машин и т. д. к постоянному капиталу на фабриках и заводах с одной стороны и в транспортных предприятиях с другой чрезвычайно различно. Отсутствие указанной части оборотного капитала и потому общий относительно малый размер оборотного капитала у транспортных предприятий является весьма важным обстоятельством, отражающимся на условиях работы этих предприятий и на их отношении к другим предприятиям, пользующимся услугами транспорта.

Другое обстоятельство, заставляющее выделять транспортные предприятия в особую категорию из общего ряда обычных торговых и промышленных предприятий, заключается в том, что путям и средствам транспорта и сношений принадлежит совершенно особая роль в последовательном ходе и развитии возрастающей интенсивности народного хозяйства. В процессе капиталистического развития они идут значительно впереди других отраслей народного хозяйства и облегчают им дальнейшее движение. Чтобы промышленность, переходящая к производству в крупных размерах, или вообще перерастающая местное потребление, могла увеличить количество продуктов для сбыта на отдаленных рынках, соответственные средства транспорта уже должны быть на лицо и облегчать этот сбыт. В известный момент поступают необходимые условия для такого развития, но чтобы различные отрасли народного хозяйства могли использовать эти условия, должны предварительно возникнуть приспособленные для этого средства транспорта. Таким образом сначала создаются новые пути и средства транспорта, которые открывают возможность получения и сбыта во всех направлениях, и только тогда производство в свою очередь может начать строиться на основе этих новых условий и выступить с теми запросами относительно обращения, для которых и были созданы новые пути и средства транспорта. Промежуток времени, который проходит в отдельных случаях от момента создания до полного проявления творческого влияния усовершенствованных путей и средств транспорта, и есть период их развития; он может быть весьма не одинаков по своей продолжительности.

Изложенными обстоятельствами и объясняется обычно наблюдаемый факт, что когда имеются на лице необходимые предпосылки для перехода народного хозяйства на новую более высокую ступень развития, то пути сообщения и средства транспорта прежде всего привлекают к себе львиную долю накопленных капиталов, наличность которых вообще является самой существенной из упомянутых предпосылок. Тогда, на этой новой ступени, для всего производства, в особенности же для перерабатывающей промышленности в свою очередь открывается возможность для привлечения капиталов, и производство, ставши более богатым капиталами, повышает свою выручку и благодаря этому облегчает и усиливает с своей стороны процесс дальнейшего накопления капиталов. В этом и заключается теснейшая связь современных средств транспорта с капиталистическим характером всего современного народного хозяйства.

Сказанным объясняется также и тот весьма интересный факт, что в каждом данном составе капиталов народного хозяйства пути и средства транспорта и сношений всегда составляют очень значительную часть, которая в зависимости от обстоятельств места и времени может превосходить капиталы целых самых крупных отраслей производства. Так, в Соединенных Штатах Америки в прежнее время признавалось твердо установленным фактом, что железные дороги страны по своей капитальной ценности, определяемой по ценности их полезных услуг, превосходят все фермы в совокупности, и такое положение могло продолжаться до тех пор, пока на значительной части территории союза были еще в изобилии свободные земли для колонизации, а сельское хозяйство велось экстенсивным способом. В Германии затрату капиталов в средства транспорта и сношений можно определить, по мнению Эм. Сакса, кругло в сумме около 34 миллиардов марок, что составляет 10% всего национального имущества. Аналогичных данных для России не имеется, но следующие цифры могут до известной степени характеризовать значение наших путей сообщения и средств транспорта в общей системе народного хозяйства. По подсчетам известного проф. В. Н. Гриневецкого[1]), общий итог производства по 5-ти группам промышленности (горное дело, металлические производства, текстильные, пищевые и разные), с исключением внутреннего товарооборота в каждой группе, составлял в 1912 г. 4.565 милл. рублей, в том числе горное дело—520 милл., металлические

[1]) „Послевоенные перспективы русской промышленности". Москва 1919 г.

производства — 715 милл., текстильные — 1.158 милл., руб., пищевые—1.358 милл. и разные 822 милл. руб. Валовая выручка наших жел. дорог в том же 1912 г. составляла около 1.200 милл. руб.; валовой доход водного транспорта можно оценить не менее как в 250—300 милл. рублей. Таким образом общая ценность транспортных услуг, произведенных нашими усовершенствованными путями и средствами сообщений, превышает ценность продуктов каждой из основных отраслей нашей добывающей и перерабатывающей промышленности, кроме лишь сельского хозяйства.

Естественно, что когда средства транспорта и сношений уже успевают оказать свое влияние на повышение интенсивности всего народного хозяйства, то по отношению к общей сумме капиталов последнего доля средств транспорта отступает на задний план и становится менее значительной, чем на предыдущей ступени развития, на которой они играли роль предшествующего фактора [1]).

4. Из указанного в предыдущем изложении своеобразного характера транспортного дела и общего хода его развития вытекает следующее весьма важное положение, которое Эм. Сакс назвал „законом интенсивности сношений и транспорта"— „Intensitats-Gesetz des Verkehrs". Содержание этого закона и связанные с ним следствия, как они устанавливаются Саксом, имеют, по нашему мнению, не только общее теоретическое значение, но и помогают на столько существенным образом выяснению вопроса о положении транспорта у нас в настоящее время, что мы признаем необходимым привести соображение Сакса по этому предмету in extenso. Вот эти соображения.

Переход от экстенсивных методов и форм к интенсивным не может совершаться только в какой нибудь отдельной отрасли народного хозяйства или идти в ней скорее, чем в других областях. Каждая отдельная отрасль народного хозяйства должна оставаться на той ступени развития, которой в данное время в общем достигло все народное хозяйство; ни одна из них не может ни уйдти вперед, ни отстать; если же это случается, то происходит нарушение основного принципа хозяйственности, который принуждает к исполнению своих требований путем хозяйственных кар и штрафов, неизбежно следующих за всяким уклонением от этого принципа. Связь между различными частями народнохозяйственного организма так тесна, постоянное взаимо-

[1]) Em. Sax, Die Verkehrsmittel etc., B. I, стр. 63.

действие и влияние их друг на друга так глубоко, что развитие каждой отдельной части может совершаться лишь в согласии с остальными частями и с целым. Поэтому прогрессивный переход средств транспорта от экстенсивных форм к интенсивным совершается в каждое данное время и в каждом данном месте необходимо в том же темпе, в каком этот процесс развивается во всем народном хозяйстве. Поэтому степень интенсивности средств транспорта и сношений в каждом отдельном случае зависит от той степени интенсивности, которой обладает народное хозяйство в целом, и всякое отступление от этого параллетизма всегда дает чувствовать себя как нарушение хозяйственности со всеми последствиями такого нарушения.

Соотношение это однако заслуживает ближайшего выяснения. Применение постоянного капитала основывается на предположении, что ему предстоит такое количество актов использования, что не смотря на повышенные основные затраты, доля издержек, падающая на каждый отдельный акт, будет меньше, чем была бы без фиксирования затрат в форме постоянного капитала. Только при наличии этого условия фиксирование капитала является правильным с точки зрения хозяйственности, в противном же случае оно не правильно, как бы ни было высоко достигаемое при этом усовершенствование с технической точки зрения. Поэтому средства транспорта, как предприятия с выдающимся преобладанием основаных капиталов, достигают только такой степени интенсивности которая при данной наличной возможности использования их, обезпечивает конкретно наиболее низкие издержки перевозки. Мера возможного использования определяет меру интенсивности средств транспорта; последняя находится в прямом отношении к первой Размеры всей совокупности полезных актов, которые фактически требуются от средств транспорта, называются густотой или интенсивностью движения. Последняя, очевидно, зависит от интенсивности всего народного хозяйства. Подъем всего народного хозяйства приводит к повышению возможного использования средств транспорта. Таким образом зависимость между общим уровнем интенсивности движения и интенсивности самих средств транспорта с одной стороны и степенью интенсивности всего народного хозяйства является причинной зависимостью и, как таковая, никогда не вызывала сомнений. Однако общий уровень интенсивности хозяйства и транспорта является в сущности лишь средним уровнем. На самом деле он обнимает различные величины, различные степени густоты движения, которые в свою очередь обусловливают соответственные

приспособления транспорта. Эти различия с одной стороны вызываются местными условиями; местные различие в степени густоты движения находятся в зависимости от той ступени, на которой стоит хозяйственное развитие отдельных областей и целых стран и которая определяется естественными и государственными условиями. С другой стороны различные роды движения проявляют не одинаковую степень интенсивности в зависимости от тех транспортных потребностей, которым они служат. С общим распространением какой либо транспортной потребности, растет и густота движения. Однако такое распространение транспортной потребности в значительной степени зависит от платежеспособности и благосостояние отдельных хозяйств. Но наиболее значительные различие обусловливаются местным характером и родом потребностей в транспорте. Средства транспорта высокой степени интенсивности требуют столь значительных основных затрат, что могут быть оправданы с хозяйственной точки зрения лишь там, где имеются скопления больших масс грузов. Там же, где дело идет о небольших количествах перевозок, или о таких, которые хотя в общей сумме и предстовляются значительными, но следуют во многих расходящихся направлениях или идут попеременно в различные конечные пункты, т. е. отличаются рассеянным характером, и следовательно дело не идет о крупных скопившихся массах грузов, в таких случаях экономически правильным является пользование менее интенсивными средствами транспорта. Примерами могут служить посыльные, колесное движение в городах и в деревне, верховая и гужевая почта, телеграф с одним проводом. Противоположную крайность представляют в грузовом движении главные магистральные пути, в пассажирском городские дороги в городах с миллионным населением, в области телеграфа линии с многими проводами и кабели, а также подводные кабели между главными центрами мировых сношений. В морском сообщении местное раздробленное движение между береговыми пунктами осуществляется каботажем с помощью мелких судов, большею частью парусных, океанский же массовый транспорт обслуживается крупным судоходством, в особенности пароходами.

Различные ступени густоты движения и хозяйственных оборотов приводят и к соответственным градациям интенсивности и в самом устройстве средств транспорта, как в пределах одного и того же рода средств транспорта, так и в форме перехода от одних видов транспорта к другим. В ходе экономического развития, т. е. следовательно с повышением среднего уровня интен-

сивности хозяйственных оборотов, создаются более узкие градации интенсивности различных видов средств транспорта, которые таким образом стоят друг от друга по степени интенсивности гораздо ближе, чем это имело место на прежних стадиях развития. Наиболее интересный пример этого рода представляет железнодорожное дело. В течение известного периода существовали только большие линии между главными городами, от них же совершался резкий скачок к старым грузовым телегам и экипажному пассажирскому движению по грунтовым дорогам. С общим повышением интенсивности хозяйственных оборотов открывается возможность железнодорожных сооружений меньшей интенсивности, т. е. рельсовых путей облегченного типа. Однако и тогда еще продолжает оставаться незаполненным пространство между этими путями и „старыми“ средствами транспорта. Впоследствии и этот пробел заполняется изобретением моторных экипажей.

В результате этого развития получается известное распределение средств транспорта различной интенсивности в их взаимодействии и соотношении по различным местностям страны; средний уровень их интенсивности выражает вместе с тем и конкретную ступень развития народного хозяйства. Это распределение и составляет систему средств транспорта страны.

Все предыдущее изложение может быть выражено в следующем положении: система средств транспорта как в целом, так и в соотношении ее частей друг с другом должна иметь надлежащую степень интенсивности, т. е. такую, которая обусловливается всею совокупностью соответственных обстоятельств. Это Сакс и называет „законом интенсивности сношений и транспорта“ (стр. 64—67).

ГЛАВА VI.

1. Основное отличие железнодорожного дела от других видов транспорта. 2. Отличительные особенности железнодорожных предприятий сравнительно с предприятиями в других областях народного хозяйства: а) крупные размеры основных капиталов этих предприятий; б) безвозвратный характер основных капитальных затрат железнодорожных предприятий, их специальное назначение и невозможность использования их в иной форме. 3. в) Особенный характер и состав железнодорожных расходов: расходы, независящие от движения, и расходы, непосредственно связанные с движением. 4. г) Ограничение деятельности железных дорог определенными территориальными районами; д) неспособность железнодорожных услуг к сбережению. Общее заключение об особенностях железнодорожных предприятий сравнительно с обычными торговопромышленными предприятиями.

1. С возникновением железных дорог и распространением их во всех странах культурного мира постепенно совершается, как уже отмечено выше, полный переворот в общем характере и

организации транспортного дела. Железные дороги создали новый по внутреннему строю и составу вид транспортных предприятий, существенным образом отличающихся от других видов транспорта—сухопутного и водного. Основное различие между ними заключается в следующем. Составные элементы всякого транспорта—путь, подвижной состав, движущая сила, наконец, самая организация (исполнение) перевозок — являются в предприятиях гужевого, автомобильного и водного транспорта отделенными друг от друга и находятся во владении и распоряжении разных хозяев. Это относится в особенности к самому пути. Грунтовые и шоссированные дороги устраиваются и содержатся государством, местными учреждениями (напр., у нас, в прежнее время, — земствами), городами, особыми дорожными союзами (в Англии и в С. Штатах Америки) и даже частными лицами и затем предоставляются, безвозмездно или за особую плату, в пользование заинтересованным лицам, отдельным предпринимателям и компаниям, которые уже за свой счет и на свои средства организуют перевозку пассажиров и грузов, или же иногда ограничиваются предоставлением тем, кто нуждается в перевозке, необходимого подвижного состава или движущей силы. Водные пути сообщения, моря, озера, реки, каналы, порты опять-таки находятся в распоряжении не тех, кто исполняет перевозки. Они принадлежат государству и содержатся государственной властью, самоуправлениями, особыми корпорациями, акционерными компаниями. Подвижной состав, движущая сила, все дело организации и исполнения перевозок находятся в руках особых самостоятельных транспортных предприятий—мелких единоличных или крупных акционерных, которые и занимаются перевозкою пассажиров, почты, грузов. Это обособление различных составных элементов транспорта доходит до того, что, напр., в морском транспорте имеются предприятия, которые, не владея ни одной единицей подвижного состава, сделали своей исключительной специальностью лишь организацию и исполнение перевозок, для чего они, по мере накопления поручаемых им для перевозки грузов, фрахтуют суда у третьих лиц. В некоторых случаях, однако, и сама государственная власть не ограничивается устройством и содержанием пути и путевых приспособлений, но организует также и самое исполнение перевозок. Так было, напр., в Бельгии, где перевозка пассажиров в Англию издавна производилась государственным пароходством. У нас все судоходство как речное, так и морское, национализировано и одно время осуществлялось всецело органами правительства. Однако, в по-

следнее время было признано необходимым вновь допустить в области водного транспорта частную предприимчивость. Самые же водные пути сообщения, не исключая и каналов, которые в иностранных государствах нередко содержались и эксплоатировались акционерными компаниями, у нас всегда принадлежали и принадлежат государству.

