3 руб.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ
★ БИБЛИОТЕКА ★

Проф. К. Я. ЗАГОРСКИЙ

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1 • 9 • 3 • 0

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

Проф. К. Я. ЗАГОРСКИЙ

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

С предисловием С. Г. СТРУМИЛИНА

Г+1
30

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА ★ 1930 ★ ЛЕНИНГРАД

Отпечатано в типографии Госиздата
„КРАСНЫЙ ПРОЛЕТАРИЙ".
Москва, Краснопролетарская, 16,
в количестве 4 000 экз.
Главлит № А — 44830
Гиз С—10 № 33289
Заказ № 9759
23 л.

☆

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Предлагаемая работа принадлежит перу одного из наиболее компетентных знатоков прикладной экономики транспорта. В качестве источника конкретных знаний в указанной области она несомненно стоит на уровне лучших руководств и пособий по данному предмету для высших учебных заведений. Гораздо слабее автор в области чисто теоретических проблем, которых ему приходится касаться в отдельных разделах предлагаемой книги. Не будучи марксистом, он зачастую трактует эти проблемы с нашей точки зрения совершенно неудовлетворительно.

В качестве примера укажем хотя бы на его трактовку тарифной проблемы в совершенном отрыве от теории трудовой ценности. Правда, поддерживаемая проф. Загорским так называемая «теория платежеспособности грузов» пользуется общим признанием в широчайших кругах буржуазных ученых. Но это отнюдь не повышает ее достоинств в наших глазах. В развернувшейся недавно у нас оживленной полемике вокруг проблем тарифной политики было высказано довольно много разноречивейших мнений. Но очень характерно, что все марксисты, принявшие участие в этой дискуссии, сошлись на одном: на полной несостоятельности вышеуказанной «теории платежеспособности» с точки зрения элементарнейших требований марксизма.

Однако, несмотря на указанные дефекты, работа проф. Загорского заслуживает самого серьезного внимания и изучения. Даже для того чтобы очистить экономику транспорта от привнесенных в нее старой школой частных ошибок и явных заблуждений, каждый серьезный марксист должен прежде всего труды этой школы изучить—и притом не из вторых рук, в критическом переложении, а по первоисточникам. В данном же случае это изучение окажется тем более плодотворным, что вполне выдержанных в духе марксизма руководств по экономике транспорта у нас вообще еще не написано, а в работах старой школы можно кое-чему поучиться даже несмотря на ее ошибки и заблуждения.

С. Струмилин.

ГЛАВА I.

ЭКОНОМИКА И ПОЛИТИКА ТРАНСПОРТА И РУКОВОДЯЩИЙ ПРИНЦИП ПОСЛЕДНЕЙ.

1. ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТА И ЕГО ЭКОНОМИКА.

Под именем транспорта в собственном смысле слова следует разуметь перемещение людей и всякого рода предметов в пространстве, с целью преодоления тех препятствий, которые ставит расстояние. В более широком смысле слово транспорт стало употребляться у нас, особенно в последние годы, в смысле всей совокупности путей сообщения, разного рода устройств, вспомогательных средств и действий, которые служат для перемещения людей и грузов в пространстве. Однако в понятие транспорта, как это понятие принимается в нижеследующем изложении, входит не всякое перемещение людей и грузов само по себе, но лишь такое, которое является самостоятельным хозяйственным действием, составляет особое предприятие, услуги которого предоставляются в общее пользование других хозяйств, предприятий и лиц, не входящих в состав самого транспортного предприятия и совершающих перевозки в собственных интересах и целях. Таким образом, в понятие транспорта, в смысле транспортной промышленности, не входят те устройства, вспомогательные средства и действия, которые являются лишь дополнительной составной частью какого-либо самостоятельного предприятия, фабрики, завода или целой группы их и служат для передвижения людей и грузов в пределах территории этих предприятий в целях обслуживания их производственных процессов.

Несколько особое место в ряду транспортных операций в обычном смысле слова занимает перемещение таких предметов, как вода, керосин, нефть, газ и др., от мест их добычи к местам назначения по специально для этого устроенным трубопроводам, с помощью давления воздуха, или действием собственной тяжести. Обыкновенно все устройства и приспособления, служащие для такого передвижения названных предметов, являются лишь дополнительной частью и одним из производственных средств специальных предприятий по добыче воды, керосина, газа и пр.,

и в таком случае, конечно, нельзя относить их к системе транспорта.

Транспорт является одним из важнейших составных элементов и факторов в общей системе народного хозяйства. Он возникает, развивается и функционирует в теснейшей связи и зависимости от характера и степени развития экономической деятельности и культурного состояния населения. Но, подчиняясь воздействию общих законов, управляющих народным хозяйством, транспорт в своей области развивает совершенно особые своеобразные экономические явления, оказывает с своей стороны огромное влияние на весь ход народного хозяйства и на другие стороны народной и государственной жизни страны.

В отношении экономики транспорта можно сказать то же, что говорит проф. А. М. Гинзбург [1] в отношении экономики промышленности: «Есть общие законы экономической деятельности, проявляющиеся во всех отраслях народного хозяйства, и есть специальные законы, находящие свое применение только в одной какой-либо отрасли народного хозяйства». Такие законы, как закон товарного обращения, закон трудовой стоимости, закон концентрации,—проявляются всюду, во всех отраслях народного хозяйства и должны быть принимаемы за основу при изучении отдельных отраслей хозяйственной деятельности, в том числе, конечно, и экономики транспорта во всех его видах.

Проф. Е. Михальцев [2], находя недостаточно четкими выдвигавшиеся до сих пор концепции экономики железных дорог, с своей стороны, предлагает следующую формулировку этого понятия. «Дисциплина эта,—говорит он,—имеет целью изучение и числовую оценку факторов, определяющих наиболее полное удовлетворение потребности народного хозяйства в перемещении по железным дорогам людей и грузов при наименьших со стороны дорог материальных затратах на это перемещение». «Определение это,—прибавляет автор,—является достаточно широким, и из него вытекает необходимость изучения железнодорожного предприятия с двух точек зрения: как части всего народного хозяйства страны и как отдельной коммерчески организованной единицы». Это определение проф. Е. Михальцева мы не можем признать, во-первых, достаточно широким, так как оно на место изучения экономики железнодорожного транспорта во всей совокупности составляющих ее элементов ставит разрешение лишь одной из задач эксплоатации железных дорог, причем как бы заранее исключаются из учения все элементы, не допускающие числовой оценки, а также и не удовлетворяющие, по мнению того или другого исследователя, требованиям наибольшей хозяйственности (например, вопросы о тарифных системах, о влиянии железных дорог на строй и систему народного хозяйства, о частном или казенном железнодорожном

---

[1] А. М. Гинзбург, Экономия промышленности, ч. 1, стр. 2, 3, Москва 1925.
[2] Е. Михальцев, Издержки железнодорожной перевозки, стр. 5, Москва 1927.

хозяйстве и т. п.). Равным образом приведенное определение проф. Михальцева не представляется нам и достаточно определенным, так как дает повод думать, что экономика железных дорог сводится к изучению издержек «предприятия», как «отдельной коммерчески-организованной единицы». Такое суживание содержания экономики транспорта, хотя бы только железнодорожного, мы не можем признать правильным ввиду изложенных выше соображений.

2. ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА.

Транспортная политика в своих оценках и в своих пожеланиях о тех или иных мерах должна опираться на положения и выводы, установленные экономикой транспорта. При этом необходимо также иметь в виду, что транспортная политика, как определенное отношение государства ко всей совокупности путей сообщения и средств транспорта, всегда находится в теснейшей зависимости от общей и в особенности от экономической политики. Это является совершенно естественным и неизбежным при том огромном и разностороннем значении, какое имеют пути сообщения и средства сношений как для осуществления чисто государственных задач, так и для всего народного хозяйства и благополучия страны. Государство в заботах по устройству и поддержанию разного рода путей сообщения и средств сношений весьма часто ставит даже на первом плане достижение именно чисто государственных целей: стратегических, политических и административных. Государство находит в транспорте, в особенности железнодорожном, одно из сильнейших средств для укрепления своего военного могущества, для политического объединения и сплочения разнородных областей страны, для успешнейшего осуществления разнообразных административных задач по военному и гражданскому управлению. В области же экономической железные дороги, как впрочем и другие пути сообщения, помимо своей прямой и основной функции—перемещения людей и всякого рода грузов—являются также одним из важнейших орудий экономической политики государства и служат разрешению самых разнообразных его задач. Государство пользуется железными дорогами как могущественным средством общего содействия народному хозяйству и развитию его производительных сил, а также как способом воздействия на экономическую жизнь в тех направлениях, которые представляются в каждое данное время желательными по общегосударственным соображениям.

Железные дороги являются лишь средствами для достижения определенных задач и в зависимости от преобладания тех или иных целей в области экономической политики определяется и общее направление железнодорожной политики, и слагается тот или иной характер всего железнодорожного дела, сооружаются стратегические, политические или экономические дороги, избираются для них те или иные направления, определяются степень

и свойство их оборудования, принимается та или иная система сооружения и эксплоатации, устанавливаются определенные финансовые отношения к транспортным предприятиям, определенный порядок организации надзора за эксплоатацией их как в техническом, так и в коммерческом отношениях, предопределяются самые системы эксплоатации и тарифов и т. д.

3. ВЫСШИЙ РУКОВОДЯЩИЙ КРИТЕРИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ.

При указанном разнообразии как целей, так и средств транспортной политики, правильное направление последней представляет немалые трудности. Цели должны избираться в соответствии с назревающими нуждами народно-хозяйственной и государственной жизни страны, а средства—в соответствии с поставленными целями. То и другое должно быть при этом возможно лучшим образом приспособлено к условиям места и времени. Если к этому еще принять во внимание, что с вопросами транспорта и транспортной политики постоянно бывает связано огромное множество самых разнообразных взаимно переплетающихся и нередко прямо противоположных интересов и требований практической жизни, то станет понятной необходимость в высшем руководящем принципе, который обеспечивал бы единство и последовательность в принимаемых практических мерах и помогал бы ориентироваться и разбираться в борьбе сказанных интересов и требований. Таким высшим руководящим принципом в области транспортной политики должен быть принят, по нашему мнению, основной руководящий критерий общей экономической политики, согласно которому лишь такие формы организации экономической жизни и деятельности и такие меры текущего экономического управления действительно отвечают общим интересам, которые обеспечивают наилучшую утилизацию и возможно высшее развитие производительных сил народного хозяйства, так как только этим путем может быть достигнуто наиболее полное и широкое удовлетворение потребностей страны с возможно меньшими для нее издержками. Транспортное дело не составляет какого-либо исключения в ряду всех прочих областей экономической жизни народа и всех прочих отраслей его промышленной деятельности. Поэтому транспортная политика государства должна быть лишь одним из звеньев в общей системе экономической политики и в своей специальной области должна стремиться к осуществлению тех же задач и целей, которые преследует государство в отношении всей экономической жизни народа вообще.

ГЛАВА II.

ВОЗНИКНОВЕНИЕ И ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА.

1. ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И СОСТОЯНИЕ ИХ В ДРЕВНЕЕ ВРЕМЯ.

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 пролагаются 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, наряду 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 объединение и сплочение различных частей страны, задачи административного и судебного управления. Вообще переход от пешеходных дорожек и узких вьючных троп к искусственным путям сообщения совершается первоначально не столько по хозяйственным мотивам, сколько по причинам, лежащим в области социальных отношений и в особенности в условиях государственного развития. Удешевление транспорта не могло иметь существенного значения на первоначальных ступенях культурного развития, при незначительной ценности вьючных и упряжных животных, которые притом находили подножный корм на свободных земельных пространствах, а существование рабства обеспечивало этому способу транспорта более низкие издержки, чем это было в позднейшие эпохи хозяйственного состояния. 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 путь для 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.

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, северная 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 тыс. *км*. Таким образом, весь культурный мир того времени в общем был связан весьма хорошо со своим духовным и политическим центром.

2 НЕУДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОЕ СОСТОЯНИЕ ПУТЕЙ И СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА В СРЕДНИЕ ВЕКА И СТРОЙ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА ТОГО ВРЕМЕНИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЭТОГО.

Переселение народов разрушило и смыло, точно бурным потоком, всю созданную римской цивилизацией систему и организацию путей сообщения и средств транспорта. 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. Имеющиеся у нас от XVIII века,—говорит Э. Закс [1],—изображения состояния дорог в Англии и в цветущих теперь немецких странах дают поистине ужасающую картину бездорожья того времени и связанных с ним транспортных затруднений. Повсюду перевозка производилась с огромными препятствиями и опасностями, обходилась очень дорого и происходила чрезвычайно медленно [2]. Как на водных, так и на грунтовых дорогах товарное движение почти прекращалось на все зимнее время, т. е. на 7 месяцев. Перевозка товара с тонны и километра обходилась 12 марок, т. е. $9^3/_4$ к. с пуда и версты, причем 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 Манчестер, доставлялись на вьючных животных, т. е. тем способом, который применялся еще в первые века христианской эры, когда Англия составляла римскую провинцию. Путешествия были доступны только самым высшим классам общества. Перевозка газет и писем была едва известной роскошью. Эти транспортные условия определяли собою общий характер народного хозяйства того времени, придавая хозяйству внутренних областей страны характер местной замкнутости и неподвижности. Предметами регулярного товарного обращения могли быть только дорогие и драгоценные товары, как тонкие ткани, предметы роскоши, галантерея, вина, колониальные товары, инструменты. Предметы малой ценности, в особенности тяжеловесные и громоздкие, перевозились лишь на коротких расстояниях. Предметы повседневного потребления широких слоев населения производились на месте самого потребления, одежда и домашняя утварь изготовлялись из растительных и животных продуктов, получавшихся в собственных хозяйствах потребителей или из ближайших окрестностей. Из предметов необходимого потребления привозились более или менее издалека лишь предметы, добыча или производ-

---

[1] Die Verkehrsmittel in Volks und Staatswirt-Schaft B.AII, S. 5, Berlin 1920.

[2] Так, «в самом лучшем случае можно было добраться из Москвы в Петербург не менее как недель в пять (по крайней мере столько времени длился проезд по этому пути иностранных послов)». Оппенгейм, Россия в дорожном отношении, стр. 34, Москва 1920. Аналогичные данные имеются относительно переезда из Ливерпуля в Манчестер.

ство которых были сосредоточены только в определенных немногих местностях страны, например, соль, металлы и т. п. Сельскохозяйственные продукты могли подвозиться из отдаленных районов страны только в годы неурожаев при чрезвычайном повышении цен, равно как и местные земледельческие продукты могли находить сбыт лишь в тех районах и странах, в которых в данное время испытывался большой недостаток этих продуктов. Вообще же при грунтовых дорогах не происходит регулярного постоянного экспорта сырых продуктов. За недостатком сбыта производство сельскохозяйственных продуктов в отдельных областях ограничивалось лишь размерами местных потребностей, а часть земли оставалась вовсе неиспользованной. То же самое происходит и с лесами. Переработка сырья, насколько она была возможна по состоянию техники, была прикреплена к местам добычи сырых материалов или топлива (леса) или водяной двигательной силы.

Описанное выше неудовлетворительное состояние путей сообщения и транспортного дела во всей Западной Европе в течение средних веков и до XVIII столетия и связанных с ним местной замкнутости и хозяйственного застоя обусловливались также общими 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. ОТДЕЛЕНИЕ ТРАНСПОРТА ОТ ПРОИЗВОДСТВА И ТОРГОВЛИ.

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. Например, 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. п. Только с течением времени, когда разделение труда уже достигает известных успехов в народном хозяйстве, происходит отделение перевозочных опе-

раций 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, например, керосина, соды. Что касается перевозки на суше, то и здесь долгое время купцы исполняют перевозку своих товаров собственными средствами, снаряжая для отдаленных перевозок так называемые 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 происходит лишь после того, как состояние грунтовых дорог начинает допускать регулярное обращение. В новейшее же время все вообще перевозки на отдаленных расстояниях как по суше, так и по воде 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 перевозки 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.

4. УЛУЧШЕНИЕ ГРУНТОВЫХ И ВОДНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В НАЧАЛЕ XVIII В.

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 в., когда еще под влиянием политики меркантилизма начинаются усиленные заботы об улучшении 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 все-таки при нем еще не было

[1] Караванные пути и горные тропы сохраняют и до сих пор большое экономическое значение в некоторых странах Азии и Африки.

создано цельной дорожной сети. Затем, в 1716 г. все дело путей сообщения было сосредоточено в руках одного специального правительственного учреждения, из которого и образовался затем знаменитый впоследствии корпус мостов и шоссе (corps des ponts et chaussées). К концу XVIII в. 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 млн. 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, механического ткацкого станка и других машин чрезвычайно усилилась потребность в сооружении новых и улучшении прежних дорог. Те же причины, в связи с прекращением войн начала XIX в., привели во всех культурных государствах Европы к усиленному дорожному строительству в первой половине XIX столетия, которая и является классическим периодом государственного 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 же касается усовершенствованных водных путей сообщения, то хотя работы по урегулированию и улучшению важнейших рек и начинаются в Англии, Франции и Германии уже в XVII в., 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 в., 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 хр. э. 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 вв., в Германии в XIV в. 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 1438—

1439 г. 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 в. происходило только посредством регулирования рек. Первый акт о сооружении канала был издан в 1755 г. и вскоре после этого начинается, благодаря деятельности герцога Бриджвотерского, великая эпоха сооружения каналов. Особого упоминания заслуживает начатый в 1762 г. канал между Ливерпулем и Манчестером, который работал настолько успешно, что в течение 50 лет давал ежегодно доход, равный капиталу, затраченному на его сооружение. Акции его поднялись с 70 ф. ст. до 1 250 ф. К 1820 г. в Англии было осуществлено 86 концессий о каналах.

В Соединенных штатах Северной 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 гг. Затем быстро создается целая сеть каналов.

5. ПЕРЕВОРОТ В ТРАНСПОРТНОМ ДЕЛЕ В СВЯЗИ С ПРИМЕНЕНИЕМ К ПЕРЕВОЗКЕ СИЛЫ ПАРА.

С возникновением усовершенствованных путей сообщения и применением силы пара к перевозке по воде и суше, транспортное дело подвергается полному перевороту. Слагаясь до этого из мелких отдельных, не связанных друг с другом предприятий, оно отличалось большими несовершенствами и далеко не соответствовало тем требованиям, которые предъявляются 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 связанное 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 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.

6. УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПО РАЗЛИЧНЫМ ВИДАМ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ. ИЗОБРЕТЕНИЕ ПАРОХОДА.

За усовершенствованием путей сообщения идет усовершенствование средств передвижения, которыми пользуется транспорт на различных путях сообщения, причем в отношении применения механической движущей силы хронологически идет впереди водный транспорт, за ним следует железнодорожный и позднее всего достигается это на безрельсовых путях сообщения в местном транспорте.

В древнее время и средние века главным способом передвижения по воде служили весла, паруса же являлись вспомогательным средством, которым умели пользоваться лишь при попутном ветре. Развитие искусства лавирования постепенно делает весла излишними. В то же время употребление весел становится крайне затруднительным и даже невозможным вследствие увеличения размера судов. В XVI в. паруса как способ передвижения приобретают в морском судоходстве господствующее положение, которое и удерживают до половины XIX в. Развитие техники в

XVIII в. 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 в. 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 *км*. 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 реке Гудзон, в 1811 г. последовало открытие пароходства на реке Миссисипи. Европа быстро следует этому примеру: в Англии пароходство начинается с 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 рекам Волге и Каме.

Применение пароходов в морском плавании начинается несколько позднее. Несмотря на то, что уже в 1811—1812 г. пароход Генри Белля «Комета» объехал Великобританию, а в 1819 г. пароход «Саванны» переплыл Атлантический океан, сомнения в возможности пользоваться пароходами для плавания в открытом море продолжались еще долгое время, потому что пароход «Саванны» 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.

7. ИЗОБРЕТЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ПАРОВОЗА.

Параллельно с указанным 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 са-

мым глубоким переменам во всех областях жизни и деятельности человека как экономической и культурной, так равно общественной и государственной. В железных дорогах сочетались 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 о полотно дороги.

Эта идея и нашла себе превосходное осуществление в железной дороге. Гладкая железная поверхность представляет очень слабое сопротивление трению. Устройство такой гладкой поверхности на всей ширине полотна дороги было бы слишком дорого, а потому пришлось ограничиться прокладкой по полотну дороги двух узких полос. Таким образом получилось поразительно простое решение задачи—как построить такой гладкий путь с возможно меньшими затратами.

Практически эта идея применялась очень давно в самых разнообразных формах, например, 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 в. 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 в. для довольно значительного движения с помощью конной тяги. В 1803 г. был сделан опыт замены легкоразбивающихся 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, где он мог везти по рабочему угольному пути 8 груженых углем вагонов, весом около 30 тонн, со скоростью $6\frac{1}{2}$ *км* в час. Однако только далее усовершенствованные Стефенсоном машины были применены в 1825 г. 27 сентября на построенной под его руководством конно-железной дороге от Стоктона до Дарлингтона к перевозке угля и получили название локомотивов. Эта дорога длиною в 21 *км* и была первой в мире паровой железной дорогой. Но действительно крупные успехи Стефенсона впервые достигнуты на дороге Ливерпуль—Манчестер, 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, причем машина Стефенсона «Рокет» (по-русски «ракета») одержала блестящую победу. Эта машина тянула пятикратный собственный вес со скоростью 20 английских миль (32 *км*) в час, между тем как условия конкурса требовали перевозки лишь трехкратного веса со скоростью 10 миль в час (16 *км*). От этой победы «Рокета» и начинается эпоха развития современного 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 железная дорога в Америке была открыта уже 28 декабря 1829 г., во Франции в 1832 году, в Германии в 1835 г., в Бельгии в 1835 г., в России в 1837 г., в Австрии в 1838 г. В 1926 г. железные дороги всего земного шара составляли 1 233 530 *км*.

8. ИЗОБРЕТЕНИЕ АВТОТРАНСПОРТА.

Изобретение автомобилей и практическое применение их к транспорту общего пользования на гужевых дорогах происходит только в самом конце XIX в. 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 год с успехом функционировали несколько типов паровых экипажей. В 1834 г. происходило регулярное обслуживание сообщения между Лондоном и Бирмингэмом посредством дилижанса, двигавшегося со скоростью 28 миль 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 в то время было сопряжено еще с такими затруднениями, что сказанный несчастный случай надолго остановил развитие его в Англии. Во Франции также производились в это время опыты организации парового транспорта об-

щего 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 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 1 тыс. и более *кг*. 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.

9. ВОЗНИКНОВЕНИЕ АВИАЦИИ.

Впервые братьям Монгольфье удалось 5 июня 1783 г. заставить шар, наполненный подогретым воздухом, подняться на высоту в 300 *м*. В том же году, в октябре месяце, француз Пилатр-де-Розье поднялся сначала на привязном, а затем и на свободном воздушном шаре. С тех пор идет длинный ряд усилий и опытов, направленных к тому, чтобы придать летательным аппаратам собственную двигательную силу, а также способность управлять своим движением, независимо от направления ветра. Разрешить эту задачу окончательно впервые удается американцам братьям Вильбуру и Орвиллю Райтам, которые 17 декабря 1903 г. совершили на построенном ими аэроплане полет на протяжении 260 *м* в 59 секунд против ветра, имевшего скорость в 36 *км* в час, так что машина развила собственную скорость в 14,4 *м* в секунду, т. е. 52 *км* в час. Воздухоплавание, существовавшее до этого изобретения, не может быть рассматриваемо как один из видов транспорта. Хотя уже и до этого были произведены опыты с дирижаблями, но эти машины не давали возможности сколько-нибудь регулярных и отдаленных перелетов. После изобретения бр. Райт авиация сначала медленно, а с 1908 г. очень скоро достигает замечательных результатов. В 1909 г. 25 июля известный владелец автомобильного завода Блерио перелетел Ламанш, покрыв расстояние в 36 *км*, а еще через 10 лет Алькок и Браун перелетели Атлантический океан, пройдя расстояние в 3 040 *км* в 15 часов 57 минут. 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 *км*. Начало английского воздушного сообщения с материком относится к 26 августа 1919 г. Детали исторического развития и данные о современном состоянии авиации изложены в особой главе, посвященной этому виду транспорта.

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 действует также более 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 установившимся окончательно, и в ближайшем же будущем можно ожидать существенных изменений в этих областях.

ГЛАВА III.

УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТРАНСПОРТА И СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ЕГО.

1. ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЙ В ТРАНСПОРТНОМ ДЕЛЕ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИХ.

Общая задача всякого рода усовершенствований в технике и в организации транспортного дела заключается в том, чтобы по возможности устранить и ослабить препятствия, которые ставит для передвижения пространство. Что касается технических усовершенствований, то сказанной цели служат усовершенствования всех трех необходимых материальных 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. Улучшение подвижного состава во всех видах транспорта выражается в том, что размеры отдельных его единиц все более и более увеличиваются, причем постоянно улучшается отношение его грузоподъемности и полезной вместимости к собственному весу. Наконец, усовершенствование движущей силы сводится к тому, что мускульная сила человека и животных, являвшаяся в прежнее время единственным двигателем, заменяется силой механической, главным образом путем применения силы пара, а в новейшее время также силой электрической энергии и двигателей внутреннего сгорания, причем и сила самих движущих машин непрерывно растет. Наряду с этими новыми техническими основами вырабатываются и совершенно новые формы организации транспортного дела и новые способы управления им, для которого не было никаких образцов в прошлом. В результате всех этих технических и организационных усовершенствований достигается, с одной стороны, огромное сокращение времени, труда и капитала, затрата которых была необходима для совершения перевозки при прежних несовершенных путях и средствах сообщений, а с другой—существенным образом улучшается самое качество транспортных услуг. 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 работает в этих обоих направлениях. Таким образом, и в области транспорта получает осуществление основной принцип всякой хозяйственной деятельности человека, заключающейся 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 техникой новых способов сношений и транспорта, сравнительно с прежними, например, телеграф сравнительно с почтой, автотранспорт 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 утилизации затрачиваемых рабочих сил и материальных средств.

2. ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА [ПРЕЖНЕГО НЕСОВЕРШЕННОГО И СОВРЕМЕННОГО УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО].

Благодаря указанным в предыдущем параграфе улучшениям и усовершенствованиям, современный транспорт приобрел целый ряд таких особенностей и преимуществ сравнительно с прежними

способами перемещения людей и грузов, 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. Чтобы выяснить относительные достоинства и недостатки различных видов транспорта (прежнего несовершенного и современного усовершенствованного), в нижеследующем изложении они сопоставляются в отношении основных качеств их транспортных услуг. Важнейшие из этих качеств следующие: а) стоимость перевозки, 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. Качества эти, характеризующие современный усовершенствованный транспорт, присущи различным видам его далеко не в одинаковой мере, а в зависимости от этого и роль каждого из них в экономике страны также далеко не одинакова.

а) Стоимость перевозки. Выяснение сравнительной стоимости различных видов транспорта представляет не малые 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 пр. 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 вида транспорта, оценка сравнительной полезности каждого из них должна подвергаться в каждом отдельном случае специальному изучению, причем 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 76 к. до 114 коп. с *т/км*, перевозка вьючным способом на мулах уже только от 29 до 38 коп. с *т/км*, а на верблюдах караванами еще вдвое менее. Гужевая перевозка дает дальнейшее понижение. Во Франции в начале XIX в. перевозка по национальным дорогам стоила 11—16 коп., в средине столетия с улучшением дорог она понижается до 7—8 коп. (в но-

вейшее же время становится опять несколько дороже, именно 9—11 коп.).

Средний тариф французских железных дорог уже в 1845 г. составлял 4 коп. с *т/км*, т. е. в 2—2½ раза менее современной ему стоимости гужевой перевозки; в 1875 г. средняя железнодорожная ставка понижается до 2,3 к. и в 1904 г. до 1,7 к., т. е. в 5—6 раз дешевле гужевой перевозки. Проезд пассажиров в дилижансах в то время, когда ими еще широко пользовались, обходится в 4,8—6,0 коп. с пассажира и километра, проезд же по железной 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 классе в 1834 г. около 10 коп. с километра, а по железной дороге в 1880 г. во II классе около 2½ коп. и в III классе 1½ коп. В Германии, в Вестфалии, при проектировании первых железных дорог перевозка каменного угля обходилась в 17,2 коп. с *т/км*, первоначальный же тариф железных дорог давал уже ставку около 5,7 коп., т. е. втрое дешевле. Впоследствии средняя ставка для каменного угля понизилась до 1,02 коп., а для отдельных сообщений, в виде исключительных тарифов, даже до 0,53 коп. Средняя стоимость железнодорожной перевозки для всех грузов и на всех расстояниях составляла в Германии 1,6 коп. с *т/км*. У нас во время открытия Николаевской железной дороги гужевая перевозка 1 тонны от Москвы до Петербурга стоила 73—146 рублей, т. е примерно окол 11—22 к. с *т/км*; в других областях России, а также в зависимости от состояния дорог, времени года, расстояния и других обстоятельств стоимость гужевой перевозки падала значительно ниже, от 5,7 до 8 коп. и ниже, что составляло на таком расстоянии, как Петербург—Москва, 34—50 руб., и переход к железнодорожному транспорту давал очень крупное сбережение, достигавшее 29—34 р. на тонну. Доставка пшеницы из Уральска в Самару обходилась до проведения железной дороги 17—23 р. с тонны, между тем как впоследствии доставка той же пшеницы от Уральска до Гамбурга, считая железнодорожный тариф, морской фрахт, страхование и накладные расходы в портах составляла в общей сумме всего 19½ р. с тонны. В общем, с течением времени стоимость гужевой перевозки значительно повысилась. Если для 50-х и 60-х годов прошлого столетия ее можно считать в 5,7 коп. с *т/км* в среднем, то уже с 80-х годов она поднялась до 8—12 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 2,8—3,8 коп. Между тем на первых же наших железных дорогах были установлены ставки для наиболее ценных грузов в 5—3,8—3,1 коп., для таких же грузов как хлеб, соль, руда, каменный уголь и т. п., ставки были значительно ниже, падая до 1,01—0,87 коп. С течением времени, однако, ставки для некоторых наиболее ценных грузов были повышены до 7 коп.

и даже до 8 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 0,57—0,45 коп. и даже еще ниже с *т/км*.

В общем средние железнодорожные ставки как для пассажиров, так и для всех грузов и всех расстояний непрерывно падали как у нас, так и за границей, что можно видеть из нижеследующих данных относительно Франции, Пруссии и СССР (в копейках с пассажира или *т/км*):

Франция			Германия			СССР		
Годы	Пассажиры	Грузы	Годы	Пассажиры	Грузы	Годы	Пассажиры	Грузы
1845	2,51	4,17	1849	2,04	4,82	1871—1875	1,14	1,96
1855	2,21	2,87	1859	1,72	4,41	1876—1880	1,11	1,84
1865	2,07	2,28	1869	1,58	2,40	1881—1885	1,19	1,67
1875	1,96	2,27	1879	1,60	2,00	1886—1890	1,14	1,54
1885	1,75	2,23	1889	1,44	1,80	1891—1895	1,02	1,41
1895	1,44	1,93	1899	1,23	1,68			
1905	1,37	1,70	1909	1,08	1,67			

В Соединенных штатах Америки средняя ставка в 1872 г. составляла 2,37 коп. с *т/км*, в 1899 г. она понизилась до 0,95 коп., но впоследствии вновь несколько повысилась, именно до 1,02 коп. с *т/км*.