В железнодорожном транспорте очень скоро после его возникновения дело ставится совершенно иначе. Здесь все три составные элементы всякого транспорта—путь, подвижной состав с движущей силой и самая организация перевозок — неизбежно и неразрывно соединяются в одних и тех же руках, составляют единое целое предприятие. В первый период после возникновения железных дорог, когда еще для самых инициаторов дела не была достаточно ясна истинная природа железнодорожных предприятий, пытались распространить на железные дороги тот же порядок, который практиковался в отношении пользования каналами. Казалось, что и в железнодорожном деле сооружение и содержание пути может быть отделено от транспортного дела в узком смысле слова, т.-е. что железнодорожный путь, устраиваемый и содержимый государством или акционерной компанией, может быть предоставляем за уплату известной пошлины в пользование особых перевозочных предприятий, которые уже от себя и в своем подвижном составе будут организовывать перевозки, или непосредственно в пользование заинтересованных лиц, которые и будут совершать перевозки в собственном подвижном составе с помощью ими же самими доставляемой движущей силы. Однако, с самого же начала, практический опыт обнаружил чрезвычайные неудобства и затруднения этой так называемой системы свободы рельсовой колеи. Свободное распоряжение перевозками со стороны отдельных самостоятельных перевозочных предприятий и заинтересованных лиц очень скоро оказалось совершенно несовместимым ни с требованиями безопасности движения, ни с интересами успешной и правильной эксплоатации рельсового пути. Выяснилась безусловная необходимость содержания всецело в одних руках как распоряжения рельсовым путем со всем работающим на нем подвижным составом и движущей силой, так и всего управления движением и перевозками. Только при этом условии может быть предотвращено чрезвычайно частое повторение несчастных случаев и всякого рода беспорядков и задержек в движении, а также и достигнуто возможно лучшее использование самого пути в смысле пропуска возможно большого количества поездов с пассажирами и грузами.

В отношении первой паровой жел. дороги, между Стектоном и Дарлингтоном, о которой упомянуто было выше, предприниматели получили концессию лишь на сооружение и содержание пути; перевозка же должна была производиться уже самими заинтересованными лицами, которые допускались к пользованию путем за уплату известных сборов, указанных в концессии. Железнодорожная компания, владевшая дорогой, не имела права исполнять от себя и за свой счет собственными средствами перевозку пассажиров или грузов, принадлежавших третьим лицам. Однако, уже очень скоро после этого жел. дорога Ливерпуль—Манчестер, открытая в 1829 году и с которой, как упомянуто выше, и начинается эпоха железнодорожного транспорта, получила концессию не только на сооружение и содержание пути, но и право на организацию своего собственного транспортного предприятия для производства перевозок на этом пути. Поэтому в концессии были установлены максимальные (предельные) ставки сборов не только за пользование путем, но также и за перевозку пассажиров и разного рода грузов. Таким образом, железная дорога Ливерпуль—Манчестер явилась в Европе не только технически, но и экономически первым железнодорожным предприятием в современном смысле этого слова, именно как предприятия, объединяющего в одних руках рельсовый путь, подвижной состав с движущей силой и всю организацию и распоряжение перевозками. Впрочем, и после того, еще в течение довольно значительного периода времени, в Англии и во Франции в выдаваемые концессии включались особые таксы за предоставление пути в пользование самостоятельных перевозчиков, и таким образом принципиально признавалась возможность такого порядка эксплоатации железных дорог. Практика, однако, отвергла этот порядок самым решительным образом, и ныне все железнодорожные предприятия всецело сосредоточивают в своих руках не только путь и подвижной состав, но также организацию и распоряжение перевозками.

Таким образом, в железнодорожном деле владение и распоряжение путем и подвижным составом с движущей силой необходимо соединяется в руках того, кто совершает перевозки. Все три элемента транспорта составляют здесь одно неразрывное целое. В этом и заключается сущность экономической природы железнодорожных предприятий, в силу которой они в ряду других транспортных предприятий (сухопутных и водных) выделяются в совершенно особую специальную категорию. Только трамвайные предприятия отличаются тем же характером, что и

железнодорожные. Отличие же трамваев от железных дорог в экономическом отношении лежит в характере движения на тех и других: железные дороги служат главным образом для перевозки грузов, притом с малой скоростью. Пассажирское движение играет на них второстепенную роль. Трамваи, напротив того, предназначаются с самого начала и служат, главным образом, чаще всего даже исключительно, только для передвижения пассажиров; перевозка же грузов производится сравнительно в редких случаях и в незначительных количествах, притом с большою скоростью. В техническом отношении трамваи также существенным образом отличаются от железных дорог тем, что не требуют устройства особого железнодорожного полотна: они пролагаются по улицам, площадям, набережным, по обочинам шоссе и т. под.; между тем, как для железной дороги всегда необходимо устройство специального для них дорожного полотна.

2. В указанной выше основной природе железнодорожных предприятий (соединение всех элементов транспортного дела в одних руках) коренится целый ряд экономических и правовых особенностей их, которые имеют решающее значение для всего порядка организации железнодорожного дела и которые определяют положение и роль его в общей системе народного хозяйства и отношение к нему государственной власти. Особенности эти следующие:

а) *Крупные размеры железнодорожных предприятий.* Необходимость соединения в одних руках таких элементов транспорта, как путь, подвижной состав и движущая сила (механические двигатели), при дороговизне каждого из них порознь, приводит к очень крупным размерам основных капиталов железнодорожных предприятий. В этом же направлении весьма сильной концентрации капиталов в железнодорожном деле действует и другая причина, заключающаяся в том, что общие преимущества крупного производства, сравнительно с мелким, проявляются в железнодорожных предприятиях в особенно усиленной степени. Происходит это вследствие самой техники железнодорожной эксплоатации, благодаря которой чем более значительная (конечно до известных пределов) сеть рельсовых линий сосредоточивается в одном предприятии, тем легче организовать перевозки надлежащим образом как в отношении дешевизны, скорости, безопасности и регулярности, так и в отношении доходности всего предприятия. Поэтому уже при самом своем возникновении железнодорожные общества стремятся строить и эксплоатировать возможно более длинные линии. Затем, и в последующее время

те же требования и нужды эксплоатации сами по себе, независимо даже от стремлений к устройству разного рода железнодорожных объединений (синдикаты, тресты, консолидация и слияние отдельных предприятий) в целях устранения конкуренции между железными дорогами, приводят к превращению мелких предприятий и линий короткого протяжения в очень крупные предприятия, владеющие целыми сетями и мощными магистралями весьма значительных протяжений. Не приводя примеров этого рода из практики заграничных, европейских и американских железных дорог, ограничимся лишь ниже следующими данными относительно развития русской железнодорожной сети. Протяжение линий, находившихся во владении наших главнейших железнодорожных компаний, составляло:

	в 1891 г.	в 1913 г.
Владикавказской ж. д.	905 в.	2362 в.
Моск.-Винд.-Рыбинской ж. д.	280 „	2464 „
Моск.-Казанской ж. д.	243 „	2441 „
Моск.-Киево-Воронежской ж. д.	439 „	2523 „
Рязано-Уральской ж. д.	309 „	4118 „
Юго-Восточных ж. д.	1338 „	3252 „
	3514 в.	17160 в.

Из этой таблицы видно, что протяжение линий трех из перечисленных железнодорожных компаний увеличилось за 22 года, примерно, в 10 раз. Соответственным образом возросли и их основные капиталы. Для постройки 3514 верст, составлявших первоначальную сеть всех 6-ти компаний, ими было выпущено акционерных капиталов на 102 милл. рублей и облигаций на 299 милл. руб. Сооружение же новой сети, протяжением в 12697 в., а также усиление ее и старых линий были произведены исключительно на облигационные займы, которых было выпущено на сумму 1197 милл. руб. Таким образом, общая сумма основных капиталов названных компаний увеличились с 401 милл. руб. до 1598 милл. руб.

Для характеристики той же тенденции железнодорожных предприятий к последовательному расширению могут служить еще и следующие данные, обнимающие не только частные, но также и государственные железнодорожные предприятия. В 1891 году у нас было 14 казенных железнодорожных управлений и 50 железнодорожных компаний, а в 1907 году казенных управлений было

17, а частных обществ—только 10, несмотря на значительное за это время увеличение общего протяжения рельсовой сети, в особенности принадлежащей государству. Единица железнодорожного хозяйства, понимая под этим протяжение линий, находившихся в руках одного управления—казенного или частного, составляла в среднем: в 1891 г.—430 верст, а в 1907 г.—1852 версты. Увеличение протяжения казенных и частных железных дорог за несколько иной, но очень близкий к тому же период времени можно видеть из следующих данных об общем протяжении нашей сети, а также казенных и частных дорог порознь:

	1889 г.	1913 г.
Все протяжение нашей сети к концу года	26554 в.	65927 в.
В том числе:		
казенных	7640 „	44590 „
частных	18914 „	21337 „

Из этой таблицы можно видеть, что при возрастании общего протяжения казенной сети в $5^1/_2$ раз число отдельных казенных управлений, т. е. отдельных казенных железнодорожных предприятий, увеличилось всего только на $^1/_5$ часть, а именно с 14 до 17. Число частных железнодорожных обществ, несмотря на увеличение протяжения находившихся в их эксплоатации линий на $12^0/_0$, сократилось в 5 раз.

Основные капиталы отдельных железнодорожных предприятий также отличаются огромными размерами сравнительно с обычными торгово-промышленными предприятиями. Последние относятся обыкновенно уже к категории крупных, если их капитал достигает 250—300 тыс. рублей. Торгово-промышленные предприятия с капиталом в один или несколько миллионов рублей, а тем более с десятками миллионов составляют лишь незначительное меньшинство в общем числе промышленных и торговых предприятий. Между тем, железная дорога с капиталом в 2—3 и даже более миллионов рублей, представляется в железнодорожном деле совершенно мелким, можно сказать, кустарным предприятием, самостоятельное существование которого крайне невыгодно, и с экономической точки зрения никак не может быть оправдано. Основные же капиталы, наших бывших главнейших железнодорожных обществ составляли в 1912 году: Юго-Восточных жел. дорог 226 милл. рублей, Рязанско-Уральской—305 милл. руб., Московско Виндаво-Рыбинской—200 милл. руб.,

Московско-Киево-Воронежской—273 мил. руб., Московско-Казанской—195 милл. руб., Владикавказской—220 милл. руб и т. под. Эти огромные размеры основных железнодорожных капиталов уже сами по себе достаточны, чтобы выделить железнодорожные предприятия из общей массы обычных торгово-промышленных предприятий капиталистического мира в совершенно особую категорию. По размерам капиталов с ними могут равняться только наиболее крупные капиталистические образования в виде разного рода соединений и союзов отдельных предприятий целых отраслей промышленности, каковыми представляются синдикаты и тресты.

б) *Безвозвратный характер основных капитальных затрат, их специальное назначение и невозможность использования их в иной форме.* Второй особенностью железнодорожных предприятий является безвозвратный характер затраты указанных колоссальных основных капиталов. Обусловливается этот характер тем, что значительнейшая часть их (верхнее и нижнее строение полотна, мосты, виадуки, туннели, железнодорожные здания и мастерские) прикреплена к земле, имеет свое специальное назначение и неспособна к использованию в какой бы то ни было иной форме. А между тем эти основные капиталы в чрезвычайной степени преобладают над оборотными, которые составляют 6—5 и менее процентов от общей суммы железнодорожных капиталов. Во многих же фабрично-заводских предприятиях оборотные капиталы составляют до 20 — 30%. Эти обстоятельства (прикрепленность основных капиталов к земле, специальность их назначения и невозможность иного использования, наконец, преобладание основных капиталов над оборотными) имеют весьма важное значение для условий работы железнодорожных предприятий сравнительно с условиями работы другого рода предприятий. Прекращение эксплоатации жел. дороги, ее ликвидация ведет не к более или менее значительному обесценению основного капитала предприятия, как в большинстве других родов промышленности, но к полному разорению. Исполненные земляные работы, искусственные сооружения негодны ни на что другое, кроме того специального назначения, для которого они выполнены. Даже занятая под полотно дороги земля не может быть использована для земледелия без новых затрат по приведению ее в прежнее состояние. Только подвижной состав может быть ликвидирован сравнительно с небольшими потерями путем продажи и перевода его на другие железные дороги. О том, чтобы перенести железную дорогу на другое место, не может быть и речи, можно говорить лишь о том, чтобы при сооружении новой жел. дороги

использовать некоторые части ликвидируемой жел. дороги (напр., рельсы, телеграфные проводы, некоторые аппараты). Фабрично-заводские предприятия находятся в этом отношении в гораздо более выгодном положении. Во многих случаях назначение их может быть сравнительно легко видоизменено соответственно с новыми обстоятельствами или изменившимися условиями и работа их приспособлена для производства тех продуктов, в которых явилась надобность, как это и делалось очень часто во время минувшей войны. Даже перемещение фабрики или завода на новое место не сопряжено с полным обесценением предприятия, которое теряет от этого лишь часть своей ценности, примерно, до 30%. Железные же дороги лишены этой возможности и потому вынуждены продолжать работать во что бы то ни стало, несмотря на убытки, несмотря даже на полное прекращение дохода на акционерный и облигационный капиталы, сопровождающиеся банкротством, лишь бы только покрывались расходы эксплоатации.

3. в) *Особенный характер и состав железнодорожных расходов: расходы, независящие от движения, и расходы, непосредственно связанные с движением.* Третья особенность железнодорожных предприятий заключается в особом характере и своеобразном составе расходов железных дорог. Расходы эти распадаются на две большие категории: 1) так называемые независящие от движения расходы, иначе, расходы общие, постоянные, которые не изменяются в зависимости от количества перевозок или во всяком случае возрастают гораздо медленнее, чем растут размеры движения, и 2) расходы, зависящие от движения, иначе переменные, специальные, которые непосредственно связаны с движением и потому возрастают пропорционально увеличению количества перевозок. К первой категории относятся такие расходы, как возмещение основных затрат на сооружение железных дорог, выражающееся в виде платежа процентов и погашения капиталов, вложенных в железнодорожные предприятия, а затем общие расходы эксплоатации, каковы: содержание центрального управления, правлений и местных управлений, часть расходов по службе пути, телеграфа, зданий и искусственных сооружений, содержание станций и т. п. К категории расходов, непосредственно связанных с движением, относятся главным образом расходы по службе движения, расходы на топливо и смазку паровозов, ремонт подвижного состава, содержание персонала, обслуживающего поезда, и т. под. На наших железных дорогах расходы первой категории составляли в довоенное время в среднем

60% общей суммы расходов, а расходы второй категории—лишь 40%. В Западной Европе, где сооружение и оборудование жел. дорог потребовало более значительных капитальных затрат, чем у нас, это преобладание общих расходов, независящих от движения, над расходами специальными, зависящими от движения, еще значительнее: там первые составляют в среднем 75%, а вторые—только 25% общей суммы всех расходов. Этот состав и характер железнодорожных расходов имеет весьма важное значение, как общее условие деятельности железнодорожных предприятий. Благодаря ему, при всяком развитии движения происходит понижение стоимости единицы перевозки, потому что преобладающая часть расходов — именно расходы, независящие от движения, у нас до 60% — остается неизменной, но делится на большее количество единиц перевозки. Предположим, напр., что общая сумма расходов по перевозке 1.000.000 вагоно-верст составила 200.000р. в таком случае каждая вагоно-верста обошлась в 20 коп. Если будет перевезено 2.000.000 вагоно-верст, то каждая вагоно-верста обойдется уже не в 20 коп., но только в 14 коп. по следующему расчету: постоянные расходы в размере 60% от общей суммы расходов, т.-е. 120.000 р., останутся без увеличения, увеличатся же только расходы, непосредственно зависящие от движения, составляющие 80.000 р. на каждый миллион вагоно-верст, т.-е. эта категория расходов составит на 2.000.000 вагоно-верст 160.000 руб., в сумме же перевозка 2.000.000 вагоно-верст обойдется в 280.000 р., или по 14 коп. с вагоно-версты. При перевозке 3.000.000 вагоно-верст 1 вагоно-верста обойдется в 12 коп. То же самое относится и к пассажирам. Таким образом, как формулировал этот основной закон железнодорожной экономии один из наших наиболее авторитетных и выдающихся экономистов, теоретиков и знатоков железнодорожного дела, проф. А. И Чупров, каждый новый пассажир и каждый новый пуд груза, поступающие на железную дорогу, приводят к понижению общей суммы расходов на единицу перевозки, т.-е. дают понижение стоимости железнодорожного транспорта. Этим и объясняется постоянное и общее стремление всякой разумной железнодорожной эксплоатации принимать всевозможные меры к самому широкому развитию движения на своих линиях, к привлечению возможно большего количества новых грузов и к увеличению их пробегов, так как только этим путем действительно достигается наиболее полное использование железнодорожного аппарата. Это основное стремление железных дорог вполне отвечает и общим интересам успешного хода народного хозяйства,

возможно лучшего и полного развития его производительных сил и наиболее широкого использования естественных богатств страны.

С другой стороны всякая потеря перевозок всякое сокращение их угрожает дороге непоправимым ущербом: лишая дорогу всего дохода от каждой потерянной перевозки, оно освобождает ее лишь от меньшей части расходов, у нас в среднем примерно лишь до 40%, а во многих случаях и еще менее. Остальная же большая часть расходов (именно все постоянные, не зависящие от движения расходы) продолжает обременять дорогу, являясь для нея обязательной, совершенно независимо от того, будут ли перевозки или нет. Этим и объясняется то обстоятельство, что железные дороги очень нередко идут по собственной инициативе на весьма значительные понижения тарифов, лишь бы предотвратить сокращение своих перевозок.

Этот закон последовательного понижения себестоимости транспорта с усилением интенсивности движения не вызывает никаких сомнений, пока дело идет о перевозках в пределах данной конкретной мощности железной дороги. Иначе несколько ставится вопрос, если перевозки развиваются и начинают превышать эти пределы. Нередко это и происходит именно благодаря действию пониженных тарифов, установленных в размерах, приближающихся к издержкам, непосредственно зависящим от движения. В таком случае приходится расширять устройства и оборудования дороги для того, чтобы иметь возможность пропустить новые добавочные пары поездов, на которые первоначально дорога не была расчитана. Для этого необходимо приобрести новый подвижной состав, расширить мастерские, устроить добавочные разъезды, развить станционные пути, товарные платформы, водоснабжение и т. п. Все это требует затрат основного капитала, а следовательно и повышает расходы на платежи процентов и погашение капитала, каковые расходы остаются неизменными, независящими от движения, пока дело идет об увеличении количества перевозок в пределах данной перевозочной мощности дороги. Вместе с тем добавочные устройства вызывают и добавочные эксплоатационные расходы по содержанию пути, ремонту зданий, увеличенного персонала и т. д. И таким образом прежний тариф, установленный без принятия к учету расходов по усилению дороги, может оказаться убыточным после этого усиления, так как издержки, падающие на единицу перевозки, в сумме увеличились. Однако такой результат затрат на усиление дороги далеко не является общим правилом. Развитé перевозок может последовать в таких

размерах, что общая стоимость единицы перевозки в пределах новой мощности дороги не только не повысится, но даже подвергнется дальнейшему понижению. Какое именно из изменений себестоимости и в каких размерах должно наступить в каждом конкретном случае, нельзя, по мнению Эм. Сакса, установить теоретически в общей форме. Но, говорит он, практическим опытом хозяйственной жизни твердо установлено, что на различных ступенях повышающейся интенсивности движения каждый раз получается в конечном результате понижение издержек, не смотря на повышающуюся фиксацию основного капитала. Это явление можно принять как эмпирический закон: он наблюдается в самом широком объеме, когда не встречается противодействия в обстоятельствах технического или экономического свойства. На каждой высшей ступени интенсивности средств транспорта получается менее значительная средняя ставка издержек на единицу перевозки, чем на предыдущей. Как в том случае, когда надлежащая степень интенсивности недостигнута, так и в том, когда она превзойдена, неизбежно получается менее благоприятное соотношение издержек перевозки*).

4. г *Ограничение деятельности железных дорог определенными территориальными районами.* Четвертая особенность железнодорожных предприятий обусловливается тем, что их главный составной элемент - путь, а вместе с ним и вся их деятельность прикреплены к определенным территориальным районам. Вследствие этого сбыт услуг железных дорог оказывается ограниченным известными довольно узкими пределами. Предприятия гужевого и морского транспорта, а в значительной мере и речного, могут менять место своего действия и являться с предложением своих услуг там, где в данное время предъявляется спрос на них. Фабрики и заводы равным образом, при недостатке спроса на их продукты в ближайших к ним местностях, могут направлять их на другие, часто весьма отдаленные, рынки. Железные дороги лишены этой возможности и вынуждены довольствоваться лишь тем сбытом своих услуг, который могут найти в своем районе. Естественно поэтому, что, стремясь к возможно более широкому развитию своей деятельности, которое, как выше указано, повелительно диктуется им экономической необходимостью, стремятся по возможности овладеть всем местным транспортом и устранить из своего района всех соперников, не исключая и гужевой транспорт в тех случаях, в которых он

*) Die Verkehrsmittel etc. B. I, стр. 81, 82, 86.

является конкурентом. Правда, железные дороги входят через каналы, реки, моря и другие дороги в связь с очень отдаленными рынками. Но эти последние могут получать и отправлять свои грузы нередко по очень многим различным направлениям, конкурирующим между собою. Поэтому отношение каждой данной дороги к грузам этого рода и вообще условия работы ее по обслуживанию отдаленных рынков, с которыми она не находится в непосредственной связи, совсем не те, что по отношению к грузам ее собственного непосредственно ею прорезываемого района, в расчете на которые главным образом она и построена и которые имеют для нее особенно важное значение. Впрочем рассматриваемая особенность железнодорожных предприятий и помогает каждому из них сохранять за собою местные грузы, потому что делает район каждой данной дороги закрытым для услуг других железнодорожных предприятий. Чтобы явиться сюда с предложением своих услуг и вступить в конкурренцию с существующей железной дорогой, всякое другое железнодорожное предприятие прежде всего должно проложить здесь новые рельсы, а это, как выше объяснено, требует затраты весьма крупных капиталов и угрожает, в случае неудачи, почти полной потерей их, так как в силу безвозвратного характера железнодорожных затрат нет возможности вынуть их и уйти работать в другом месте.

д) *Неспособность железнодорожных услуг к сбережению.* Наконец, последняя особенность железнодорожных предприятий заключается в том, что продукты их работы — транспортные услуги—неспособны к сбережению и накоплению. Эти услуги являются результатом непрерывного действия железнодорожного механизма и связаны неразрывно с этим действием. Железнодорожный механизм постоянно создает, с огромными ежедневными затратами, перевозочную силу, которая должна быть использована в момент своего возникновения. Можно отсрочить перевозку данного пассажира или груза, но нельзя отсрочить использование той транспортной силы, которую непрерывно производит огромный железнодорожный аппарат. Ясно, что и эта особенность железнодорожных предприятий создает для них положение принудительной необходимости постоянно и всеми мерами стремиться к развитию своего движения, потому что только этим путем они могут достигнуть, в своих собственных интересах и в общих интересах всего народного хозяйства, возможно лучшего использования капиталов и производительных сил, представляемых железными дорогами.

Сопоставляя все рассмотренные в настоящей главе особенности железнодорожных предприятий, легко можно убедиться в том, что предприятия эти являются вообще типическими представителями крупной капиталистической промышленности, представляют собою высшую ступень свойственного ей сосредоточения капиталов и производительных сил в очень крупных размерах. Эти особенности свойственны в большей или меньшей мере всем вообще крупным капиталистическим предприятиям, но у железнодорожных предприятий они проявляются в столь значительной степени, что выделяют их из общей системы капиталистического народного хозяйства в совершенно особую категорию, которая впрочем не исчерпывается одними железными дорогами. Кроме них, к этой категории относятся также телеграф, телефон, керосино-, водо и газопроводы, предприятия по добыче и распределению электрической энергии, а также по орошению безводных земель и по осушению болотистых. Все предприятия этого рода имеют сходство с железнодорожными в том отношении, что для своего осуществления и затем дальнейшей работы нуждаются в занятии значительных земельных пространств в виде длинных узких полос земли для прокладки проводов, рельсов, труб, каналов, составляющих материальную основу их работы. Все перечисленные особенности железнодорожных предприятий являются вместе с тем в значительнейшей мере свойственными и всей этой категории предприятий, существенно отличающихся от огромного большинства обычных торговопромышленных предприятий капиталистической системы народного хозяйства.

ГЛАВА VII.

1. Непригодность системы свободы промышленности для железнодорожного дела вообще 2. Необходимость планомерности в деле сооружения новых жел. дорог и усиления существующей сети. 3. Отношение государственной власти к учреждению и осуществлению новых железнодорожных предприятий. Понятие концессии. 4. Применение системы свободы промышленности к эксплоатации железных дорог. Особенности железнодорожной конкурренции и ее последствия для самих дорог, для государства и народного хозяйства. 5. Последовательный ход об'единения железнодорожного дела в разных странах Европы и в Америке.

1. Указанные в предыдущей главе особенности железнодорожных предприятий имеют весьма важные последствия для всей системы и порядка организации этих предприятий и для отношения к ним государственной власти. Общим образом эти следствия выражаются в том, что так называемая система свободы промышленности, составляющая основу буржуазно-капиталисти-

ческой организации народного хозяйства, оказывается совершенно непригодной, как форма организации для промышленности железнодорожной. Распространение на железнодорожное дело системы свободы промышленности, т.-е. подчинение его действию начал личного интереса предпринимателей, их индивидуальной инициативы и свободной конкурренции между ними, не обеспечивает ни такого порядка сооружения железнодорожной сети, ни такой эксплоатации ее, которые отвечали бы общим интересам государства и народного хозяйства, и при которых удовлетворение транспортных потребностей страны достигалось бы наиболее полным образом и с возможно меньшими расходами. Как показывает всеобщий практический опыт и всесторонний теоретический анализ, железнодорожное дело не может быть построено на системе, при которой в этой области существует множество отдельных самостоятельных предпринимателей и частных хозяйств, которые распоряжаются и действуют порознь друг от друга, без всякого согласования своих действий, преследуя свои отдельные интересы и свободно вступая в конкурренцию между собою. Железнодорожное дело безусловно требует как в отношении сооружения новых линий, так и в отношении эксплоатации существующей рельсовой сети планомерной организации и постоянного руководства из одного центра для обеспечения необходимого единства действий.