Для правильной оценки выражающегося в приведенных ставках понижения тарифов, необходимо, однако, иметь в виду, что все эти ставки на самом деле являются не ставками тарифов, а представляют собой лишь средние величины валовой выручки дороги с *т/км*. Но средняя валовая выручка с единицы перевозки понижается не только вследствие понижения тарифов, но в такой же, если даже не большей, мере от изменения состава грузооборота и увеличения пробега грузов. С развитием движения всегда в общем составе перевозок все более и более усиливается относительное участие грузов дешевых и массовых, перевозимых вообще по низким тарифным ставкам, и это усиление, само по себе, при отсутствии какого бы то ни было понижения тарифов, уже приводит к весьма существенному понижению средней выручки с единицы перевозки. В том же направлении действует и

увеличение пробега грузов, потому что в силу дифференциального построения тарифов (т. е. понижения единичных тарифных ставок с увеличением расстояния перевозки), при увеличении количества грузов, перевозимых на более значительные расстояния, что выражается в возрастании средних пробегов, само собою понижается средняя валовая выручка с единицы перевозки, хотя тарифные ставки остаются при этом без всяких изменений. Вместе с тем, конечно, происходит также и понижение тарифов и тарифных ставок само по себе, причем как можно видеть из приведенных данных и примеров, переход от гужа к усовершенствованному транспорту дает очень крупное удешевление перевозки, затем понижение очень высоких первоначальных тарифов железных дорог все-таки еще дает существенное понижение стоимости перевозки, дальнейшие же понижения ставок хотя и бывают иногда значительными в процентном отношении, но абсолютно представляют уже весьма малые величины.

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 тонны/километра: по сухому песку 85 коп., по влажной земле и с колеями 57 коп., по сухой твердой земле 23,7 коп., по булыжной мостовой 15,4 коп., по влажному шоссе 14,2 коп., по плотной мостовой 7,14 коп., по металлическим рельсам 1,67 к.

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 около $\frac{1}{2}$ тонны, то нужно 40 телег, чтобы заменить 1 вагон подъемной силы в 16—17 *m* и 1 600 телег, 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 с лишком человек и 1 600 лошадей, между тем как сам требует для своего непосредственного обслуживания всего только 5—6 человек. В одном из специальных американских журналов нам встретилось следующее сопоставление железнодорожного транспорта с автотранспортом. По железным дорогам 1 паровоз и 4—6 человек поездной прислуги обслуживает передвижение товарных поездов с 1 000—1 200 тоннами полезного груза. Для перевозки таких количеств потребовалось бы 200—240 грузовиков по 5 тонн каждый и такое же количество людей для обслуживания машин. Любопытно, что

тогда как один человек может перенести в течение года 152 тонны груза на расстоянии одной мили, железные дороги перевозят в год 320 019 тонн груза нетто на расстоянии 1 мили на каждого железнодорожного служащего.

Что касается водного транспорта, 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, а также в малом каботаже, обыкновенно приблизительно одинаковы с железнодорожными тарифами для таких же перевозок, а иногда бывают и выше. Преимущества водного транспорта в отношении стоимости становятся действительно весьма значительными и бесспорными только для перевозок крупных партий на больших расстояниях. Кольсон полагает, что в среднем стоимость перевозки по внутренним водным путям Франции может быть принята в 0,5 коп. с *т/км*, а в Германии в 0,38 к. с *т/км*. Фрахт же из Нью-Йорка в Европу (6 тыс. *км*) на хлеб составлял от 0,05 до 0,08 к. с *т/км*, а из Сан-Франциско (25 тыс. *км*) падал даже до 0,038 коп.

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 *кг* пшеницы (6,1 пуда) в 12 марок поглощается расходами транспорта при перевозке по обыкновенной грунтовой дороге на 100 *км*, по шоссе на 400 *км*, по железной дороге при первоначальных тарифах на 1 500 *км* и при новейших тарифных ставках на 4 500 *км*, по океану же при современных океанских фрахтах на расстоянии в 25 тыс. *км*. В этом сопоставлении в общем выражается верное соотношение стоимости различных видов транспорта, абсолютные же размеры ставок нельзя не признать значительно отставшими от современных достижений в области железнодорожного транспорта и океанского судоходства.

Приведенные цифры стоимости различных видов транспорта указывают собственно на их соотношение друг с другом и на те изменения, которые были произведены в стоимости прежних видов транспорта с возникновением и применением усовершенствованных видов транспорта (шоссе, пароходства, железные дороги). В настоящее время относящиеся сюда данные существенным образом изменились. Так, стоимость гужевой перевозки у нас повысилась с 7—8 коп. с *т/км* ($^1/_7$—$^1/_8$ с п. и в.) в европейской части Союза до 23—34—40 и более копеек, т. е. в 3—4—5 раз, т. е. значительно более общего повышения товарных цен, тогда как стоимость железнодорожной перевозки, считая и самые последние повышения, поднялась не более как в $1^1/_2$ раза, т. е.

значительно менее общего повышения товарных цен. Стоимость перевозки по нашему главному водному пути сообщения (Волге) повысилась значительно более. Так, перевозка одной тонны ржи на расстояние в 1 000 верст стоила в 1913 г.—293 коп., а в 1926 г.—589 коп., соли в 1913 г.—189 коп., а в 1926 г.—458 коп., нефти в 1913 г.—177 коп. и в 1926 г.—281 коп., рыбы повысилась несколько менее, а именно с 549 на 667. Таким образом соотношение между гужом и водой и железной дорогой изменилось после войны в пользу железнодорожного транспорта. Орган Совета правлений транспорта СССР «Транспорт и хозяйство» 1929 г., № 1, стр. 163, дает следующие цифры себестоимости железнодорожной и водной перевозки у нас. Средняя эксплоатационная себестоимость по сети железных дорог 1927 г. составляла 1,32 коп. с *т/км* ($^1/_{43}$ коп с пудо-версты), в то же время полная средняя себестоимость перевозок госпароходств с учетом всех эксплоатационных расходов и по содержанию водных путей в том же 1927 г. составляла лишь 0,65 коп. с *т/км* ($^1/_{77}$ коп. с пудо-версты).

На автомобилях подъемной силы в

	5 тонн	3 тонны	$1^1/_2$—2 тонны	Условия работы:
Англия 1912—1914 гг.	9,69	12,54	15,96	все расходы
» 1912—1914 »	—	6,81	10,83	плохие;
Соединенные штаты 1918—1921 гг.	17,1—9,12	22,8—12,54	34,2—17,1	хорошие, эксплоатации
Германия до войны .	5,7	7,98	12,54	в среднем за 1920 г.
» » » . .	14,25	15,96	19,95	22,8 к против 31,35
Россия 1908 г. . . .	17,1	—	—	гужа без амортизации и процента на капитал.

Из этих данных (5,7; 9,12; 15,96; 22,8 коп. с *т/км*) 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, о которых будет сказано ниже.

Стоимость воздушного транспорта значительно превышает стоимость железнодорожного и водного. По расчетам итальянского специалиста Гумберта Нобиле, собственные издержки на 1 пассажиро-километр составляли при 5 пассажирах на 1 машину 2,4 фр. и при 10 пассажирах 1,8 фр. Провозная плата взималась, благодаря субсидированию правительствами воздушных линий, в более низких размерах: линия Париж—Лондон на английских машинах по 15,9 коп. и на французских только 11,4 коп. с пассажиро-километра, на линии Лондон—Амстердам 9,48 коп., на линии Москва—Тифлис 14,1 коп., Париж—Варшава 15,1 коп. Ставки на перевозку грузов также весьма разнообразны, например, на линиях Мюнхен—Женева и Мюнхен—Будапешт 2 фр., Гам-

бург—Копенгаген 2 кр., Кенигсберг—Ревель 0,48 долл., Кенигсберг—Москва 6 мар. за 1 килограмм. Такие ставки, само собою разумеется, исключают всякую возможность массового транспорта. Более подробные данные о тарифах воздушного транспорта приводятся ниже в главе о воздушном транспорте.

Дело воздушного транспорта продолжает быстро развиваться. Военные боевые самолеты вытесняются мирными типами и начинают входить в обращение самолеты 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 в других видах транспорта.

б) **Постоянство, регулярность и срочность.** Эти качества транспортное дело приобретает с возникновением железных дорог, которые оказывают в этом направлении значительное влияние и на другие виды сообщений и перевозки. До возникновения железных 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, вроде 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, скопле-

---

1 «Железнодорожное хозяйство», стр. 12, Москва, 1910. Там же, П. А. Чупров пишет: «На украинские ярмарки привозилось гужом товару на сумму до 100 млн. р. И в хорошую погоду волы делали не более 10 — 15 верст 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 западно-двинских портов».

ния плотов, необходимость ожидания при пропусках чрез шлюзы и т. п., в морских сообщениях—туманы. 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, причем 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. Воздушная почтовая линия Нью-Йорк—Сан-Франциско (свыше 4 300 *км*) дала в 1921 г. 92,84%, в 1922 г. 95,52% и в 1923 г. 96,39% точного выполнения полетов. На английских линиях в 1920 г. процент выполнения полетов составлял около 90%. В весенние и летние месяцы выполнение полетов достигло 96—99%. На австралийской линии Джералдтон—Дерби в первые же 9 месяцев по открытии ее была достигнута точность перелетов в 97%, которая затем повысилась до 100%. В немецком воздушном транспорте, несмотря на созданные версальским миром препятствия для его развития, в 1923 г. на регулярных линиях уже была достигнута в среднем точность в 84%, поднявшаяся в августе до 92% и в сентябре до 95%.

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.

в) Скорость. В отношении скорости перевозки также наблюдается весьма большое различие между отдельными видами транс-

порта, причем 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 сконы, яйца, мясо и т. п., на сколько-нибудь значительных расстояниях. Расширяется площадь, на которой становится возможным производство этих продуктов, и с которой потребительные центры могут получать необходимое им продовольствие. Затем, благодаря скорости перевозки, получается сокращение времени оборотов, вследствие чего освобождаются значительные количества капиталов и устраняется необходимость в обширных товарных складах. В прежнее время заводы Форда имели месячные запасы материалов, и, благодаря увеличению скорости доставки на американских дорогах, в 1926 г. они могли довольствоваться десятидневными запасами, что значительно сократило их расходы на содержание складов. 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, например, на продовольствие, остановки на ночлег и т. п. 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 *км* в час, или 25 -30 *км* в сутки. Обычное грузовое судно (морское) движется со скоростью 16—18 *км* в час, обычное пассажирское со скоростью 18 -21 *км*; почтовое или скорое пассажирское судно—26 *км*, а в некоторых случаях даже 37 *км* и более, товарный грузовой автомобиль 21 *км*, средний товарный поезд 22 *км*, автобус 24 *км*, автомобиль и мотоцикл 32 *км*, обычный пассажирский поезд 39—43 *км*, экспресс и скорый поезд 64 *км*[1], товарный дирижабль 80 *км*, почтово-пассажирский дирижабль 95 *км*, товарный аэроплан 128 километров и почтово-пассажирский аэроплан до 200 и более *км*. Таковы средние нормальные скорости различных

[1] Средняя скорость всех скорых поездов определялась в 1914 г. в Германии в 62,3 *км* в час, во Франции в 65,1 *км* В отдельных сообщениях в Англии и во Франции она повышалась до 93 и 97 *км* в час. Эм. Закс, т III, стр. 539.

видов транспорта, по которым и следует оценивать их относительные преимущества. В сравнительно исключительных случаях может быть развиваема гораздо более значительная скорость, например, курьерские поезда ходят со скоростью 80 и даже 100 *км* в час, автомобили достигали скорости до 160 *км*, скорость пассажирских аэропланов, недавно еще достигавшую 200 *км*, уже стремятся заменить скоростью в 300 *км*, рекордная же их скорость уже доведена до 448 *км*.

г) Безопасность. Следующим важным преимуществом усовершенствованного транспорта является возможно большее обеспечение перевозимых грузов от утраты, порчи и повреждений, а пассажиров от несчастных случаев. То и другое экономически выражается опять-таки в сокращении издержек производства. Как это ни странным может показаться на первый взгляд, ввиду 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 млн. пассажиров было 282 убитых и 3 333 раненых; на железных же дорогах там же, во Франции, за время с 1901 по 1904 г. было на 100 млн. 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 (Colson, Les travaux publics et les transports, стр. 168). Закс выражает те же данные в следующей форме. За указанное десятилетие во Франции при путешествиях в дилижансах и омнибусах приходился 1 убитый на 355 463 пассажира и 1 раненый на 29 571 пасс.

На железных дорогах за время с 1835 г. по 1875 г. 1 убитый приходился на 5 000 000 пассажиров и 1 раненый на 580 000, т. е. безопасность увеличилась сравнительно с дилижансами и омнибусами почти в 16 раз. По новейшим статистическим данным в разных странах на 1 млн. пассажиров приходилось смертей и ранений: в Германии 0,47, в Швейцарии 0,91, во Франции 0,98, в Австро-Венгрии 2,02, в Англии 2,07, в Бельгии 2,65 и в Соединенных штатах 12,87. Число несчастных случаев со служащими и рабочими значительно выше. За ряд лет перед войной число несчастных случаев как с пассажирами, так и с железнодорожным персоналом последовательно сокращалось, но после войны оно значительно возросло. В 1925 г. на 100 млн. пассажиров было убитых и раненых: в Германии 1,77 убитых и 20,8 раненых, в Англии 2,8 и 44,1; во Франции 7,4 и 9,3, в Соединен-

ных штатах 47,95 и 440,3. На наших железных дорогах число несчастных случаев с пассажирами значительно выше, например, в 1913 г. 57 убитых на 100 млн. пассажиров. Однако и эта степень безопасности уже чрезвычайно велика, как можно видеть из следующего остроумного сопоставления, делаемого, по примеру американских дорог, одним из наших наиболее авторитетных железнодорожных деятелей, А. Н. Фроловым [1]. «Насколько высока степень безопасности проезда по железным дорогам,—пишет А. Н. Фролов,—можно видеть из того, что например даже на русских железных дорогах один убитый приходится лишь на 100 млн. 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 1 тыс. верст, то для того, чтобы такая случайность получила высокую вероятность, ему нужно было бы проехать 100 млн. 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 немногим более 500 *км* пробега по железным дорогам в год, а потому практически вероятность быть убитым при крушении поезда представляется для обыкновенного пассажира совершенно незначительной.

Безопасность воздушного транспорта значительно повысилась, сравнительно с первым временем его существования. Улучшение техники устройства и оборудования летательных машин, успехи метеорологии и использования ее для воздухоплавания существенным образом уменьшили число несчастных случаев. В Швейцарии в 1920—1923 гг. 1 убитый пассажир приходился на 204 070 *км* полетов и 1 раненый на 153 тыс. *км* полетов. В британском регулярном гражданском воздухоплавании 1 несчастный случай приходился: в 1919/20 г. на 84 тыс. миль перелетов, в 1920/21 г. на 299 тыс миль, в 1921/22 г. несчастных случаев не было вовсе и в 1922/23 г. 1 случай на 389 тыс. миль перелетов.

Из всех видов транспорта на суше и на воде самым опасным является морской транспорт, хотя благодаря успехам кораблестроения и мореплавания, установке всякого рода предостерегающих знаков и т. п. число несчастных случаев на море понижается, оно все-таки еще очень значительно: за 1912, 1913, 1920/21 гг. погибало ежегодно в среднем от 344 до 379 пароходов с тоннажем около 550 тыс. регистровых тонн брутто и 250 парусников с тоннажем около 150 тыс. регистровых тонн брутто.

д) Приспособление условий перевозки к особенным свойствам перевозимых пассажиров и грузов. В этом отношении некоторыми видами усовершенствованного транспорта достигнуты весьма значительные успехи, причем железнодорожный транспорт едва

---

[1] «Общие основы железнодорожного хозяйства», стр. 70, Птгр. 1920. Принимаемая А. Н. Фроловым цифра убитых (1 на 100 млн. пассажиро-верст) несколько выше приведенной в тексте.

ли не идет впереди других, и только разве морской транспорт может конкурировать с ним. Специальные санитарные вагоны, вагоны-выставки, вагоны-библиотеки, спальные вагоны, вагоны-рестораны и т. п., а также всякого рода удобства для пассажиров 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 всему Союзу, сибирское масло в огромных количествах (до 4 млн. пудов в последние перед войною годы) вывозились за границу, притом благодаря таким же приспособлениям пароходов, преимущественно в Англию, не говоря уже о возможности снабжения потребительных рынков европейской части Союза. 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.

е) **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 груза на гужевых путях, при скорости движения от 4 до 15 *км* в 1 час, составляет от 15 до 100 *кг*, на железных дорогах, при скорости 25—30 *кг* в 1 час, требуется лишь $3\frac{1}{2}$ *кг*, на воде же только $\frac{1}{2}$ *кг*, причем на водном пути достаточной ширины и глубины она падает до $\frac{1}{3}$ и даже $\frac{1}{4}$ *кг*.

Известный немецкий экономист проф. Э. Закс в последнем

издании своего трактата о средствах сношений в народном и государственном хозяйстве приводит средние относительные числа, дающие технико-экономическую характеристику различных путей сообщения 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 известковая почва) . . .	165
Обыкновенное шоссе в обыкновенном состоянии	80
Превосходно содержимое шоссе	33
Дорога, выложенная дубовыми досками	20
Железная дорога при скорости в 32 *км*	5
Каналы с малым поперечным сечением при небольшой скорости	1,7
» » большим » » » » »	1,0

Таковы те поистине огромные выгоды, которые получает транспорт от лучших свойств пути в отношении затраты необходимой силы тяги. Что касается парового двигателя, то выше было отмечено, что один паровоз, приводящий в движение поезд среднего веса, замещает примерно 1 600 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 нехватило бы ни людей, ни лошадей (или иных животных) для перевозки всей той массы пассажиров и грузов, притом 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 круп-

ных 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 всё более и более крупные массы товаров и все большее число пассажиров.

ГЛАВА IV.

ИНТЕНСИФИКАЦИЯ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА И СВЯЗЬ ЕЕ С КАПИТАЛИСТИЧЕСКИМ ХАРАКТЕРОМ СОВРЕМЕННОГО НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

1. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНАЯ ИНТЕНСИФИКАЦИЯ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И СРЕДСТВ ТРАНСПОРТА.

Всякий более совершенный путь требует затраты более значительного основного капитала, чем путь менее совершенный. Простая пешеходная или вьючная тропа, искусственная грунтовая дорога, дорога, покрытая каменной одеждой, шоссированная, покрытая торцами, асфальтом, гудроном и др., подъездной железнодорожный путь облегченного типа, второстепенная железная дорога, магистральная линия и сверхмагистрали представляют последовательные ступени возрастающей интенсификации сухопутных путей сообщения. В области водных путей тот же процесс усовершенствования и интенсификации составляют первоначально регулирование русла рек, канализирование и шлюзование их, далее каналы с малым поперечным сечением, большие каналы и в особенности каналы для прохода морских судов, наконец, большие морские порты. Все эти стадии интенсификации представляют собою последовательно все более значительные затраты основных капиталов, расходы же на единицу перевозимого груза последовательно в том же порядке сокращаются. По имеющимся данным относительно Франции, в 40-х годах прошлого столетия средняя стоимость сооружения составляла с 1 километра протяжения: обыкновенной грунтовой дороги 37 тыс. фр. (=15 тыс. руб. с километра), мощеной дороги 60 тыс. фр. (=24 тыс. р.), железной дороги в начале 60-х годов 375 тыс. фр. (=150 тыс. р.), между тем как расходы по содержанию этих путей составляли с 1 тонны и 1 километра для шоссе 1,4 *см* ($=^1/_{110}$ коп. с пуда и версты), для железной дороги только 0,5 *см* ($=^1/_{308}$ коп. с пуда и версты), а для каналов 0,25 *см* ($=^1/_{616}$ коп. с пуда и версты). У нас в 1903 г. 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 тыс. 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 тыс. руб. на 1 *км*, но расходы передвижения груза на километр пути составляют на каждые 16,5 перевезенных тонн: по шоссе 50 коп., а по рельсовым путям от 10 до 17 коп. Таким образом рельсы понижают расходы собственно по передвижению с 0,05 до 0,017—0,01 коп. с *т/км*, или, иначе говоря, дают сбережения от 33 до 40 коп. на каждый вагоно-километр, хотя при этом абсолютные цифры расходов на содержание и ремонт пути значительно повышаются, составляя на шоссейных дорогах от 360 до 400 руб.; а на рельсовых—от 700 до 1 900 руб. Эти цифры показывают, насколько рельсовые пути с увеличением интенсивности движения, делаются выгоднее шоссейных и мощеных дорог. Уже при перевозках в 35 тыс. тонн рельсовый путь делается выгоднее шоссе, если не принимать в расчет процентов и погашения затрачиваемого основного капитала; при достижении же интенсивности движения до 70 тыс. тонн 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 подвижного 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 приводят 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, несмотря 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 и на подвижной состав. Техническое усовершенствование подвижного состава, достигаемое этим, выражается прежде всего в увеличении его размеров, в повышении его подъемной силы и вместимости. Это имеет место в подвижном составе, обращающемся на всех видах путей сообщения—грунтовых, водных и железнодорожных. Крестьянские телеги, арбы и горные повозки поднимают всего $\frac{1}{4}$—$\frac{1}{2}$ тонны, между тем как современные автотранспортные машины перевозят уже 5—$7\frac{1}{2}$ тонн. Первые железнодорожные вагоны обладали подъемной силой всего в $2\frac{1}{2}$—3 тонны, между тем как в настоящее время наиболее распространенным типом

является вагон в 15 тонн подъемной силы, и все более и более распространяется употребление большегрузных вагонов в 25—30—40—50 и даже до 110 тонн. Наибольшие успехи в отношении размеров подвижного состава достигнуты в водном транспорте. Не говоря уже о лодках и парусниках, поднимающих по несколько десятков тонн, невольно вспоминается первый пароход Фультона «Клэрмонт», имевший подъемную силу всего в 160 тонн, между тем как ныне даже во внутреннем судоходстве пароходы имеют гораздо более значительный тоннаж; так, на Рейне в 1909 г. было судно с грузоподъемной силой в 3 580 тонн, а на внутренних морях—озерах Северной Америки обращались пароходы до 14 тыс. тонн. В морском транспорте размеры еще более значительны. В Германии в 1914 г. наибольший парусный корабль имел вместимость в 5 548 регистровых тонн брутто. Наиболее распространенным типом пароходов в морском и океанском транспорте являются в настоящее время, повидимому, пароходы от 5 тыс. до 8 тыс. тонн подъемной силы, а между тем в современном мировом торговом флоте имеется уже значительное число пароходов свыше 10 тыс. регистровых тонн брутто, а отдельные единицы достигают гигантских размеров свыше 50 тыс. регистровых тонн брутто.

Техническое усовершенствование подвижного состава заключается, однако, не только в увеличении его размеров. Оно стремится к тому, чтобы путем улучшения самой конструкции подвижного состава дать сбережение на движущей силе, понизить разрушительное влияние его на путь, сделать самый подвижной состав более прочным и более стойким против разрушительных влияний, наконец, дать возможность лучше приспособить условия перевозки к свойствам перевозимых грузов. Некоторые из этих свойств усовершенствованного подвижного состава действуют в противоположных направлениях (например, 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 всем этим обстоятельствам и достигается уменьшение издержек на каждую отдельную единицу перевозки, несмотря 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 постоянного

капитала как на самые двигатели, так равным образом на путь и на подвижной состав.

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.

Нижеследующие цифры могут иллюстрировать последовательное возрастание затрат основного капитала с переходом к более совершенным путям сообщения и формам транспорта. Стоимость сооружения мощеных шоссированных дорог у нас можно принять в среднем в довоенное время в сумме около 10 тыс. р. на 1 версту, стоимость же сооружения железных дорог магистрального типа в последние годы перед войной уже приближалась к 100 тыс. руб. на 1 версту. Средняя же стоимость нашей рельсовой сети, по данным на конец 1912 года, определялась в 115 389 руб. на 1 версту. Эм. Закс принимает среднюю стоимость сооружения грунтовых дорог в Германии в 10 тыс. марок на 1 *км*. Сооружение городских дорог обходилось во много раз дороже. Средняя же стоимость сооружения дорог всех категорий составляла в 1914 г. 316 тыс марок (около 150 тыс. руб.). Расходы по урегулированию рек составляли в среднем кругло 75 тыс. марок (35 тыс. руб.), по устройству каналов и канализированных рек 200 тыс. марок. По данным Кольсона, канализирование Сены обошлось в 600 тыс фр. с километра (около 240 тыс. руб.). Сооружение новейших больших каналов потребовало значительно больших сумм: канал Дортмунд—Эмс обошелся в 395 тыс. марок, канал между Рейном и Везером 658 тыс марок на 1 *км*. Парусное судно средней величины (250 тонн = 15 250 пуд.) стоило кругло 95 тыс. марок, пароход же в 5 тыс. тонн 1 300 тыс.—1 400 тыс. марок.

2. ОСНОВНОЕ УСЛОВИЕ ХОЗЯЙСТВЕННОСТИ ЗАТРАТ В ТРАНСПОРТНОЕ ДЕЛО И СХОДСТВО ПОСЛЕДНЕГО С ПРОЧИМИ ПРОМЫШЛЕННЫМИ ПРЕДПРИЯТИЯМИ.

Указанные крупные размеры основных капиталов в усовершенствованных формах транспорта, с огромным притом преобладанием в их составе постоянных капиталов, придают, 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 путь и средства транспорта, берется из общего запаса капиталов, имею-

щихся в стране и необходимых для обслуживания всех ее производственных и распределительных процессов. Поэтому капитал, затрачиваемый на транспорт, должен быть с точки зрения общих интересов народного хозяйства не менее продуктивен, чем при всякого рода других его вложениях 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 изложении мы отчасти уже говорили, а в последующем изложении (гл. V) подробно выясним, 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 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, общие интересы требуют, чтобы потребление удовлетворялось продуктами местного производства, если преимущества каких-либо других пунктов в отношении издержек производства не настолько значительны, чтобы возместить народному хозяйству с некоторым излишком те расходы, которые оно несет при совершении транспорта, так как развитие перевозок при таких условиях означало бы не лучшее использование капиталов и производительных 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; они 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 пред-

приятия. Если те или иные усовершенствования транспорта не обещают таких результатов хотя бы через известный промежуток времени, то самые усовершенствования, какими бы превосходными они ни представлялись в техническом отношении, должны быть признаны нецелесообразными 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 тяжелыми 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—1847 гг., в Германии 1871—1873 гг., в Соединенных штатах Америки в десятилетие 1882—1892 гг.

3. ОСОБАЯ РОЛЬ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА В РАЗВИТИИ ИНТЕНСИВНОСТИ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

Современные пути и средства транспорта не только сами отличаются капиталистическим характером, но вместе с тем играют и совершенно особую роль в последовательном ходе и развитии 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 налицо и представлять возможность этого сбыта. В известный момент наступают 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 усовершенствованных путей и средств транспорта до полного проявления их творческого влияния, и есть период их развития; он может быть весьма неодинаков по своей продолжительности.

Изложенными обстоятельствами и объясняется обычно наблюдаемый факт, что когда имеются налицо необходимые предпосыл-

ки 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 всех видов 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. Ныне это соотношение ценности всех ферм и капиталов, вложенных в железные дороги, существенным образом изменилось. В 1920 г. ценность всех ферм исчислялась в 77 924 млн. долларов, капитал же, инвестированный в железные дороги, оценивался только в 19 839 млн. долларов. В Германии затрату капиталов в средства транспорта и сношений можно определить, по мнению Эм. Закса, кругло в сумме около 34 млрд. марок, что составляет 10% всего национального имущества. Что касается СССР, то следующие цифры могут до известной степени характеризовать значение наших путей сообщения и средств транспорта в общей системе народного хозяйства. По подсчетам известного проф. В. И. Гриневецкого [1], общий итог производства по 5 группам промышленности (горное дело, металлические производства, текстильные, пищевые и разные), с исключением внутреннего товарооборота в каждой группе, составлял в 1912 г. 4 565 млн. руб., в том числе горное дело—520 млн. металлические производства—715 млн., текстильные—1 158 млн. руб., пищевые—1 358 млн. и разные—822 млн. руб. Валовая выручка наших жел. дорог в том же 1912 г. составляла около 1 200 млн. руб.; валовой доход водного транспорта можно оценить не менее как в 250—300 млн. руб. Таким образом, общая

[1] «Послевоенные перспективы русской промышленности», Москва, 1919 г.

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.

По составленному Центральным статистическим управлением балансу народного хозяйства СССР 1923/24 г. общая ценность всего народного имущества СССР на 1 октября 1924 г. исчислена в 99 396,9 млн. червонных руб., считая в том числе и ценность земель, и в 39 766,6 млн., не считая ценности земель. Ценность железнодорожного имущества, с учетом износа, определена там же в 6 050,3 червонных руб., т. е. 6% по отношению к первой цифре и 15% по отношению ко второй.

Общая сумма дохода России в 1914 г. составляла 16 400 млн. руб. золотом, валовой доход железных дорог в 1913 г. определился в 1176 млн. руб. золотом, т. е. 7,1% от общего дохода страны [1].

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 [2].

4. ЗАКОН ИНТЕНСИВНОСТИ ТРАНСПОРТА.

Указанной в предыдущем изложении природой транспорта и общим характером его развития определяется взаимоотношение между транспортом и народным хозяйством, которое Эм. Закс назвал «законом интенсивности транспорта»—«Intensitäts-Gesetz des Verkehrs». Содержание этого закона и связанные с ним следствия, как они устанавливаются этим законом, имеют, по нашему мнению, настолько общий интерес для понимания явлений в области нашего транспорта как в прошлом, так и в настоящем, что мы находим полезным привести соображения Закса по этому предмету in extenso. Вот эти соображения.

Вложение постоянного капитала является целесообразным и рациональным лишь при условии, что этому капиталу предстоит такое количество актов использования, что, несмотря на повышение основных затрат, 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 неправильно, как

---

[1] С. Г. Струмилин, Очерки советской экономики, стр. 21, 12 и 235, Москва, 1928.
[2] Em. Sax, Die Verkehrsmittel etc., B. I., стр. 63.

бы ни было высоко достигаемое при этом усовершенствование с технической точки зрения. Поэтому средства транспорта, как предприятия с выдающимся преобладанием постоянных капиталов, могут быть доводимы только до такой степени интенсивности, которая, при данной наличной возможности использования их, обеспечивает конкретно наиболее низкие издержки перевозки. Мера возможного использования определяет меру интенсивности средств транспорта; последняя находится в прямом соотношении к первой. Размеры всей совокупности полезных актов, которые фактически требуются от средств транспорта, степень их действительного использования называются густотой или интенсивностью движения. Последняя, очевидно, зависит от интенсивности всего народного хозяйства. Подъем всего народного хозяйства приводит к повышению возможного использования средств транспорта, причем увеличение количества перевозок должно достигать такого размера, при котором использовалась бы вся или по крайней мере значительная часть создаваемой затратами труда и капитала мощности соответственных транспортных сооружений и устройств. Если этого нет, если пропускная и провозная способность пути используется далеко не сполна, если большегрузные вагоны ходят наполовину пустыми, а мощные паровозы новейшей конструкции ведут поезда лишь половинного состава, то, очевидно, что дополнительные затраты капиталов были нерациональны с точки зрения хозяйственности, которая всегда требует достижения максимального эффекта с минимальными издержками. То же самое относится и ко всем другим видам транспорта. Применять 5-тонный автомобиль, когда груза имеется 2—3 тонны, шоссировать дорогу там, где движение слабо, строить пароходы в 10 тыс. тонн для таких сообщений, грузооборот которых не может заполнить всей их подъемной силы и вместительности—так же нерационально, как и поднимать интенсивность и оборудование железнодорожного транспорта, когда это не оправдывается совершившимся или ожидаемым увеличением грузооборота.