2. Применение системы свободы промышленности к железнодорожному строительству заключается в том, что учреждение новых железнодорожных предприятий и сооружение новых железных дорог всецело предоставляется собственному усмотрению и свободной инициативе отдельных предпринимателей. Эта система, как показывает практический опыт, неизбежно приводит к тому, что оборудование страны железнодорожными путями сообщения обыкновенно сопровождается излишними затратами крупных капиталов и производительных сил страны с большим ущербом для общих интересов государственного и народного хозяйства и крупными потерями для самих предпринимателей. В силу указанных выше экономических особенностей железнодорожных предприятий затраты на них могут оправдываться экономически лишь при условии самого интенсивного использования всей мощности и производительной способности вновь сооружаемых линий, что возможно лишь при наличности массового транспорта. Но по общему правилу лишь в редких случаях имеются в наличности еще до сооружения железных дорог такие массы транспорта, которые сразу же могли бы занять всю производительную спо-

собность новых линий. Только в Англии, в Бельгии и промышленных департаментах Франции экономическая жизнь достигла уже при прежних несовершенных путях сообщения такой степени развития, что находившихся в обращении грузов было достаточно для того, чтобы оправдать затраты на сооружение железных дорог. Повсюду же в других странах железные дороги обыкновенно строились для того, чтобы впервые оживить и усилить промышленные и торговые обороты прорезываемых районов, а во многих случаях даже для того, чтобы впервые пробудить известные области страны к экономической жизни и деятельности. И крупные затраты, произведенные для сооружения новых дорог, начинали оправдываться лишь после того, когда под влиянием железнодорожного транспорта успевала преобразоваться экономическая жизнь соответственных районов и областей страны. Поэтому в огромном большинстве случаев с точки зрения экономической целесообразности представляется необходимым строить в одном каком либо районе для совершения ожидаемых от него перевозок один только путь. В противном случае произведенные работы и сооружения будут использованы далеко недостаточным образом, а вложенные в них затраты будут оставаться неоправданными в течение слишком продолжительного времени. Но даже и в том случае, если движение в районе окажется на столько значительным, что могло бы, оправдывать затраты по двум или нескольким предприятиям, то и в таком случае было бы не целесообразно строить две самостоятельные жел. дороги для обслуживания одного и того же движения между одними и теми же пунктами. Бывают, конечно, случаи, в которых вторая железная дорога, прорезывая тот же район, который уже обслуживается ранее построенной дорогой, проходит его в существенно ином направлении, имеет какие нибудь свои особые самостоятельные задачи и вообще только лишь отчасти замещает работу существующей дороги. Само собою разумеется, что выше приведенные соображения не относятся к таким случаям, потому что в таких случаях именно не происходит простого деления между двумя дорогами того движения, которое совершенно свободно может быть исполнено одною из них. Вследствие указанного выше значительного преобладания в железнодорожных предприятиях основных капиталов над оборотными и общих расходов, не зависящих от движения, над расходами, непосредственно связанными с размерами движения, всегда оказывается целесообразнее и выгоднее усиление существующей жел. дороги чем постройка новой самостоятельной линии. Даже постройка второй колеи на существую-

щей дороге требует, примерно, не более 30—40% от общей суммы тех основных затрат, которых потребовало бы сооружение особой новой железной дороги. Этим путем те же результаты в смысле обслуживания растущего определенного пассажирского и грузового движения достигаются с помощью гораздо меньших основных и текущих затрат. Раз признается необходимым и полезным дать какому либо району железнодорожное сообщение, то следует строить только один путь и за этим путем обеспечить все перевозки данного района. Это относится не только к железным дорогам, но в такой же мере правильно и по относительно всякого рода грунтовых и водных путей путей сообщения и даже других аналогичных с ними предприятий. Постройка рядом двух конкурирующих шоссе, двух каналов, двух портов, двух самостоятельных электрических станций и передач, двух телеграфных линий в такой же мере, как и сооружение двух железных дорог, представляется недопустимым расточением капиталов и производительных сил страны и приводит к крупному повышению расходов на удовлетворение транспортных и других соответственных потребностей страны. Во всех этих случаях монополия является одним из основных и важнейших условий хозяйственности и плодотворной затраты имеющихся средств и капиталов. Свободная инициатива отдельных предпринимателей, стремящихся лишь к получению возможно большей прибыли и действующих без согласования друг с другом и с общими интересами страны, приводит к тому, что крупные города и местности с сильно развитой промышленностью и с оживленными торгово-промышленными оборотами, получают по несколько конкурирующих и по существу излишних или преждевременных линий. Прочие же районы, с слабым экономическим развитием, не обещающие немедленных и верных барышей, хотя и настоятельно нуждаются в рельсовых путях сообщения для своего развития, на долго остаются обездоленными. Имеющиеся в стране капиталы почти всегда слишком недостаточны по сравнению с потребностями ее в железнодорожных сообщениях, и поэтому случайное и бессистемное железнодорожное строительство очень часто отвлекает необходимые средства от сооружения дорог, действительно полезных и нужных, потребность в которых назрела, и следовательно приводит к тому, что некоторые области остаются без удовлетворения своих законных и насущных потребностей.

Кроме всего сказаннаго, следует иметь в виду, что каждая вновь сооружаемая дорога не только отражается на работе существующих уже дорог, отвлекая грузы от одних линий и усиливая

движение на других, но и в значительной степени предрешает направление подлежащих еще сооружению других линий, безусловно исключая некоторые из них. Это обстоятельство необходимо должно быть учитываемо при проектировании новых линий, но оно далеко не всегда интересует частных предпринимателей.

Наконец, нельзя также не обратить внимания и еще на одну весьма важную сторону рассматриваемого вопроса. Правильное направление отдельных линий сети, возможно точное согласование вновь проектируемых железных дорог между собою и с существующей сетью, равно как и с предстоящим дальнейшим развитием и усилением существующих железнодорожных сообщений, вообще надлежащее и целесообразное распределение их по различным областям страны необходимы не только с точки зрения экономии в затратах на железные дороги и наиболее полного и равномерного обслуживания различных ее областей и различных отраслей промышленности. Все это имеет также чрезвычайно важное значение для успешного разрешения задач военной обороны, для укрепления политического единства страны и для осуществления разнообразных задач внутреннего управления. Для надлежащего обеспечения всех этих интересов, настоятельно необходимо по возможности устранить влияние случая и ошибок, неизбежных в развитии сети при господстве разрозненной и бессистемной инициативы множества частных предпринимателей, и подчинить все это дело определенной системе и планомерности. Однако установление программы и плана железнодорожного строительства, равно как и необходимых работ по усилению и улучшению существующей сети, а затем и практическое осуществление их в жизни не может быть достигнуто частной предприимчивостью и свободной инициативой отдельных предпринимателей: последние не только не располагают необходимыми для этого средствами, но даже и не имеют достаточных побуждений для такой работы. Указанная задача может быть разрешена только центральной государственной властью и потому должна быть признана обязанностью, а вместе с тем и правом самого государства как высшего охранителя народного достояния и руководителя хозяйственного развития страны. Во всяком случае, даже при отсутствии выработанного плана железнодорожного строительства и программы работ по усилению и развитию существующей сети, центральная власть должна сохранять за собою общее руководство делом оборудования страны рельсовыми путями сообщения, постоянно имея в виду общие интересы государства

и всю совокупность предположений о сооружении новых железных дорог как немедленно, так и в ближайшем будущем.

3. Приведенные в предыдущем параграфе соображения и обстоятельства уже сами по себе являются достаточными, чтобы объяснить тот факт, что государственная власть повсеместно относится к учреждению новых железнодорожных предприятий и сооружению новых железных дорог совершенно иначе, чем к устройству огромного большинства обычных торгово промышленных предприятий. Учреждение последних, при действии системы свободы промышленности, составляет в силу общего закона право самих граждан, и для постройки и открытия действия фабрик, заводов и т. под. требуется лишь заявление о том подлежащему правительственному органу (система регистрации) или простое полицейское разрешение, в выдаче которого может быть отказано только по соображениям санитарного свойства, строительной техники или общественной безопасности. В рассмотрение же существа предприятия правительственная власть не входит, оставляя в стороне вопросы о том, нужно-ли вообще данное предприятие для удовлетворения тех или иных потребностей, как отразится устройство его и реализация необходимых капиталов на состоянии денежного и кредитного рынка, в частности на государственном кредите, не вызовет ли деятельность нового предприятия сокращения доходов существующих однородных предприятий, обеспечена ли при данном состоянии народного хозяйства достаточная доходность самого вновь учреждаемого предприятия и т. д. и т. д. Все эти вопросы признаются повсюду совершенно частным делом самих предпринимателей, в которое государственная власть не должна вмешиваться. И действительно повсеместный весьма продолжительный опыт полицейско-бюрократических государств неоспоримо показал, что на известной ступени экономического развития вмешательство правительственной власти в дело организации новых предприятий в огромном большинстве различных отраслей промышленности и торговли дает на самом деле гораздо худшие результаты, чем действие свободной инициативы частных лиц, заинтересованных и несущих материальную ответственность за последствия задуманных предприятий. В конце концов централизация в этом деле, постоянное вмешательство и опека правительственной власти приводят народное хозяйство к гораздо более значительным потерям и непроизводительным затратам капиталов и рабочих сил, чем те, какие получаются от того, что отдельные предприятия оказываются излишними, неудачно задуманными или плохо осуществленными. При малых сравнительно с железнодо-

рожными предприятиями размерах капиталов, при относительно более легкой их перемещаемости и благодаря действию конкуренции здесь совершается автоматическое приспособление спроса к предложению. При этом постоянная возможность появления новых конкуррентов составляет, при нормальных, конечно, условиях экономической жизни, весьма действительное противодействие образованию прочных монополий существующими предприятиями и чрезмерному повышению ими цен на свои продукты.

В железнодорожном деле, в силу самой природы железнодорожных предприятий и их основных особенностей, положение совершенно иное, а соответственно с этим и отношение к нему со стороны государственной власти строится на совершенно иных началах. Применение в этой области свободной инициативы отдельных частных предпринимателей и свободной конкуренции между ними никак не может, как об'яснено выше, дать ни целесообразного распределения имеющихся в стране средств между железнодорожной промышленностью и другими областями народного хозяйства, ни планомерного и целесообразного распределения линий по различным районам в интересах наиболее полного обслуживания всей страны. Вместе с тем всякое неудачное и чрезмерное железнодорожное строительство бесполезно отвлекает огромные капиталы от других отраслей промышленности, обрекая на очень продолжительное время эти капиталы на бездоходность, подрывает государственный кредит и нередко приводит к жестоким железнодорожным кризисам и общим потрясениям всего народрого хозяйства.

Этим и об'ясняется тот факт, что в огромном большинстве современных государств твердо установилось следующее основное положение публичного железнодорожного права: сооружение и эксплоатация железных дорог всецело составляет исключительное право самой государственной власти; частные же предприниматели могут получать это право лишь путем уступки его, пожалования, делегации от государственной власти, т.-е. путем предоставления предпринимателю концессии на сооружение и эксплоатацию определенной железнодорожной линии. Сущность концессии, в отличие от полицейского разрешения, заключается в предоставлении частному лицу (физическому или юридическому) такого права, которое в силу закона принадлежит самому государству, тогда как полицейское разрешение никакого нового права не предоставляет, а сводится лишь к простому допущению осуществить такое право, которое в силу действующих общих законов (или, как выражался наш старый законодатель, „словом самого

закона“) уже принадлежит всем гражданам, но не оставлено государством за собою.

Но не только учреждение новых железнодорожных предприятий и проектирование новых железных дорог производятся непосредственно государственной властью или находятся под постоянным контролем и в непосредственной зависимости от руководства и усмотрения государственной власти. Железнодорожное дело и на всех последующих своих ступенях, каковы: реализация необходимых финансовых средств, осуществление отдельных линий в определенных направлениях, затем весь процесс сооружения линии, открытия на ней движения и всей дальнейшей эксплоатации, требует постоянного содействия и вмешательства государственной власти, планомерной организации и систематического руководства из одного центра.

4. Применение системы свободы промышленности в области эксплоатации железных дорог дает не менее отрицательные последствия с точки зрения общих интересов народного хозяйства, чем в деле железнодорожного строительства и оборудования страны всякого рода другими путями сообщения. И в этой области сказанная система с ее основными движущими силами — личным интересом предпринимателей и свободной конкуренцией между ними — повсюду оказалась решительно неспособной обеспечить такой порядок эксплоатации жел. дорог, который отвечал бы общим интересам. Система железнодорожного дела, при которой в стране действует множество отдельных самостоятельных железнодорожных предприятий, преследующих особенные свои интересы и свободно вступающих во взаимную конкуренцию, повсюду, как в Западной Европе и Северной Америке, так равным образом и у нас, всегда создавала весьма неблагоприятные условия для правильного и успешного хода народного хозяйства, повышала расходы эксплоатации, ухудшала использование рельсовой сети и приносила большие убытки самим железным дорогам и государству.

Прежде всего, железнодорожное дело, по самой природе своей, не дает необходимых условий для полного осуществления и правильного функционирования системы свободы промышленности. В самом деле, для того, чтобы конкуренция могла возникнуть и оказывать регулирующее влияние на цены провоза (тарифы), безусловно необходимо, чтобы для обслуживания каждой данной группы перевозок имелись в наличности, по крайней мере, две, а, вернее, несколько железнодорожных линий, притом каждая из них с такой мощностью и с таким оборудованием, чтобы

быть в состоянии обслужить все движение собственными силами. При отсутствии этого последнего условия действительная конкуренция невозможна: если бы даже одна из дорог и понизила свой тариф, то это не могло бы заставить другие дороги последовать ее примеру и понизить также свои ставки, потому что за недостатком провозной способности у первой дороги, отправители грузов и пассажиры все равно должны были бы обращаться к их услугам, переплачивая им более высокие провозные платы. А между тем, как выше выяснено подробно, с точки зрения общих интересов народного хозяйства, никак не должно быть допускаемо соружение двух и тем более нескольких параллельных линий, проходящих на небольшом расстоянии друг от друга, для обслуживания одного и того же движения. Да на самом деле этого почти никогда и не бывает, потому что встречает чрезвычайные препятствия в огромных размерах необходимых капиталов, в безвозвратном характере их затраты и специальном назначении их, так что и сами предприниматели лишь в редких случаях идут на риск сооружения параллельных линий. Если таковые сооружаются, то всегда на известном расстоянии от существующих жел. дорог, и, следовательно, местности, расположенные не между ними, а вне разделяющей их полосы, имеют один только путь, и конкуренция между железными дорогами не может касаться грузов, отправляемых из этих местностей. Но даже и в отношении полосы, расположенной между обеими линиями, влияние конкуренции во всяком случае будет далеко не одинаково для различных пунктов в зависимости от близости их к той или другой линии. Впрочем, на практике и таких случаев мало, потому что повсюду, даже в Англии, где господствовал принцип минимального вмешательства в железнодорожное дело, государственная власть отказывала в выдаче концессий на сооружение параллельных линий. При отсутствии же параллельности и близости линий конкуренция между ними может касаться лишь части грузов, а именно, только тех, которые отправляются с определенных участков или пунктов, в которых линии сближаются или пересекаются. По общему же правилу в отношении своих местных грузов железные дороги пользуются монополией. Что касается прямых сообщений, т. е переволок между станциями различных жел дорог, то действительно грузы, прибывающие с чужих дорог, отправляемые со своих станций на другие дороги, а также и транзитные, лишь проходящие по данной дороге из конца в конец, представляют более благоприятные условия для проявления соперничества. Обыкно-

венно эти грузы имеют более дальние пробеги, между такими пунктами, сообщение между которыми возможно и помимо данной дороги по целому ряду других линий, иногда даже при участии водных путей. Но и по отношению к грузам прибытия и отправления дорога также пользуется монополией в тех случаях, когда снабжаемый ею рынок не имеет других путей для получения тех же грузов из других мест, а в отношении транзитных грузов, если они не могут попасть на места сбыта иначе как чрез данную дорогу. Таким образом железнодорожная конкуренция никогда не может распространяться на весь транспорт во всей его совокупности. Но даже в том объеме и в тех случаях, в которых она проявляется, она все-таки не дает вообще благоприятных результатов для общих интересов народного хозяйства. Железнодорожное соперничество, в силу некоторых своеобразных присущих ему особенностей, настолько отличается от обычной конкуренции, имеющей место в большинстве отраслей промышленности и торговли, что многие ученые даже не признают его действительным соперничеством, называя его квази-конкуренцией, т.-е. ложной, мнимой конкуренцией. Дело в том, что в обыкновенных торговых и промышленных предприятиях существует сравнительно весьма тесная связь между товарными ценами и издержками производства, которые образуют реальный базис для конкуренции и обычно ставят ей довольно узкие пределы в отношении колебания товарных цен. Падение последних ниже себестоимости приводит весьма скоро к сокращению и даже к полному прекращению производства и, обратно, превышение цен над собственными издержками равным образом не может быть значительным в течение сколько-нибудь продолжительного времени, потому что связанное с ним получение крупных барышей вызывает расширение производства на существующих предприятиях, привлекает капиталы для устройства новых предприятий в соответственных отраслях промышленности и торговли и таким путем приводит цены к известному среднему уровню. В железнодорожном деле связь между тарифами, т.-е. ценами транспортных услуг и собственными расходами железных дорог является гораздо более отдаленной, и железнодорожное соперничество почти не имеет реальных границ для колебания тарифных ставок. Во многих случаях, наиболее ярким и характерным примером которых может служить перевозка грузов в возвращающихся обратно порожних вагонах, расходы, непосредственно зависящие от движения, падают до совершенно ничтожных величин в общей сумме стоимости перевозки. Так как

в то же время железные дороги вынуждены, как объяснено ранее, стремиться к удержанию своих грузов, то в указанных случаях соперничество приводило к чрезвычайному понижению провозных плат, вне всякого соответствия с себестоимостью перевозок, при чем в результате конкуренты приходят к соглашению и делят спорные грузы на началах монополии, но ни один из них не может быть вынужден уйти с поля действия. С другой стороны, повышение тарифов, дающее значительные прибыли, не может само по себе вызвать в ближайшее время конкуренцию новых железнодорожных предприятий: для этого нужно сначала пройти сложную процедуру получения концессии, а затем предварительных и окончательных изысканий и самой постройки новой линии. Вследствие указанных обстоятельств железнодорожное соперничество вообще отличается в значительной степени случайным и произвольным характером, не подчиняется общим законам экономического оборота, но зависит от таких посторонних самому транспорту обстоятельств, как финансовое положение отдельных железных дорог, энергия и субъективные настроения различных железнодорожных деятелей, их взаимные отношения, связи железнодорожных администраций с предприятиями, расположенными в районах их линий и т. под. Все это имеет следствием, что железнодорожное соперничество оказывает совершенно иное влияние на цены перевозки сравнительно с тем влиянием, какое оказывает на товарные цены обычная торгово-промышленная конкуренция. Под влиянием действия последней достигается равномерность для всех областей страны и для всех потребителей, известная устойчивость их во времени, постепенное понижение в соответствии с прогрессом техники и сокращением издержек производства. Железнодорожное соперничество дает совершенно противоположные результаты. Тарифы, устанавливающиеся под влиянием взаимного свободного соперничества множества отдельных самостоятельных железнодорожных предприятий, действующих без всякого соглашения друг с другом и без всякого руководства со стороны центральной правительственной власти, всегда и повсюду отличаются такими крупными недостатками, как резкие колебания ставок, чрезвычайное разнообразие и неуравнительсть их для различных районов и различных категорий отправителей, не оправдываемые ни специальными условиями перевозки, ни особенными условиями различных местностей, наконец, сложность и запутанность тарифов.

Всеми этими недостатками отличались и наши железнодорожные тарифы в период господства у нас в 70-х и 80-х

годах прошлого столетия системы невмешательства государства в железнодорожное дело и свободной конкуренции между самими железными дорогами. В своих местных сообщениях, дороги, эксплоатируя свое монопольное положение, назначали очень высокие ставки; тогда как в других сообщениях, в которых господствовала беспорядочная, часто ожесточенная и недобросовестная конкуренция, ставки чрезмерно понижались к большому ущербу для самих дорог и для казны, гарантировавшей им определенный размер их доходности. Такая конкуренция по привлечению на свои линии ввозных грузов, следовавших от портов и пограничных пунктов внутрь страны в обратных порожних вагонах, приводила к тому, что пониженные железнодорожные тарифы подрывали действие нашего таможенного тарифа и парализовали нашу таможенную политику, направленную на охрану нашей отечественной промышленности от заграничной конкуренции. Но при всем своем разнообразии и пестроте провозные платы на различных дорогах были мало приспособлены к особенным условиям и нуждам различных местностей и отраслей промышленности. Дальнейшие недостатки действовавших у нас тогда железнодорожных тарифов заключались, как и повсюду, в неустойчивости, сложности, запутанности, далеко недостаточной доступности их для публики вследствие отсутствия правильного и своевременного публикования их в каком-либо определенном издании. Сами железнодорожные агенты часто были не в состоянии разобраться в массе противоречивых тарифных положений и делали постоянные ошибки в исчислении плат за перевозку. Широко практиковавшиеся частные соглашения железных дорог с отдельными отправителями о представлении им исключительных льгот, преимуществ и рефакций (тайные скидки с опубликованных тарифов), переборы провозной платы и т. д., и т. д., все это нарушало равенство условий конкуренции между различными промышленными районами и торговыми центрами и подрывало самые правильные и осторожные расчеты промышленности, торговли и сельского хозяйства. Нельзя, наконец, еще не отметить, что вследствие той же обособленности, свободы распоряжения и конкуренции между железными дорогами перевозки в прямых сообщениях не могли получить сколько-нибудь широкого соответствующего нуждам народного хозяйства развития, потому что дороги вообще мало заботились о перевозке грузов чужих дорог, а в некоторых случаях даже упорно отказывались от установления прямых сообщений, опасаясь, что вследствие этого может произойти какое-либо сокращение пробега грузов

по их собственным линиям. Установление прямых тарифов часто встречало непреодолимые препятствие также в отсутствии всяких правил распределения провозных плат между отдельными дорогами по прямым перевозкам, и некоторые дороги, пользуясь своим выгодным промежуточным положением, требовали себе львиную долю из общего итога провозных плат и тем самым чрезвычайно затрудняли развитие всяких перевозок, которые не могли миновать их.

Вредные последствия соперничества между железными дорогами не ограничивались нарушением правильного хода торговли и промышленности, но отражались прежде всего и на самих железных дорогах, приводя к сокращению их доходности. История железнодорожного дела всех стран знает ожесточенные тарифные войны, которые приводили к полному банкротству самые богатые железнодорожные компании к обесценению их акций и облигаций, что нередко влекло за собою и общие экономические кризисы. Так бывало в Англии, во Франции и особенно в Америке. В Соединенных Штатах только за время с 1884 по 1894 г. поступило в конкурсное управление 347 жел. дорог с общим протяжением в 81 337 англ. миль (свыше 120 тыс. вер.) и с основными капиталами в 4 271.372.000 долларов (около 8 миллиардов р. золотом); из них действительно были проданы принудительным порядком с аукционного торга 302 жел. дороги протяжением 37.783 мили и с основными капиталами 2.052.043.000 долларов. В Англии после усиленной железнодорожной спекуляции и строительства уже во второй половине 40-х годов прошлого столетия наступает тяжелый железнодорожный кризис: доходы компаний понизились с 15 до 3% и даже более, цена акций сильно упала, и многие дороги, на которые были выданы концессии, остались невыстроенными. То же самое повторилось и во Франции. В истории русских железных дорог можно отметить тарифные войны из-за ввозных грузов, а затем ожесточенную тарифную войну из-за хлебных грузов, охватившую в средине 80-х годов почти всю нашу рельсовую сеть. Вызванные этими тарифными войнами понижения тарифов причиняли казне, гарантировавшей железным дорогам определенный доход, весьма крупные убытки, последовательно возраставшие из года в год и угрожавшие серьезным расстройством государственным финансам. Все эти обстоятельства вызвали решительное вмешательство в тарифное дело со стороны государственной власти, которая в 1886 году установила, что тарифы прямых заграничных сообщений не могут быть вводимы в действие железными дорогами самостоятельно, но подлежат предва-

рительному утверждению правительства; кроме того, в 1887 году было воспрещено железным дорогам понижать свои тарифы на перевозку хлебных грузов к портам и к станциям западной сухопутной границы без предварительного разрешения министра путей сообщения.

Сокращая доходы жел. дорог, конкуренция между ними в то же время повышает расходы, которые несет народное хозяйство на удовлетворение своих потребностей в транспорте. С точки зрения общих интересов народной экономии необходимо, чтобы перевозки совершались в таких направлениях, которые требуют наименьших издержек. Такими направлениями по общему правилу являются направления кратчайшие, между тем под влиянием конкуренции грузы привлекаются на кружные направления, значительно превышающие по своему протяжению направления кратчайшие; в некоторых случаях такое превышение доходит до 70%. Затем даже само по себе поддержание постоянной возможности перевозки всех спорных грузов в двух или нескольких направлениях, что безусловно необходимо для того, чтобы конкуренция вообще могла иметь место, всегда требует излишних затрат и излишней работы со стороны железных дорог: необходимо иметь лишний подвижной состав, содержать в конкурентных пунктах особые станции и т. под. Введение планомерных и согласованных перевозок вместо беспорядочной конкуренции всегда является наиболее действительным способом улучшить использование рельсовой сети и подвижного состава.

Вследствие всех указанных отрицательных результатов и влияний система свободы частной предприимчивости и конкуренции нигде не могла удержаться в железнодорожном деле сколько-нибудь продолжительное время. Эта система, всецело построенная на чисто частных промышленных и коммерческих принципах, настолько не соответствует ни природе самого железнодорожного дела, ни общим интересам всего населения и народного хозяйства, что повсюду, во всех странах Европы и Америки, вызывала самое решительное противодействие и настойчивые стремления к возможно полному устранению ее. Это движение развивалось и продолжает развиваться двумя путями: в одних странах путем концентрации и слияния отдельных железнодорожных предприятий в более и более крупные единицы (союзы, синдикаты и тресты), иногда даже вопреки противодействию государственной власти; в других странах путем государственного вмешательства в разных формах и видах включительно до сооружения и эксплоатации железных дорог самим государством. Сво-

бода частной предприимчивости и раздробление сети между множеством самостоятельных компаний сопровождаются таким ущербом для самих железных дорог и для общих интересов всего народного хозяйства, тогда как выгоды объединения и слияния отдельных предприятий настолько значительны и очевидны, что сказанный процесс концентрации и огосударствления жел.-дорожной промышленности совершается безусловно повсюду при сколько-нибудь значительном расширении сети—в Англии и в Соединенных Штатах Америки, во Франции, Германии, Австро-Венгрии, Швейцарии, Италии и России.

В Англии конкуренция между жел. дорогами возникает уже в 30-х годах прошлого столетия, когда рельсовыми путями были соединены еще только главные центры страны; тогда же начались и соглашения между железнодорожными компаниями. В очень крупном масштабе те же явления повторились во второй половине 40-х годов после упомянутого выше спекулятивного увлечения железнодорожным строительством, когда в течение трех лет было разрешено 637 самостоятельных линий со средним протяжением в 24 километра. В результате развившейся ожесточенной конкуренции, приведшей к чрезвычайному понижению доходности компаний, начались многочисленные соглашения и даже полные слияния отдельных мелких железнодорожных предприятий в крупные общества. Английское правительство долгое время стремилось противодействовать этому процессу, отказывая в утверждении соглашений относительно объединения различных линий в одних руках. Эти попытки поддержать конкуренцию окончились, однако, полной неудачей. К 70-м годам семь больших обществ поглотили 209 мелких компаний, протяжением от 16 до 60 килом. каждая. Напр., компания дороги London and Nord Western, основанная в 1846 г., поглатила 57 компаний, увеличив свой капитал к 1895 г. до 1.115 милл. рублей, Great Western, имевшая в 1844 г. всего 177 верст, поглотила 49 дорог, увеличив свое протяжение к 1895 г. до 3750 верст. Уже в 70-х годах прошлого столетия $^5/_6$ всей английской рельсовой сети того времени сосредоточились в руках 11 обществ; половина же сети принадлежала 4 компаниям. Конкуренция между железными дорогами посредством тарифных понижений прекратилась совершенно, но продолжалась лишь путем предоставления разного рода облегчений и улучшений в условиях перевозки пассажиров и грузов. Процесс концентрации железных дорог продолжался и в последующее время, хотя английское правительство оставалось до самого последнего времени на точке зре-

ния необходимости поддерживать конкуренцию между железными дорогами, как фактор, благоприятный для интересов народного хозяйства. Еще и в настоящем веке парламент неоднократно отклонял проект слияния железнодорожных компаний (фузионирования). Несмотря на указанный процесс концентрации значительнейшей части английских железных дорог в очень немногих руках, в Англии продолжает действовать еще и в настоящее время весьма значительное число более мелких железнодорожных компаний *). Под влиянием обнаружившихся во время войны неудобств и невыгод, связанных с раздроблением сети между множеством самостоятельных конкурирующих между собою предприятий, традиционная точка зрения на роль и значение железнодорожной конкуренции ныне оставлена самым решительным образом. 19 августа 1921 года парламентом принят железнодорожный акт, которым предписывается принудительное объединение всех английских железных дорог в 4 группы, каждая с округленной территорией сети. В основу образования групп приняты географические и транспортно-технические соображения. Задачею принудительного объединения дорог является подавление конкуренции железнодорожных компаний между собою, в целях реорганизации и более продуктивного и экономного ведения эксплоатации железнодорожной системы Великобритании. Проект слияния компаний в группы должен быть выработан к 1 января 1923 года. Характерно, однако, для всей реформы, что в правилах, предписываемых законом относительно эксплоатации фузионируемых дорог, между прочим, указывается, что тарифы должны быть установлены с таким расчетом, чтобы были приняты во внимание специальные условия отдельных групп и был бы достигнут определенный размер дохода.

В Соединенных Штатах Америки развитие железнодорожного дела идет тем же путем, как и в Англии, с той, однако, разницей, что как конкуренция между отдельными железнодорожными компаниями, так и являющийся в результате ее процесс объединения железных дорог в немногих руках, развиваются в гораздо более крупном масштабе. Уже с конца последнего десятилетия XIX века вся их грандиозная сеть, достигшая к 1914 г. протяжения в 410.918 километров, сосредоточена в отношении управление тарифами в руках трех огромных железнодорожных союзов. В начале нынешнего века из 2200 компаний только

*) „Вестник Путей Сообщения", 1922 г. № 5, стр. 21, отмечает, что в настоящее время в Англии существует около 187 отдельных конкурирующих между собою железнодорожных обществ.