Таким образом, мера интенсивности, до которой следует доводить пути и средства транспорта, определяется мерой возможного их использования, каковая мера в свою очередь зависит от размеров потребности народного хозяйства в транспортных услугах и от ожидаемого в ближайшем будущем их развития. Отсюда и следует необходимый вывод, что общий уровень интенсивности транспорта должен быть сообразован со средним уровнем интенсивности всего народного хозяйства, его способностью к дальнейшему развитию, а также степенью культурного развития страны и ее политических отношений.

Повышение интенсивности транспорта, создавая удобства и облегчения перевозок, с своей стороны является во многих случаях весьма важным фактором повышения интенсивности самого народного хозяйства. Расхождение уровней интенсивности транспорта и народного хозяйства всегда сопровождается неблагоприятными

последствиями для общих интересов, потому что приводит к повышению издержек транспорта. Наши крупные финансовые потери на железнодорожном транспорте в первые годы текущего десятилетия в очень значительной мере объясняются падением, сравнительно с довоенным временем, грузооборота и общим понижением в эти годы интенсивности всего народного хозяйства. Равным образом и восстановление транспорта в последние годы, и улучшение его финансового положения находятся в самой тесной зависимости от успешного хода восстановительного процесса во всем народном хозяйстве.

Однако, говоря об общем уровне интенсивности народного хозяйства, не следует упускать из виду, что степень этой интенсивности обыкновенно весьма неодинакова в различных областях и районах страны. Поэтому и размеры потребности в транспортных услугах в каждой из этих областей и в каждом районе также весьма различны, а следовательно, в соответствии с этим должны варьировать и степень интенсивности путей и средств транспорта, и последние конечно должны быть приноровлены к особенным условиям каждой области. Кроме общих размеров потребности в транспортных услугах, необходимая степень интенсивности транспорта находится в большой зависимости также от особого характера движения в каждой местности. Где имеются скопления больших масс пассажиров или грузов, там с хозяйственной точки зрения могут быть вполне оправданы пути и средства транспорта высокой степени интенсивности, требующие значительных основных затрат. Примерами в этом отношении могут служить по грузовому движению главные магистральные пути, связывающие крупные промышленные и населенные центры, например, Москва—Ленинград, или соединяющие места добычи топлива с центрами перерабатывающей промышленности, например, Донбасс—Москва и т. д. По пассажирскому движению можно указать на городские дороги большой скорости (метрополитэны) в городах с миллионным населением. Там же, где дело идет о небольших количествах перевозок, или о таких, которые хотя в общей сумме и представляются значительными, но следуют в разное время или во многих расходящихся направлениях, или идут попеременно в различные конечные пункты, т. е. отличаются рассеянным во времени и в пространстве характером, и, следовательно, дело не идет о крупных скоплениях значительных масс пассажиров или грузов, в таких случаях экономически правильным является пользование менее интенсивными путями и средствами транспорта. Примерами могут служить гужевое пассажирское и грузовое движение в городах (обыкновенные извозчики и так называемые ломовики) и в деревнях, подъездные пути облегченного типа с редким и даже нерегулярным движением поездов и т. п. В морском сообщении местное раздробленное движение между береговыми пунктами осуществляется каботажем с помощью мелких судов, большею частью парусных, даже простых лодок, океанский же

массовый транспорт обслуживается крупным судоходством, в особенности пароходами очень большой вместимости

Различные ступени густоты движения и хозяйственных оборотов приводят и к соответственным градациям интенсивности 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 интенсивности хозяйственных оборотов, создаются более мелкие градации в интенсивности различных видов средств транспорта, которые благодаря этому оказываются по степени своей интенсивности гораздо ближе друг к другу, 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 хозяйственная 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, с изобретением моторных экипажей, и этот пробел заполняется автотранспортом.

В результате всего этого развития получается распределение средств транспорта различной интенсивности по различным областям и районам страны, в определенном соответствии с индивидуальными условиями и особенностями каждой из этих областей и районов. Такое распределение и составляет систему средств транспорта страны. Средний уровень интенсивности всей системы выражает конкретную ступень развития интенсивности всего народного хозяйства. Это необходимое соответствие и постоянное взаимодействие между народным хозяйством страны в целом и отдельными его частями и районами, с одной стороны, и обслуживающей его системой путей и средств транспорта—с другой, Закс и называет законом интенсивности транспорта.

ГЛАВА V.

ВЛИЯНИЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА, В ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, НА РАЗЛИЧНЫЕ СТОРОНЫ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ (НАРОДНОЕ ХОЗЯЙСТВО, ГОСУДАРСТВЕННАЯ, КУЛЬТУРНАЯ И ОБЩЕСТВЕННАЯ ЖИЗНЬ).

1. ОСНОВНОЕ ВЛИЯНИЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА.

Выше, в главе III, было подробным образом выяснено, насколько усовершенствованный транспорт, в частности железнодорожный, с одной стороны, удешевляет перевозку, а с другой улучшает ее качество, повышая скорость, регулярность, безопасность, приспособляемость перевозки к особенным свойствам пассажиров и грузов и т. д. Основной и главнейший результат этих усовершенствований выражается в том, что создается возможность перевозки пассажиров и грузов на более значительные расстояния, т. е. расширяется круг возможного движения пассажиров и сбыта товаров. Так, до проведения железных дорог, перевозка хлеба производилась у нас максимально на расстоянии в 300—350 *км*, теперь же хлеб перевозится на огромные расстояния: до 4 тыс.—5 тыс. *км*. Каменный уголь перевозился на волах никак не далее 100—150 *км*, железная же дорога дала возможность регулярной перевозки его на расстояния в 1 000 и более *км*, а в некоторых случаях даже до 2 тыс. *км*. Масло, яйца, молоко и другие скоропортящиеся продукты могли доставляться в города лишь из ближайших окрестностей, преимущественно на расстояния, которые могли быть пройдены гужом в 1—2 суток. При современном же усовершенствованном транспорте эти продукты доставляются на такие огромные расстояния, как, например, масло из Сибири в Лондон, мясо из киргизских степей в Москву, из южной Америки в Лондон, баранина из Австралии в Европу и т. д., и т. д. В этом огромном расширении круга возможного обращения товаров и заключается основное влияние усовершенствованного транспорта, которое дает целый ряд других последствий в различных областях народного хозяйства, в виде влияния на товарные цены, на производство, его размеры, внутренний строй и территориаль-

ное размещение различных отраслей промышленности в стране, на торговлю и потребление.

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 объясняется тот факт, что всякие усовершенствования в транспортном деле оказывают самое глубокое влияние на всю хозяйственную жизнь страны, на все ее стороны и проявления. Влияние усовершенствованного транспорта, однако, не ограничивается лишь областью хозяйственных явлений. Оно идет гораздо далее. Известный немецкий экономист 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 ввиду тесной зависимости и взаимодействия между народным хозяйством и всеми другими сторонами народной жизни.

Однако все те великие преобразования, которые имели место во второй половине XIX в. во всем народном хозяйстве и всей народной жизни европейских стран и Сев. Америки, были вызваны конечно не только усовершенствованиями транспорта, но также и целым рядом других условий и обстоятельств. Это необходимо всегда помнить, чтобы не впасть в чрезмерное преувеличение роли усовершенствованного транспорта, как фактора в общем культурном развитии человечества. Вместе с тем, говоря о влиянии усовершенствованного транспорта, необходимо иметь в виду не только влияние распространения железных дорог, но также и начавшееся примерно около того же времени развитие пароходства— как морского, так и на внутренних водных путях сообщений. Англия уже с 40-х годов прошлого столетия начинает охватывать весь мир сетью своих пароходных линий. Германское пароходство, морское и внутреннее, начинает развиваться несколько позднее, именно уже только с 50-х годов. Впрочем влияние водного транспорта ограничивается прибрежными районами, влияние же железнодорожного транспорта гораздо шире, оно захватывает внутренние области отдельных стран и целых континентов и вовле-

кает их в общий национальный и даже мировой экономический оборот.

Влияние железнодорожного транспорта начинается не сразу с возникновением железных дорог. Хотя, как упомянуто уже в предыдущем изложении, открытие железной дороги Ливерпуль—Манчестер, последовавшее в 1829 г., привлекло всеобщее внимание к вновь изобретенному способу транспорта, однако, еще через 12 лет после этого число дорог, бывших в эксплоатации, составляло: в Англии 2 521 *км*, во Франции только 269, в Австро-Венгрии вместе с конножелезными дорогами 538, в Германии 627, в Бельгии 378 и в Соединенных штатах Америки 3 500 *км*. При таком протяжении рельсовых путей сообщения, влияние железнодорожного транспорта могло быть лишь местным и частичным. Оно начинает становиться более широким и общим только с 1845 г., когда были сооружены в Европе и Америке более значительные линии такого протяжения, при котором результаты усовершенствования транспорта могли начать проявляться не только в отдельных разрозненных небольших районах, но и на пространстве более обширных районов и целых стран. Около половины XIX в. возникают первые рельсовые соединения между различными государствами, повсюду происходит усиленная работа над развитием и расширением железнодорожных сетей, в результате чего протяжение железных дорог в Европе за время с 1845 по 1875 г. возросло с 8 235 до 142 494 *км*. В этот период времени новый способ транспорта достиг своей зрелости, в результате чего получилось такое углубление и расширение хозяйственного влияния железных дорог, которого ранее нельзя было и предполагать.

У нас можно говорить о более широком влиянии железных дорог на народное хозяйство только со второй половины 60-х годов прошлого столетия, когда впервые началось у нас более энергичное железнодорожное строительство. До этого же времени наша сеть развивалась очень медленно. Хотя первая дорога (от Петербурга до Царского Села и Павловска протяжением около 27 *км*) и была открыта у нас уже в конце 1837 г., но к 1865 г., т. е. за 28 лет, было построено только 3 817 *км*. Сеть такого малого протяжения не могла конечно вызвать сколько-нибудь общих и широких преобразований народного хозяйства на столь обширной территории, как наша.

2. ВЛИЯНИЕ НА ТОВАРНЫЕ ЦЕНЫ.

Всякое увеличение расстояния перевозки необходимо связано с возрастанием цены товара. Поэтому всякий данный товар может при данном состоянии транспорта 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 с прежней ценой, 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 объясняется тем, что при современном распределении дохода менее достаточные слои населения значительно шире и многочисленнее слоев более достаточных. Однако, понижение цен и расширение сбыта наступает лишь в том случае, если производство данного продукта может быть увеличено до полного покрытия всей потребности, имеющейся в расширенном круге сбыта. В таком случае, в результате удешевления перевозки, нормально является понижение цен в местах потребления. Если же производство данного продукта не может быть расширено, то удешевление перевозки сполна или частью пойдет на пользу производителей, потому что последние могут у себя, на месте производства, поднять продажные цены соответственно наступившему удешевлению перевозки. Чаще всего непосредственным результатом удешевления перевозки является, в зависимости от того или иного соотношения спроса и предложения, одновременно более или менее значительное повышение цен на местах производства и понижение их на местах потребления. Таким образом во всех случаях получается не только понижение цен, но и сближение и выравнивание их. Это нивелирование товарных цен и является главным общим результатом влияния усовершенствованного транспорта на товарные цены.

В этом же направлении понижения и выравнивания цен действуют, наряду с удешевлением перевозки и другие особенности усовершенствованного транспорта. Повышение скорости доставки как товаров, так и известий дает производителю возможность лучше использовать перемены конъюнктуры 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 теми 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.

Эти положения о влиянии усовершенствованного транспорта на товарные цены подтверждаются очень большими статистическими данными по всем странам мира, в особенности данными о движении хлебных цен. Повсюду наблюдается сближение цен, стоящих в областях и странах производства хлебов, с ценами в областях и странах, потребляющих хлеб, причем это сближение в первый период существования морского пароходства и железных дорог, примерно до половины 70-х годов прошлого столетия, достигается тем, что цены на местах потребления понижаются, а цены на местах производства одновременно повышаются. Затем по наступлении с начала 80-х годов мирового сельскохозяйственного кризиса, хлебные цены в странах потребления продолжают падать, в странах же производства процесс повышения цен не только останавливается, но даже сменяется падением их, хотя и менее значительным, чем в странах-потребительницах. Статистические данные, характеризующие этот процесс движения хлебных цен в главнейших странах мира, будут приведены ниже при рассмотрении влияния усовершенствованного транспорта на земледелие. Но такие же явления имели место и у нас. Так, существовавшие у нас до постройки железных дорог хлебные цены к концу 70-х годов прошлого столетия повсюду более или менее значительно поднялись, напр., в Петербурге на 30%, в Рыбинске на 50%, в Орле на 66%, в Козлове на 85% и в Саратове на 100%. Что касается сближения цен, то этот процесс можно видеть из следующего сопоставления цен на рожь в губерниях промышленных и центрально-черноземных (в рублях и коп. с тонны) [1]:

	1881—1885 г.	1886—1890 г.	1891—1895 г.	1896—1900 г.
Промышленных	57 р 34 к.	37 р. 82 к	47 р 58 к.	38 р. 43 к.
Центрально-черноземных.	42 » 09 »	26 » 23 »	39 » 04 »	31 » 31 »
Разница	15 » 25 »	11 » 59 »	8 » 54 »	7 » 12 »

Из этой таблички можно видеть, что, несмотря на общее падение хлебных цен как в промышленных, так и в центрально-черноземных губерниях, процесс сближения, нивелирования хлебных цен продолжается до самого конца прошлого столетия.

Нивелирующее влияние усовершенствованного транспорта не ограничивается товарными ценами. Оно распространяется также на заработные платы, нормы процента и на ренту, которые также выравниваются в различных областях страны и даже в различных странах. Происходит такое выравнивание в значительной мере именно через посредство сближения и выравнивания товарных цен, под влиянием которых и определяются заработные платы, нормы процентов и рента.

---

[1] П. И. Лященко, Очерки аграрной эволюции России, СПБ, 1908, стр. 255—359.

3. ВЛИЯНИЕ НА ПРОИЗВОДСТВО.

Усовершенствованный транспорт, повышая способность товаров перемещаться на более отдаленные расстояния, оказывает двоякое влияние на производство: во-первых, он разрушает натуральное хозяйство и вызывает индустриализацию страны, причем наряду с обособлением промышленных районов от аграрных происходит также и специализация отдельных областей на тех родах производства, для которых у них имеются наиболее благоприятные естественные и экономические условия, и, во-вторых, приводит к общему увеличению производства в стране.

Прежде всего усовершенствованный транспорт облегчает и удешевляет подвоз сырых материалов, топлива, предметов оборудования и т. д. к местам производства и этим самым предоставляет последнему возможность существенного сокращения его издержек. Вместе с тем он открывает возможность устройства предприятий и производства в таких местах, которые не имеют у себя необходимых сырых материалов и вследствие дороговизны подвоза ранее не могли получать их со стороны. Наконец, имеет весьма важное значение и то обстоятельство, что с облегчением и удешевлением перевозки, чрезвычайно расширяется область тех потребительных 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 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. 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 и совершается процесс так называемого территориального разделения труда, т. е. индустриализации страны вместе со специализацией различных ее областей 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 производства 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, 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-помалу сетью промышленных центров. В дальнейшем своем развитии этот процесс специализации выходит даже за пределы отдельных областей различных государств, становится международным, 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.

Нельзя не отметить особо еще одну сторону влияния железных 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, железные дороги сами по себе поглощают огромные основные капиталы, требуют обширных земельных пространств, многих рабочих сил и т. д., но если сооружение железной 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 производства, действуют и другие отмеченные выше особенности усовершенство-

ванного транспорта, как скорость, освобождающая для производительной работы много времени, тратившегося людьми на самое передвижение, а также безопасность и приспособление условий перевозки к особенным свойствам грузов, предупреждающие порчу последних и тем самым сберегающие капитал, и т. д. и т. д.

4. ВЛИЯНИЕ НА ЗЕМЛЕДЕЛИЕ.

Влияние усовершенствованного транспорта на некоторые отдельные отрасли народного хозяйства отличается столь существенными особенностями, что заслуживает особого рассмотрения. Остановимся прежде всего на земледелии. 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. При этом как род производства, так и самые системы земледелия определяются в зависимости от степени удаленности соответственных районов от мест сбыта. На известных более значительных расстояниях от потребительных центров земледелие становится 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 интенсификацией 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 вызывает распространение земледелия на новые земельные площади, хотя и более удаленные, но еще вовсе не истощенные, а затем именно через это неизбежно приводит к понижению на местах потребления цен на хлеб и другие сельскохозяйственные продукты. Падение же последних 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 интере-

сах 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 домогательство 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 в., т. е. еще задолго до возникновения железных дорог и морского пароходства. Парламент рассматривал проекты шоссированных и улучшенных дорог, которые предполагалось провести от Лондона в глубь страны. Фермеры ближайших к Лондону районов нашли эти проекты решительно опасными для своих интересов и обратились в парламент с протестами и петициями, в которых объясняли, что облегчение доставки хлеба и сена из отдаленных местностей, где арендные платы и издержки производства в земледелии вообще ниже, чем близ Лондона, даст 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 железных 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.

Но железные дороги оказывают содействие земледелию не только тем, что облегчают и удешевляют доставку его продуктов на более отдаленные рынки. Одновременно с этим они облегчают и самый процесс земледельческого производства, создавая возможность подвоза и переселения целых многочисленных кадров рабочих, а затем также путем дешевой доставки сельскохозяйственных машин, орудий, удобрительных веществ, улучшенных семян и т. п.

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 объяснении 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 объясняли 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 начинает-

ся, именно с половины прошлого века, очень интенсивное и широкое развитие парового транспорта—железнодорожного и морского.

Хотя первая железная дорога и была построена у нас почти в то же время, как началось железнодорожное строительство и в Западной Европе, но затем в течение 20 лет дело шло весьма медленно, так что к 1857 г. у нас было открыто для движения всего только 1 045 *км*. Но именно в 1857 г. впервые было решено энергично приняться за железнодорожное строительство, причем намечалось, что «сеть,—как было сказано в изданном тогда указе,—будет простираться от С.-Петербурга до Варшавы и Прусской границы, от Москвы до Нижнего-Новгорода, от Москвы через Курск и низовья Днепра до Феодосии и от Курска или Орла через Динабург до Либавы, и таким образом непрерывным чрез 26 губерний железным путем соединятся взаимно три столицы, главные судоходные реки наши, средоточие хлебных избытков и два порта на Черном и Балтийском морях, почти весь год доступные; облегчится таким образом вывоз заграничный, обеспечится привоз и продовольствие внутреннее». Главными мотивами такого плана железнодорожного строительства, кроме соображений и мотивов политического и военного свойства, были именно интересы сельского хозяйства и хлебной торговли. Этот план, хотя и не так скоро, как ожидалось правительством, был впоследствии действительно осуществлен. Со второй половины 60-х годов, а затем в 70-е и 80-е годы прошлого столетия наши главные потребительные центры, как Петербург, Москва, Киев и др., а также главнейшие вывозные порты, как тот же Петербург, Ревель, Рига, Либава, Одесса, Ростов на/Д. и др., связываются рельсовыми путями сообщения с главнейшими хлебофуражными районами. Железные дороги последовательно идут от названных внутренних пунктов на юг и восток России, и, соединяясь при этом еще с важнейшими пристанями таких рек, как Волга, Днепр, Дон, открывают доступ на внутренние и заграничные рынки богатым и плодородным областям, в значительнейшей части даже еще нетронутым 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 (диференциальные 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 16 р. 93 коп.

с тонны, понизился в середине и конце 90-х годов до 4 р. 81 к., а затем даже до 3 р. 66 коп. с тонны. Параллельно с этим наш хлебный экспорт, составлявший в 60-х годах и в начале 70-х годов всего 1½—3 млн. тонн в год, в середине 90-х годов превысил 8½ млн. в среднем в год, а в некоторые годы перед войной даже 13 млн. тонн.

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 в 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 штата, как Небраска, Миннезота, Канзас, Верхняя и Нижняя Дакота и др. (2 000—2 500 и более *км*). Доставка хлеба из этих штатов в Англию удешевилась за время с 1868 г. по 1895 г. на 27 руб. с тонны, из которых на понижение железнодорожного тарифа приходится примерно 18 р., а остальные 9 р. приходятся 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, Миннезота в Америке и ст. Каунпор в Ост-Индии), а с другой стороны—в Англии:

	Миннезота	Англия	Разница
	(копеек золотом с тонны)		
1871—1874 г.	34 р. 77 к.	79 р. 91 к.	45 р. 14 к.
1875—1878 »	34 » 58 »	68 » 20 »	33 » 62 »
1879—1882 »	43 » 86 »	62 » 59 »	18 » 70 »
1883—1886 »	30 » 56 »	49 » 47 »	18 » 91 »
1887—1890 »	34 » 89 »	44 » 16 »	9 » 27 »
1891—1894 »	29 » 52 »	40 » 87 »	11 » 35 »
	Одесса	Англия	Разница
	(копеек кредитных с тонны):		
1872 г.	64 р. 66 к.	96 р. 99 к.	32 р. 33 к.
1895 »	40 » 32 »	49 » 53 »	9 » 21 »
1896 »	47 » 95 »	56 » 73 »	8 » 78 »

Годы	Цена на ст. Каунпор	Железнодорожный тариф	Морской фрахт	Портовые расходы	Итог стоимости провоза	Цена в Лондоне	Разница цен
	(в рупиях за 100 маунд с).						
1872—1874 . . .	223,62	76,66	92,65	7,14	176,45	490,78	267,16
1888—1890 . . .	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, является обычным результатом влияния 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 Миннезоте 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, наряду с удешевлением транспорта, самостоятельным фактором понижения рыночных цен.

В дополнение к помещенным выше таблицам приводим еще нижеследующие средние цены на пшеницу в марках за тонну, которые дает Э. Закс во втором издании уже не раз цитированного нами трактата «Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatwirtschaft» [1].

---

[1] B. III, S. 551.

Десятилетия	Англия	Франция	Бельгия	Пруссия	Австрия	Венгрия
1821—1830 . . .	266,0	192,4	173,4	121,7	108,8	75,3
1831—1840	254,0	199,2	192,5	138,3	108,8	83,0
1841—1850	240,0	206.6	215,3	167,8	151,9	110,1
1851—1860	250,0	231,4	260,0	211,4	202,1	163,5
1861—1870	248,0	224,6	248,9	204,6	188,4	174,1
1871—1880	226,6	238,6	250,7	223,3	265,8	239,0
1881—1890	161,6	199,4	176,3	181,4	198,3	183,7
1891—1900	131,2	178,6	139,3	164,7	187,7	174,3
1901—1910	143,8	184,6	153,0	183,1	217,3	196,3

Цифры этой таблицы чрезвычайно показательны. В начале железнодорожной эры существует огромная разница между ценами в трех западных странах и ценами трех среднеевропейских государств. С тех пор эта разница непрерывно сокращается. По сравнению с десятилетием 1821—1830 гг. цены к концу столетия значительно повысились в Пруссии, Австрии и Венгрии и примерно столь же значительно понизились в Англии, Франции и Бельгии. Таким образом, выравнивание цен произошло путем повышения цен в странах-производительницах и понижения их в странах-потребительницах. Этот процесс начинает итти правильно и быстрым темпом собственно только с половины XIX в., под влиянием усовершенствованного транспорта и в особенности развития железных дорог. Это видно с полной отчетливостью из следующих данных о ценах на пшеницу (в марках за тонну) в течение десятилетий 1851—1860 и 1891—1900 гг.

	1851—1860 гг.	1891—1900 гг.
В Англии	250,0	131,2
» Венгрии	163,5	174,0
» России	124,0	136,9

Английские цены, значительно превышавшие в начале второй половины прошлого столетия цены Венгрии и России, затем к концу столетия падают под давлением заокеанской конкуренции ниже цен Венгрии и России.

Тот же процесс выравнивания цен происходит и в пределах отдельных стран. Так, у нас в 1846 г. цена в Петербурге была 9 р.—12 руб. за четверть, а в Самаре 2 руб. 10 коп. Годом ранее цена хлеба в Опочке было 10 руб., а в 650 *км* от нее—в Орле

1 руб. 40 коп. В одном и том же пункте России цены на хлеб, в зависимости от размеров урожая, колебались в громадных пределах: высшая цена при неурожае превосходила низшую при обильном урожае в 10 и даже в 12 раз. После же развития нашей железнодорожной сети до значительной густоты, даже при таком огромном неурожае, как в 1891 г., охватившем 17 губерний, колебание цен в различных пунктах России ограничилось лишь следующими относительно весьма узкими пределами: наивысшая цена была 84 р. за тонну, низшая же 67 руб. [1]. Выше на стр. 53 мы уже привели данные о последовательном сближении у нас цен на рожь за время с 1880 г. по 1900 г. между губерниями промышленными и центральными черноземными.

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 железных 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 перенаселения, при котором населением начинает остро ощущаться недостаточность наличных ресурсов занимаемой им территории.

Однако наряду 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 разоряло 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

[1] См. А. Н. Фролов, Общие основы железнодорожного хозяйства, Петроград 1922 г., стр. 42.

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. п., для борьбы с которыми 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, Бальтимора, 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 континентальное 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, превышающие 24 руб. 40 коп. с тонны. Дру-

гие 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 получала из-за границы $^3/_5$ необходимых ей продовольственных хлебов, и только $^2/_5$ давало 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, например, цены на пшеницу в Одессе, упавшие в 1896 г. до 40½ руб. за тонну в среднем, поднялись в 1910—1912 гг. до 79—85 руб. и более. 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 результат 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.

5. ОБОСОБЛЕНИЕ ПОД ВЛИЯНИЕМ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА ПРОМЫШЛЕННЫХ И АГРАРНЫХ РАЙОНОВ.

В дополнение к сказанному необходимо еще отметить, что в результате описанного развития земледелия под влиянием усовершенствованного транспорта получается следующее чрезвычайно важное явление мировой экономики новейшего времени. Мы имеем в виду процесс обособления стран промышленных и аграрно-сырьевых. До возникновения и развития усовершенствованных видов

транспорта каждая страна в отношении пропитания своего населения и в отношении развития своей промышленности была ограничена лишь теми продовольственными ресурсами и сырыми материалами, которые могла предоставить ей ее собственная территория. Поэтому на известной ступени промышленное развитие встречало неодолимые препятствия в ограниченности ресурсов территории. От этих препятствий страны, имеющие необходимые условия и данные для промышленного развития, освобождаются с распространением усовершенствованных путей сообщения, которые доставляют им необходимые продовольствие и сырье. С другой стороны, страны и области, отсталые в промышленном отношении, получают возможность широкого развития своего земледелия, которое в прежнее время встречало непреодолимые препятствия для сбыта своих продуктов в ограниченности спроса ближайших рынков и в полной невозможности доставлять их на более отдаленные рынки—внутренние и заграничные мировые.

Этот процесс обособления стран и областей производства продовольственных средств и сырых материалов от стран и областей промышленных проявился и у нас, с одной стороны, по отношению к промышленным странам западной Европы в чрезвычайном росте нашего хлебного экспорта, а с другой, в нашем собственном промышленном развитии, в росте и развитии нашего центрального промышленного района. Наш хлебный вывоз составлял в 1861—1870 гг. в среднем ежегодно 18 млн. тонн, в десятилетие же 1901—1910 гг. ежегодный средний вывоз хлеба достиг 107 млн. тонн.

На важное значение наших первых железных дорог, построенных еще в 60-е и в начале 70-х годов прошлого столетия, для развития центрального промышленного района обратил внимание уже А. И. Чупров в своем известном труде «О железнодорожном хозяйстве», изданном во второй половине 70-х годов. Из собранных им данных за время с 1864 до 1876 г. видно, что привоз хлеба, мяса, дров, железа, железных изделий и машин в такие важные пункты центрального промышленного района, как Иваново, Шуя, Раменское, Орехово, Павлово, непрерывно и постоянно возрастал за это время. Все сказанные грузы (продовольствие, топливо, сырье и машины) являются средствами производства, которых частью вовсе не было на месте, а частью в них стал обнаруживаться недостаток. И если бы наш центральный промышленный район вынужден был довольствоваться топливом и средствами продовольствия, доставляемыми из ближайших к фабрикам и заводам окрестностей, то, конечно, развитие этого района давно остановилось бы. Только проведение железных дорог, как прорезавших непосредственно центральный промышленный район (Шуйско-ивановская и некоторые из дорог, примкнувших к Москве), так и дорог, соединивших его с более отдаленными земледельческими и лесными районами, создало необходимые условия для дальнейшей концентрации фабричного населения

в определенных промышленных пунктах и для дальнейшего обособления промышленных районов от аграрных. Начало такой индустриализации центрального промышленного района относится еще ко времени до возникновения железных дорог, когда необходимые для него мука, зерно, мясо, рыба, дрова прибывали сюда гужом и водой. Вновь проведенные железные дороги по преимуществу и занялись подвозом в центральный район хлеба, скота и всяких жизненных продуктов (южные подмосковные дороги), дрова (Московско-брестская), каменного угля (Московско-курская), впоследствии нефти (Нижегородская и Ярославская), а также фабричного сырья.

6. ВРЕМЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ У НАС РАЗЛИЧНЫХ ОТРАСЛЕЙ ДОБЫВАЮЩЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПОД ВЛИЯНИЕМ СООРУЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

Однако сооружение железных дорог, сразу же вызвавшее весьма значительное развитие нашего сельского хозяйства и оборотов нашей внешней и внутренней торговли, оказывает до самого конца 70-х годов прошлого столетия сравнительно лишь небольшое влияние на нашу промышленность, добывающую и перерабатывающую. Влияние это начинает решительным образом возрастать лишь с 80-х годов, когда был построен целый ряд железных дорог, имевших весьма крупное значение частью для возникновения, частью же для дальнейшего развития таких основных отраслей нашего народного хозяства, как каменноугольная и металлургическая промышленность (дороги Екатерининская, Ивангород-домбровская и Екатеринбург-тюменская), нефтяная (Баку—Тифлис—Поти), хлопководство (Закаспийская железная дорога, впоследствии развившаяся в целую сеть дорог Средней Азии и Закавказья) и соляная промышленность (дороги Баскунчакская и Екатерининская). Этими дорогами сразу же было положено основание для широкого и интенсивного развития трех горнозаводских районов—уральского, донецкого и домбровского, двух соляных районов—донецкого и баскунчакского, двух районов хлопководчества—туркестанского и закавказского и нашего основного нефтяного района—бакинского. Железные дороги дали этим районам, во-первых, удешевление стоимости перевозки в таких крупных размерах, в каких впоследствии, при дальнейшем усовершенствовании железнодорожного транспорта и его тарифов, оно более не повторялось, и во-вторых, возможность постоянных, регулярных, срочных и скорых сообщений, значение которых для развития производства, торговли, для правильного удовлетворения разнообразных потребностей народного хозяйства, населения и самого государства не менее важно, чем удешевление перевозки само по себе. Этим впервые была создана для всех названных районов возможность непрерывной связи и сношений как с районами перерабатывающей промышленности, так и с важнейшими потребитель-

ными центрами. Названные дороги вместе с другими, построенными в том же десятилетии и с построенными ранее довели нашу сеть до такой степени густоты и протяжения, что наше народное хозяйство как в целом, так и в отдельных частях могло начать решительный переход от экстенсивных приемов и форм натурального хозяйства к интенсивным методам капиталистического производства в крупных размерах.

7. ВЛИЯНИЕ НА ГОРНОЗАВОДСКУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ [КАМЕННОУГОЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ].

В этой области проявляется с особенной отчетливостью и силой значение железных дорог как фактора, который впервые сообщает разного рода продуктам горнозаводской промышленности физическую и экономическую способность перемещаться на более или менее значительное расстояние. При этом особенного внимания заслуживают не столько добыча руды и соли, сколько ископаемое топливо, разные роды камня и земляных пород. Характерно, что именно потребность горного дела в улучшенных перевозочных средствах привела к изобретению железной дороги и что первые железные дороги были горнозаводские.