900 имели самостоятельную эксплоатацию, а в руках 49 компаний, каждая с протяжением сети свыше 1600 кил., сосредоточивалось до 250000 кил., т.-е. более половины всей рельсовой сети. Концентрация железнодорожных капиталов идет однако еще гораздо далее. Вследствие издания так называемого закона Шермана 1890 г., направленного против трестов вообще и запрещающего образование акционерных компаний со специальной целью скупки и сосредоточения в своих руках бумаг каких-либо других компаний, в Соединенных Штатах усилился процесс слияния железнодорожных компаний, вместо заключения между ними соглашений и союзов, а также сложилась система личных уний целых групп отдельных предприятий под руководством известных финансовых магнатов. В первом десятилетии текущего столетия было 6—7 таких железнодорожных систем, известных под именами стоящих во главе их финансовых деятелей, каковы: Вандербильт, Гилль-Морган, Гульд-Рокфеллер, Гарриман и др.*). Этот процесс концентрации железных дорог, вызываемый не только стремлением устранить конкурренцию и достигнуть монопольного положения, но также и даже в еще большей мере требованиями организации транспорта на основах рационального и хозяйственного ведения дела, неизменно встречал и продолжает встречать до сих пор самое решительное противодействие государственной власти, которая неоднократно устанавливала весьма суровые кары (в виде огромных штрафов) за разного рода соглашения между жел. дорогами относительно дележа перевозок или выручки от них. Во время войны железные дороги Соединенных Штатов были взяты в государственное управление, которое продолжалось с конца 1917 до начала 1920 года, когда по особому акту о транспорте (Transportation act), принятому Конгрессом 28 февраля этого года, они были возвращены прежним владельцам. Произведенный опыт государственного управления убедил американское правительство в необходимости и целесообразности объединения железных дорог в большие группы, но не поколебал его прежней точки зрения на благотворное влияние железнодорожной конкуренции, как это можно видеть из руководящих начал сказанного акта. Этот акт устанавливает, что федеральное транспортное ведомство „должно в возможно краткий срок выработать план объединения всех железных дорог на континенте Соединен-

*) Число таких систем, впрочем, определяется разными авторами не одинаково. Кольсон называет 6—7 систем. Эм. Сакс (см. III том 1922 г, стр. 515) указывает на три главные борющиеся группы, рядом с которыми имеются более мелкие группы, так что, по его характеристике, более $^2/_3$ железнодорожной сети находятся в руках 10 групп.

ных Штатов в ограниченное количество отдельных сетей. При этом разделении должна быть сохранена свободная конкуренция, а также и привычные маршруты должны быть по возможности сохранены. Отдельные сети должны быть образованы с таким расчетом, чтобы транспортные издержки, принимая во внимание условия конкуренции и капитальные затраты отдельных линий по возможности совпадали, и таким образом явилась бы возможность установить в отдельных сетях единые тарифные ставки для конкурирующего движения, а также, чтобы явилась возможность получения приблизительно одного и того же процента дохода на вложенный капитал, при предположении правильного управления предприятием". В настоящее время уже опубликован составленный федеральным транспортным ведомством проект разделения сети на группы, по которому предполагается 19 отдельных групп.

Во Франции правительство очень рано стало на точку зрения отрицательного отношения к железнодорожной конкуренции. Уже к концу 50-х годов, прежде, чем успела развиться в широких размерах конкуренция между железными дорогами, правительство объединило их в определенные группы с отдельными самостоятельными районами, разделив их между шестью большими железнодорожными компаниями.

Другие страны, как Швейцария, Германия, Австро-Венгрия, Италия и Россия пошли вторым из указанных выше двух путей, именно путем прямого огосударствления железных дорог и сосредоточения управления ими в руках органов самой правительственной власти. У нас этот процесс окончательно завершен после Октябрьской революции 1917 года путем национализации всех частных железнодорожных предприятий.

ГЛАВА VIII.

1. Публично-правовой характер железнодорожного дела. 2. Основные положения публичного железнодорожного права в отношении учреждения и финансирования жел.-дор. предприятий, сооружения новых железных дорог и надзора за ними. 3. Такие же положения относительно юридической природы всего железнодорожного имущества. 4. Такие же положени относительно эксплоатации железных дорог и отношений между ними и их клиентами. 5. Общее заключение о публично-правовом характере железнодорожных предприятий.

1. В предыдущем изложении выяснено, что система свободы промышленности с основными движущими силами—личным интересом предпринимателей и свободной конкуренцией между ними,—

не может обеспечить ни правильной организации железнодорожного транспорта на основах рационального и хозяйственного ведения дела, ни общих интересов народного хозяйства. Вместе с тем, неизбежное в силу самой природы железнодорожного дела образование колоссальных монопольных предприятий, их союзов и целых систем, с капиталами в миллиарды золотых рублей, сосредоточивающих в своих руках распоряжение важнейшим и самым могущественным из современных средств сообщения и сношений, не может не представлять самых серьезных опасностей для общих интересов и нормального течения всей общественной и государственной жизни. Такое положение и условия приводят к положению, что железнодорожное дело должно всецело основываться на началах публичного права; частный же интерес и свобода распоряжения предпринимателей могут допускаться лишь в той мере, поскольку они находятся в строгом согласии с общественными и государственными интересами и публичным характером железнодорожных предприятий. Сущность широкого преобразовательного движения, охватившего в течение уже нескольких десятилетий железнодорожное дело всего мира, и заключается в систематической и последовательной переработке частно-промышленных и коммерческих основ этого дела и последовательной замене их основами публично-правового, государственного свойства.

Выше уже было отмечено, что в общем процессе развития капиталистического народного хозяйства железнодорожное дело идет впереди других областей народного хозяйства. Железнодорожные предприятия являются наиболее типическими представителями крупной капиталистической промышленности, составляют высшую крайнюю ступень присущего этой промышленности сосредоточения капиталов и производительных сил в самых крупных размерах. Затем железные дороги, вместе с другими видами усовершенствованных путей и средств транспорта, идут впереди других областей народного хозяйства и в том отношении, что их создание является необходимым предварительным условием для того, чтобы народное хозяйство как в целом, так и в отдельных своих частях могло перейти от экстенсивных приемов и форм натурального хозяйства к интенсивным методам капиталистического производства в очень крупных размерах. Наконец, железнодорожное дело идет впереди других областей народного хозяйства также и в отношении проникновения его принципами публично правового свойства и подчинения его началам рационализации и планомерности.

Общественная наука различает два типа происхождения социальных и, в частности, экономических явлений: бессознательное творчество путем борьбы и взаимного приспособления индивидуальных сил и интересов и сознательная планомерная деятельность общей воли, направленная на целесообразное создание отдельных институтов и устроение социальных отношений. К социальным явлениям, возникающим и развивающимся по первому способу, относятся: язык, классы, национальности, право, государство, в экономической области: деньги, рынки, разделение труда, собственность. Все эти явления и институты возникли и сложились как не преднамеренный и даже непредвиденный результат бессознательного социального творчества индивидумов; последние стремились к осуществлению лишь своих частных интересов, при чем каждый действовал исключительно по своему личному усмотрению, вступая в борьбу, приспособляясь и заключая частные соглашения с другими индивидуумами, действовавшими таким же образом. Отсутствует мысль об общем интересе, нет сознательной и планомерно действующей общей воли—в виде общего соглашения или законодательного акта. Поэтому весь процесс носит характер стихийного, бессознательного, естественного, или, иначе говоря, исторического или органического развития. Этот первый тип возникновения и развития социальных и экономических отношений постепенно уступает место второму: в одних областях раньше, в других—позже. Сознательное творчество и планомерное воздействие завоевывают себе все больше и больше места, хотя еще и до сих пор современный мир очень далек от полной рационализации своей социальной и экономической жизни. Однако, несомненно, что уже и теперь можно констатировать весьма серьезные и широкие завоевания этих начал в таких областях, как денежное обращение, арендные платы на земли и другие недвижимости, колонизация, отношения между рабочими и предпринимателями, во многих случаях организация производства и распределения и т. д.

Всякого рода пути сообщения и средства сношений по преимуществу относятся к области явлений второго типа. Здесь, в особенности же в области железнодорожного дела, раньше и в большей степени, чем в огромном большинстве других областей хозяйственной жизни, стихийные процессы уступают место элементам сознательного воздействия и планомерного устроения. Железнодорожное дело нигде не развивалось всецело под влиянием личного интереса и свободного усмотрения предпринимателей. В нем очень рано, если не с самого же начала, в большей

или меньшей мере, проявляется сознательное и планомерное воздействие государственной власти. Ныне же, как выше уже сказано, железнодорожное дело на всех своих стадиях, каковы: проектирование новых железных дорог, учреждение новых железнодорожных предприятий, реализация необходимых финансовых средств, осуществление отдельных линий в определенных направлениях, затем весь процесс сооружения линий, открытия на них движения и всей дальнейшей эксплоатации, требует постоянного содействия и вмешательства государственной власти, планомерной организации и систематического руководства из одного центра.

2. Указанное проникновение публично-правовых начал в железнодорожное дело последовательно развивается в целую систему публичного железнодорожного права, важнейшие черты которой могут быть выражены в следующих положениях *).

а) На первом месте следует поставить уже упомянутое выше положение, в силу которого сооружение и эксплоатация железных дорог составляет исключительное право самого государства. Все другие предприниматели, как частные лица (физические или юридические), так и публично правовые союзы могут получить это право только путем уступки, пожалования его от государственной власти на особо устанавливаемых условиях. Такая передача права на сооружение и эксплоатацию железной дороги производится в форме особого акта, называемого концессией. В одних государствах, напр., Пруссии, Австро-Венгрии, у нас в прежнее время, концессии выдавались по распоряжениям органов верховного управления, в других (Англия, Франция) не иначе как по актам законодательных собраний. Это положение об исключительном праве самого государства на сооружение и эксплоатацию железных дорог признается в настоящее время правосознанием почти всех современных народов. У нас в примеч. 2 к ст. 575 Устава о путях сообщения прямо оговаривалось, что „право пользования железною дорогою может быть представлено акционерному обществу не бессрочно, а лишь на определенный срок". Таким образом так называемые „частные" железные дороги составляли у нас с самого же момента их сооружения собственность государства, концессионеры же имели только право пользования.

---

*) См. Prof. *Otto Mayer*. Eisenbahn und Wegerecht. Archiv für offentliches Recht. B. VI, Heft 1, 1901.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Atr. „Die Eisenbahnen". II. Eisenbahnrecht.

Layer. Die Prinzipien der Enteignung.

б) Государственная власть, предпринимая сооружение той или иной железнодорожной линии собственным распоряжением, или передавая эти сооружения частному предпринимателю в порядке концессии, действует или непосредственно по составленному заранее общему плану оборудования страны путями сообщения, или во всяком случае руководится общею совокупностью имеющихся предположений о постройке дорог, т.-е. подчиняет все дело железнодорожного строительства известной планомерности, чтобы достигнуть наиболее полного и лучшего обслуживания рельсовыми путями возможного максимума территории с возможно меньшими затратами капиталов и производительных сил.

в) Решению государства строить железную дорогу, равно как и предоставлению концессии частному предпринимателю обязательно предшествуют предварительные работы технического и экономического свойства, которые должны дать доказательства полезности предприятия, определить трассу линии и размер необходимых строительных расходов. На производство таких предварительных изысканий частный предприниматель должен получить особое разрешение от государственной власти, называемое иногда „предварительной концессией“.

г) При выдаче концессии может быть предоставляемо и обыкновенно действительно предоставляется право принудительного занятия и отчуждения земель, необходимых для железной дороги. Предоставление такого права строителю дороги является обыкновенно безусловно необходимым для осуществления всего предприятия. При отсутствии права принудительного отчуждения у предпринимателя всякий собственник земельного участка, расположенного на пути, по которому проводится линия, мог бы отказом от уступки своего участка или требованием чрезмерного вознаграждения сделать невозможным осуществление дороги, которая признана необходимой в общих интересах народного хозяйства или по соображениям политическим, культурным и стратегическим. Существует довольно распространенное мнение, по которому право государственной власти на вмешательство и регламентацию частных железнодорожных предприятий основывается именно на том, что оно предоставило этим предприятиям столь важное и исключительное право, каким является вторжение в права собственника против его воли. На самом деле здесь причинная связь совершенно иного свойства. Право принудительного отчуждения отнюдь не есть какая-либо льгота, предоставляемая предпринимателю в его частных интересах, оно является лишь безусловно необходимым средством для осуще-

ствления целей, поставленных себе государством. С другой стороны правительственное вмешательство и регламентация железнодорожного дела требуется общественными интересами и выражает собою публично-правовой характер этого дела, обусловливаемый всею совокупностью выясненных выше особенностей и условий железнодорожных предприятий. Оно необходимо имеет место совершенно независимо от того обстоятельства, воспользовалось ли то или иное предприятие правом принудительного отчуждения.

д) Юридические последствия предоставления концессии в общем сводятся к тому, что концессионеру не только предоставляется право, но вместе с тем для него устанавливается и обязанность построить дорогу и содержать ее сообразно условиям, указанным в концессии Постройка дороги и снабжение ея подвижным составом должны быть произведены концессионером в течение сроков, устанавливаемых концессией. Технические условия постройки, планы направления, продольные профили, технические проекты и расценочные ведомости подлежат предварительному утверждению ведомства путей сообщения. Часто предписывается даже способ производства работ, напр., исполнение их хозяйственным распоряжением, а так называемый оптовый подряд (заключение контракта за оптовую сумму на все предпредприятие или на отдельные участки дороги) воспрещается. Иногда даже главный инженер утверждается правительством, пред которым он несет ответственность за прочность, правильность и целесообразность в техническом отношении всех работ по сооружению железной дороги.

е) При выдаче концессии требуется предоставление доказательств, что предприниматель располагает необходимыми средствами для выполнения принимаемых им на себя обязательств. Устанавливаются определенные сроки для составления основного капитала. Несоблюдение этого срока, равно как и сроков для приступа к строительным работам и до окончания их влечет за собою утрату концессии и ликвидацию общества. Затем даются точныя постановления и ведется систематический надзор за всеми финансовыми операциями концессионера как по составлению основных капиталов общества, так и по расходованию сумм во время сооружения линий и при последующей эксплоатации их. Устанавливается определенное соотношение капиталов акционерного и облигационного; суммы основного капитала, по мере их реализации, вносятся в распоряжение министра финансов в избранные учредителями общества с его одобрения кредитные установления. Определяются условия и сроки выпуска облигаций,

их реализационная цена, размер приносимого процента, условия погашения и т. д. Устанавливаются правила исчисления и распределения чистого дохода и прибыли. Конечно, не все постановления этого рода и не в полной мере применяются повсюду. Но известные гарантии финансовой солидности учреждаемого предприятия требуются везде, даже в Соед. Штатах Америки.

ж) По окончании сооружения дороги до открытия по ней правильного движения производится правительственной властью освидетельствование исполненных работ и принадлежностей дороги для удостоверения в их прочности и соответствии с утвержденными проектами, равно как и в возможности производить движение безостановочно и безопасно. Затем и далее дорога должна содержаться в исправности для удовлетворения всем потребностям эксплоатации в отношении безопасности, удобства и непрерывности движения, ремонт же вообще и расширение устройств, вызываемое потребностями расширяющегося движения, производятся с соблюдением технических условий и по проектам, утверждаемым министром путей сообщения. По окончании постройки концессионер обязан представить правительству отчет по сооружению линии и подробную опись последней, а затем также годовую смету расхода и прихода по эксплоатации и по истечении года также отчет по эксплоатации по установленной форме.

з) Непосредственное заведывание и управление административной и технической частями эксплоатации железной дороги и работами, производимыми на ней во время эксплоатации, наблюдение за исполнением правительственных распоряжений (по техническому содержанию дороги и ея сооружений, а также за правильным исполнением всех условий перевозки пассажиров и грузов) возлагалось у нас на управляющего железной дорогой, который назначался министром путей сообщения. Все работы по сооружению железной дороги, а равно и ея эксплоатация подчинаются кроме того надзору специально учрежденной для того правительственной инспекции ведомства путей сообщения. Работы по сооружению дороги вместе с тем подчинялись у нас и фактическому контролю со стороны государственного контроля, на обязанность которого было возложено наблюдение, чтобы железнодорожная администрация местная и центральная принимала все меры к выгодному и хозяйственному выполнению работ и заготовлений и чтобы платежи производились только за работы и поставки, выполненные согласно расценочным ведомостям, по действительной их стоимости.

Если министр путей сообщения признавал какие-либо действия правления, управления или агентов общества направленными во вред интересам правительственным или общественным, то признанные министром виновными в означенных действиях лица, какие бы должности они не занимали в обществе, подлежали по его требованию безотлагательному увольнению.

Вообще орган контроля за железными дорогами (ведомство путей сообщения) обыкновенно облекается повсюду очень широкими полномочиями для борьбы со всякой неисправностью общества как по сооружению, так и по эксплоатации дороги вплоть до изъятия всего предприятия в заведывание правительства. При этом имеются в виду такие неисправности, которые имеют или могут иметь последствием расстройство в эксплоатиции и в движении по ней, нарушение правильности, безопасности и безостановочности, а также сокращение размеров или замедление движения при экстренной в нем надобности.

На ряду с такими широкими полномочиями специальных органов государственного надзора за ходом железнодорожного дела, повсюду является общепризнанным принцип, в силу которого вмешательство судебных или общеполицейских учреждений в эксплоатацию и способы ея осуществления безусловно не допускается и не может быть допущено. Неизбежные при эксплоатации нарушения чужих прав собственности, напр., повреждение или беспокойство от выбрасываемых искр, от дыма или сотрясений никогда не дают потерпевшим права требовать остановки эксплоатации, но дают лишь право на возмещение убытков.

и) В интересах наилучшего удовлетворения транспортных потребностей народного хозяйства и самого государства, а также для достижения возможно более низких издержек перевозки, государственная власть принимает общие и обязательные для всех железнодорожных предприятий меры для обезпечения единства как в сооружении, так и в эксплоатации железнодорожных линий. Сюда относятся все предписания относительно ширины колеи, определенных типов подвижного состава и паровозов, систем сигнализации, обязательного примыкания дорог друг к другу, пропуска чужих поездов и т. д. Потребность такого единства в железнодорожном деле не может быть обезпечена свободной инициативой разрозненных частных предпринимателей, преследующих лишь свои особенные интересы, и потому вызывает необходимость государственного вмешательства. Вытекающие отсюда предписания государственной власти несомненно входят в состав публичного железнодорожного права.

к) Повсюду учреждается специальная железнодорожная полиция, задача которой заключается в ограждении от всяких фактических нарушений пригодности всего состава железной дороги со всеми ее принадлежностями и всего хода эксплоатации с целью обеспечения железной дороге возможности правильного функционирования, как средства сообщения. Есть полиции: дорожная, речная, каналов, крепостей, но нет специальной полиции школьных зданий, зданий судебных и административных учреждений, учебных плацов и т. под. Эта наличность института специальной полицейской охраны характеризует совершенно особый публично-правовый характер первой категории имуществ, являющихся государственными в собственном смысле этого слова, в отличие от второй категории обычных казенных имуществ, которыми государство владеет как частный собственник на началах частного патримониального права. Такое же значение имеет и установление особой уголовно-судебной защиты, выражающейся в усилении наказаний за проступки, заключающиеся в повреждении имущества, если они направлены против железнодорожных сооружений.

3. Однако, предупреждение фактических нарушений правильного функционирования железной дороги еще недостаточно. Есть целая область другого свойства нарушений, гораздо более важных и значительных по своим последствиям. Это все те воздействия, которым может подвергнуться имущество железной дороги и ее принадлежности, равно как и вся деятельность ея по эксплоатации в порядке частного права. Поэтому на ряду со специальной полицейской и уголовно-судебной защитой, устанавливается как в самом законе, так и в уставах отдельных железнодорожных обществ целый ряд постановлений, имеющих целью оградить правильное функционирование железной дороги от нарушений второго порядка. Согласно этим постановлениям, ни третьи лица не могут причинять ущерб дееспособности предприятия, лишая какой-либо предмет, служащий эксплоатации, его назначения путем каких-либо частно-правовых действий, или принудительного судебного взыскания. Ни подвижной состав, ни железнодорожные земельные участки, ни вообще какое бы то ни было имущество дороги, как движимое, так и недвижимое, не могут быть ни закладываемы, ни отчуждаемы без особого разрешения правительственной власти. Они не подлежат также действию давности. Всякая железная дорога, одинаково как частная, так и казенная, вместе со всеми ее принадлежностями составляет по выражению нашего законодательства, „недвижимое

имущество неразд ельное", по немецкой терминологии: „дорожное единство" (Bahneinheit). Присужденные с железных дорог взыскания не могут быть обращаемы ни на какие принадлежащие им предметы, а равно на имеющиеся в их кассе денежные капиталы.

4. а) Основное и самое важное положение публичного железнодорожного права в отношении эксплоатации заключается в том, что она составляет не только право, но и обязанность железнодорожного предприятия, одинаково как казенного, так и частного, при чем эксплоатация должна вестись правильно и сообразно с назначением железной дороги, как средства сообщения. Поэтому строительные сооружения, перевозочные средства и учреждения по эксплоатации постоянно должны быть поддерживаемы в таком состоянии, чтобы совершать перевозки безопасно, скоро и в размерах потребностей населения, народного хозяйства и государства. Закрытие эксплоатации на государственной железной дороге может последовать только в том же порядке, в котором предпринимается самая постройка дороги и открытие на ней движения. Частный предприниматель ни в каком случае не может остановить эксплоатицию без согласия государственной власти. Он не может освободиться от возложенной на него по акту концессии обязанности эксплоатации и путем передачи ее кому-либо другому без одобрения государственной власти. Соответственно с этим и слияние двух или нескольких железнодорожных предприятий в одно целое может последовать не иначе, как с согласия и утверждения государственной власти.

Эта обязанность железнодорожных предприятий непрерывно поддерживать и вести эксплоатацию своих линий выражается в отношении публики в установлении для железных дорог обязанности исполнять все требуемые от них перевозки пассажиров, багажа и грузов. Этот принцип принят законодательством всех стран. Если в некоторых государствах, напр., в Англии и в Соединенных Штатах Америки, он и не выражен в законе в прямой форме, то практически он выводится из действующего в этих странах прямого и положительного запрещения оказывать одним клиентам дороги какие-либо преимущества пред другими. В нашем законодательстве этот принцип был установлен совершенно определенным и общим образом для всех железных дорог уже в Общем Уставе Российских железных дорог 1885 г. В действующем уставе 1922 г. он формулирован в ст. 2-й следующим образом: „перевозка пассажиров, багажа и

грузов составляет обязанность каждой открытой для общего пользования железной дороги и производится между всеми станциями пассажирскими или товарными, смотря по роду перевозки. Для обеспечения исполнения дорогами этой обязанности Устав, во-первых, точно перечисляет те относительно немногие случаи, в которых дорога может отказаться от перевозки (ст. 4-я) и, во-вторых, постановляет, что станции должны быть открыты для приема и выдачи грузов ежедневно в определенные для каждого времени года часы (ст. 34), а также, что на каждой станции, открытой для приема грузов, должны быть весы исправные и в потребном числе".

Принцип обязательности для железных дорог исполнения транспортных и других связанных с ними операций резко отличает железнодорожные предприятия как от предприятий водного и гужевого транспорта, так и вообще от всякого рода обычных торговых и промышленных предприятий. Тогда как все эти предприятия могут и юридически, и экономически, в зависимости от обстоятельств и состояния рынка, развивать, сокращать и даже вовсе прекращать производство своих услуг или товаров, железные дороги и юридически, и экономически лишены этой возможности. Уже это одно обстоятельство само по себе, помимо упомянутых выше, указывает на совершенно своеобразную экономическую и юридическую природу железных дорог и ставит их в особое специальное правовое положение. сравнительно с другими торговопромышленными предприятиями, по отношению к государственной власти.

б) Что касается прекращения права концессионера на железнодорожное предприятие помимо или против его воли, то такое прекращение наступает в следующих случаях: 1) Если прекращаются те условия, с наличностью которых связано по концессии существование этого права. Кроме указанных выше случаев пропуска сроков, установленных для приступа к работам, для окончания их и для составления основного капитала, право концессионера само собою прекращается с истечением срока, на который выдана концессия, когда железнодорожное предприятие во всей своей совокупности безвозмездно переходит в руки государства. Обычные сроки железнодорожных концессий составляют: во Франции 99 лет, в Австрии 90 лет, у нас 81 год. В Пруссии, в Англии, в Соединенных Штатах концессии выдаются бессрочно; впрочем, некоторые уставы в С. Штатах ограничивают существование компаний сроком в 50 или 99 лет. 2) Вторым случаем является отобрание концессии, притом без вознаграждения, при

допущении концессионером злоупотреблений, неисправностей, неисполнения требований правительства в указанные им сроки. 3) Право концессионера на предприятие прекращается в случае принудительного выкупа его государством в срок и на условиях, предусмотренных в концессии. Такое право выкупа частной дороги обыкновенно предусматривается как в срочных, так и в бессрочных концессиях. У нас такое право правительства на выкуп наступало в большинстве случаев через 25 лет со времени открытия правильного движения на дороге; в Пруссии — через 30 лет. В Англии, при наличии известных условий, дороги также могут быть принудительно приобретены правительством. 4) Наконец, концессионер теряет свои права в случае принудительной ликвидации общества вследствие его задолженности.

в) Дальнейшим выражением публично-правового характера железнодорожных предприятий и особого отношения к ним государства является всесторонняя законодательная и административная регламентация самых форм и способов исполнения железными дорогами транспортных операций. В этом отношении прежде всего должен быть отмечен принятый законодательствами всех стран принцип равного отношения дороги ко всем пассажирам и отправителям грузов и вытекающее из этого принципа абсолютное запрещение всякого рода частных соглашений с отдельными лицами о каких-либо преимуществах в их пользу по перевозке их самих или их грузов по железной дороге. Как некоторое исключение из этого принципа, можно рассматривать устанавливаемые иногда по договорам с правительством особые условия перевозок для нужд самого государства и допущение скидок и исключений по соображениям благотворительного характера. Указанный принцип является одним из важнейших условий правильного функционирования железных дорог в согласии с общими интересами народного хозяйства. При отсутствии запрещения частных соглашений назначение провозных плат и других условий перевозки отличалось бы совершенно произвольным характером для отдельных лиц, которые были бы поставлены в положение полной неизвестности и подвергались бы опасности широких злоупотреблений. Поэтому в силу требований закона и жизненных потребностей промышленности и торговли повсюду установилось правило, по которому тарифы и условия перевозок должны устанавливаться в общем виде для целых категорий перевозок пассажиров и грузов по объективным условиям и признакам, присущим самим перевозкам, но не в зависимости от индивидуальных и субъективных особенностей отдельных случаев

и лиц. Для того, чтобы обеспечить постоянное и строгое соблюдение этого правила, повсюду в действующие законы по железнодорожной части введены следующие три положения.

Во 1-х, все тарифы провозных плат и других сборов, взимаемых железными дорогами, равно как и все условия перевозок должны заблаговременно опубликовываться во всеобщее сведение и вводиться в действие лишь чрез известные сроки после опубликования. Это требование отличается безусловной категоричностью Никакие правильные промышленные и коммерческие расчеты невозможны, если стоимость и условия необходимых перевозок не известны заранее. Кроме того, ни пассажиры, ни отправители грузов не имеют возможности требовать от железных дорог равного отношения к себе, если не знают, сколько платят и на каких условиях пользуются транспортом другие пассажиры и другие отправители грузов. Заблаговременная публикация тарифов и условий перевозки является вместе с тем одним из наиболее действительных средств борьбы с системой частных соглашений, которая вообще находится в резком противоречии с требованием равенства условий работы и конкуренции для всех промышленных и коммерческих предприятий. По прежнему Общему Уставу Р. ж. д. 1885 г. провозная плата и дополнительные сборы должны были исчисляться согласно законно действующим и опубликованным тарифам и правилам о дополнительных сборах, при чем жел. дорогам запрещалось взимать какие-либо платежи, кроме установленных тарифами и правилами о дополнительных сборах. В новом Уставе жел. дорог Р.С Ф.С.Р. воспроизводится это же постановление о законно-действующих и опубликованных тарифах, но дополнительная оговорка, запрещающая взимание всяких иных платежей, опущена.