Колоссальный подъем каменноугольной промышленности начинается только после возникновения и распространения железных дорог. Однако в этом процессе развития каменноугольной промышленности гораздо меньше значения имело собственное потребление железных дорог, хотя само по себе и весьма значительное, чем то обстоятельство, что впервые железные дороги сделали возможным употребление угля в промышленности в действительно крупном масштабе. Для правильного понимания взаимодействия между распространением рельсовой сети и ростом добычи угля имеет весьма важное значение тот факт, что тогда как в период с 1845 по 1875 г. рост сети в главнейших европейских государствах и в Соединенных штатах Америки значительно обгоняет рост добычи угля, в позднейший период с 1875 по 1912 г., напротив того, рост добычи угля происходит гораздо быстрее развития железнодорожной сети.

Развитие у нас каменноугольной промышленности совершается в очевидной и непосредственной зависимости от развития рельсовой сети, как это можно видеть из нижеследующей таблицы:

Годы	Добыча угля			Рост рельсовой сети в километрах	Увеличение против предыдущего в %
	Общая сумма тысяч тонн	Увеличение против предыдущего в %	В т. ч. на юге тысяч тонн		
1860	300	—	100	1 592	—
1880	3 291	998	1 415	22 649	1 322
1900	16 444	501	11 355	53 100	134

Отмеченное для заграницы явление более быстрого по сравнению с добычей угля роста сети в 1-й период и более медленного во 2-й повторяется, как можно видеть из этой таблицы, и у нас.

Развитие сети вызывало рост добычи каменного угля главным образом путем удешевления стоимости перевозки, которая в то время на грунтовых дорогах составляла 8,1—5,7 коп. с тонны и километра и уже на 300—350 *км* достигала 17—28 руб. с тонны, что делало сколько-нибудь значительное распространение угля решительно невозможным. За такую плату каменный уголь мог пройти по железным дорогам, даже при самой высокой ставке, которая иногда ими устанавливалась в то время, расстояние в $2^1/_2$—4 раза более длинное. Таким образом впервые железные дороги открыли каменноугольной промышленности доступ на более отдаленные рынки, а следовательно и создали возможность широкого роста его добычи. Однако первоначальные тарифы наших дорог были построены так, что поощряли перевозку иностранного угля в ущерб нашим собственным угольным районам. Так, иностранный уголь перевозился внутрь России от Петербурга, Риги и Либавы по значительно более низким ставкам (0,76—0,66 коп. с тонны и километра), чем русский уголь в направлении к этим портам (ставки 0,95—0,87 с *т/км*. Тарифы же до внутренних станций, в том числе Центрального промышленного района, устанавливались по еще более высоким ставкам, доходившим даже до 2,3 коп. При таком строе тарифов сбыт русского угля ограничивался лишь местностями, ближайшими к районам его добычи, в Прибалтийском же крае и даже в Центральном промышленном районе господствующее положение занимал иностранный уголь. Только в 1890 г. при первом пересмотре тарифов вновь образованными тогда правительственными тарифными учреждениями это ненормальное положение было устранено, и тарифные ставки на иностранный уголь существенно повышены, тарифы же на донецкий уголь понижены до 0,63 к. с *т/км*. Тарифы на перевозку угля из других районов его добычи также были понижены более или менее существенным образом. В последние годы у нас установлен тариф на перевозку угля из Кузнецкого бассейна на Урал в размере 0,38 коп. с *т/км*, и благодаря этому уголь из названного района перевозится на расстояние около 2 тыс. *км*, т. е. на расстоянии во много раз более значительном, чем было возможно до сооружения железных дорог.

8. ВЛИЯНИЕ НА ПРОМЫШЛЕННОСТЬ ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩУЮ.

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 уде-

шевлению 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 и 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 объяснено выше, впервые создается усовершенствованным транспортом, чрезвычайно повышающим транспортную способность самых разнообразных категорий грузов, в особенности более дешевых и массовых. Вследствие этого множество мелких так называемых сельскохозяйственных предприятий (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 той пропорции, в которой вес сырых материалов стоит к весу готовых продуктов. Это так называемый фактор весовых коэфициентов [1]. В каждом сырьевом продукте имеются составные элементы, которые не могут быть непосредственно использованы в процессе производства, причем нередко получаются такие отбросы, которые могут быть использованы рационально лишь на месте добычи. Из тонны свеклы получается всего только около 150 *кг* сахара, остальные

[1] Самый термин и выяснение его влияния принадлежат Альфреду Веберу, автору известной работы о размещении промышленности. А. М. Гинзбург, Экономия промышленности, т. II, стр. 396. См. также весьма интересную работу С. В. Бернштейн-Когана, К вопросу о постановке работы по районированию и рационализации географического размещения промышленности, Москва 1925.

составные части дают либо малоценные отходы (патока, жом и пр.), либо вовсе улетучиваются при переработке. В льняной соломе при переработке в волокно отбросы составляют 91%. Обратные случаи, когда перевозка готового товара имеет дело с такими же или даже с более значительными весовыми количествами, чем перевозка сырья, редки (сахар рафинад и сахарный песок, печеный хлеб, мыло). Указанное освобождение перерабатывающей промышленности от прикрепления к местам добычи сырья и топлива, создаваемое железными дорогами, проявляется тем с большей силой, чем меньшую долю сырье и топливо составляют в весе готового продукта. Напротив того, при очень большой разнице между весом вспомогательных материалов и топлива и весом готовых продуктов соответственные производства остаются и до сих пор прикрепленными к местам добычи материалов и топлива, таковы: промышленность—металлургическая, льнообрабатывающая, свеклосахарная и др. Волокнистые вещества, напротив того, выдерживают очень далекую перевозку, вся хлопчатобумажная промышленность Европы, равно как и наша, живут сырьем, привозимым за тысячи верст.

С течением времени указанное влияние железнодорожного транспорта в направлении сосредоточения перерабатывающей промышленности в городах, вдали от сырьевых и топливных баз, ослабляется благодаря тому обстоятельству, что развитие добывающей промышленности в каком-либо районе способствует вместе с тем созданию условий, которые позволяют перерабатывать сырье на месте. Вследствие этого создается тенденция к возникновению новых предприятий, а также к перемещению старых предприятий вблизи от топливных и сырьевых баз. Этим достигается большая экономия на перевозках, по железным дорогам, и предприятия, расположенные невыгодно в транспортном отношении, вынуждены или переменить место своего расположения или закрыться. Процесс такого перемещения производств принял в последние 15—20 лет весьма широкие размеры. Особенно рельефно это отразилось на германской железной промышленности. При сокращении добычи руды и получения лома только на 3% перевозка этих грузов по железным дорогам сократилась на 31%, что составило 7 млн. тонн. По той же причине упала перевозка чугуна и стали не в деле на 2 млн. тонн[1]. Перевозка каменного угля на германских железных дорогах упала со 137 млн. тонн в 1913 г. до 119 млн. тонн в 1927 г. Тот же процесс структурных перемен в промышленности наблюдается и в Соединенных штатах Северной Америки, на железных дорогах которой перевозка угля упала с 428 млн. тонн. в 1923 г. до 408 млн. тонн в 1927 г., перевозка руды за то же время понизилась с 80 млн. до 70,5 млн. тонн. Причины этих явлений лежат однако не только в приближении обрабатывающей

[1] Bernhard Harms, Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft, 1927, статья D. J. Vogt «Wandlungen im deutschen Eisenbahnwesen», S. 160.

промышленности к источникам сырья и топлива, но также и в уменьшении потребления угля вследствие более рационального использования его, замены его жидким минеральным топливом, использованием водной энергии и др. [1].

Сущность влияния отмеченного фактора весовых коэфициентов заключается в том, что, как общее правило, перевозка готового фабриката обходится дешевле, чем перевозка сырья. Вследствие этого, а также благодаря незначительности стоимости перевозки по отношению к цене многих фабрикатов, для последних расстояние перевозки стало в настоящее время почти безразличным наряду 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 же 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 являлся необходимым для этого предварительным условием. Обратное же воздействие развитой промышленности на транспорт наступает уже в последующее время

9. ВЛИЯНИЕ НА МЕТАЛЛУРГИЧЕСКУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Железоделательная и чугуннoплавильная промышленность до сооружения железных дорог располагалась близ мест залежей руды. Так было и у нас. Мы долгое время производили

[1] НКПС, Отдел статистики и картографии, вып. 92. Иностранный железнодорожный транспорт за 1913 и 1922—1927 гг. Статья Ф. Ф. Гиршфельда, Экономический обзор мирового железнодорожного транспорта за послевоенные годы.

чугун и железо на таких слабых рудных месторождениях, как олонецкие, подмосковные и др. При этом, так как сырой продукт (чугун, железо) очень удорожался вследствие перевозки, готовый же к употреблению фабрикат приобретал гораздо более значительную способность к перемещению, то обыкновенно с производством чугуна и железа была связана и переработка их, отличавшаяся по необходимости мелкими формами предприятий. С возникновением железных дорог это положение существенным образом изменяется. Переработка чугуна, железа и стали рассеивается по разным местам территории соответственно рынкам сбыта. Но чугунные и сталелитейные заводы остаются у мест залежей руды или топлива, причем выбор рудной или топливной базы для расположения завода обусловливался в значительной степени тарифной политикой железных дорог. В зависимости от соотношения тарифов на перевозку руды и кокса может быть выгоднее то перевозка угля к руде, то обратно руды к углю. В Германии и Соединенных штатах, после некоторых колебаний, в отношении расположения доменных печей, оказалась сильнее притягательная сила рудной базы.

У нас железные дороги, прорезавшие основные каменноугольные районы, создали прочную базу для широкого развития не только каменноугольной промышленности, но также и для промышленности металлургической. Существует мнение, что эта промышленность возникла благодаря усиленному железнодорожному спросу. Конечно, в числе причин, содействовавших последующему развитию нашей металлургии, был и усиленный железнодорожный спрос, равно как и такие факторы, как усиленный протекционизм, повышение пошлин, премии за производство рельсов и др. меры покровительственной политики. Но все эти меры оказали бы лишь весьма слабое влияние, если бы одновременно не были построены дороги Екатерининская, соединившая Донецкий каменноугольный бассейн с рудным бассейном Кривого Рога и Ивангород-домбровская дорога, соединившая заводы и рудники восточного округа близ Сандомирских гор с залежами каменного угля близ Домбровы. Эти дороги вызвали к жизни металлургическую промышленность не своим спросом, но путем того удешевления перевозки, которое они давали углю, руде, флюсам и т. п. Первое место по быстроте развития занял Донецкий бассейн, в котором выплавка чугуна с 21 тыс. тонн в 1880 г. поднялась до $1^1/_2$ млн. тонн в 1900 г., за ним следует Домбровский, в котором соответственные цифры были 44 тыс. тонн и 300 тыс. тонн. Темп развития Уральского района был гораздо медленнее, всего с 300 до 820 тыс. тонн. Такое отставание все исследователи единодушно объясняют, между прочим, отсутствием удобных и дешевых усовершенствованных путей сообщения на Урале, вследствие чего главная масса сырых материалов, как и вообще горнозаводских грузов, должна была еще в 1897 г. перевозиться гужом.

10. ВЛИЯНИЕ НА НЕФТЯНУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

В начале 70-х годов прошлого столетия на Апшеронском полуострове добывалось нефти только 25—30 тыс. тонн и получалось из Америки нефтяных продуктов свыше 50 тыс. тонн, а между тем уже в 80-х годах перевозилось по железным дорогам ежегодно в среднем в первую половину десятилетия по 650 тыс. тонн и во вторую по 1,5 млн. тонн. В 90-е годы эти цифры достигают 1,9 и 2,4 млн. тонн. Общая сумма добычи нефти составляла: в 1888 г. 3,18 млн., в 1890 г. 4 млн. и в 1900 г. 10,4 млн. тонн. Этим широким развитием наша нефтяная промышленность обязана, в ряду других факторов, развитию в это время усовершенствованного транспорта в виде пароходства по Волге и на Каспийском море и железных дорог. Сооружение Ростово-владикавказской железной дороги с доведением ее до Петровска и Баку и Закавказской железной дороги от Баку до Батума и Поти, с одной стороны, и железных дорог от волжских пристаней внутрь страны — с другой, было, несомненно, таким фактором, без которого было бы прямо немыслимо указанное мощное развитие нефтяной промышленности. Установившиеся на железных дорогах тарифы усиливали их влияние путем облегчения равномерного распределения нефтяных продуктов по всей сети и удешевления доставки нефтяных остатков в центральный и северный производительные районы, для чего и были установлены специально пониженные ставки до Петербурга, Москвы и некоторых других потребительных пунктов. Что касается экспортных сообщений, то в интересах внутренней переработки и внутреннего потребления, не было установлено на перевозку нефтяных остатков никаких пониженных тарифов ни от Баку, ни от Грозного. Что касается керосина и продуктов переработки нефти, то, напротив того, для поддержания и развития его экспорта на заграничные рынки постоянно предоставлялись и теперь предоставляются весьма пониженные ставки.

11. ВЛИЯНИЕ НА СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ПРОИЗВОДСТВА: СВЕКЛОСАХАРНУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, ВИНОКУРЕНЬЕ, МУКОМОЛЬЕ И ДР.

До сооружения железных дорог выкурка спирта, переработка зерна в муку, свеклы на сахар и др. являлись мелкими производствами, рассеянными по стране, потому что ни сырье для них, ни их продукты, за исключением лишь спирта, не могли перевозиться на далекие расстояния. С возникновением железных дорог это положение коренным образом изменяется. Дешевый подвоз сырых вспомогательных материалов и топлива, а также расширение района сбыта открыли возможность крупного производства и вместе с тем широкого технического преобразования и усовершенствования. Поэтому повсюду названные мелкие местные производства были оттесняемы более крупными фабричными предприятиями, которые устраивались в расчете на отдаленный

сбыт их произведений. Такой порядок развития наблюдается и у нас по отношению к названным производствам, лишь с небольшими особенностями по отношению к некоторым из них.

И у нас до сооружения железных дорог сахарная промышленность отличалась преимущественно сельскохозяйственным характером, причем заводы нередко устраивались не только на Украине, в Юго-западном крае и губерниях Царства Польского, но и в Тверской, Нижегородской и др. губерниях. Первоначально, еще в XVIII в. сахарорафинадные заводы были основаны в Петербурге (в 1719 г.), в Москве (1723 г.) и в Тульской губ. (1802 г.). Заводы эти занимались переработкой иностранного тростникового песка. С течением времени, когда начали обращаться к производству сахара из свеклы, для территориального размещения сахарной промышленности приобретает, вследствие указанного выше весового отношения свеклы к готовому продукту, первостепенное значение близость к почве, пригодной для культуры свеклы. Сахарная промышленность постепенно перемещается и сосредоточивается у нас на Украине, в Юго-западном крае и в Царстве Польском. Но так как процесс выпаривания требует много угля, то для сахарных заводов становится необходимой также близость и даже непосредственная связь с железными дорогами. Последние, однако, удешевили и облегчили подвоз не только угля, но также и свеклы и создали этим возможность увеличения размеров заводов, между тем, как без этого заводы должны были бы ограничиваться переработкой свеклы небольшого окружного района.

Сосредоточению нашей свеклосахарной промышленности на юго-западе и юге оказало весьма существенное содействие то обстоятельство, что уже в 70-х годах здесь были проложены сначала железнодорожные магистрали, давшие выход сахару на внутренние и внешние рынки, а затем две соединительные железнодорожные линии, Сумская и Фастовская, которые были сооружены с прямой целью содействия нашей сахарной промышленности и торговле. Упорядочение тарифов в 90-е годы, а также установление специальных пониженных тарифов для поддержания рафинадных заводов московского, тульского и др. и для облегчения сбыта нашего сахара на заграничных рынках, в Закаспийском крае и на Дальнем Востоке, в свою очередь оказали существенное влияние на развитие нашего сахарного производства. Все приведенные меры транспортного характера вместе, конечно, с принимавшимися одновременно другими мерами экономической политики, дали следующие результаты: в 1880 г. было произведено сахара 205 тыс. тонн и вывезено за границу несколько более 16 400 тонн, в 1902 же году производство достигло 950 тыс. тонн, а вывоз (в 1900 г.) превысил 200 тыс. тонн, тогда как привоз из-за границы стал совершенно ничтожным— всего 317 тонн.

Влияние железнодорожного транспорта на винокуренную про-

мышленность аналогично влиянию его на сахарную и мукомольную промышленность. Она утрачивает сельскохозяйственный характер, перестает быть простой принадлежностью крупных имений и приобретает характер промышленно-коммерческий с значительным увеличением размеров предприятий.

Не останавливаясь на подробном рассмотрении влияния железнодорожного транспорта на другие отрасли промышленности, ограничимся еще лишь следующими замечаниями. Наша хлопковая промышленность в Туркестане и Закавказье, маслоделие в Сибири, получившее очень крупное значение в общем ходе нашей экономической жизни, быстрое развитие нашей экспортной лесной промышленности и многие другие не менее важные факты в развитии нашего народного хозяйства были бы совершенно немыслимы без железных дорог и парового транспорта—речного и морского. До постройки железных дорог лен разводили у нас 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 расширяющейся пшеничной культуры в южных губерниях постепенно переместилось отсюда частью на Северный 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, например, в Ярославской губ., откуда снабжались овощами Петербург и Москва. То же самое имело место на юге в районе Симферополя.

12. ВЛИЯНИЕ НА ТОРГОВЛЮ.

Параллельно и в зависимости от указанных выше преобразований в сельском хозяйстве добывающей и перерабатывающей промышленности, под влиянием усовершенствований транспорта, идет чрезвычайный рост размеров торговых оборотов и 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 крупных предприятий и к специализации. Торговля разветвляется на многие отрасли, причем, с одной стороны, происходит раздробление, а с другой—объединение; 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 конъюнктур, 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 поощряют развитие предприимчивости в торговом деле. Впервые железные 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 треть привезенных на ярмарку товаров остается непроданной и возвращается обратно; следовательно, расходы перевозки, 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 по устанавливаемым особыми комитетами типам (стандартам), которым должны соответствовать продаваемые товары. Если же доставленный для сдачи товар не удовлетворяет этому требованию, например, предъявленная к сдаче партия хлеба не имеет услов-

ленного удельного веса, содержит больше, чем допускается, испорченных зерен, сора, пыли и т. п., то производится соответственная скидка с условленной цены. Все эти более совершенные и тонкие формы торговли приводят в конце концов к уменьшению затраты 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 железной дороги, Панамский канал, Багдадская дорога.

13. ВЛИЯНИЕ НА ДРУГИЕ СТОРОНЫ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ.

Как совершающиеся в области хозяйства перемены не сводятся исключительно к развитию транспорта, так и результаты влияния транспорта не ограничиваются областью хозяйства. Вся социальная жизнь связана с определенной территорией и поэтому находится под непосредственным воздействием всяких изменений в состоянии транспорта, не говоря уже об отраженных влияниях, исходящих от перемен, вызываемых в области хозяйства. Современная система усовершенствованного транспорта отражается на всех сторонах 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. Такое положение ярко выражается во всех крупных городах, которые вообще могли образоваться и существуют теперь лишь благодаря тому, что усовершенствованный транспорт чрезвычайно расширил границы необходимых для их питания районов. Например, Берлин получает пшеницу из Америки и Аргентины, скот из восточно-эльбских провинций, яйца из Галиции, Венгрии, СССР, Марокко и др., уголь из Рура, Силезии и Англии. Мы сами в Москве можем существовать лишь потому, что получаем необходимые нам продовольственные и иные предметы потребления из не менее отдаленных районов. Достаточно указать на масло, мясо и хлеб, в значительной части поступающие из Сибири, муку с Волги и из Украины, фрукты и вина с Кавказа, Крыма и Туркестана, керосин из Баку, хлопок из Средней Азии и т. д. Этими условиями транспорта и объясняется огромный рост городов и образование целых густонаселенных промышленных округов.

Могущественное преобразование транспортного дела, действуя через посредство изменений в народном хозяйстве и вместе с тем

оказывая и непосредственное влияние на семью, общину и государство, естественно должно было преобразовать и расширить и содержание духовной жизни человека в отношении всех представлений его, связанных с преодолением пространства. Несомненно, что условия жизни, существовавшие при прежнем состоянии транспорта, когда огромное большинство людей было как бы прикреплено к определенному месту, в узких пределах которого они проводили всю свою жизнь, давили на их сознание и подавляли в них дух предприимчивости. Усовершенствованный транспорт воспитал новое воззрение на пространство, которое, как выражается Лампрехт, «составляет один из существеннейших фактов духовного развития новейшего времени» [1].

Коллективная жизнь, равно как и различные стороны культурной жизни, в свою очередь, получают очень серьезное содействие от усовершенствованного транспорта. Разного рода съезды и конференции, распространение печати, разного рода выставки, как промышленные, художественные и др., поездки с целями обучения, поправления здоровья, экскурсии и многое другое, составляющее в совокупности могущественный фактор культурной революции, очень облегчаются в настоящее время благодаря железным дорогам, пароходству, автотранспорту и авиации. 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 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.

14 ОБЩЕЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ВЛИЯНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

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 но-

[1] Эм. Закс, Цитированное сочинение, т. III, стр. 603.

вых производительных сил, которые совершаются и в самом процессе перевозки (по улучшенному пути с помощью механического двигателя), и в экономическом сближении районов производства с районами потребления, и в территориальном разделении 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.

В заключение этой сводки влияний усовершенствованного транспорта, считаем полезным привести следующие слова Эм. Закса, дающие общую характеристику этих влияний. Устанавливая, что повышение производства во всех областях хозяйственной деятельности связано теснейшим образом с расширением области рынка, он говорит, что формы, в которых происходило это повышение, были различны в соответствии с различными экономическими условиями: «в добывающей промышленности это происходило путем открытия новых почв с новыми производительными силами и путем интенсификации, в обрабатывающей промышленности главным образом путем концентрации в виде крупных производств, в торговле равным образом путем повышения размеров предприятий, а также и увеличения их числа. Параллельно с этим увеличением размеров производства шло и перемещение производств на места с более благоприятными условиями. Оно совершалось под давлением необычайно обострившейся конкуренции на расширенном рынке и наблюдалось в сельском хозяйстве, промышленности и торговле, причем для последних было характерно упрощение организации, устранение промежуточных звеньев. Если искать,—говорит Закс,—для формулирования всей совокупности влияний современного транспорта абстрактных выражений, которые, конечно, остаются мертвыми без указания конкретных жизненных форм, то такими выражениями могут послужить термины интенсификация и рационализация» [1].

---

[1] Em. Sax, цитированное соч., т. III, стр. 604.

ГЛАВА VI.

ПРЯМЫЕ И КОСВЕННЫЕ ВЫГОДЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА, ИХ ЗНАЧЕНИЕ И КОЛИЧЕСТВЕННАЯ ОЦЕНКА.

1. ПРЯМЫЕ НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ВЫГОДЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА И ТРУДНОСТЬ ИХ ИСЧИСЛЕНИЯ.

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 социальной 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 уже теперь производить исчисления даваемых ими выгод с уверенностью хотя бы в приблизительной точности таких исчислений.

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 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 народнохозяйственной 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 работой, частью идут на покрытие собственных издержек по транспорту, считая в том числе и прибыль на затраченные капиталы, частью же поступают к тем, кто пользуется транспортом, и через них передаются всему народному хозяйству.

После сказанного ясно, что народнохозяйственная выгода разных видов 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 распространять-

ся. 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. Ввиду уже этого одного нельзя не признать, что принимаемые в основу исчисления данные неизбежно отличаются в известной 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 распределялось бы между грунтовыми и водными путями сообщения, представляется совершенно невозможным, что создает новую причину неточности во всем исчислении. Наконец, имеется и еще одно затруднение, связанное с предыдущим, 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 транс-

портных издержек, которых требовали прежние несовершенные пути и способы перевозки. Таковы, например, у нас сибирское масло, перевозимое на расстояниях до 4 500 *км*, хлеб—на таких же почти расстояниях, керосин, выдерживающий перевозку до 3 500 и более *км*, чугун до 1 700 и 1 800 *км* 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 настоящее время по железным дорогам. Еще менее это может быть допущено в отношении пароходства. Цены 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, причем эту разницу надо еще уменьшить на новые издержки перевозки. Опять-таки само собою разумеется, что произвести все такие исследования и расчеты вполне точно представляется совершенно невозможным, и приходится довольствоваться лишь весьма относительными и предположительными допущениями.

Несмотря, однако, на все эти практические и принципальные трудности, приводимые ниже выводы некоторых ученых специалистов относительно народнохозяйственной или общественнохозяйственной пользы усовершенствованного транспорта сделаны настолько осторожно, что могут быть признаны скорее преуменьшенными, но никак не преувеличенными [1].

[1] Более подробное изложение относящихся сюда расчетов и выводов см. в книге автора настоящих строк, «Теория железнодорожных тарифов», Спб. 1901, стр. 112—116.

2. ОПЫТЫ ИСЧИСЛЕНИЯ НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПОЛЬЗЫ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА ЭНГЕЛЯ, ДЮПЮИ, ЛЕЙГА И К. КОЛЬСОНА.

Очень известный немецкий статистик экономист Энгель исчисляет общественнохозяйственную полезность железных дорог в 24% на капитал сооружения их, причем применяет вообще самую скромную оценку услуг, доставляемых железными дорогами, например, оценивает только в 10 пф. (около 5 коп.) один час, сбереженный пассажирами благодаря ускорению переездов и т. п. Расчет этот относится к 1877 г., 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 валовому доходу железных дорог, умноженному на $2\frac{1}{2}$—4. Энгель определяет этот коэфициент для германских железных дорог в 2,35. Эти расчеты для нашей сети, несомненно, ниже действительной продуктивности наших дорог, потому что у нас интенсивность движения (количество тонно-километров, приходящихся на 1 километр рельсовых путей) всегда была выше, чем в Германии, Франции и других странах, кроме Англии. Но если применить приведенный коэфициент к нашим железным 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 $2\frac{1}{2}$—4 млрд. руб., т. е. примерно равную всему нашему государственному бюджету того времени.

То же соотношение в настоящее время скорее выше, но никак не ниже. Валовой доход в 1926/27 г. составил 1 869 млн. р., и так как цены гужа увеличились значительно более, чем железнодорожные тарифы, то народнохозяйств. выгода железных дорог должна быть оценена в сумму значительно выше 7 млрд. руб. в год.

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 железных дорог и морского и речного пароходства [1]. Он принимает, что общая сумма годовых оборотов железных дорог и трамваев земного шара может быть оценена по крайней мере в 30 млрд. франков; исполнение всех этих перевозок по грунтовым дорогам потребовало бы примерно 150 млрд. Выгоду публики, однако, нельзя принять равной разнице между этими цифрами, т. е. 120 млрд. Кольсон оговаривается, что огромное большинство грузов, перевозимых в настоящее время по железным дорогам, не могло бы выдержать расходов перевозки по грунтовым дорогам, потому что эти расхо-

[1] C. Colson. Les travaux publics et les transports, Paris 1917, p. 196.

ды 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, присоединяя к денежным сбережениям также полученную экономию во времени, равными по крайней мере сумме валового дохода железных дорог, а быть может даже двойной или тройной сумме этого дохода, т. е. следовательно в сумме от 30 до 90 млрд. В другом месте своей работы Кольсон предлагает считать выгоды публики по тем группам, которые впервые только благодаря железным 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 млрд. получены железными дорогами благодаря прямому переходу грузов, уже производившемуся ранее, с грунтовых дорог на рельсы, то получится следующий расчет. Перевозка $^1/_3$ грузов, за которую железными дорогами выручено 10 млрд., обошлась бы при исполнении ее гужом по грунтовым дорогам в 5 раз дороже, т. е. 50 млрд., и следовательно, выгода, полученная публикой на этой части грузов, равняется 40 млрд. Остальные же $^2/_3$ грузов, давшие железным дорогам доход в 20 млрд. фр., потребовали бы на грунтовых дорогах расхода в 100 млрд., и следовательно, выгода публики определится, согласно допущенным предположениям, в 100—20=80, деленное на 2, т. е. 40 млрд. Вся же сумма сбережений публики на всем грузовом движении определится в 80 млрд. фр. 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 коэфициент народнохозяйственных выгод железных дорог в размере $2^1/_2$—4-кратного их валового дохода, то получим примерно ту же оценку, а именно от 75 до 120 млрд. 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 млрд., причем современная стоимость морского транспорта принимается им ниже прежних фрахтов только в 3—4 раза, т. е. сумма сбережений должна быть принята в 6—12 млрд. 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 года 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 в., в преобразовании экономической жизни всего мира и в создании мирового хозяйства.

3. ПОНЯТИЕ КОСВЕННЫХ ВЫГОД УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ТРАНСПОРТА, ИХ ЗНАЧЕНИЕ И ОЦЕНКА.

Кроме указанных 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 всю 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 железных 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 железных дорог (или каналов) никак нельзя. В самом деле, железные дороги ведь не обладают какой-либо тайственной и чудесной силой непосредственно, самым фактом своего

существования, создавать новые ценности, повышать производительные силы и богатства страны. Достаточно в этом отношении 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 железной 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 хлеба, лесных строительных материалов и дров, угля, руды, соли и т. п. Таким образом, все те выгоды и доходы, которые получаются кем бы то ни было благодаря проведению железной дороги, являются лишь производными 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 железной 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, получающегося вследствие того общего подъема, который вызывается в земледелии, промышленности и торговле усовершенствованным транспортом. Эти выгоды вполне реальны, но не следует, как только что объяснено, 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 железной 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, чтоб косвенные выгоды были больше косвенных потерь. Поэтому при изучении и оценке какого-либо проекта новой железной дороги правильней всего ограничиваться выяснением обещаемых ею прямых выгод и результатов, игнорируя вопрос о косвенных выгодах и не рассчитывая ни на какие мистические и необъяснимые процессы, которые могли бы превратить потери и дефициты в прибыли [1].

[1] C. Colson, цитированное сочинение, стр. 196.

ГЛАВА VII.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ И ЕГО ОСОБЕННОСТИ.

1. ПОНЯТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Под именем железной дороги обычно разумеется путь, снабженный железными или стальными рельсами, по которым совершается перемещение особого рода подвижного состава, причем не имеет существенного значения, представляет ли путь широкую или узкую колею, состоит ли он из одной, двух или более пар рельсов, движется ли подвижной состав по рельсам, или же рельсы проложены над землею на столбах, а вагоны катятся под ними в подвешенном состоянии, или движутся даже не по рельсам, а по проволочному канату, как это бывает в случаях подвесных и канатных дорог. Неотъемлемым признаком подвижного состава является однако то обстоятельство, что путь не может быть покинут движущимся по нему подвижным составом, т. е. что подвижной состав приспособлен к пути таким образом, что для него исключена возможность двигаться по иному пути. Для общего понятия железной дороги также не имеет значения, совершается ли движение с помощью мускульной силы животных, или путем применения силы пара, электрической энергии, двигателей внутреннего сгорания или иной механической движущей силы. Однако, хотя применение рельсов при устройстве пути возникло, как было упомянуто в историческом очерке, значительно раньше изобретения паровоза, тем не менее понятие железнодорожного транспорта в собственном современном смысле слова выработалось только с того времени, когда удалось применить силу пара к передвижению по рельсам, а обусловливалось это тем, что только с этого времени железные дороги получили огромное значение для народного хозяйства. Железные дороги с конной тягой имеют, сравнительно с паровыми железными дорогами, лишь незначительное преимущество пред обычными колесными экипажами, и являются в настоящее время рациональными лишь там, где дело идет о сравнительно очень небольших размерах перевозок, и где имеются благоприятные условия для их сооружения и эксплоатации (ровная поверхность почвы, низкая стоимость лошадей и корма для них).

В новейшее время происходит в железнодорожном транспорте замещение силы пара силою электрической энергии, а также и двигателями внутреннего сгорания. Ввиду этого, хотя сила пара продолжает и в настоящее время сохранять господствующее положение в железнодорожном транспорте, однако обычное понятие последнего следует видоизменить в том смысле, что это есть транспорт, совершающийся по рельсовому пути с помощью механической движущей силы. Изложенное понятие железнодорожного транспорта обнимает собою лишь технические признаки железной дороги. Однако для «экономики» транспорта такое понятие представляется решительно недостаточным. Экономика транспорта, изучая железнодорожный транспорт, имеет в виду лишь рельсовые пути, предоставленные для общего пользования всех нуждающихся в перевозке грузов или в проезде. От них необходимо отличать дороги частного пользования, служащие лишь целям отдельных хозяев. Обычно—это ветви и небольшие подъездные пути к фабрикам, заводам, копям и т. п., которыми и пользуются исключительно эти предприятия для своих внутренних надобностей и для сообщения с общей сетью, но на которых не может производиться перевозка посторонних лиц и чужих грузов за плату. Таким образом приведенное определение железной дороги как объекта изучения экономики транспорта, надо дополнить еще в том смысле, что это рельсовый путь общего пользования, по которому производится с помощью механической силы перевозка людей и всякого рода грузов, принадлежащих третьим лицам.

2. РАЗЛИЧНЫЕ ВИДЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

В зависимости от различных обстоятельств и признаков юридического, экономического и технического свойства железные дороги разделяются на несколько различных видов. Главнейшие из них следующие.

В зависимости от характера владельцев различают дороги государственные, которые принадлежат государству и эксплоатируются им за свой счет, и дороги частные, находящиеся во владении и эксплоатации акционерных обществ, трестов и других организаций или отдельных частных лиц. Первые назывались у нас казенными, а вторые частными, но ныне это деление более не существует, так как с 1918 г. все частные железные дороги были национализированы на основании общего декрета от 28 июня 1918 г. о национализации крупных капиталистических предприятий.

По размерам, значению и характеру грузооборота и пассажирского движения различают: дороги главные (магистрали), дороги второстепенные и линии узко местного значения. Первые соединяют главные центры экономической, политической и культурной жизни страны и служат наиболее сильным, количественно и качественно, транспортным потребностям; в них влияние железных

дорог проявляется в наиболее полной и интенсивной степени. Это дороги сильно оборудованные, с большой провозной и пропускной способностью, снабженные мощным подвижным составом, рассчитанные на большое и скорое движение. Они имеют крупное значение не только для народного хозяйства, но также для военной обороны страны и для удовлетворения ее культурных и политических потребностей. Те магистрали, которые имеют очень крупное движение, примерно до 10 млн. тонно-километров на 1 километр пути, называются сверхмагистралями. В настоящее время у нас намечается оборудование двух направлений на такое огромное движение: во-первых, направление из Донбасса в Москву, и, во-вторых, соединение Москвы с Сибирью. Главные железные дороги составляют остов рельсовой сети государства. После сооружения главных дорог строятся дороги второстепенные местного значения, которые соединяют отдельные районы и области страны с сетью главных рельсовых или водных путей сообщения, являясь весьма важным к ним дополнением. Хотя железные дороги этого рода и не рассчитываются по их среднему оборудованию на большое и скорое сообщение, но они имеют весьма крупное экономическое значение. Дальше следуют линии узко местного значения, которые обслуживают пассажирское и грузовое движение, возникающее или оканчивающееся в пределах данной местности. Главнейшая их задача—заменить гуж более усовершенствованным видом транспорта. Вместе с тем они дают отдельным населенным пунктам соединение с ближайшим их районом, отдельным предприятиям или даже группам их соединение с общей сетью железных дорог. Сколько-нибудь широкое развитие линий местного значения является однако целесообразным лишь в странах с высокоразвитыми и интенсивными хозяйственными оборотами.

Один из видов местных железных дорог представляют трамваи, которые отличаются от железных дорог экономически тем, что служат главным образом, даже почти исключительно, для перевозки пассажиров, а иногда и грузов с большой скоростью, тогда как на железных дорогах центр тяжести всего движения лежит в перевозке грузов малой скорости. В техническом же отношении железные дороги отличаются от трамваев в том отношении, что требуют для своего сооружения особого дорожного полотна, трамваи же прокладываются по улицам, дорогам, площадям, набережным, на которых происходит и всякое другое движение (пешеходное, верховое, экипажное, автотранспорт). Особое от трамваев место занимают городские дороги большой скорости, к которым относятся так называемые метрополитэны, проходящие или на всем своем протяжении под землею, или отчасти прокладываемые над землею на столбах. Стоимость метрополитэнов очень высока, например, в Париже он обошелся по 4 млн. фр. за 1 *км*, и поэтому сооружение их оправдывается экономически лишь в очень крупных городах с миллионным населением.

По своему назначению дороги, бывают: 1) экономические, основ-

ная задача которых заключается в удовлетворении транспортных потребностей народного хозяйства и в приобщении окраинных районов к общей экономической жизни страны, 2) политические, задача которых заключается в объединении и сплочении различных частей государства в одно целое, 3) стратегические, которые служат целям военной обороны страны и 4) эксплоатационные, задача которых заключается не в том, чтобы дать соединение новым районам, но в том, чтобы разгрузить существующие чрезмерно загруженные направления. В действительности весьма редко отдельные дороги представляют один из этих типов в чистом виде.

Не касаясь разного рода других делений дорог (импортные, экспортные, транзитные, лесовозные, горнозаводские, пионерные, и т. д.), отметим еще лишь разделение дорог, в зависимости от ширины колеи, на ширококолейные и узкоколейные дороги. Количество последних у нас в настоящее время значительно меньше сравнительно с довоенным временем. В 1913 году из общего протяжения всей рельсовой сети в нынешних пределах СССР в 70 525 *км* дороги с узкой колеей составляли 4 710 *км*, в 1926/27 г. общее протяжение сети увеличилось до 76 874 *км*, а протяжение узкой колеи уменьшилось до 1 021 *км*.

3. ОСНОВНОЕ ОТЛИЧИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОРГАНИЗАЦИОННОМ ОТНОШЕНИИ ОТ ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА.

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 гужевом, автомобильном и водном транспорте отделенными друг от друга и находятся во владении и распоряжении разных хозяев, являясь нередко даже объектами особых самостоятельных предприятий. Это относится в особенности к самому пути. Грунтовые и шоссированные дороги устраиваются и содержатся государством, местными учреждениями (например, у нас, в прежнее время—земствами, ныне губисполкомами), городами, особыми дорожными союзами (в Англии и в Соединенных штатах Америки) и даже частными лицами и затем предоставляются, безвозмездно или за особую плату, в общее 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 основных элементов транспорта доходит до того, что, например, в 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, например, в Бельгии, где перевозка пассажиров в Англию издавна производилась государственным пароходством. У нас водные пути сообщения, не исключая и каналов, которые в иностранных государствах нередко содержались и эксплоатировались акционерными компаниями, всегда принадлежали и принадлежат государству. Что же касается судоходства, как морского, так и внутреннего, то весь флот того и другого со всеми береговыми устройствами и оборудованиями был национализирован уже 26 января 1918 года в силу декрета о национализации флота, причем первоначально заведывание как путями, так и всем судоходством, было сосредоточено, как будет изложено ниже, в руках одного и того же правительственного органа (Главвода), и лишь впоследствии наступило диференцирование этих двух основных частей водного транспорта.

В железнодорожном транспорте очень скоро после его возникновения дело ставится совершенно иначе. Здесь все три составные элемента всякого транспорта—путь, подвижной состав с движущейся 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 самих 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 поставляемой 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 сосредоточения 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 железной дороги, между Стоктоном 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 железная 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 по-

рядка 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.

4. ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СРАВНИТЕЛЬНО С ПРЕДПРИЯТИЯМИ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ И В ТОРГОВЛЕ.

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 устроить 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 преприятия, владеющие целыми сетями и мощными магистралями весьма значительных протяжений. Не приводя примеров этого рода из практики заграничных, европейских и американских железных дорог [1], ограничимся лишь нижеследующими данными относительно развития русской железнодорожной сети. Протяжение линий, находившихся во владении наших главнейших железнодорожных компаний, составляло в 1891, 1901 и 1914 гг. в километрах:

	в 1891 г.	1901 г.	1914 г.
Владикавказской железной дороги	966	2 487	2 520
Московско-виндавско-рыбинской железной дороги	299	2 434	2 629
Московско-казанской железной дороги . . .	259	2 254	2 605
Московско-киево-воронежской железной дороги	468	2 272	2 692
Рязано-уральской железной дороги	330	3 336	4 394
Юго-восточных железных дорог	1 428	3 389	3 470
	3 750	16 172	18 310

Из этой таблицы видно, что протяжение линий трех из перечисленных железнодорожных компаний увеличилось за 23 года, примерно, в 10 раз. Соответственным образом возросли и их основные капиталы. Для постройки 3 749 *км*, составлявших первоначальную сеть всех 6 компаний, ими было выпущено акционерных капиталов на 102 млн. рублей и облигаций на 299 млн. руб. Сооружение же новой сети, протяжением в 12 423 *км*, а также усиление ее и старых линий были произведены исключительно на облигационные займы, которых было выпущено на сумму 1 197 млн. руб. Таким образом, общая сумма основных капиталов названных компаний увеличилась с 401 млн. руб. до 1 598 млн. 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.—458 *км*, а в 1907 г.—2 426 *км*.

---

[1] Примеры этого рода см. книгу автора настоящего курса «Теория железнодорожных тарифов», Москва, 2-е изд. стр. 57 — 102.

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.
	в километрах	
Все протяжение нашей сети к концу года . . .	29 933	70 156
В том числе:		
казенных	8 752	47 578
частных	21 181	22 767

Из этой таблицы можно видеть, что при возрастании общего протяжения казенной сети в 5½ раз число отдельных казенных управлений, т. е. отдельных казенных железнодорожных предприятий, увеличилось всего только на ⅕ часть, а именно с 14 до 17. Число частных железнодорожных обществ, несмотря на увеличение протяжения находившихся в их эксплоатации линий на 12%, 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 обыкновенно 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 железных дорог 226 млн. руб., Рязано-уральской 305 млн. руб., Московско-виндаво-рыбинской 200 млн. руб., Московско-киево-воронежской 273 млн. руб., Московско-казанской 195 млн. руб., Владикавказской 220 млн. руб. и т. п.

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 5—3 и менее процентов от общей суммы железнодорожных капиталов. Во многих же фабрично-заводских предприятиях оборотные капиталы составляют до 20—30% и более. Причина этого заключается в том, что 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 транспортных. 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. п. Вследствие этого промышленные производства для получения материальных продуктов необходимо должны иметь более значительный оборотный капитал сравнительно с постоянным, чем предприятия транспортные. 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.

Все изложенные обстоятельства (прикрепленность основных капиталов к земле, специальность их назначения и невозможность иного использования, наконец, преобладание постоянных капиталов над оборотными) имеют весьма важное значение для условий работы железнодорожных предприятий сравнительно с условиями работы другого рода предприятий. Прекращение эксплоатации железной 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 зе-

мледелия 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 железной дороги использовать некоторые части ликвидируемой железной дороги (например, 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, сопровождающееся банкротством, лишь бы только покрывались расходы эксплоатации.

в) Особенный характер и состав железнодорожных расходов: расходы, не зависящие 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, необходимые для содержания железнодорожного аппарата в целом, 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 перевозками и потому возрастают пропорционально увеличению их количества. К первой категории относятся такие расходы, как возмещение основных затрат на сооружение железных дорог, выражающиеся 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. п. На наших железных дорогах расходы первой категории

составляли в довоенное время от 60 до 65% общей суммы расходов, а расходы второй категории лишь 40%. В Западной Европе, где сооружение и оборудование железных дорог потребовало более значительных капитальных затрат, чем у нас, это преобладание общих расходов, не зависящих от движения, над расходами специальными, зависящими от движения, еще значительнее: по исчислениям Эм. Закса [1] первые составляли в 70-х годах прошлого столетия в среднем—75%, вторые—25% общей суммы всех расходов. С тех пор вследствие роста расходов, зависящих от движения, вместе с ростом перевозок, а также благодаря понижению процентной нормы по капиталам, соотношение между обеими категориями расходов постепенно изменилось и для последующего времени может быть принято в размере $^2/_3$ и $^1/_3$. С повышением нормы процентов на капиталы это отношение может вновь несколько измениться, но это изменение не может сколько-нибудь существенным образом изменить хозяйственную природу железнодорожного хозяйства. У нас по подсчетам ЦСК для 1913 г. расходы, зависящие от движения, составляли 42,8% от всех расходов эксплоатации, а для 1925/26 г.—41,7%. По новейшим подсчетам, произведенным специальной комиссией при ЦПУ для 1926/27 г., зависящие от движения расходы составляют 70%, а независящие только 30%.

Разделение расходов на постоянные и переменные имеет место и в обычных торгово-промышленных предприятиях. Доля постоянных расходов однако весьма неодинакова в различных отраслях промышленности. Так, в каменноугольной промышленности Донбасса они составляют от 25 до 33%, при полной нагрузке. Для Бахмутской соли они достигали до 40% в себестоимости 1 пуда. В других отраслях промышленности постоянные расходы составляют гораздо меньшую долю, понижаясь в пищевой промышленности до 6—7%. Для всей же фабрично-заводской промышленности размер постоянных расходов можно принять равным 12—13% (при полной нагрузке) [2]. Такой состав расходов приводит и в промышленности к тому же результату, что и в железнодорожном деле, а именно, что повышение нагрузки понижает издержки, приходящиеся на единицу продукта, понижение же ее имеет следствием увеличение издержек производства.

Указанный 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, не зависящие от движения, у нас до 60%—остается неизменной, но

[1] «Die Verkehrsmittel in Volksund Staatswirtschaft», 1922, B. III, S. 287.

[2] С. А. Молчанов, «Издержки производства промышленности СССР», Москва 1926, стр. 56. Весьма интересные данные содержатся также в появившихся во время печатания настоящей работы статьях С. Т. Струмилина «Процессы ценообразования в СССР», в журнале «Плановое хозяйство» 1928 г. №№ 5, 6 и 7.

делится на большее количество единиц перевозки. Предположим, например, что общая сумма расходов дороги по перевозке 1 млн. вагоно-километров составила 200 тыс. руб. В таком случае каждый вагоно-километр обошелся в 20 коп. Если будет перевезено 2 млн. вагоно-километров, то каждый вагоно-километр 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 тыс. руб. останутся без увеличения, увеличатся же только расходы, непосредственно зависящие от движения, составляющие 80 тыс. руб. на каждый миллион вагоно-километров, т. е. эта категория расходов составит на 2 млн. вагоно-километров 160 тыс. руб., в сумме же перевозка 2 млн. вагоно-километров обойдется в 280 тыс. руб., или по 14 коп. с вагоно-километра. При перевозке 3 млн. вагоно-километров 1 вагоно-километр обойдется в 12 коп. То же самое относится и к пассажирам. Таким образом, как формулировал этот основной закон железнодорожной экономии один из наших наиболее выдающихся экономистов, занимавшихся вопросами 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 угрожают 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, независящие от движения расходы) продолжает обременять дорогу, являясь для нее обязательной, совершенно независимой 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 ставит

ся вопрос, если перевозки развиваются настолько, что 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 рассчитана. 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, не зависящими 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. Развитие 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. Закса, 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, несмотря на повышающуюся фиксацию основного капитала. Дело в том, что, как выше выяснено, вложение основных капиталов производится именно потому, что ожидается такое увеличение перевозок, при котором достигается понижение издержек перевозки. Это явление можно принять как эмпирический закон: он наблюдается в самом широком объеме, когда не встречает 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 не достигнута, так и в том, когда она превзойдена, неизбежно получается менее благоприятное соотношение издержек и перевозки [1].

1 «Die Verkehrsmittel» etc. B. I, SS. 81, 82, 86.

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 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 она обыкновенно главным образом и строится, 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 конкуренцию 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 меха-

низма 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.

ГЛАВА VIII.

СИСТЕМА СВОБОДЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ПРИМЕНЕНИИ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ДЕЛУ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПРИРОДА ПОСЛЕДНЕГО.

1. НЕПРИГОДНОСТЬ СИСТЕМЫ СВОБОДЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДЕЛА.

Указанные в предыдущей главе особенности железнодорожных предприятий имеют весьма важные последствия для всей системы и порядка организации железнодорожного дела и для отношения к нему государственной власти. Общим образом эти следствия выражаются в том, что так называемая система свободы промышленности, составляющая основу буржуазно-капиталистической 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 конкуренции 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 конкуренцию 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. НЕОБХОДИМОСТЬ ПЛАНОМЕРНОСТИ В ДЕЛЕ СООРУЖЕНИЯ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И УСИЛЕНИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СЕТИ.

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 наличии 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 способность 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 настолько значительным, что могло бы оправдать затраты по двум или нескольким предприятиям, то и в таком случае, было бы нецелесообразно строить две самостоятельные железные дороги для обслуживания одного и того же движения между одними и теми же пунктами. Бывают, конечно, случаи, в которых вто-

рая 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 вышеприведенные 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 железной дороги, чем постройка новой самостоятельной линии. Даже постройка второй колеи на существующей дороге требует, примерно, не более 30—40 % от общей суммы тех основных затрат, которых потребовало бы сооружение особой новой железной дороги [1]. 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 относительно всякого рода грунтовых и водных 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

[1] В довоенное время усиление дороги на одну пару поездов требовало затраты около 8 000 руб. на 1 километр.

своего развития, надолго остаются обездоленными. Имеющиеся в стране капиталы всегда в начале нового развития, связанного с переходом к усовершенствованному транспорту, в силу установленного выше (см. главу IV, § 3) закона, оказываются слишком недостаточными 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 сказанного, 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 необходимо 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 интересов, настоятельно необходимо по возможности устранить влияние случая и ошибок, неизбежных в развитии сети при господстве разрозненной 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 на-

родного 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. ОТНОШЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ВЛАСТИ К УЧРЕЖДЕНИЮ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЮ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ. ПОНЯТИЕ КОНЦЕССИИ.

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. п. 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 отразятся 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 в буржуазно-капиталистических странах 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 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 объяснено 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 народного хозяйства.

Этим и объясняется 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 административного разрешения, заключается в предоставлении частному лицу (физическому или юридическому) такого права, которое в силу закона принадлежит самому государству, тогда как административное 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 собой.

4. ПРИМЕНЕНИЕ СИСТЕМЫ СВОБОДЫ ПРОМЫШЛЕННОСТИ К ЭКСПЛОАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОНКУРЕНЦИИ И ЕЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ САМИХ ДОРОГ, ДЛЯ ГОСУДАРСТВА И ДЛЯ НАРОДНОГО ХОЗЯЙСТВА.

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 ин-

тересом предпринимателей и свободной конкуренцией между ними повсюду оказалась решительно неспособной обеспечить такой порядок эксплоатации железных 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 причиняла 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 сооружение 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 железных 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 и пересекаются. По общему же правилу в отношении своих местных грузов железные дороги пользуются монополией. Что касается прямых сообщений, т. е. перевозок между станциями различных железных 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. Обыкновенно 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 через 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 дествительным соперничеством, называя его квазиконкуренцией, 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 [1] 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, причем 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. п. 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 неуравнительность их для различных районов и различных категорий отправителей, не оправдываемые ни специальными условиями перевозки, ни особенными условиями

[1] Впрочем по подсчетам инж А. Н. Фролова эта величина составляет в среднем 10% от себестоимости в прямом направлении.

различных местностей, наконец, сложность и запутанность тарифов.

Всеми этими недостатками отличались и наши железнодорожные тарифы в 70-е и 80-е годы прошлого столетия во время господства у нас системы невмешательства государственной власти 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 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 предоставлении 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 неодолимые препятствия 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 было в Англии, во Франции и особенно в Америке. В Соединенных штатах только за время с 1884 до 1984 г. поступило в конкурсное управление 347 железных дорог с общим протяжением в 81 337 английских миль (свыше 130 тыс. километров) и с основными капиталами в 4 271 372 тыс. долларов (около 8 миллиардов руб. золотом); из них действительно были проданы принудительным порядком с аукционного торга 302 железные дороги протяжением 37 783 мили и с основными капиталами в 2 052 043 тыс. долларов. В Англии после усиленной железнодорожной спекуляции и строительства уже во второй половине 40-х годов прошлого столетия наступает тяжёлый железнодорожный кризис: доходы компаний понизились с 15 до 3% и даже ниже, 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 предварительному 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 железных 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. п. Введение планомерных и согласованных перевозок вместо беспорядочной конкуренции всегда является наиболее действительным способом улучшить использование рельсовой сети и подвижного состава.

5. ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫЙ ХОД ОБЪЕДИНЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДЕЛА В РАЗНЫХ СТРАНАХ ЕВРОПЫ И СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ АМЕРИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЗАКОНЫ: АНГЛИЙСКИЙ И ФРАНЦУЗСКИЙ 1921 Г., СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ 1920 Г. И ДЕКРЕТ СССР 28 ИЮНЯ 1918 Г.

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. Свобода 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 железнодорожной 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 железными 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 *км* каждая. Например, компания дороги London and Nord Western, основанная в 1846 г. поглотила 57 компаний, увеличив свой капитал к 1895 г. до 1 115 млн. рублей, Great Western, имевшая в 1844 г. всего 189 *км*, поглотила 49 дорог, увеличив свое протяжение к 1895 г. в 4 001 *км*. 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 зрения необходимости поддерживать конкуренцию между железными дорогами, как фактор, благоприятный для интересов народного хозяйства. Еще и в настоящем веке парламент неоднократно отклонял проекты 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. И только 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 была оставлена самым решительным образом. 19 августа 1921 года парламентом принят железнодорожный акт, которым было пред-

писано 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 было поставлено подавление конкуренции между железнодорожными компаниями, в целях реорганизации и более продуктивного и экономного ведения эксплоатации железнодорожной системы Великобритании, а также предоставление больших удобств для потребителей железнодорожных услуг.

К моменту утверждения закона 1921 г. в Англии и Шотландии существовало 214 самостоятельных железнодорожных предприятий. Из них 121 предприятие вошло в состав четырех новых консолидированных железнодорожных обществ. Остальные 93 предприятия представляют разного рода подъездные пути короткого протяжения, а также городские и пригородные железные дороги, главным образом, с электрической тягой, рассчитанные на пассажирское движение. Хозяйственное значение этих предприятий, если не считать лондонских городских дорог большой скорости, незначительно. При консолидации сети был образован специальный железнодорожный тарифный трибунал (Railway Rates Tribunal), на обязанность которого возложена выработка пассажирских и товарных тарифов. В основу своей работы трибунал принял принцип, что каждое из четырех новых железнодорожных обществ должно при новой классификации и новых нормах провозных плат получать так называемый «стандартный доход». Этот доход должен приблизительно равняться чистому доходу, полученному в 1913 г., с прибавкой добавочного дохода на капитальные затраты, произведенные после 1913 г. Таким образом закон 1921 г. имел в виду обеспечить компаниям «разумный», но не чрезмерный доход. Вместе с тем этим законом было признано, что размеры заработной платы и условия труда всех лиц, занятых в железнодорожных предприятиях, не могут в дальнейшем оставаться предметом частного между заинтересованными сторонами соглашения и, во всяком случае, не могут зависеть от усмотрения предпринимателей. Для их установления предназначена целая система учреждений, находящая свое завершение в Национальном совете по делам заработной платы (National Wages Board).

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 к концу последнего десятилетия XIX в. вся их грандиозная сеть, достигшая уже в то время 300 тыс. *км*, была сосредоточена в отношении управления тарифами в руках трех огромных железнодорожных союзов. В начале нынешнего века из 2 200 компаний только 900 имели самостоятельную эксплоатацию, а в руках 49 компаний, каждая с

протяжением сети свыше 1 600 *км*, сосредоточивалось до 250 тыс. *км*, 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. [1]. Этот процесс концентрации железных дорог, вызываемый не только стремлением устранить конкуренцию 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 железными 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 Соединенных 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

[1] Число таких систем, впрочем, определяется разными авторами не одинаково. Кольсон называет 6—7 систем. Эм. Закс (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.

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. При этом права образованной еще в 1887 г. Федеральной комиссии по междуштатным перевозкам (Interstate Commerce Commission) были значительно расширены: она получила право устанавливать не только максимальные, но и минимальные тарифные ставки, а также предписывать порядок распределения соответствующих провозных плат между дорогами, участвующими в перевозках. Однако закон 1920 г. требует, чтобы Комиссия при этом принимала во внимание издержки эксплоатации отдельных железных дорог и себестоимость перевозки, размеры причитающихся с них налогов и обязательных платежей по капиталам, общее экономическое значение производимых перевозок и вообще все обстоятельства, дающие дороге основания претендовать на увеличение ее доли в общей сумме провозной платы. Наконец закон требует от Комиссии, чтобы она, регулируя общий уровень железнодорожных тарифов на пространстве всей страны, поддерживала его на высоте, обеспечивающей железнодорожным обществам получение «справедливого и достаточного» вознаграждения на затраченные ими капиталы. Эта «разумная» доходность на капиталы была установлена на первые два года в размере 5,5%, а на последующие—в 5,75%.

Намеченная консолидация не носила по закону 1920 г. обязательного характера. Предполагалось, что она произойдет в порядке добровольного соглашения между железнодорожными обществами. План консолидации, по которому вся сеть железных дорог Соединенных штатов распределяется на 19 групп, разработан известным американским экономистом проф. Риплеем и отчасти санкционирован Федеральной комиссией, но пока еще не осуществлен.

В заключение приведенной характеристики американской железнодорожной реформы необходимо еще упомянуть о том, что содержавшееся в законе 1887 г. запрещение устройства картелей и союзов было отменено, и таким образом железные дороги получили право входить во всякого рода соглашения относительно раздела перевозок в натуре или раздела выручки в целях устранения возникающей между ними конкуренции.

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. Но при этом, по заключенным с дорогами в 1859 и 1883 гг. соглашениям оставлена из-

вестная обособленность и довольно резкие различия в условиях эксплоатации железнодорожных сетей отдельных обществ. Между тем опыт военного времени, оказавшийся плодотворным во многих отношениях, обнаружил преимущества объединенной и согласованной в национальном масштабе системы эксплоатации железнодорожной сети. Поэтому при выработке нового соглашения 28 июня 1921 г. в качестве руководящей идеи было принято достижение максимально возможного согласования условий эксплоатации на пространстве всей сети. Хотя существовавшее до войны разделение сети на несколько групп было сохранено, но для достижения сказанной цели были созданы общие для всей сети административные органы в виде Высшего совета железных дорог и Распорядительного комитета, на разрешение которых поступают все вопросы технического, коммерческого, административного и финансового характера, имеющие общее значение для всех железных дорог. К числу этих вопросов относится и установление и пересмотр тарифов и условий их применения, которые теперь разрешаются не отдельными обществами в пределах их сетей, но в особом порядке названными органами. До закона 28 октября 1921 г. и соглашения, заключенного 28 июня того же года между министром публичных работ и так называемыми большими компаниями, право инициативы в тарифных вопросах почти всецело принадлежало самим железным дорогам, т. е. только они имели право возбуждать тарифные вопросы и составлять проекты тарифов. Указанными законами правительству и Высшему совету предоставлены очень широкие права инициативы, так что ныне большие компании обязаны применять тарифы, по которым ни инициатива, ни решение им не принадлежали [1]. Компании были вынуждены отказаться от значительной доли своей автономии и от своих прав в руководстве тарифами под давлением того разорения, в которое они впали в результате мировой войны и взамен предоставленных им финансовых выгод. В основу финансовой организации дорог была положена мысль, что эксплоатация их должна носить коммерческий характер и давать прибыль, достаточную для оплаты вложенных в железнодорожные предприятия капиталов. Для осуществления этой цели, во-первых, установлена автоматическая зависимость общего уровня тарифов от состояния доходности железных дорог и, во-вторых, организован такой порядок финансового объединения дорог, в силу которого прибыли одних дорог должны покрывать недоборы дорог дефицитных [2].

Другие страны, как Швейцария, Германия, Австро-Венгрия, Италия и Россия, пошли вторым из указанных выше двух путей, именно путем прямого огосударствления железных дорог и сосре-

---

[1] Louis Josserand, Les Transports. 10-ème édition, Paris, 1926, pp. 137—140.

[2] Проф. А. Ф. Зайцев, Очерки железнодорожной политики, вып. I, стр. 217 и след.

доточения управления ими в руках органов самой правительственной власти. У нас этот процесс объединения и огосударствления всей железнодорожной сети, детали которого будут изложены в главе, посвященной истории нашей железнодорожной политики и развитию нашей сети, окончательно завершен после Октябрьской революции 1917 г. декретом 28 июня 1918 г., в силу которого и была произведена у нас национализация всех частных железных дорог, как находившихся в эксплоатации, так и еще строившихся.

ГЛАВА IX

ПУБЛИЧНО-ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДЕЛА.

1. ПУБЛИЧНО-ПРАВОВОЙ ХАРАКТЕР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДЕЛА.

В предыдущем изложении выяснено, что система свободы промышленности с ее 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 тому, 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 постепенной замене их основами публично-правового, государственного свойства.

Выше уже было отмечено, что в общем процессе капиталистического развития народного хозяйства железнодорожное дело идет в некоторых отношениях впереди других областей хозяйственной жизни. Прежде всего, железные дороги, вместе с другими видами усовершенствованных путей и средств транспорта, идут впереди других областей народного хозяйства в том смысле,

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 крупных размерах. Затем железнодорожные предприятия стоят впереди других отраслей промышленности в том отношении, что в развитии своем являются наиболее типическими представителями крупной капиталистической промышленности, составляют высшую крайнюю ступень присущего этой промышленности сосредоточения капиталов и производительных сил 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 планомерности и рационализации.

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 непреднамеренный и даже непредвиденный результат бессознательного социального творчества индивидуумов; последние стремились к осуществлению лишь своих частных интересов, причем 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 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. СИСТЕМА ПОЛОЖЕНИЙ ПУБЛИЧНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРАВА. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОНОПОЛИЯ И ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

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 [1].

На первом месте следует поставить уже упомянутое выше положение, в силу которого сооружение и эксплоатация железных дорог составляют 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, например, Пруссия, Австро-Венгрия, у нас в прежнее время, концессии выдавались по распоряжениям органов верховного управления, в других (Англия, Франция) не иначе как по актам законодательных собраний. Вопросы о сооружении новых железных дорог распоряжением и за счет казны разрешаются всегда самыми высокими органами государственной власти. Это положение об исключительном праве самого госу-

---

[1] Prof. Otto Mayer, Eisenbahn-und Wegerecht, Archiv fur öffentliches Recht, B. VI, Heft I 1901. Handbuch der Staatswissenschaften, Art. I, Die Eisenbahnen. II. Eisenbahnrecht I. Layer, Prinzipien des Enteignungsrechts», Leipzig, 1902.

дарства на сооружение и эксплоатацию железных дорог признается в настоящее время правосознанием почти всех современных народов. У нас в примечании 2 к ст. 575 Устава о путях сообщения прямо оговаривалось, что «право пользования железною дорогою может быть предоставлено 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. Ныне исключительная принадлежность государству права сооружения и эксплоатации железных дорог является одною из важнейших командных высот советской власти.

3. ПЛАНОМЕРНОСТЬ СООРУЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ.

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.

Решению государства строить железную дорогу собственным распоряжением, 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».

4. ПРИНУДИТЕЛЬНОЕ ОТЧУЖДЕНИЕ ЗЕМЕЛЬ.