Во-2-х, запрещаются всякого рода отступления и нарушения опубликованных тарифов провозных плат, дополнительных сборов и условий перевозок. Если какой-либо данный тариф признается железной дорогой неудовлетворительным по тем или иным соображениям, то он должен быть предварительно изменен с соблюдением действующего на этот счет порядка и затем вновь опубликован в установленный срок во всеобщее сведение. Без строгого соблюдения этого правила и при допущении частных отступлений от действующих тарифов в пользу отдельных пассажиров и отправителей грузов, самая публикация тарифов утратила бы всякое практическое значение. Под именем рефакций именно и разумеются всякие такого рода тайные отступления и скидки против опубликованных тарифов. Система рефакций широко практи-

ковалась в начальном периоде истории железнодорожного дела, при господстве в нем частно-промышленных и чисто-коммерческих принципов и крайне слабом правительственном вмешательстве. Эта система, вносившая в условия пользования транспортом полный произвол и множество злоупотреблений, резко нарушала равенство условий конкуренции и повсюду вызывала со стороны торговли и промышленности самые решительные протесты и настойчивые требования об их устранении. Борьба государственной власти с этой системой и полное запрещение рефакций явились повсюду одною из первых побед государственной власти над железнодорожными компаниями и одним из первых проявлений правительственного вмешательства в железнодорожное дело вообще и в установление железными дорогами их тарифов в частности. Наше законодательство также давно уже признало вред рефакций, и в Общем Уставе 1885 г. содержалось соответственное постановление в ст. 71-й, по которой жел. дороги лишаются права делать отдельным грузоотправителям уступки против действующих тарифов, равно как и предоставлять им какие-либо исключительные преимущества в перевозке, независимо от тарифной платы, при чем тут же прямо оговаривалось, что всякие частные соглашения по сему предмету воспрещаются и признаются недействительными. В Соединенных Штатах Америки рефакции признаются преступными действиями, которые караются чрезвычайно суровыми штрафами, достигающими в иных случаях нескольких десятков тысяч рублей за каждое отдельное правонарушение, а при допущении неправильностей в счетоводстве с целью скрыть допущенную рефакцию еще и тюремным заключением до 3 лет. Странным образом в нашем новом Уставе 1922 г. вся прежняя статья о рефакциях пропущена; едва ли, однако, этот пропуск следует толковать в том смысле, что национализированным государственным железным дорогам разрешаются такие действия, которые повсюду признаются актами недобросовестной конкуренции и фаворитизма, недопустимыми даже для частных дорог.

Кроме общего запрещения всяких исключительных преимуществ в пользу отдельных клиентов дорог, в Уставе 1885 г. было еще и особое постановление относительно такого важного условия перевозки, как ответственность железных дорог. Соответственная статья Устава (6-я) гласила, что всякие предварительные, на случай могущего последовать вреда или убытка, сделки или соглашения жел. дорог с пассажирами и отправителями или получателями грузов, клонящиеся к изменению ответ-

ственности, возлагаемой на жел. дороги законом, или к совершенному освобождению дорог от ответственности, признаются недействительными. Эта весьма важная статья сохранена и в новом Уставе 1922 г.

В-3-х, наконец, повсюду установлено в качестве общего предписания правило, чтобы отправление грузов производилось в порядке очередей и грузы доставлялись в определенные сроки. Если на дороге возникли залежи или вообще какая либо остановка и затруднение в движении вследствие действия стихийных сил, то должны быть принимаемы общие меры к ликвидации возникших неисправностей, но порядок очередной отправки не должен подвергаться никаким нарушениям по усмотрению самой дороги. Принцип равенства отношения жел. дорог ко всем заинтересованным в перевозке обратился бы в пустой звук, если бы железнодорожной администрации было предоставлено соглашаться или нет, по ее собственному усмотрению, исполнять перевозки для того или другого отправителя. Очередность отправки грузов принята и у нас в Уставе 1922 г.

Независимо от только что указанных положений, законодательных и административных, обеспечивающих принцип равного отношения жел. дорог к заинтересованным лицам, повсюду государственная власть, кроме того, признает за собою в настоящее время также более или менее широкие права на оценку действующих на жел. дорогах тарифов с точки зрения справедливости и соответствия их общим интересам населения и народного хозяйства и на вмешательство в дело самого установления тарифных ставок с целью приведения их к надлежащим размерам. У нас уже с 1889 г. общее руководство тарифным делом, равно как и самое установление тарифов, сосредоточено непосредственно в руках центрального правительства. Согласно последнему декрету по этой части от 21 ноября 1921 года, за правительственной властью сохраняется регулирование и установление тарифов не только железнодорожного, но и водного транспорта.

г) Для заключения характеристики отношений государства к железным дорогам в отношении исполнения ими транспортных операций, следует еще отметить, что принцип обязательности этих операций для жел. дорог не ограничивается их собственными линиями. Дело в том, что жел. дороги первоначально по собственной инициативе и по добровольным между собою соглашениям организовали прямые перевозки между станциями, лежащими на разных дорогах. Затем уже государственная власть, в виду чрезвычайно важного значения этих сообщений для успеш-

ного обслуживания транспортных потребностей страны, распространила прямые сообщения на все железные дороги и признала их обязательными для всех жел. дорог. Таким образом в настоящее время все железные дороги каждой страны, одинаково государственные и частные, состоят в обязательном общении друг с другом и составляют, по принятому в германской литературе выражению, один принудительный транспортный союз. Обязанность отдельных жел. дорог исполнять перевозки в пределах своих линий между своими станциями расширилась и перешла для каждой из них в обязанность прямых дальнейших перевозок за пределы собственных линий до станций окончательного назначения, лежащих на других дорогах. Ныне каждая дорога отправления является в отношении перевозки пассажиров и грузов представителем, комиссионером всех других дорог, примыкающих к ней непосредственно или чрез посредство каких-либо промежуточных линий, и заключает от их имени и за их счет договоры перевозки до станций окончательного назначения.

Развитие на этом не останавливается. Дальнейшим шагом в деле улучшения способов экономических сношений является образование постоянной и организованной связи между транспортными системами различных стран, как соседних, так и разделенных территориями различных государств. И здесь после периода разрозненных соглашений между отдельными дорогами, принадлежащими к различным государствам, по различным частным вопросам возникают последовательно все более и более постоянные союзы сначала небольших групп дорог, затем развивающихся в крупные мощные организации, обнимающие целые железнодорожные сети нескольких стран. Процесс этот завершается заключением в Берне в 1890 г., уже не между железными дорогами, а между государствами общей конвенции о международной перевозке грузов. В этой конвенции приняло участие значительное большинство жел. дорог Европейского Континента. Россия присоединилась к этой конвенции в 1891 году. По этой конвенции установлена обязательность для жел. дорог каждого государства производить прямые перевозки до станций железных дорог всех государств, примкнувших к конвенции.

д) Из изложенного выше можно видеть, что так называемый „договор перевозки“, заключаемый между железною дорогою, с одной стороны, и пассажиром или отправителем груза—с другой, отличается совершенно своеобразным характером. На самом деле это такой договор, в котором участвующие стороны ни о чем собственно не договариваются и договариваться не имеют права.

Все важнейшие положения и условия договора, как-то: плата за перевозку, сроки доставки, ответственность, разные условия перевозки и т. под. изъяты от свободного усмотрения сторон и наперед установлены общим образом для всех заинтересованных лиц путем законодательных и административных постановлений. Даже самое вступление в договор является для одной из сторон, именно для железной дороги, обязательным. Но и другая сторона сохраняет свободу лишь в отношении этого первоначального момента, затем же вполне подчиняется установленным правилам, отступать от которых стороны не могут даже по взаимному соглашению. В этом отношении железнодорожные предприятия оказываются поставленными в совершенно иное юридическое положение сравнительно с обычными торговыми и промышленными предприятиями, которые пользуются как в отношении производства своих товаров и услуг, так и в отношении условий их сбыта полной свободой. Аналогию железным дорогам в этом отношении можно искать лишь в среде государственных учреждений, напр., судебных установлений. Последние обязаны принимать к производству все обращаемые к ним иски и жалобы и ни в коем случае не могут уклоняться от исполнения этой обязанности. С другой стороны, заинтересованные лица, хотя и вольны, обращаться или не обращаться со своими жалобами и спорами к судебному разбирательству, но раз они передали свое дело на рассмотрение суда, то все дальнейшее производство и течение дела, все дальнейшие действия как суда, так и тяжущихся, регулируются и подчиняются правилам и порядку, установленным государственной властью.

5. Таким образом вся деятельность железнодорожных предприятий, как в отношении сооружения их линий, так и в отношении их эксплоатации, всецело проникнута началами публичного, государственного свойства. Они действуют в общественных интересах, осуществляют задачи, поставленные им государственной властью, и во всех своих действиях подчиняются ее предписаниям и правилам. Во всех этих отношениях частные железные дороги находятся в одинаковом положении с так называемыми казенными железными дорогами, но ни как не могут быть приравниваемы не только к обычным частным торгово-промышленным предприятиям, но даже и к промышленным и коммерческим предприятиям, принадлежащих казне. В частном железнодорожном хозяйстве прежде всего нет частной собственности: ни один из признаков и ни одна из составных частей последней ни в отношении обладания, ни пользования, ни распоряжения не имеют

места. Установление всякого рода прав на железную дорогу и на пользование ею, равно как и все распоряжения относительно ее основываются на публичном, а не на частном праве. Затем и по положению предпринимателя, и по своим основным задачам, и по приемам действия частные железнодорожные предприятия отличаются совершенно особым характером сравнительно с обычными торгово-промышленными предприятиями. Казенные промышленные предприятия, в особенности действующие на началах хозяйственно-коммерческого расчета, стоят по своей экономической природе гораздо ближе к частным предприятиям, чем частные железные дороги. Чтобы стать из казенных, т.-е. частных предприятий казны, предприятиями действительно государственными, им надо пройти длинный и трудный путь последовательной переработки своих частно-промышленных основ и проникнуться началами публично-правового свойства. Для этого, однако, должны еще выработаться необходимые технические и организационные предпосылки, которых пока не имеется.

Из сказанного ясно, что самое наименование железных дорог, принадлежащих государству, „казенными“ нельзя признать правильным. Это ставит железные дороги как бы на ряду со всеми другими казенными имуществами и предприятиями и потому может вызывать неясность и ошибчивость в представлениях о действительном характере железнодорожного дела. В виду этого мы полагаем, что давно бы пора отказаться от именования дорог, принадлежащих государству, казенными и называть их государственными, что единственно и соответствует их истинной природе.

Значение изложенных положений относительно экономической и юридической природы железнодорожного транспорта выяснится с большей полнотой при сопоставлении его с другими видами транспорта – сухопутного и водного, в особенности морского, к характеристике которых мы и переходим в нижеследующем изложении.

ОГЛАВЛЕНИЕ 1-го ВЫПУСКА

Стр.

Глава I Предварительные исторические замечания 3

1. Возникновение путей сообщения. 2. Состояние путей сообщения в древнее время и в средние века. 3. Постепенное отделение перевозочных операций от производства и торговли и образование системы современного транспорта как особой самостоятельной отрасли промышленности. 4. Время возникновения различных видов усовершенствованных путей сообщения и усовершенствованных способов транспорта: гужевые дороги, шоссе, каналы, пароходство, железные дороги, автомобильное движение, авиация.

Глава II Особенности усовершенствованного транспорта. 15

Основные элементы усовершенствований в транспортном деле и его результаты. 2. Дешевизна. 3. Постоянство, регулярность и срочность. 4. Скорость. 5. Безопасность. 6. Приспособлений условий перевозки к особенным свойствам различных категорий пассажиров и грузов. 7. Массовый характер транспорта.

Глава III. Влияние усовершенствованного транспорта на различные стороны человеческой жизни и деятельности 29

1. Общая характеристика происходящих в транспортном деле усовершенствований. 2. Глубокое и всестороннее влияние усовершенствованного транспорта на человеческую жизнь. 3. Влияние на цены. 4. Влияние на производство. 5. Влияние на земледелие. 6. Влияние на перерабатывающую промышленность. 7. Влияние на торговлю. 8. Влияние на другие стороны человеческой жизни. Общее заключение.

Глава IV. Прямые и косвенные выгоды усовершенствованного транспорта, их значение и количественная оценка. 49

1. Прямые народнохозяйственные выгоды усовершенствованного транспорта и трудность их исчисления. 2. Опыты исчисления народнохазяйственной пользы усовершенствованного транспорта Энгеля, Дюпюи, Лейга и К. Кольсона. 3. Понятие косвенных выгод усовершенствованного транспорта, их значение и оценка.

Глава V. Интенсификация путей сообщения и средств транспорта и связь ее с капиталистическим характером современного народного хозяйства. . . 58

1. Последовательная интенсификация путей сообщения и средств транспорта и ее результаты. 2. Основное условие хозяйственности затрат в транспортное дело и сходство последнего с промышленными предприятиями. 3. Основное отличие транспортных предприятий от обычных торговопромышленных предприятий и тесная связь современных средств транспорта с капиталистическим характером всего современного народного хозяйства. 4. Закон интенсивности транспорта и сношений.

Стр.

Глава VI. Характеристические особенности железнодорожного транспорта сравнительно с другими видами транспорта и другими торговопромышленными предприятиями 70

1. Основное отличие железнодорожного дела от других видов транспорта. 2. Отличительные особенности железнодорожных предприятий сравнительно с предприятиями в других областях народного хозяйства: а) крупные размеры основных капиталов этих предприятий; б) безвозвратный характер основных капитальных затрат железнодорожных предприятий, их специальное назначение и невозможность использования их в другой форме. 3. в) Особенный характер и состав железнодорожных расходов: расходы, не зависящие от движения, и расходы, непосредственно связанные с движением. 4. г) Ограниченке деятельности жел. дорог определенными территориальными районами; д) неспособность железнодорожных услуг к сбережению. Общее заключение об особенностях железнодорожных предприятий сравнительно с обычными торговопромышленными предприятиями.

Глава VII. Система свободы промышленности в применении к железнодорожному делу и экономическая природа последнего 83

1. Непригодность системы свободы промышленности для организации железнодорожного дела. 2. Необходимость планомерности в деле сооружения невых жел. дорог и усиления существующей сети. 3. Отношение государственной власти к учреждению и осуществлению новых железнодорожных предприятий. Понятие концессии. 4. Применение системы свободы промышленности к эксплоатации железных дорог. Особенности железнодорожной конкуренции и ее последствия для самих дорог, для государства и для народного хозяйства. 5. Последовательный ход об'единения железнодорожного дела в разных странах Европы и в С. Штатах Америки.

Глава VIII. Публично-правовая природа железнодорожного дела 100

1. Публично-правовой характер железнодорожного дела. 2. Основные положения публичного железнодорожного права в отношении учреждения и финансирования железнодорожных предприятий, сооружения новых железных дорог и надзора за ними. 3. Такие же положения относительно юридической природы всего железнодорожного имущества. 4. Такие же положения относительно эксплоатации жел. дорог и отношений между ними и их клиентами. 5. Общее заключение о публично-правовом характере железнодорожных предприятий.