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, ко-

торая 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 осуществления целей, поставленных себе государством. С другой стороны, правительственное вмешательство и регламентация железнодорожного дела требуются общественными интересами и выражают 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.

5. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОНЦЕССИИ.

Юридические последствия предоставления концессии в общем сводятся к тому, что концессионеру не только предоставляется право, но вместе с тем на него возлагается и обязанность построить дорогу и содержать ее сообразно условиям, указанным в концессии. Постройка дороги и снабжение ее 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, например исполнение их хозяйственным распоряжением, а так называемый оптовый подряд (заключение контракта на оптовую сумму на все предприятие или на отдельные участки дороги) воспрещается. Иногда даже главный инженер утверждается правительством, перед которым он несет ответственность за прочность, правильность и целесообразность в техническом отношении всех работ по сооружению железной дороги.

6. ФИНАНСОВАЯ СОЛИДНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ И ПОРЯДОК СОСТАВЛЕНИЯ И РАСХОДОВАНИЯ ОСНОВНОГО КАПИТАЛА.

При выдаче концессии требуется представление доказательств, что предприниматель располагает необходимыми средствами для выполнения принимаемых им на себя обязательств. Устанавли-

даются определенные сроки для составления основного капитала. Несоблюдение этого срока, равно как и сроков для приступа к строительным работам и для окончания их влечет за собою утрату концессии и ликвидацию общества. Затем даются точные 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 требуются везде, даже в Соединенных штатах Америки.

7. ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕМ ОТЧЕТА.

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 всех требований эксплоатации в отношении безопасности, удобства и непрерывности движения, ремонт же вообще и расширение устройства, 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 годовую смету прихода и расхода по эксплоатации и по истечении года также отчет по эксплоатации по установленной форме.

8. ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ НАДЗОР ЗА ЭКСПЛОАТАЦИЕЙ.

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 ее сооружений, а также за правильным исполнением всех условий перевозки пассажиров и грузов) воз-

лагалось у нас на управляющего железной дорогой, который назначался министром путей сообщения. Все работы по сооружению железной дороги, а равно и ее эксплоатация подчиняются, кроме того, надзору специально утвержденной для того правительственной инспекции ведомства путей сообщения. Работы же 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, выполняемые согласно расценочным ведомостям по действительной стоимости их.

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 ни 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 взятия всего предприятия в заведывание правительства. При этом имеются в виду такие неисправности, которые имеют или могут иметь последствием расстройство в эксплоатации и в движении по ней, нарушение правильности, безопасности и безостановочности, а также сокращение размеров или замедление движения при экстренной в нем надобности.

Наряду с такими широкими полномочиями специальных органов государственного надзора за ходом железнодорожного дела, повсюду является общепризнанным принципом, в силу которого вмешательство судебных или общеполицейских учреждений в эксплоатацию и способы ее осуществления безусловно не допускается и не может быть допущено. Неизбежные при эксплоатации нарушения чужих прав собственности, например 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.

9. ЕДИНСТВО В СООРУЖЕНИИ И В ЭКСПЛОАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

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 обеспечения 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 обеспечена 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.

10. СПЕЦИАЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИЦИЯ.

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. д. Эта наличность института специальной полицейской охраны характеризует совершенно особый публично-правовой характер первой категории имуществ, являющихся государственным 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.

11. НЕРАЗДЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ИМУЩЕСТВА И НЕОТЧУЖДАЕМОСТЬ ОТДЕЛЬНЫХ ЕГО ЧАСТЕЙ.

Однако предупреждения 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 ее по эксплоатации в порядке частного права. Поэтому наряду 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, ни сама дорога не могут причинять ущерб дееспособности пред-

приятия, 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 нераздельное», 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.

12. ОБЯЗАННОСТЬ ЭКСПЛОАТАЦИИ И ПЕРЕВОЗКИ.

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, причем 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 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 эксплоатацию 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, например в Англии и 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 железных дорог Союза ССР 1927 года он формулирован в ст. 3-й следующим образом: «перевозка пассажиров, багажа и грузов между всеми станциями, пассажирскими или товарными, смотря по роду перевозки, составляет обязанность каждой открытой для общего пользования железной дороги». Для обеспечения исполнения дорогами этой обязанности Устав, во-первых, точно перечисляет те относительно немногие случаи, в которых дорога может отказаться от перевозки (ст. 6-я) и, во-вторых, постановляет, что станции должны быть открыты для приема и выдачи грузов ежедневно в определенные для каждого времени года часы (ст. 44), а также, что на каждой станции, открытой для приема грузов, должны быть «весы исправные и в потребном количестве».

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 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 торгово-промышленными предприятиями по отношению к государственной власти. У нас, однако, обязанность перевозки существует в настоящее время не только для железных дорог, но также и для государственных предприятий водного транспорта.

13. ПРЕКРАЩЕНИЕ ПРАВ КОНЦЕССИОНЕРА.

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 собой 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 в дореволюционное

время 81 год. В Пруссии, в Англии, в Соединенных штатах концессии выдаются бессрочно; впрочем, некоторые уставы в Соединенных штатах ограничиваются существованием 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 могут быть принудительно приобретены правительством. 4. Наконец, концессионер теряет свои права в случае принудительной ликвидации общества вследствие его задолженности.

14. ПРИНЦИП РАВНОГО ОТНОШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ К ПАССАЖИРАМ И ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ.

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. Но никакого нарушения указанного принципа не представляет установление особых тарифов для целых определенных категорий пассажиров, например, для переселенцев, военнослужащих, учащихся и др., или грузов, в зависимости от их назначения, например для голодающих, или от принадлежности их определенным владельцам, например государственным предприятиям, кооперативам и т. п.

Указанный принцип равенства 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.

а) Публичность тарифов. 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 через известные сроки после опубликования. Это требование отличается безусловной категоричностью. Никакие правильные промышленные и коммерческие расчеты невозможны, если стоимость и условия необходимых перевозок неизвестны 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 российских железных дорог 1885 г. провозная плата и дополнительные сборы должны были исчисляться согласно законно действующим и опубликованным тарифам и правилам о дополнительных сборах, причем железным дорогам запрещалось взимать какие-либо платежи, кроме установленных тарифами и правилами о дополнительных сборах. В действующем Уставе железных дорог Союза ССР 1927 г. также устанавливается (ст. 12), что провозные платы и дополнительные сборы железных дорог исчисляются согласно тарифам, устанавливаемым и публикуемым в надлежащем порядке.

б) Запрещение всякого рода отступлений и нарушений опубликованных тарифов. 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 рефакции именно и разумеются всякие такого рода тайные отступления и скидки против опубликованных тарифов. Система рефакций широко практиковалась в начальном периоде истории железнодорожного дела, при господстве в нем частнопромышленных 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 одной 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 железные 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, причем 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 несколько 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.

Пропуск соответственной статьи в действующем Уставе нельзя истолковывать в смысле разрешения нашим дорогам указанных действий и объясняется скорее тем, что при наличии у нас системы исключительно государственных железных дорог и при огромном преобладании отправок грузов государственных и кооперативных указанные запрещения и кары представляются излишними.

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 железных дорог с пассажирами и отправителями или

получателями грузов, клонящиеся к изменению ответственности, возлагаемой на железные дороги законом, или к совершенному освобождению дорог от ответственности, признаются недействительными. Эта весьма важная статья сохранена и в действующем Уставе 1927 г. (ст. 98).

в) Очередность отправления и срочность доставки грузов. Наконец, повсюду установлено, к 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 железных 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 1927 г. (ст. 50).

15. ВЫСШЕЕ ПРАВО ГОСУДАРСТВА НА КОНТРОЛЬ И РУКОВОДСТВО ТАРИФАМИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

Независимо от только что указанных положений, законодательных и административных, обеспечивающих принцип равного отношения железных дорог к заинтересованным лицам, повсюду государственная власть, кроме того, признает за собой в настоящее время также более или менее широкие права на оценку действующих на железных 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 сосредоточены непосредственно в руках центрального правительства. Согласно действующим у нас положениям и законам, за центральной правительственной властью сохраняется в самой полной мере право регулирования и установления тарифов не только железнодорожного, но и водного транспорта.

16. ПЕРЕВОЗКА В ПРЯМЫХ ВНУТРЕННИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ СООБЩЕНИЯХ.

Для заключения характеристики отношений государства к железным дорогам в отношении исполнения ими транспортных операций, следует еще отметить, что принцип обязательности этих операций для железных дорог не ограничивается их соб-

ственными линиями. Дело в том, что железные дороги первоначально по собственной инициативе и по добровольным между собой соглашениям организовали прямые перевозки между станциями, лежащими на разных дорогах. Затем уже государственная власть, ввиду чрезвычайно важного значения этих сообщений для успешного обслуживания транспортных потребностей страны, распространила прямые сообщения на все железные дороги и признала их обязательными для всех железных 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 железных 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 через 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 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 железных дорог европейского континента. Россия присоединилась к этой конвенции в 1891 году. По этой конвенции установлена обязательность для железных дорог каждого государства производить прямые перевозки до станций железных дорог всех государств, примкнувших к конвенции.

17. ОБЩИЙ ХАРАКТЕР ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ.

Из изложенного выше можно видеть, что так называемый «договор перевозки», заключаемый между железной дорогой, 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. п., 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.

18. ОБЩЕЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ О ПУБЛИЧНО-ПРАВОВОМ ХАРАКТЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ.

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 никак не могут быть приравниваемы не только к обычным частным торговопромышленным предприятиям, но даже и к промышленным и коммерческим предприятиям, принадлежащим казне. В частном железнодорожном хозяйстве прежде всего нет частной собственности: ни один из признаков и ни одна из составных частей по-

следней 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 наряду со всеми другими казенными имуществами и предприятиями, и потому может вызывать неясность и сбивчивость в представлениях о действительном характере железнодорожного дела. Ввиду 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.

ГЛАВА X.

СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА.

1. ПОНЯТИЕ РАЗЛИЧНЫХ СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА.

Все существующие и существовавшие до сих пор системы железнодорожного хозяйства сводятся к следующим трем типам.

1) система государственных железных дорог, при которой сооружение и эксплоатация их производятся расположением государственной власти и за счет самого государства;

2) система частного железнодорожного хозяйства, при которой сооружение и эксплоатация железных дорог осуществляются на определенных, установленных государственной властью условиях (концессионный договор), частными предпринимателями, обыкновенно в лице акционерных обществ, за их собственный счет, и

3) так называемая смешанная система, которая заключается в том, что как в отношении сооружения новых железных дорог, так и в отношении эксплоатации уже построенной сети одновременно и систематически применяются обе указанные системы железнодорожного хозяйства—казенное и частное.

В приведенных определениях различных систем говорится лишь о сооружении и эксплоатации, предполагающих, как само собой разумеющееся, и владение и пользование железными дорогами. Что же касается права собственности на железные дороги, то это право при всех трех системах железнодорожного хозяйства сохраняется за самим государством, которое предоставляет частным предпринимателям лишь эксплоатацию построенных ими линий с правом извлечения из этой эксплоатации прибыли на вложенные капиталы, притом только в течение определенного срока, устанавливаемого концессионным договором. Таким образом, уже этот момент (принадлежность права собственности государству) устанавливает существенное отличие частных железных дорог от обычных частных торгово-промышленных предприятий. Но существует, как выше уже было отмечено, еще много и других не менее важных в общей своей совокупности отличительных моментов, характеризующих частные железные дороги. В предыдущем изложении был подробно выяснен государственный характер

железнодорожного дела вообще или, точнее говоря, его публично-правовая природа. Те требования и принципы, которые вытекают из этого характера железных дорог, должны быть соблюдаемы при их сооружении и эксплоатации одинаково во всех случаях, как в тех, когда железные дороги принадлежат самому государству, провинциальным учреждениям, городам или иным публичным союзам, так и в тех, когда они сооружаются и эксплоатируются частными предпринимателями в виде акционерных обществ или даже отдельных физических лиц. Отсюда и возникло понятие так называемого «делегированного управления», как такой системы, по которой управление и эксплоатация дорог, право собственности на которые сохраняется за государством, поручается частным предпринимателям с тем, что последние должны вести их с соблюдением точно указанных условий и под постоянным надзором правительственной власти. Поэтому при оценке относительных достоинств и недостатков различных указанных систем железнодорожного хозяйства следует, говоря о частных железных дорогах, никак не упускать из виду, что речь идет не об обычных простых коммерческих предприятиях, подчиненных действию личного интереса их владельцев и свободной конкуренции между ними, но о делегированном управлении в указанном смысле слова.

2. ВОПРОС ОБ ОТНОСИТЕЛЬНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВАХ И НЕДОСТАТКАХ РАЗЛИЧНЫХ СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА.

Едва ли какой-либо вопрос железнодорожной экономики и политики вызывал так много споров, как вопрос о предпочтительности государственных или частных железных дорог. Вопрос этот должен разрешаться с точки зрения установленного в самом начале настоящего курса руководящего принципа транспортной политики, согласно которой должны быть избираемы те формы организации железнодорожного транспорта и такие меры текущего управления, при которых достигается наилучшее и наиболее полное удовлетворение транспортных потребностей страны, с наименьшими затратами личных усилий и материальных средств. При разрешении вопроса с этой точки зрения, приводятся, обыкновенно, в пользу той или иной системы железнодорожного хозяйства следующие соображения.

Прежде всего, указывается на то, что управление государственных железных дорог отличается бюрократическим характером и меньшей хозяйственностью, стоящей в зависимости от того, что руководители их простые наемники, не имеющие личного интереса в том деле, во главе которого они поставлены. Известный французский теоретик и практик железнодорожного дела, профессор политической экономии в знаменитой национальной школе мостов и шоссе, К. Кольсон, являющийся сам сторонником системы частного железнодорожного хозяйства указывает по поводу приведенного соображения, что в отношении общего характера

управления положение акционерных компаний такое же, как и государственных железных дорог. Администрация современных крупных акционерных компаний, управляющая обширной сетью магистральных и боковых линий, охватывающих большие экономические районы, необходимо имеет бюрократическую организацию. Агенты компаний, не в большей степени, чем агенты государства, управляют своим собственным делом. Высшие руководители делом, представляющие акционеров, избираются гораздо больше в силу их положения или способностей, но не в силу их заинтересованности в делах компании. Мотивы более усердного отношения к делу одинаковы как у служащих акционерных компаний, так и у правительственных чиновников: у тех и других такими мотивами являются стремление к повышению и чувство долга. Однако первое наблюдается в большей мере у служащих компаний, второе чаще встречается на государственной службе.

Затем указывается на то, что цели и руководящие идеи управления дорогами весьма различны у государства и у акционерных компаний: первые преследуют публичный интерес, вторые же стремятся к получению наибольшей финансовой выручки. Каким бы сильным ни представлялось с первого взгляда это соображение, но и оно не может иметь решающего значения. С одной стороны, и при системе государственных железных дорог очень часто финансовые результаты эксплоатации становятся на первом плане управления, а с другой—публичный интерес у них нередко совершенно оттесняется давлением временных и случайных политических влияний. Притом же финансовые интересы железных дорог сами по себе являются одним из весьма важных и существенных публичных интересов государства.

Далее, противники систем частных железных дорог отмечают, что по общему правилу, в особенности в начальный период железнодорожного строительства, частная предприимчивость выбирает только наиболее прибыльные дороги, тогда как менее рентабельные линии остаются непостроенными и впоследствии падают бременем на государство. В результате возникает раздробленная сеть со всеми неблагоприятными ее последствиями как для всей страны, так и для самих железных дорог. Сооружение железных дорог государством обеспечивает систематическое и планомерное распределение сети, тем более что излишки доходов хороших доходных линий покрывают дефицит менее рентабельных дорог, когда те и другие объединены в руках государства. Это соображение против частных дорог также представляется далеко не бесспорным. Оно упускает из виду, что правильно построенная концессионная система должна привлекать частную предприимчивость к сооружению лишь тех новых дорог, которые включены в установленный государственной властью план, причем посредством соответственных финансовых условий концессионного договора всегда может быть обеспечено и последующее сооружение менее при-

бывших боковых и второстепенных линий. В то же время государственному железнодорожному строительству делается упрек в том, что оно мало обращает внимания на осуществление чисто экономических железных дорог, вызываемых нередко настоятельными транспортными нуждами народного хозяйства, но затрачивая крупные финансовые средства преимущественно на сооружение дорог общегосударственного, культурного и политического значения, и даже дорог и ветвей, предпринимаемых под давлением случайных и временных политических влияний. Конечно, этот недостаток вовсе не является обязательно присущим государственному железнодорожному хозяйству, и таким образом и за приведенными соображениями о характере нового железнодорожного строительства также нельзя признать решающего значения.

Далее следуют соображения общего характера эксплоатации и в частности тарифного дела на государственных и частных железных дорогах. Тогда как последние обнаруживают больше склонности к расчетливости и больше настойчивости и заботы об экономии, преимуществом первых, несомненно, является более значительная готовность итти навстречу законным пожеланиям публики даже в тех случаях, когда для этого нужны известные жертвы. Но с этим преимуществом государственных дорог связан и крупный их недостаток, заключающийся в слабой способности правительственной администрации к сопротивлению несправедливым домогательствам, поддерживаемым влиятельными организациями и даже отдельными политическими деятелями. Поэтому правительственная железнодорожная администрация обыкновенно вместо приспособления к изменяющимся условиям и нуждам обращения обнаруживает большую склонность укрываться за общие правила. Только настаивая на применении общих правил, ей удается избегать самой и предупреждать со стороны подчиненных агентов злоупотреблений; однако такое настойчивое и широкое применение шаблона низводит ответственность до минимума, затрудняет проявление инициативы и благоприятствует рутине. Те же затруднения и недостатки имеют место и в отношении тарифного дела. Частные дороги имеют чрезмерную тенденцию требовать с каждой перевозки все то, что она может заплатить, делают понижения только в виде специальных мер, злоупотребляют табличными ставками, исключительными тарифами, которые ведут иногда к неравенствам, не имеющим экономического оправдания. Для государства же, напротив того, часто бывает весьма затруднительно соглашаться на допущение даже таких изъятий из общих правил, которые вполне оправдываются экономически. Каждый случай такого изъятия в пользу отдельных пунктов отправления или назначения, отдельных фабрик или заводов, весьма скоро вызывает домогательства со стороны других пунктов, районов, отдельных предприятий об установлении и в их пользу аналогичных тарифных ставок, хотя бы для этого и не было тех особенных условий производства, торговли, потребления, которые

послужили основанием для их допущения в других случаях. Каждое такое исключение в отдельности не угрожает сколько-нибудь существенными потерями для дорог, и поэтому весьма трудно сопротивляться им, а между тем, широкая уступчивость на этом пути легко может привести рельсовую сеть к крупным дефицитам.

Поэтому государственные железные дороги, во избежание финансовых потерь, а еще более для предупреждения обвинений в несправедливостях и в пристрастии, стремятся всегда действовать путем общих тарифных формул и схем, соглашаясь на установление исключительных тарифов лишь в совершенно исключительных случаях. В результате тарифное дело утрачивает необходимую в интересах промышленности и торговли гибкость и становится неспособным учитывать особенные условия и нужды отдельных районов и отраслей промышленности, как только путем соответственного понижения общих тарифных схем. При таком положении страдают или торговопромышленные интересы отдельных районов, если дороги отказывают в приспособлении к ним своих общих схем, или терпят ущерб сами дороги, если понижают свои общие схемы общим образом для всех сообщений, а не ограничивая такое понижение строго лишь теми случаями, в которых они вызываются особенными их условиями. Наконец, отмечается еще и то, что государственная эксплоатация не отличается устойчивостью в смысле обслуживания интересов народного хозяйства, но, напротив того, то проявляет чрезмерную снисходительность к пожертвованиям железнодорожными доходами, то, под давлением затруднений общих государственных финансов, обнаруживает чрезвычайный фискализм и в беспощадном повышении тарифных ставок стремится найти новый добавочный источник средств для государственной казны.

Что бы мы, в конце концов, ни признавали более вредным с точки зрения общих интересов народного хозяйства,—чрезмерную ли индивидуализацию тарифов или отказ от приспособления тарифов к особенным условиям и нуждам отдельных районов и отраслей промышленности, мы должны по поводу изложенных соображений об относительных преимуществах обеих систем в тарифном отношении заметить, что при известной организации отношений государства к частным железным дорогам, действующим на началах концессионной системы, все указанные различия между обеими системами железнодорожного хозяйства совершенно стираются. Неопровержимое доказательство этому представляет наш 25-летний опыт перед войной, когда у нас действовала одна и та же система тарифов и совершенно один и тот же порядок установления их для всей железнодорожной сети без всякого различия между казенными и частными железными дорогами.

То же самое можно сказать и вообще об эксплоатации частных железных дорог, по отношению к которым права правительства

были очень широки. Таким образом, все указанные преимущества и недостатки государственных и частных железных дорог не могут считаться присущими исключительно той или иной системе хозяйства, а, следовательно, и все вышеприведенные соображения об относительных преимуществах обеих систем в отношении эксплоатации и тарифов также не могут иметь решающего значения для выбора той или иной системы.

При спорах о предпочтительности государственных или частных железных дорог решающее значение нередко придается вопросу о том, какие из них могут обслуживать транспортные потребности страны наиболее полным и лучшим образом, с наименьшими затратами труда и материальных средств. А для разрешения этого вопроса имеют, конечно, весьма важное значение статистические данные об издержках, которые приходятся на тех и других дорогах, как на их технические эксплоатационные (паровозо-километры, поездо-километры, вагоно-километры и т. д.) операции, так и на оказываемые ими транспортные услуги, выражающиеся в тонно-километрах и пассажиро-километрах. Против применения такого критерия к оценке систем железнодорожного хозяйства нередко высказываются сомнения и возражения в том смысле, что «на железные дороги нельзя смотреть исключительно как на коммерческие предприятия, имеющие целью доставление возможно большего дохода», что «железные дороги имеют общественное и общегосударственное значения, выполнение которых очень часто идет вразрез с денежными интересами хозяев дороги, будь то казна или частные лица» [1]. Мы никак не можем согласиться с этим возражением. Общественное и общегосударственное значение железных дорог ни в каком случае не может оправдывать дурной эксплоатации и служить основанием для бесхозяйственности при производстве транспортных услуг. Хотя перевозки войск, переселенцев, хлеба в голодающие районы и т. п., конечно предпринимаются и производятся не ради получения дохода, да еще и «возможно большего», но несомненно, что при исполнении этих транспортных операций дороги должны стремиться к тому, чтобы исполнить их наилучшим образом с помощью наименьших издержек.

Эта точка зрения наибольшей хозяйственности и признается обыкновенно одним из решающих моментов при оценке различных систем железнодорожного хозяйства. Поэтому как в более давнее время, так и в последнее перед войной время, мы находим в специальной литературе огромное множество подсчетов и ссылок на статистические данные об издержках железных дорог. Однако в результате рассмотрения этого рода подсчетов и доказательств приходится согласиться с заключением проф. Закса, который полагает, что «общего доказательства из опыта в пользу

[1] Журнал министерства путей сообщения за 1908 г., кн 9, стр. 68—69, статья И. Н. Борисова.

той или другой системы привести нельзя». «Статистические же доказательства, приводимые в пользу того или другого из спорных воззрений, по мнению Закса, либо ошибочны, так как более низкие издержки сооружения и эксплоатации у определенных взятых для сравнения частных или государственных железных дорог происходят от многочисленных других обстоятельств (характера поверхности, времени сооружения, различия его условий, местных различий управления, цен и заработной платы и т. п.), или же эти доказательства недопустимы, так как они имеют силу только для определенных конкретных условий, а не имеют общего значения». Этого рода доказательства могут иметь значение лишь в том случае, если относятся к государственным и частным железным дорогам, существующим одновременно и притом при равных в общем условиях. Это имело место в 70-х годах в Пруссии, и Закс произвел тогда, на основании данных прусской железнодорожной статистики за пять следующих друг за другом лет, исследование работы и основных условий эксплоатации государственных и частных дорог, с целью выяснения, может ли в том или ином отношении быть установлено преимущество той или иной группы дорог. «Результат исследования,—говорит Закс [1],—сплошь отрицательный. Постоянно обнаруживается, что если для определенной группы имеют место более благоприятные результаты, то они объясняются такими причинами, которые не имеют ничего общего с системой эксплоатации».

Положение о том, что правильные выводы могут быть получены только из сравнения дорог, работающих в одинаковых условиях, весьма важно для методологии изучения рассматриваемого вопроса. Условие это соблюдается, конечно, далеко не всегда, отчасти потому, что значение его до сих пор еще не сознается в достаточной мере, отчасти же потому, что установить одинаковость условий эксплоатации сравниваемых дорог, а в особенности целых групп их—с одной стороны, частных, а с другой, казенных,—почти невозможно. Поэтому при сопоставлении каких-либо данных по обеим группам необходимо учитывать тут же всю совокупность условий и обстоятельств каждой группы.

Поясним это несколькими примерами, приводившимися у нас во время последнего спора об относительных преимуществах обеих систем, происходившего 15—20 лет тому назад. В подтверждение большей хозяйственности частного железнодорожного строительства указывалось иногда на то, что на 1 версту казенных дорог было затрачено 118 тыс. руб., тогда как на 1 версту частных дорог только 93 тыс. руб. Между тем при ближайшем рассмотрении оказывается, что эта разница в строительной стоимости объясняется тем, что пропускная и провозная способность казенных дорог значительно выше частных, а именно, пер-

---

[1] Emil Sax «Die Verkehrsmittel», B. III, S. 157. Русский перевод под заглавием «Экономика железнодорожного транспорта», стр. 186.

вые (в 1904 г.) пропускали 21,66 поездов в сутки, а вторые только 14,95 поездов, т. е. на 6,71 поездов или на 3,55 пар поездов меньше. Усиление дороги на 1 пару поездов стоило в то время 7—8 тыс. рублей, а следовательно достаточно точно объясняет разницу в строительной стоимости на 25 тыс. руб. Кроме того на цифры затрат на казенные и частные дороги оказали влияние и различие в курсе, по которому происходила реализация облигаций для тех и других, условия выкупа частных дорог (например, величина акционерного капитала Московско-курской железной дороги 18 млн. рублей была принята в 54 млн. рублей) и т. д. Когда же была сопоставлена не общая стоимость всей сети казенных железных дорог со всеми частными дорогами, а лишь дорог, вновь построенных в то время в течение 5-летнего периода, то оказалось, что поверстная стоимость дорог, построенных для казенной сети, составила 51 652 рубля, а для частной — 53 373 руб.

Другим примером могут служить ссылки на коэфициент эксплоатации (процентное отношение расходов дороги к ее валовому доходу), причем более низкий размер этого коэфициента рассматривается как доказательство лучшей эксплоатации. Такие ссылки и делались в подтверждение большей экономности частной эксплоатации, которая давала более низкие коэфициенты эксплоатации. Между тем ближайшее исследование природы коэфициента эксплоатации и его изменений показало, что размер его находится в зависимости от множества весьма разнообразных условий, совершенно не зависящих от усилий и забот администрации дороги, и что поэтому он характеризует лишь масштаб расходов и выгодность эксплоатации, но никак не степень ее хозяйственности. В частности, на наши казенные дороги падал расход на содержание государственного контроля, которого на частных дорогах не было, затем, на казенные дороги приходилось гораздо более значительное, чем на частные, количество перевозок, дававших малый доход, но требовавших тех же расходов, как перевозки каменного угля, которого отправлялось по казенным дорогам вдвое и втрое больше, чем по частным; перевозка переселенцев, которая производилась в гораздо большей мере на протяжении казенных, чем частных дорог. Не увеличивая количества примеров, отметим только, что поступление в эксплоатацию в значительном количестве новых дорог, а в особенности выстроенных казной по общегосударственным и стратегическим соображениям, ложится тяжелым бременем на общую доходность сети на целый ряд лет, а это именно и было в первом десятилетии текущего столетия с сетью казенных дорог. Более значительное пассажирское движение также отражалось неблагоприятно на доходности казенных дорог и т. п.

Упомянутый выше инженер И. Н. Борисов, бывший несколько лет заместителем Народного комиссара путей сообщения, в одной из своих работ, относящихся к 1909 г., устанавливает

коэфициенты эксплоатации для казенных и частных железных дорог за 1901, 1903 и 1906 гг. и приходит к заключению, что «сравнительные цифры коэфициентов эксплоатации по казенным и частным дорогам европейской сети показывают, что степень совершенства в ведении на них хозяйства одинакова... И всякого рода категорические утверждения о предпочтительности частного железнодорожного хозяйства перед казенным (или обратно)—должны быть отброшены как бездоказательные» [1].

В конце 1906 г. Советом съездов промышленности и торговли были организованы три комиссии для исследования нашего железнодорожного дела. Одна из этих комиссий должна была заняться «административно-финансовыми вопросами русского железнодорожного дела». По поручению этой комиссии канцелярией Совета съездов была составлена обширная статистико-критическая записка о «Русском железнодорожном хозяйстве за 10-летие 1895—1904 гг.». На основании собранного обширного статистического материала о различных сторонах развития и работы казенных и частных железных дорог записка приходила в конечном результате к выводу, что «в общем казенное железнодорожное хозяйство за все эти годы (т. е. за десятилетие 1895—1904 гг.) клонилось к упадку во всех отношениях. Частное хозяйство за тот же промежуток времени по всем измерителям улучшилось». Записка эта затем была подвергнута подробному и всестороннему обсуждению, но результаты обсуждения были далеко не в пользу выводов записки. В конце концов по вопросу о том, какая система хозяйства—казенная или частная—является предпочтительной, было признано, что хотя по общим соображениям о характере частной предприимчивости и казенного хозяйства заслуживает предпочтение система частных железных дорог, но что доказать это соответственными статистическими данными о результатах работы казенных и частных железных дорог представляется решительно невозможным.

Конечное заключение о невозможности разрешения вопроса на основе статистических исследований мы находим вполне правильным и потому, не останавливаясь со своей стороны на анализе статистических данных, переходим непосредственно к тем основным соображениям, по которым считаем, что по общему правилу система государственных железных дорог в большей мере, чем частные дороги, отвечает как общим интересам народного хозяйства, так равно и социальным и политическим задачам государства.

В предыдущем изложении (главы VII и VIII), изучая природу железнодорожного дела и устанавливая тенденции его развития, мы пришли к заключению, что оно безусловно требует

---

[1] Цитировано по работе А. М. Ларионова «К вопросу о сравнительной хозяйственности эксплоатации казенных и частных жел. дорог», СПБ 1913, стр. 41.

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. Применение частной предприимчивости в железнодорожном деле с необходимо присущей ей свободой распоряжения и конкуренции сопровождается огромными излишними затратами и потерями, и, как мы выяснили, настолько не соответствует ни природе самого железнодорожного дела, ни общим интересам всего населения и народного хозяйства, что повсюду вызывает непреодолимое стремление к объединению управления железными дорогами по возможности в одних руках. Делегированное управление в форме концессионированных частных обществ с целой системой ограничительных постановлений публично-правового свойства возникает именно как средство борьбы, с одной стороны, с отрицательными хозяйственными последствиями раздробленности сети и конкуренции для самих железных дорог, а с другой,—с теми опасностями, которыми угрожает общим интересам и нормальному течению общественной и государственной жизни сосредоточение одного из самых могущественных современных средств сообщений и сношений в руках огромных монопольных предприятий, их союзов, и целых систем, с капиталами в миллиарды золотых рублей. И, однако, несмотря на самое глубокое и всестороннее вмешательство государственных начал в устройство и деятельность концессионных железнодорожных обществ, последние остаются частными акционерными обществами, которые не смотрят на себя, как на уполномоченных посударственной власти, и не чувствуют себя таковыми, а поэтому отрицательные, хозяйственные и социальные последствия системы раздробленности сети между несколькими самостоятельными обществами, хотя и ограничиваются и смягчаются, но не устраняются вполне, даже и в том случае, если ограничения доходят до того, что отдельные предприятия совершенно лишаются всякой самостоятельности. Обособленность и антагонизм интересов сохраняются и действуют как при разрешении вопросов о сооружении новых линий, так и при последующем управлении и эксплоатации отстроенных дорог. Действительно объединение всего железнодорожного дела и достижение на практике всех положительных результатов такого объединения возможны в полной мере лишь при сосредоточении всех железных дорог в руках самого государства. Если в ранний период развития железных дорог, при новизне этого дела и невыясненности взаимодействия между дорогами и народным хозяйством, за частной предприимчивостью в этой области и можно было признать известные преимущества перед государством, то ныне, через 100 лет существования и деятельности железных дорог, этого более нет. В настоящее время приемы и методы как железнодорожного строительства, так и эксплоатации настолько уже выработались и установились, причем создался и достаточно многочисленный и вполне

подготовленный персонал квалифицированных служащих и рабочих, что не может быть и речи, чтобы государство не могло справиться с этим делом.

Что касается смешанной системы железнодорожного хозяйства, то одно время на нее возлагались большие надежды в том смысле, что взаимодействие между государственными и частными дорогами будет благоприятным для обеих сторон, усилит положительные качества каждой из них и парализует отрицательные. На практике, однако, оказалось, что, вместо благотворного взаимодействия между государственными и частными железными дорогами нередко устанавливаются враждебные отношения и постоянная борьба, дающая, конечно, весьма отрицательные последствия с точки зрения общих интересов народного и государственного хозяйства. У нас уже с половины 80-х годов прошлого столетия систематически применялась именно смешанная система железнодорожного хозяйства. Мотивы ее коренились главным образом в финансовом положении и в финансовых условиях государства. В течение более 50 лет, уже начиная с 60-х годов прошлого столетия, целый ряд наших министров финансов, в том числе наиболее выдающихся, как Рейтерн, Бунге, Вышнеградский и Витте, всегда очень настойчиво доказывали, что по состоянию наших государственных финансов, в особенности государственного кредита, равно как в интересах поддержания их прочности, представлялось безусловно невозможным найти в ресурсах казны столько свободных средств, чтобы путем одного лишь казенного строительства можно было обеспечить необходимое развитие нашей рельсовой сети. Однако, хотя таким образом уже с 60-х и даже с конца 50-х годов прошлого столетия главнейшей причиной привлечения у нас частной предприимчивости и частных капиталов к железнодорожному делу являлось затруднительное положение наших финансов, но одновременное и совместное применение обеих систем железнодорожного хозяйства к оборудованию страны рельсовыми путями сообщения начинает проводиться у нас систематически и последовательно лишь с конца 80-х годов.

Что касается применения смешанной системы к эксплоатации сети, то и у нас оно сопровождалось конкуренцией и антагонизмом между дорогами государственными и частными, что впрочем приводило не столько к ущербу народного хозяйства, сколько к существенным потерям казны.

3. ОТНОСИТЕЛЬНОЕ РАСПРОСТРАНЕНИЕ СИСТЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО И ЧАСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА В РАЗЛИЧНЫХ СТРАНАХ МИРА.

На относительное распространение обеих систем железнодорожного хозяйства в различных странах мира имеют совершенно второстепенное влияние все те соображения социально-политиче-

ского и хозяйственного свойства, которые приводятся в пользу или против той или другой. Сосредоточение дела сооружения и эксплоатации железных дорог в руках самого государства или передача его в руки частной предприимчивости затрагивают очень крупные государственные и частные интересы, и в то же время и самая возможность того или иного выбора находится в самой тесной зависимости от наличности определенных финансовых, административно-правовых и политических условий. Вследствие этого теоретические споры во вопросу об относительных достоинствах обеих систем практически обыкновенно не имеют решающего значения для принятия той или иной системы, которое и совершается под давлением других указанных условий и обстоятельств. Известный немецкий ученый, проф. берлинского университета Адольф Вагнер, один из наиболее авторитетных и последовательных сторонников системы государственного железнодорожного хозяйства, говорил, что допущение частного капитала к сооружению и эксплоатации таких путей сообщения, как железные дороги и каналы, практически объясняется весьма крупными затратами, которых требует их сооружение, и вследствие этого невозможностью или чрезвычайной трудностью покрывать эти расходы из текущих государственных доходов, откуда и возникает необходимость заключать для этой цели займы [1]. Такого же мнения держится и упомянутый выше французский железнодорожный теоретик и практик, проф. К. Кольсон. Рассматривая систему сооружения и эксплоатации железных дорог путем концессионирования их частным предпринимателям, он говорит, что одним из решающих моментов обращения к этой системе почти всегда служит желание не держать большую книгу государственного долга постоянно открытой, чтобы давать ежегодно средства на расширение путей сообщения [2]. Переход к системе государственных железных дорог начинается в последней четверти прошлого столетия. Он находится в несомненной и теснейшей связи с общей тенденцией новейшего времени к усилению систематического и планомерного воздействия государственной власти на ход экономической и социальной жизни. При этом общий характер государственной организации и степень преобладания в населении начал индивидуальной инициативы или социальной дисциплины оказывают в одних странах (Англия, Америка) задерживающее влияние на процесс огосударствления железных дорог, а в других (Пруссия, Россия)—ускоряющее.

---

[1] Adolf Wagner, «Social-ökonomische Theorie des Kommunikations und Transportwesens», Leipzig 1909, S. 24.

[2] C. Colson, «Cours d'economie politique. Livre VI, Les travaux publics et les transports», Paris 1907, p. 453.

Общее протяжение железнодорожной сети всего мира и ее развитие за время с 1913 по 1926 гг. выражается в следующих цифрах:

Части света	1913 г. в километрах	1926 г. в километрах	То же в % к 1913 г.
Европа	346 029	385 406	111,4
Америка Сев. и Южн. .	569 769	600 234	105,3
Азия	108 083	137 772	127,5
Африка	44 283	60 861	137,4
Австралия	35 257	49 257	139,7
Весь мир	1 103 421	1 233 530	111,8

Из этих данных видно, что мировая железнодорожная сеть увеличилась за период 1913—1926 гг. на 11,8%, между тем как прирост ее за десятилетие 1900—1910 гг. равнялся 30%. Меньше всего увеличилась сеть в Америке—всего на 5,3% и в Европе на 11,1%. Значительно замедлился прирост сети в Азии и в Африке—27,5% и 37,4% против 59% и 84% за первое десятилетие XX века. Сеть Австралии, которая менее всего была затронута войной, выросла на 39,7%, против 29% за прошлое десятилетие.

Все протяжение мировой сети распределялось в процентном отношении следующим образом в различных странах между государственными и частными железными дорогами:

		1913	1926
Европа	госуд. .	48,0	59,9
	частн. .	52,0	40,1
Америка	госуд. .	10,2	16,4
	частн. .	89,8	83,6
Азия	госуд. .	70,3	75,1
	частн. .	29,7	24,9
Африка	госуд. .	70,8	72,4
	частн. .	29,2	27,6
Австралия	госуд. .	95,1	95,7
	частн. .	4,9	4,3
Весь мир	госуд. .	33,3	42,7
	частн. .	66,7	57,3
То же без САСШ .	госуд. .	52,5	63,5
	частн. .	47,5	36,5

Из этих данных можно видеть, что за период времени 1913—1926 гг. произошло значительное увеличение удельного веса государственных дорог в мировой сети за счет сокращения доли частных железных дорог. Что касается отдельных стран, то Соединенные штаты, Англия с Ирландией, Испания и Куба, имели исключительно частные дороги, тогда как СССР, Румыния и Новая Зеландия имели исключительно государственные дороги.

Из других стран система государственных дорог преобладает в процентном отношении в Канаде (51,3), в Британской Индии (71,7), в Германии (92,2)[1], Австралии (96,3), Бразилии (84,7), Мексике (74,6), Японии (67,1), Италии (77,3), Польше (95,4). Преобладание частных дорог имело место: во Франции (81,8), в Аргентине (80,9), Швеции (61,5), Бельгии (50,4), Венгрии (64,2).

---

[1] По плану Дауэса все государственные железные дороги были переданы в руки образованного для этого акционерного общества под фирмою: «Немецкое общество имперских железных дорог», действующего на основе коммерческих принципов, хотя и с соблюдением интересов немецкого народного хозяйства.

ГЛАВА XI.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ И РУКОВОДЯЩИЕ ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ ИМИ.

1. ПОНЯТИЕ ТАРИФОВ И ОТЛИЧИЕ ИХ ОТ НАЛОГОВ И СБОРОВ НАЛОГОВОГО ХАРАКТЕРА, А ТАКЖЕ ОТ ФРАХТОВ.

Под именем тарифов [1] разумеются у нас платы за перевозку пассажиров и грузов, а также за дополнительные, связанные с перевозкой, услуги железных дорог, каковы, например, нагрузка и выгрузка, взвешивание, составление и подготовка поездов к отправлению (сбор за станционные расходы) и др., равно как и правила исчисления и взимания этих плат и сборов. Эти платы и сборы, взимаемые за перевозку и дополнительные к ней операции, поступают в пользу железных дорог. От них необходимо отличать разного рода другие сборы, взимаемые с грузов, перевозимых по железным дорогам, не за какие-либо услуги, оказываемые пассажиру или грузохозяину, но в качестве сборов налогового характера, для получения средств или на какую-либо специальную цель, например, целевой сбор на дело просвещения на транспорте, на устройство и ремонт складочных помещений на станциях, на ремонт вагонов, устройство подъездных путей к станциям и т. п., или для пополнения общих ресурсов местных учреждений и даже общегосударственных. Примерами сборов последнего рода могут служить действующий и в настоящее время налог с грузов, привозимых и вывозимых по железным дорогам, гербовый сбор, бывший особый налог на пассажиров и грузы большой скорости и др. Тарифы в собственном смы-

[1] Слово «тариф» произошло от имени города Тариф в Испании в провинции Кадикс, в Андалузии, на южной оконечности европейского материка, у самого узкого места Гибралтарского пролива. Город же Тариф получил свое имя от имени предводителя племени берберов Тариф-Ибн-Малик, который первым пришел в Испанию. В городе этом, во время владычества мавров, над обоими берегами пролива взимали по особой таблице сборы со всех судов, проходивших через пролив, соответственно качеству и количеству груза. Эти таблицы, составленные удобно для быстрого определения ставок, вызвали подражание вообще в деле взимания разного рода сборов, в том числе и таможенных, а по мере распространения таких таблиц в других странах вошло в общее употребление и самое слово «тариф» с применением его вообще ко всяким расписаниям плат и расценок.

сле слова и сборы налогового характера отличаются одни от других не только по своему назначению, но также и в отношении порядка установления: тарифы устанавливаются специальными тарифными учреждениями, сборы же налогового характера устанавливаются в порядке установления налогов.

Приведенное в начале настоящей главы определение понятия тарифа совпадает по своему содержанию с принятым у нас официальным определением этого понятия, помещенным в части I действующего «Свода тарифов на перевозку грузов по железным дорогам СССР». Определение это, однако, представляется не вполне исчерпывающим существенные признаки понятия тарифа. В нем нет указания на так называемые «условия перевозки», а между тем всякий тариф включает в себя не только провозные платы и дополнительные сборы вместе с правилами их расчета, но также и условия и правила перевозки, которая предусматривается в тарифе. Дело в том, что всякая перевозка совершается с определенной скоростью, в том или ином подвижном составе, целыми вагонами, поездами или мелкими отправками, груз может быть передан дороге в той или иной упаковке или вовсе без упаковки для перевозки в навалку и т. д., и т. д. Всякий тариф, конечно, всегда предполагает определенные условия перевозки, которые или пропечатываются в самом тарифе, или же молчаливо признаются включенными в тариф в силу действующих на железных дорогах уставов, положений и правил, определяющих условия, которые должны быть строго соблюдаемы при совершении перевозки как самими железными дорогами, так и грузохозяевами. Бернская конвенция [1], говоря о тарифах, разумеет и условия перевозки, а не только провозные платы. Впрочем, этот признак не включен у нас в официальное определение не потому, чтобы он не признавался принадлежностью понятия тарифа, но по чисто ведомственным соображениям. Тарифы, с одной стороны, и условия перевозки, с другой,—у нас устанавливались прежде и устанавливаются теперь в двух разных учреждениях, и поэтому опасались, что включение условии перевозки в понятие тарифа могло бы подать тарифным учреждениям повод вторгнуться в круг ведения управления железных дорог министерства путей сообщения, ведавшего условиями перевозок в прежнее время, или центрального управления железнодорожного транспорта, ведающего ими теперь.

Наконец, необходимо иметь в виду еще одну особенность понятия тарифа, отличающую его от понятия фрахта. Обыкновенно различие это представляют себе в том смысле, что тариф есть провозная плата, устанавливаемая в железнодорожном транспорте, фрахт же—это плата за перевозку по водным путям сообщения. На самом деле, однако, различие гораздо глубже. Тариф в соб-

[1] Так называется заключенное в 1890 г. главнейшими европейскими государствами соглашение об условиях перевозки грузов в прямых сообщениях между ними.

ственном смысле слова представляет расписание плат и сборов устанавливаемых наперед односторонним действием предприятия и объявляемых во всеобщее сведение как предложение транспортных услуг по определенным ценам. Для того чтобы тарифы в этом точном смысле слова были вообще возможны, нужен ряд известных условий. Во-первых, нужно, чтобы были налицо однородные, заменяющие друг друга операции, потому что при большой индивидуальности отдельных услуг, при сильном различии всех операций друг от друга тарифное дело не может развиваться. Во-вторых, установление тарифа предполагает, что эти однородные операции производятся в более или менее значительном числе и притом до известной степени регулярно повторяются. Чем значительнее их число и чем более регулярным характером они отличаются, тем настоятельнее становится потребность установить наперед общим образом цену всех этих услуг. В противном случае, если нельзя рассчитывать на частое и регулярное повторение одинаковых услуг, то предварительное назначение для них цен в форме тарифа представляется бесцельным. В таких случаях единственной возможной формой цены является индивидуальный договор. В-третьих, предприниматель, желающий назначить цену по одностороннему своему усмотрению на более или менее продолжительное время, т. е. в форме тарифа, должен обладать, если и не полной монополией на рынке, то, по крайней мере, значительным преобладанием [1]. Все эти условия в полной мере имеются с самого же начала в железнодорожном транспорте, но отсутствуют в свободном судоходстве. Они вырабатываются впервые только в так называемом срочном судоходстве (регулярном, линейном), о котором подробно будет сказано в главе о водном транспорте, а поэтому тарифное дело в морском судоходстве получает развитие в своих существенных чертах только в последнее десятилетие XIX в. У нас до национализации флота в водном транспорте тарифы применялись почти только к перевозке пассажиров, перевозка же грузов производилась по договорным фрахтам, которые устанавливались особо для каждой отдельной перевозки или для определенной группы их.

2. ТАБЛИЧНЫЕ И СХЕМНЫЕ ТАРИФЫ.

Первоначальные железнодорожные тарифы отличались большой простотой. В литературе имеются указания на две дороги короткого протяжения—одну в Германии, другую в Америке, на которых все тарифы исчерпывались одной единственной тарифной ставкой, которая применялась к перевозкам по этим дорогам всякого рода грузов, притом одинаково, перевозились ли они на части дороги или на всем ее протяжении. Но, помимо этих исключительных случаев, для выражения провозных плат уже

[1] D-r Kurt Giese, «Das Seefrachtarifwesen», Berlin 1919., S. 11 и сл.

с самого начала составляются особые таблицы, в которых помещаются определенные платы за перевозку указанных в таблице грузов между каждыми двумя данными поименованными в тарифе станциями отправления и назначения. Такие тарифы и получили от формы своего выражения название табличных тарифов. Тарифы этого рода весьма удобны для пользования: как грузохозяева, так и агенты дорог находят в таблице готовый итог причитающихся за каждую данную перевозку платежей и сборов, так что всякие поводы для споров сводятся к минимуму. Однако это продолжается лишь до тех пор, пока грузооборот незначителен и отличается простотой, и тарифы устанавливаются на перевозку только между собственными станциями каждой отдельной дороги, причем и сами дороги имеют малое протяжение и немного станций. Но как только эти дороги развиваются в большие магистрали и целые рельсовые сети, со множеством станций, как только грузооборот усложняется и становится разнообразным, наконец, когда устанавливаются прямые сообщения с прямыми тарифами между станциями целых групп железных дорог, то пользование системой табличных тарифов начинает сопровождаться все более и более значительными затруднениями, которые вытекают из того, что отдельные тарифные таблицы разрастаются настолько, что становится крайне затруднительным находить в них соответственные платы, и самое количество таблиц чрезвычайно увеличивается. Тогда постепенно вырабатывается система так называемых формульных или схемных тарифов. Сущность этой системы заключается в том, что тарифы не устанавливаются в виде готовых итогов провозных плат и иных сборов, но дается лишь определенная формула или, как теперь чаще принято говорить, схема, по которой и нужно рассчитывать провозные платы, причитающиеся за отдельные перевозки. Простейший вид такой формулы заключается в том, что назначается определенная ставка за единицу перевозки, т. е. за перемещение определенной единицы предмета перевозки (пассажир, тонна, 20 *кг*, 1 пуд., 10 фун. и т. п.) на определенную единицу расстояния (1 *км*, 1 миля, 1 верста или несколько таких единиц, составляющих пояс), напр. 8 коп. с тонны и километра, 20 коп. с вагона и *км*, 26 коп. за перевозку пассажира на расстоянии пояса в 35 *км* и т. п.

Такие простые формулы для расчета провозных плат встречаются однако лишь в первое время существования железных дорог. Обычно же, как увидим в последующем изложении, тарифные схемы бывают гораздо сложнее.

Необходимым дополнением к системе формульных или схемных тарифов являются, во-первых, таблицы постанционных расстояний, которые необходимы, чтобы определять расстояния между станциями отправления и назначения груза и, во-вторых, расчетные таблицы, в которых дается готовый расчет провозных плат за все расстояния перевозки по действующим в данное время на же-

лезных дорогах схемным тарифам. Таким образом процедура определения причитающейся за какую-либо перевозку провозной платы слагается из двух моментов: сначала определяется расстояние, пройденное грузом от станции отправления до станции назначения, а затем подыскивается в расчетных таблицах соответствующая данному расстоянию провозная плата с тонны, которая помножается на вес отправки.

3. СОЗНАТЕЛЬНЫЙ И ПЛАНОМЕРНЫЙ ХАРАКТЕР УСТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ.

В предыдущем изложении (глава VIII) мы подробно выяснили что вследствие присущих экономической природе железнодорожного дела особенностей и вследствие особых условий работы железных дорог, система свободной частной предприимчивости и конкуренции нигде не могла удержаться в применении к железнодорожному делу сколько-нибудь продолжительное время. Повсюду раздробление железнодорожной сети между множеством отдельных самостоятельных предприятий, которые свободно распоряжаются на принадлежащих им линиях, руководствуясь своими обособленными индивидуальными интересами, то вступая в борьбу друг с другом, то заключая соглашения и союзы, постепенно уступает место последовательному и систематическому объединению всех железных дорог в одну транспортную систему, обслуживающую всю страну как одно целое по непосредственным распоряжениям правительственной власти или под прямым ее контролем и руководством. Этот процесс объединения охватил в настоящее время во всех главнейших странах Европы и Америки и тарифное дело. В зависимости от этого изменяется и самая постановка изучения вопроса о железнодорожных тарифах. В отношении фрахтов, равно как и товарных цен в большинстве других отраслей народного хозяйства, теория занимается, главным образом, изучением развивающихся в соответственной области явлений с тем, чтобы выяснить лежащие в основе этого развития законы. В области железнодорожных тарифов действие стихийных сил низведено теперь до минимума. Здесь все или почти все зависит от сознательного, преднамеренного и планомерного действия самой государственной власти или действующих по ее указаниям органов железных дорог. Правительство, если ему принадлежит право распоряжаться тарифами всей сети как частных, так и государственных железных дорог, а в особенности, если все железные дороги сосредоточены в руках самого государства, может свободно, по своему усмотрению, избирать ту или иную систему управления тарифами, определять руководящие задачи тарифного дела, устанавливать принципы тарификации применительно к этим задачам, наконец, пользоваться теми или иными формами и видами тарифов. Поэтому в отношении железнодорожных тарифов целью изучения является не наблюдение стихийно

развивающихся в этой области явлений и лежащих в основе этого развития законов. В отношении железнодорожных тарифов теория должна выяснить и оценить с точки зрения общих интересов народного хозяйства различные возможные задачи, формы и принципы тарификации и установить их положительные и отрицательные стороны. В нашем водном транспорте с тех пор, как в силу декрета от 26 января 1918 г. весь наш флот, морской и речной, был национализирован, установилось положение, аналогичное положению, существующему в отношении железнодорожных тарифов. С этого времени подчинение фрахтовому рынку сохранилось у нас лишь для морского транспорта, да и то лишь заграничного, а не каботажного. Фрахты же последнего, равно как и фракты речного судоходства стали устанавливаться непосредственно самой государственной властью в том же порядке, а вначале даже по тем же принципам, как и железнодорожные тарифы. В главе о водном транспорте мы остановимся подробно на вопросе о тарифах и фрахтах этого вида транспорта. Теперь же отметим, что в дальнейшем изложении оценка различных тарифных систем, в смысле определенной совокупности задач управления тарифами, принципов установления тех или иных размеров тарифных ставок, а равно и определенных форм и видов тарифов, дается нами также с точки зрения установленного в самом начале настоящего курса высшего руководящего принципа транспортной политики, как и до сих пор мы применяли этот принцип при оценке общих основ организации железнодорожного дела. Мы думаем, что вся постановка тарифного дела на железных дорогах должна быть, в общем, направлена к тому, чтобы транспортные потребности страны удовлетворялись наилучшим и наиболее полным образом с наименьшими затратами материальных и личных усилий. Достигается же это путем возможно более широкого развития на железных дорогах грузового и пассажирского движения как посредством создания и привлечения на рельсы новых грузов и пассажиров, так и посредством перевозки их на возможно более длинных протяжениях. Только путем возможно лучшего использования капиталов и производительных сил, представляемых железными дорогами, вместе, конечно, с постоянными техническими и организационными улучшениями всего железнодорожного дела, может быть достигнуто возможное максимальное понижение реальных издержек железнодорожного транспорта.

4. РУКОВОДЯЩИЕ ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ТАРИФАМИ.

Вопрос о ближайших практических задачах управления железнодорожными тарифами, являющийся лишь частью более широкого вопроса об условиях пользования железными дорогами, глубоко затрагивает всю систему железнодорожного хозяйства. То

или иное решение этого вопроса не только определяет общий характер и конечные результаты деятельности железных дорог, но в значительной мере влияет и на размеры железнодорожных доходов и расходов. Возможность преследовать те или иные задачи посредством установления соответственных железнодорожных тарифов предполагает определенные способы и источники покрытия издержек железнодорожного хозяйства, равно как и обратно, выбор известных источников для получения средств на эти расходы уже заранее исключает возможность ставить железнодорожной тарификации произвольные практические цели и предрешает вопрос об этих целях в том или ином определенном смысле. Таким образом вопрос об условиях предоставления железнодорожных услуг в пользование заинтересованных, равно как и вопрос о руководящих задачах управления железнодорожными тарифами оказываются в самой тесной и непосредственной связи с основным для железнодорожного, да и для всего народного хозяйства, вопросом об источниках средств для покрытия затрат по сооружению и эксплоатации железных дорог. Ввиду этого правильное разрешение этих вопросов может быть достигнуто лишь при одновременном и совместном рассмотрении их.

Возмещение и оплата основных затрат и эксплоатационных расходов железных дорог может производиться или из доходов, выручаемых самими железными дорогами, или из общегосударственных средств, получаемых посредством налогов со всего населения страны. Возможно также соединение этих обоих источников в различных пропорциях, т. е. покрытие одной части расхода из железнодорожной выручки, а другой из общегосударственных ресурсов. Никакого третьего источника средств на содержание железных дорог нет и быть не может. Принятие того или иного решения в отношении источников покрытия железнодорожных расходов обязательно требует и установления соответственных условий пользования железными дорогами, которое может быть или безвозмездным для всех желающих, или же может быть предоставляемо не иначе, как под условием уплаты известных сборов. В зависимости от того, в какой мере расходы по содержанию железных дорог принимаются на общегосударственный счет, открывается более или менее значительный простор для свободного выбора целей тарификации, хотя бы преследование тех или иных из них было сопряжено с ущербом в железнодорожных доходах. Возможно, конечно, что благоприятные финансовые результаты эксплоатации железных дорог дают возможность устанавливать тарифы для достижения тех или иных задач общей экономической, социальной или государственной политики, поступаясь лишь избыточной железнодорожной выручкой, но не требуя прямых пожертвований из общегосударственных ресурсов. Однако, эти последние и в таких случаях терпят не меньший ущерб, так как всякое сокращение или уничтожение избыточной

выручки железных дорог немедленно и непосредственно отражается на доходах государственного казначейства.

С точки зрения изложенных соображений возможно представить себе следующие системы управления железными дорогами:

1) предоставление железных дорог во всеобщее безвозмездное пользование с принятием всей совокупности расходов железнодорожного хозяйства на общегосударственный счет;

2) система платности железнодорожных услуг с назначением тарифных ставок в таких размерах, чтобы выручка железных дорог: а) покрывала железнодорожные расходы отчасти или сполна, или б) давала бы, кроме того, еще и чистую прибыль;

3) управление железнодорожными тарифами, как орудием общей экономической политики и даже как средством удовлетворения через посредство дорог всякого рода народных и государственных потребностей вообще.

В чистом виде эти системы встречаются в практической жизни сравнительно редко. В тарифных системах различных стран обыкновенно сочетаются, правда, в весьма различных пропорциях, все три элемента: и безвозмездность некоторых перевозок, или, по крайней мере, исполнение их за плату ниже себестоимости, и чисто коммерческий элемент в виде стремления к максимальной выручке, и элемент общегосударственных польз и нужд. Однако, можно сказать, что до сих пор в тарифных системах всех стран имел решительно преобладающее значение принцип достижения возможно высшей доходности железных дорог. Пользование железнодорожными тарифами, как орудием общей экономической и государственной политики, нигде не играло роли основного принципа тарификации, который проводился бы систематически и последовательно в применении ко всем или, по крайней мере, хотя бы к важнейшим грузам. Несмотря на очень большие симпатии к этому принципу, нередко выражаемые публицистикой и общественным мнением, на самом деле он имеет применение лишь в отдельных частных случаях. Эти случаи могут быть более или менее частыми, но финансовые условия железнодорожного хозяйства нигде не дали возможности этой системе сделаться основой тарификации. Что касается системы предоставления железнодорожных услуг во всеобщее безвозмездное пользование, то, насколько нам известно, на практике эта система была испытана только у нас в 1921 г., когда она действовала с 1 января этого года до 15 августа. Ни в одной из других стран Европы или Америки до сих пор не было ни одного опыта ее применения.

Переходим к анализу и оценке перечисленных систем с точки зрения их целесообразности в общих интересах народного хозяйства.

5. СИСТЕМА БЕЗВОЗМЕЗДНОГО ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ ВО ВСЕОБЩЕЕ ПОЛЬЗОВАНИЕ.

Эта система пользования железными дорогами должна быть признана действительно соответствующей только тому строю социальных и экономических отношений, который является полным и последовательным проведением в организации общества начал социализма и коммунизма. При том равенстве в пользовании жизненными благами, а вместе с тем и в несении всех трудов и тягостей на общественные и государственные нужды, которое будет обеспечено установлением соответственной организации и методов распределения благ между членами социалистического общества, конечно, немыслима никакая иная система пользования услугами железных дорог, кроме безвозмездного предоставления их всем тем учреждениям, организациям и отдельным лицам, которые нуждаются в этих услугах. У нас, однако, эта система была применена в условиях народного хозяйства, слагавшегося из целого ряда типов хозяйственной организации, начиная от натурального хозяйства и кончая государственным капитализмом, причем главным мотивом к проведению бесплатности перевозок едва ли не послужила мысль о том, что если, с одной стороны, железные дороги принадлежат государству, а, с другой стороны, отправителями грузов являются также почти исключительно государственные учреждения и предприятия, то расплата между ними теряет всякий финансовый интерес и является лишь источником затруднений и усложнений в исполнении перевозок. Мысль эта оказалась, однако, совершенно ошибочной. Стремясь разрешить этот глубоко принципиальный вопрос с узкой точки зрения мелких облегчений и упрощений административной практики, она скользит по поверхности явлений и игнорирует, что отношения между различными хозяйственными предприятиями, принадлежащими государству, равно как и размеры их деятельности, слагаются совершенно различным образом при взаимной оплате оказываемых ими друг другу услуг или же при системе бесплатности этих услуг. В условиях организации народного хозяйства на началах военного коммунизма система безвозмездного предоставления железнодорожных услуг в общее пользование вызвала едва ли еще не более вредные последствия, чем могла бы вызвать в условиях частнокапиталистического народного хозяйства. Она оказалась не отвечающей ни требованиям справедливости, ни требованиям целесообразности. Важнейшие возражения против этой системы могут быть резюмированы в следующих положениях.

1. Она содержит в себе крупную несправедливость, заставляя участвовать в железнодорожных расходах тех, кто железными дорогами не пользуется вовсе или пользуется ими очень мало. В самом деле, наша рельсовая сеть еще слишком редка, так что даже в районах, обслуживаемых железными дорогами, многие местности находятся в очень невы-

годном сравнительно с другими местностями положения в отношении пользования железнодорожным транспортом. Затем есть обширные области, которые всецело пользуются только водными или гужевыми путями сообщения. Наконец, имеются и целые районы, которые только теперь выходят из состояния натурального хозяйства, довольствуясь своими собственными продуктами местного происхождения и весьма мало обращаясь к услугам железнодорожного транспорта. Кроме того вообще следует иметь в виду, что на самом деле возможность равномерного и всеобщего пользования не только железными дорогами, но и всякого рода другими современными средствами сношения и сообщения (почта, телеграф и др.) существует лишь теоретически, на практике же эта возможность, а следовательно и действительное пользование благами железнодорожного транспорта осуществляется неизбежно в строгом соответствии с экономическим и жизненным положением отдельных предприятий и лиц, отдельных групп населения, различных местностей, т. е. не только не одинаково, хотя бы самым приблизительным образом, но и с бесконечным разнообразием. Поэтому никак нельзя признать справедливым, чтобы огромные издержки по сооружению, содержанию и текущей эксплоатации железных дорог возлагались на общегосударственные ресурсы, т. е. на все население, а не на тех, кто пользуется услугами железных дорог и получает от этого соответственные выгоды.

2. Однако решающее значение против системы бесплатности перевозок имеют не столько соображения справедливости, сколько те отрицательные последствия, которые имеет эта система с точки зрения как экономии железнодорожной эксплоатации, так и общих интересов всего народного хозяйства. Для того чтобы развитие железнодорожного транспорта в стране являлось действительно положительным фактором в общем ходе народного хозяйства, безусловно необходимо, как об этом уже говорилось в предыдущем изложении, соблюдение известного соотношения между теми издержками, которое несет народное хозяйство на сооружение и содержание железных дорог, и теми реальными выгодами, которые получаются для него от пользования железнодорожными услугами. С точки зрения общих интересов народного хозяйства не может быть желательным ни искусственное чрезмерное развитие перевозок, ни искусственное затруднение и ограничение количества их. Общие интересы требуют, чтобы потребление удовлетворялось привозными продуктами лишь в 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 их на место потребления. Напротив того, если преимущества какого-либо пункта в отношении издержек производства не настолько 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, т. к. развитие перевозок при таких условиях означало бы не лучшее использование капиталов, естественных богатств и производительных сил страны, но непроизводительное расточение некоторой части их. Истинная задача железнодорожной тарификации, как и вообще всей системы условий предоставления железнодорожных услуг в пользование, и заключается в создании такого положения, при котором перевозились бы именно такие предметы, в таких сообщениях и такими способами, которые дают наибольшие выгоды народному хозяйству, требуя от него в то же время наименьших затрат. Поэтому отвечающей общим интересам народного хозяйства может быть признана только такая система пользования услугами железных дорог, которая действительно обеспечивает указанное соотношение между расходами, падающими на народное хозяйство по удовлетворению потребностей страны в железнодорожном транспорте, и теми реальными выгодами, которые получаются ею от передвижения пассажиров и грузов. Всякое нарушение указанного соотношения дает прямой минус в общей экономии страны и неизбежно отражается в большей или меньшей степени извращением правильного хода и успешного развития народного хозяйства.

Система безвозмездности железнодорожных услуг не только не обеспечивает, но по самому существу своему даже прямо противодействует возможности установления необходимого соотношения между издержками и стоимостью железнодорожных перевозок, с одной стороны, и ожидаемыми от них полезными результатами,—с другой. Это соотношение может быть достигнуто только тем, что как отправители, так и сами железные дороги будут поставлены в такие условия, при которых как те, так и другие будут иметь достаточно сильные мотивы к тому, чтобы относиться возможно бережно к железнодорожному транспорту и прилагать все старания к тому, чтобы совершать лишь наиболее полезные в общих интересах народного хозяйства перевозки. Между тем, при системе безвозмездности железнодорожного транспорта лица и учреждения, заинтересованные в перевозке и требующие ее совершения, освобождаются от какого бы то ни было отношения к сопряженным с нею издержкам и не имеют никакой надобности считаться с этими издержками. В то же время и железные дороги обязаны предоставлять свои услуги всем и каждому на одинаковых условиях, не имея никакой возможности делать какое-либо различие между отдельными категориями перевозок, в зависимости от их значения в общей совокупности операций железнодорожного хозяйства. В результате такого положения получается чрезвычайное развитие совершенно нехозяйственного пользования железнодорожным транспортом. При необходимости возмещать железным дорогам в виде провозных плат расходы по передвижению грузов, перевозки про-

изводятся лишь в тех случаях, в которых разницы в издержках производства, в качестве товара или в ценах на него в разных местах настолько значительны, что действительно покрывают стоимость транспорта. При допущении же безвозмездного пользования железными дорогами, самые незначительные различия в издержках производства, качестве или цене, которые при системе взимания провозных плат не могут оправдать никакого транспорта или разве достаточны для покрытия расходов перевозки на ничтожных расстояниях, будут совершенно достаточны для того, чтобы эти товары перевозились из самых отдаленных мест производства, хотя бы получаемые при этом выгоды совершенно не соответствовали ни основным, ни текущим затратам на железнодорожный транспорт.

Уже практика довоенного времени в отношении сборов за простой вагонов, за хранение грузов, даже за самую перевозку в тех случаях, когда эти сборы отсутствовали или были слишком низки, заставляла ожидать указываемых последствий при системе полной бесплатности перевозки. Иллюстрацией нашей мысли может, например, служить имевший место в 1912 г. случай бесплатной перевозки пожертвованных двух вагонов сена из Сибири, из района Новосибирска, в Холмский монастырь. Несомненно, что эта перевозка причинила железным дорогам совершенно непропорциональные издержки, во много раз превосходящие стоимость самого груза, и что для дорог, а вместе с тем и с точки зрения общей экономии народного хозяйства было бы гораздо выгоднее вовсе не перевозить пожертвованное сено, а приобрести на свой счет соответственное количество того же продукта где-либо вблизи Холмского монастыря. Наблюдались также неоднократно случаи возвращения военным ведомством при перевозках в кредит фуража и продовольствия обратно в пункты первоначального отправления. Можно было быть уверенным заранее, что при системе бесплатности перевозок, т. е. при уничтожении материальной ответственности за потребованные перевозки, увеличится число необдуманных и неудачных отправок, а также последующих изменений назначения грузов во время их следования, с единственной целью воспользоваться бесплатным хранением груза в вагонах железных дорог в течение некоторого времени, нужного для того, чтобы выждать изменения обстоятельств.

Практическое применение у нас системы бесплатности перевозок всего в течение 7½ месяцев не только вполне подтвердило, но даже превзошло все эти опасения и ожидания. Даже в течение такого короткого срока рассматриваемая система успела оказать сильнейшее деморализующее влияние на таких грузоотправителей, как правительственные ведомства, кооперация, казенные предприятия, понизив рациональность использования ими перевозочных средств, равно как и бережное отношение с их стороны к транспорту. Достаточно указать на такие факты, как

многочисленные встречные перевозки, простои вагонов, нереальные заявки, из-за которых подвижной состав непроизводительно приходилось перегонять с одной окраины на другую. Затем было также не мало случаев возвращения подвезенного груза в место его первоначального отправления, переадресования на новые станции назначения, вследствие чего вся перевозка производилась в кружном направлении с значительной задержкой подвижного состава и значительными лишними расходами по движению и т. д., и т. д.

Вообще система бесплатности перевозок не только лишает государство того дохода, который доставляет ему рельсовая сеть, но еще и угрожает таким огромным возрастанием движения, для исполнения которого обычное нормальное оборудование железных дорог оказалось бы совершенно недостаточным. В результате неизбежно явилась бы во многих случаях необходимость прокладки второй колеи, сооружения новых запасных путей, развития узлов, усиления водоснабжения, расширения станционных помещений, усиления подвижного состава, личного персонала и т. п., словом, понадобилось бы весьма крупное увеличение как основных затрат, так и текущих расходов железнодорожного хозяйства. В конечном результате система бесплатности перевозок угрожает серьезной опасностью глубокого расстройства общегосударственных финансов. Вместе с тем она необходимо вызовет огромные перемещения различных отраслей промышленности из одних районов в другие, причем эти перемещения, вызываясь бесплатностью перевозок, будут происходить совершенно независимо от того, оправдывают ли преимущества какого-либо района в отношении производства повышенные издержки по перевозке продуктов из этого района в места потребления. Получится не лучшая утилизация имеющихся в стране капиталов и рабочих сил, но лишь расточение их. В конце концов производительность страны понизится, товарные цены поднимутся, а потребление сократится.

3. Для предотвращения или, по крайней мере, для некоторого смягчения этих отрицательных последствий применения системы бесплатности перевозок понадобилось бы установить особый порядок и особые правила выдачи разрешений на право воспользоваться в каждом конкретном случае услугами железных дорог. Для этого нужно было бы создать целую сложную систему специальных органов, которые оценивали бы по существу, с точки зрения общих интересов народного хозяйства, все предполагаемые кем-либо поездки и перевозки на всей рельсовой сети страны, не ограничиваясь лишь формальными соображениями о наличии подвижного состава. Само собой очевидно, что успешное разрешение такой грандиозной задачи совершенно неосуществимо, и учреждавшиеся у нас с подобными целями комиссии не дали никаких благоприятных результатов.

4. Для полной оценки рассматриваемой системы необходимо,

наконец, иметь еще в виду, что установление безвозмездности железнодорожного транспорта не может не отразиться самым неблагоприятным образом на возможности железнодорожного строительства. Невозможность частного предпринимательства понятна сама собой. Но и государственное строительство неизбежно должно будет прекратиться очень скоро, так как никакое государство не в состоянии найти капиталов для сооружения новых железных дорог, если затрачиваемые капиталы заранее обрекаются на полную бездоходность.

По изложенным соображениям система безвозмездного предоставления железнодорожных услуг во всеобщее пользование должна быть отвергнута самым решительным образом. Она не удовлетворяет самым элементарным требованиям, которые могут быть предъявлены к транспорту как с точки зрения справедливости, так и с точки зрения целесообразности обслуживания транспортных потребностей страны.

6. СИСТЕМА ПЛАТНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСЛУГ.

Экономическая целесообразность и даже безусловная необходимость этой системы в значительнейшей мере вытекают уже из тех соображений, которые только что изложены относительно безвозмездности железнодорожного транспорта. В самом деле, если бесплатность перевозок и неизбежно связанное с нею принятие всех расходов железных дорог на общегосударственные ресурсы не могут быть допущены ни по соображениям справедливости, ни по соображениям целесообразности, то остается только возложить возмещение этих расходов на тех, кто непосредственно пользуется услугами железных дорог. А отсюда вытекает положение, что основной и главной задачей управления железнодорожными тарифами является оплата и возмещение тех огромных капиталов, которые затрачены и непрерывно вновь затрачиваются на сооружение, содержание, эксплоатацию и усиление рельсовой сети страны. К такому заключению приводят основные условия правильного хода народного хозяйства и насущные требования устойчивого положения государственных финансов. Капиталы, затрачиваемые на сооружение и содержание железных дорог, могут быть взяты только из общего запаса капиталов, находящихся в распоряжении страны и необходимых для обслуживания всех ее производственных и распределительных процессов. Поэтому с точки зрения общих интересов народного хозяйства капитал, затрачиваемый на транспорт, должен быть не менее продуктивен, чем при всякого рода других его приложениях в различных других областях экономической жизни. В этом отношении транспортные предприятия не составляют какого-либо исключения в ряду обычных торговых и промышленных предприятий. И если даже среди этих последних неудачные и даже просто преждевременные предприятия сопровождаются ущербом не только для их владельцев, но и для

общих интересов народного хозяйства, то такие транспортные предприятия, как железные дороги или большие каналы, поглощающие огромные постоянные капиталы, в случае неудачи дают очень тяжелые последствия для всего народного хозяйства.

В нашу рельсовую сеть было затрачено на 1 октября 1927 г. 9 689 миллионов рублей золотом, а на эксплоатацию ее по смете на 1929/30 г. предположено израсходовать 1 717 миллионов рублей. И в настоящее время бюджет железных дорог составляет очень крупную и существенную составную часть всего нашего государственного бюджета. Расходы железных дорог составляют обыкновенно 30—35% общей суммы государственных расходов, и дефицит железных дорог легко делается одною из важнейших причин дефицитности государственного бюджета с ее весьма тягостными последствиями для всего народного хозяйства. Уже одни эти финансово-бюджетные соображения требуют, чтобы управление железными тарифами стремилось к доведению доходности железных дорог до такого уровня, при котором их расходы покрывались бы в возможно большей мере получаемой выручкой, не падая бременем на общегосударственные ресурсы. Но в пользу того же положения говорят и народнохозяйственные соображения. Только что мы указали, насколько велики основные и текущие затраты на железнодорожное дело. Оставлять эти затраты без соответственного возмещения в ценах железнодорожных услуг в то время, как все другие отрасли промышленности и торговли страны стремятся к тому, чтобы в ценах своих продуктов не только возместить всю совокупность издержек их производства, но еще и получить некоторую прибыль на затраченный в дело капитал, невозможно без опасности серьезных расстройств и нарушений правильного хода экономической жизни. Неизбежно нарушится равновесие между различными районами и отраслями промышленности, и те из них, которые расположены вдали от потребительных центров и широко пользуются услугами железных дорог, получат существенные преимущества за счет тех, которые пользуются для своих хозяйственных нужд преимущественно гужевым и водным, но не железнодорожным транспортом. Эти последние районы терпят, собственно говоря, двойной ущерб. Во-первых, они лишены тех благ и преимуществ, которые получает торговля и промышленность от пользования железнодорожным транспортом, и во-вторых, население этих районов, наряду со всем остальным населением, пользующимся железными дорогами, участвует в пополнении общегосударственных ресурсов, идущих на покрытие дефицитов железных дорог.

Более спорным представляется вопрос о том, надлежит ли строить тарифы так, чтобы получаемый доход не только покрывал всю совокупность расходов железных дорог (т. е. по платежу процентов и погашению основных капиталов и по эксплоатации), но еще и давал бы сверх того чистую прибыль. При этом речь идет не об ограничении прибыли акционеров частных же-

лезнодорожных предприятий, но об ограничении доходности самих железных дорог, как определенных коммерческих предприятий, потребовавших затраты огромных капиталов и производительных сил. Что прибыль акционеров железнодорожных компаний должна быть ограничиваема участием государства в доходах железных дорог, это можно считать общепризнанным. Спорным представляется лишь вопрос о том, справедливо ли и целесообразно ли с точки зрения общих интересов народного хозяйства, чтобы государство обращало железные дороги в источник для получения средств на общегосударственные нужды. Теоретически этот вопрос разрешается, по нашему мнению, следующим образом.

Государственная монополия в железнодорожном деле как в отношении сооружения, так и эксплоатации железных дорог, имеет совершенно не те основания, что монополия соляная, табачная, винная и т. п. Последние устанавливаются прежде всего по мотивам и соображениям фискального свойства, тогда как железнодорожная монополия является монополией административно-хозяйственной, которая оправдывается лишь тем, что сравнительно с системой свободы промышленности, частной предприимчивости и конкуренции, дает более полное и лучшее удовлетворение транспортных потребностей страны с меньшими затратами труда и материальных средств. Поэтому действительно государство не должно, пользуясь монопольным характером железных дорог, обращать их в налоговой пресс, в простое орудие для извлечения максимальных средств из населения, промышленности и торговли Однако вместе с тем несомненно, что управление железными дорогами должно стремиться к возможно лучшему в общих интересах использованию огромного представляемого железными дорогами народного достояния, т. е. к тому, чтобы железные дороги исполняли возможно большую и наиболее ценную для народного хозяйства работу. А для этого тарифы должны строиться так, чтобы развивать движение в смысле как привлечения новых пассажиров и грузов, так и увеличения их пробегов. При этом, конечно, необходимо помнить, что для того, чтобы усовершенствованный транспорт действительно содействовал успешному развитию экономической жизни и деятельности страны, безусловно необходимо, как уже сказано выше, известное соотношение между теми издержками, которые несет народное хозяйство на устройство и содержание усовершенствованных путей и средств транспорта, и теми реальными выгодами, которые получаются 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. Надлежащая, отвечающая общим интересам, мера развития различного рода перевозок достигается, как особо будет выяснено в нижеследующем изложении, соответственным приспособлением тарифных ставок к тем коммерческим выгодам, которые доставляются грузохозяевам

различными категориями перевозок, чтобы таким образом была устранена опасность установления запретительных ставок, не развивающих, но останавливающих перевозки. В результате такого управления тарифами в связи с рациональной постановкой всех расходов эксплоатации, а также в зависимости от общего развития и подъема народного хозяйства может наступить такое повышение доходности железных дорог, что за покрытием всей совокупности расходов предприятия все-таки будет еще получаться значительный чистый избыток, превышающий среднюю в стране норму прибыли на капитал. В таких именно случаях и возникают вопросы о том, какова экономическая природа этого излишка, не является ли он налогом, допустимо ли вообще получение такого излишка, и если допустимо, то какое назначение следует придавать ему. По всем этим вопросам в экономической литературе имеются существенные разногласия.

Существует мнение, что всякий излишек дохода железных дорог сверх нормы прибыли на капитал является налогом, и как таковой не должен быть допускаем по указанной выше причине. Другое мнение, однако, находит, что такой излишек может быть признан налогом только в том случае, если он является результатом повышения тарифов, произведенного лишь в силу присущей железным дорогам монопольной власти, но при отсутствии надлежащих для того условий в положении промышленности, торговли и потребления. Если же сказанный излишек дохода является лишь благодаря умелому и соответственному приспособлению тарифных ставок и вызванному этим развитию грузооборота, то излишек сказанного дохода железных дорог, хотя бы даже казенных, столь же мало является налогом, как и всякая более или менее высокая прибыль частных предприятий, и конечно, государство, нуждающееся обыкновенно в средствах, может пользоваться таким доходом железных дорог в такой же мере, как доходом от любого из принадлежащих ему торговых или промышленных предприятий. Вопрос назначения указанных излишков железнодорожного дохода также вызывает многочисленные споры. Одни полагают, что они должны быть обращаемы исключительно на усиление и улучшение существующих железных дорог и на сооружение новых. Это, конечно, в значительной мере справедливо, потому что железнодорожная прибыль и ее размеры могут быть рассматриваемы во многих случаях, как показатели того, насколько удовлетворена потребность страны в железнодорожном транспорте. В этой области, как и в других отраслях промышленности, получение крупных прибылей указывает на недостаточное удовлетворение соответственных потребностей и потому должно служить основанием для привлечения новых капиталов и для дальнейшего развития железнодорожного дела в стране. Однако при этом, как справедливо замечает Эм. Закс [1], не следует перестру-

[1] «Экономика железнодорожного транспорта», Москва 1924 г., перевод А. И. Зака, стр. 73.

нать предела интенсивности железнодорожных сооружений, требуемой на определенном уровне общего экономического развития страны и обусловленной им ступени развития транспорта. В противном случае неизбежно должна наступить в высшей степени хозяйственно-нерациональная гипертрофия, которая, весьма вероятно, чрез более или менее короткий срок повлечет за собой тяжкие потери в доходности.

Другое мнение требует, чтобы излишки железнодорожных доходов были использованы для понижения тарифов и улучшения условий перевозки. С этим мнением никак нельзя согласиться. Конечно, при значительных излишках доходов рельсовой сети, государство может действовать более широко и свободно в смысле удовлетворения ходатайств о тарифных и иных льготах, так как если понижение тарифа и не вызовет никакого развития перевозок и следовательно будет иметь единственным следствием лишь перемещение некоторой части железнодорожного дохода к заинтересованным грузохозяевам и пассажирам, то даже и в этом случае можно не опасаться, что эта мера падет на плательщиков налогов. Затем при наличии излишков нет надобности стремиться столь же настойчиво, как при отсутствии их, к тому, чтобы посредством широко развитой системы нормальных тарифных классов, а также специальных исключительных тарифов взять с каждого груза то, что он может заплатить. Но не может быть и речи о том, чтобы понижать тарифы с прямой и единственной целью уничтожить излишки в железнодорожных доходах, совершенно независимо от того или иного характера и существа этих тарифов. Если тарифы достаточно хорошо приспособлены к условиям и нуждам промышленности, торговли и потребления, так что движение пассажиров и грузов не только не падает, но напротив того, непрерывно из года в год растет, то понижение тарифов при таких условиях было бы вредно не только в финансовом отношении, потому что лишило бы государство известного дохода, но и в народнохозяйственном отношении, потому что последствием всякого неоправдываемого экономическими потребностями понижения тарифов является, как предостерегает Эм. Закс., «нездоровое, а часто и прямо опасное перенапряжение хозяйственной жизни».

Особого упоминания заслуживает мнение, которое утверждает, что железнодорожные излишки должны быть обращаемы на улучшение материального положения и заработка служащих и рабочих железных дорог. Это мнение также не может быть принято. Железные дороги представляют собою огромное общенародное достояние, которое должно служить общим интересам и потребностям всей страны и всего населения, между тем передача излишков железнодорожного дохода служащим и рабочим железных дорог создавала бы для них исключительное привилегированное положение сравнительно с остальными группами рабочих и служащих государства, притом в значительной степени именно на счет этих последних.

Из всего сказанного вытекает неизбежный вывод, что всякие излишки железнодорожных доходов, получаемые при условии, конечно, рациональной и бережливой эксплоатации и надлежащего управления тарифами, правильнее всего передавать в общегосударственные ресурсы для обращения их на удовлетворение общих государственных потребностей. Против этого нередко возражают указанием на то, что всякое удешевление перевозки является благоприятным фактором для развития промышленности и торговли, тогда как повышение тарифов в той или иной мере затрудняет перевозки, часто совершенно останавливает их, и, следовательно, задерживает производство и развитие потребления и понижает народнохозяйственную полезность железнодорожного транспорта в экономической жизни страны. Указание это упускает из виду, что отказ от излишка железнодорожного дохода в форме понижения тарифов отнюдь не равносилен действительному удешевлению перевозки, реальному сокращению ее себестоимости. Народное хозяйство, как одно целое, несмотря на понижение тарифов, продолжает нести те же самые расходы на удовлетворение своих транспортных потребностей. Понижение тарифа является на самом деле понижением транспортных расходов лишь в том случае, если сопровождается увеличением количества перевозок и, следовательно, повышением использования железнодорожного аппарата. Если же этого нет, если понижение тарифа имеет целью не развитие перевозок, а лишь простое уничтожение излишка железнодорожного дохода, то реальные результаты принятой тарифной меры исчерпываются всецело простым перемещением части железнодорожного дохода в руки промышленности и торговли, причем нет решительно никаких оснований предполагать, что последние используют этот доход с точки зрения общих интересов народного хозяйства как-либо лучше, чем железные дороги. Поэтому отказ от получения дохода от железных дорог в размере выше средней нормы на капитал отнюдь не вызывается и не может оправдываться интересами развития производства и потребления в стране.

С другой стороны, не только сохранение излишка доходов, но даже некоторое повышение тарифов отнюдь неравносильно понижению степени совершенства транспорта, сопряженному с реальным повышением издержек перевозки, и потому не всегда приводит к сокращению перевозок. Что же касается «тенденций», которые присущи понижениям и повышениям тарифов, то нельзя отрицать, что первые действительно имеют тенденцию увеличивать перевозки, а вторые сокращать их. Но дело в том, что совершенно такими же тенденциями отличаются и всякого рода налоги, взимаемые государством или иными публично-правовыми союзами. Каждый налог, извлекая у населения, промышленности и торговли некоторую часть их средств в пользу государства на общегосударственные нужды, тем самым сокращает ту часть их, которая могла бы быть употреблена на расширение потребления или произ-

водства страны. А между тем в случае отказа от получаемых излишков железнодорожного дохода государство неизбежно должно будет для восполнения своих доходов увеличить налоги, а в случае возможности и сборы по другим находящимся в его распоряжении предприятиям, т. е. принять меры, сопровождающиеся теми же самыми неблагоприятными последствиями для народного хозяйства, которые ставятся в упрек высокой доходности железных дорог.

Таким образом, излишки доходов железных дорог сверх средней нормы прибыли на капитал не могут сами по себе вызывать никаких сомнений, и только в том случае, если они являются результатом чрезмерно высокого уровня тарифов, задерживающего развитие перевозок, может быть возбужден вопрос о понижении сих последних, однако не с целью уничтожения излишков дохода, а с целью развития перевозок, которое может в иных случаях привести не только не к понижению доходности, но, напротив того, к дальнейшему росту ее. Что касается вопроса об ограничении доходности железнодорожных предприятий какой-либо определенной процентной нормой, то ни практический опыт, ни теоретические соображения не дают оснований для утвердительного ответа на этот вопрос. Установление в концессионных актах определенной нормы прибыли, достижение которой давало правительству право требовать соответственного понижения тарифов, имело место много раз в различных странах, напр., в Англии, в Австрии, у нас. Эти нормы устанавливались в размере от 8 до 15%. Прежде всего нельзя не отметить, что прибыль на железнодорожные акции сравнительно редко достигает такой значительной высоты. Если же она достигала этой нормы там, где таковая была установлена, то правительства обыкновенно не решались предъявлять требования о понижении тарифов, потому что опасались ответственности, которая падала бы на них, если бы произведенное по их требованию понижение тарифа имело следствием сокращение достигнутой уже прибыли не до уставной нормы, но ниже ее. А между тем существование таких норм оказывает деморализующее влияние на администрацию железной дороги, когда ее доходность начинает приближаться к сказанной норме: в таком случае опасение, что не удастся воспользоваться дальнейшим приростом дохода, или парализует энергию и заботливость в экономии расходов, или, что гораздо хуже и вместе с тем вероятнее, побуждает администраторов к тому, чтобы в различных скрытых формах использовать рост доходов в личных интересах их самих и акционеров, но не допускать увеличения доходов предприятия выше установленной предельной нормы.

Все изложенное приводит к следующему заключению о руководящей задаче управления железнодорожными тарифами в отношении доходности железнодорожной сети страны. Управление железнодорожными тарифами должно стремиться прежде всего к тому, чтобы довести доходность рельсовой сети до такого уровня,

при котором расходы ее покрывались бы в возможно большей мере доходами, не падая бременем на общегосударственные ресурсы. Однако и после того, как такой уровень доходов будет достигнут, управление тарифами должно продолжать стремиться к дальнейшему усилению доходности железнодорожной сети посредством развития на ней движения, чтобы последняя служила для государства особым самостоятельным источником средств, который несомненно имеет с точки зрения интересов успешного развития народного хозяйства существенные преимущества пред некоторыми видами налогов и особенно пред эмиссией бумажных денег.

Можно утверждать, что этот руководящий принцип управления железнодорожными тарифами практически, как общее правило, имеет повсеместное применение не только в тех случаях, в которых господствует или, по крайней мере, преобладает система частных железных дорог, но равным образом и там, где все железные дороги принадлежат государству. Пруссия, в которой государственные железные дороги составляли 95% всего протяжения ее рельсовой сети, шла в этом отношении в довоенное время впереди других государств. За время с 1895 г. по 1912 г. там было получено, за покрытием всех текущих расходов эксплоатации, оплаты процентов и погашения основного капитала, а также отчислений во все установленные фонды, излишков дохода 2198 млн. марок, т. е. по 162 млн. ежегодно, которые Пруссия и употребляла на общие государственные нужды. Точно так же поступала со своими весьма значительными доходами от железных дорог Бавария, Баден, Вюртемберг и Саксония. В Швейцарии по закону 15 октября 1897 г. не только требуется, чтобы выручка железных дорог покрывала расходы эксплоатации, платежи процентов и погашения железнодорожных долгов, но еще и устанавливается, чтобы 20% избытка дохода обращались на образование специального фонда в 50 млн. франков, который в годы недостачи чистого дохода на оплату процента и погашения должен служить источником для пополнения необходимых на это сумм. Таким образом на первом плане ставится задача покрытия всей совокупности капитальных и эксплоатационных расходов, и только 80% избытка дохода должно быть обращено на усиление и улучшение дорог и на понижение их тарифов. Последние постановления, однако, не получили на практике осуществления за отсутствием избытков железнодорожных доходов. Что касается Англии и Соединенных штатов с их исключительно частным железнодорожным хозяйством, а также Франции с далеко преобладающей системой частных железных дорог, то мы отчасти уже упоминали об их отношении к доходности железных дорог, когда рассматривали (см. главу VIII) проведенные в этих странах в 1920 и 1921 гг. органические железнодорожные законы. Одною из важнейших задач принятой в названных странах по этим законам коренной реформы всей постановки железнодорожного дела было стремле-

ние упрочить финансовое положение железных дорог, чрезвычайно подорванное мировой войной, и обеспечить, в целях дальнейшего их развития и улучшения, приток новых капиталов в железнодорожное дело. Для достижения этого было признано за железными дорогами право стремиться к доведению тарифов до такого уровня, который обеспечивал бы дорогам «стандартный доход» по английской терминологии, «разумную прибыль» по терминологии американской и, наконец, во Франции—прибыль, достаточную для оплаты вложенных в железнодорожные предприятия капиталов. Под именем стандартного дохода разумелся чистый доход, полученный английскими железными дорогами в 1913 г., разумная прибыль американских железных дорог определена в $5^3/_4$% на вложенный капитал. Эти нормы доходности, однако, отнюдь не пользуются никакой гарантией со стороны правительства, как это иногда утверждается. С другой стороны, они не являются и максимальным пределом, которого доход дорог не должен превышать. Напротив того американский закон прямо рассчитывает на такое превышение и устанавливает, что половина такого превышения должна быть обращаема на поддержание дорог дефицитных. Мысль о поддержании дорог малодоходных за счет дохода дорог прибыльных присуща и реформам английской и французской, и здесь она должна лежать как в основе распределения дорог на группы, так и служить одной из руководящих идей при установлении тарифов.

Что касается нашей железнодорожной политики, то как прежде, так и теперь финансовое положение железных дорог остается в центре внимания правительственной власти в отношении управления железнодорожным делом. Одним из важнейших мотивов начатой уже в 80-е годы прошлого века коренной реформы управления железнодорожным делом вообще и тарифным в особенности была у нас борьба против значительной и постоянно возраставшей дефицитности наших железных дорог, падавшей тяжелым бременем на общегосударственные финансы. Затем и во все последующее время, не считая относительно лишь незначительных отклонений в отдельных частных случаях, основною заботой нашей железнодорожной финансовой и тарифной политики являлось улучшение финансового положения железных дорог сначала с целью устранения дефицитности их и обременительности приплат, падавших на казну, а затем и с целью прямого увеличения их доходов для удовлетворения общегосударственных потребностей. Почти только средина 90-х годов прошлого века может быть до известной степени рассматриваема как отступление от указанной основной руководящей идеи управления у нас железнодорожными тарифами, так как уже с 1900 года, под влиянием возобновившейся дефицитности нашей сети, возобновляются и настойчивые усилия управления тарифами к повышению доходности наших железных дорог, которые несколько ослабевают лишь с 1910 года, когда наступила кратковременная пора положительно

блестящего состояния наших железнодорожных финансов. С началом мировой войны правительство прямо обращает железнодорожные тарифы в один из видов налогового обложения с целью усиления общегосударственных ресурсов на ведение войны. Впрочем все усилия в этом направлении очень скоро потерпели полное крушение вследствие падения нашей валюты и связанного с ним общего повышения цен и чрезвычайного вздорожания всей железнодорожной эксплоатации.

Что касается последующего времени, то после отмены с 15 августа 1921 года бесплатности перевозок у нас наступает вскоре период чрезвычайно резко выраженной фискальной политики, которая только во время предпринятого с самого конца 1921 г. общего пересмотра тарифов постепенно смягчается и входит в русло тарифного управления, свойственного государственному предприятию, а не чистому органу фиска. Такое направление тарифного дела нашло вполне отчетливое выражение в принятых Тарифным Комитетом положениях относительно руководящих идей и принципов пересмотра железнодорожных тарифов (см. вышедший отдельным изданием под заглавием «Тарифная политика НКПС» доклад по этому предмету председателя тарифного комитета Народному комиссару путей сообщения, стр. 8—11). Первое же из принятых тогда Тарифным Комитетом положений заключалось в том, что условия и положение нашего народного и государственного хозяйства, имевшие место в то время, «заставляют поставить в области железнодорожной политики на первое место вопрос о мерах к возможному повышению доходности железных дорог с целью доведения ее до такого уровня, при котором их расходы покрывались бы в возможно большей мере доходами, не падая тяжелым бременем на общегосударственные ресурсы. Меры, которые надлежит принять с этой целью в тарифной области, могут заключаться, во-первых, в повышении тарифных ставок для одних категорий, грузов, однако, не выше такого предела, при котором перевозки этих грузов не только продолжались бы без сокращения их количества, но и сохраняли бы способность к дальнейшему развитию, и, во-вторых, в понижении ставок для других родов перевозок с целью привлечения на дороги новых грузов и развития движения на возможно более длинных пробегах». Первоначально развитие тарифа 1922 г. и шло согласно с этим принципом, что выразилось в восстановлении некоторых старых и в установлении новых исключительных тарифов, требовавшихся новыми потребностями нашего народного хозяйства, например, исключительные тарифы на каменный уголь из Донбасса в Северо-западную область, из Кузнецкого бассейна на Урал и др. Однако уже в 1924 г., под влиянием обнаружившегося с осени 1923 г. кризиса сбыта и для борьбы с ним, был установлен целый ряд пониженных тарифов на предметы широкого потребления, как сахар, соль, керосин, каменный уголь, на вывоз хлеба через Ленинград. Вот эти тарифы были установлены всецело для под-

держки промышленности, не считаясь с отрицательным влиянием их на доходность железных дорог. Они представляют рельефный пример пользования железнодорожными тарифами, как орудием общей экономической политики. Потери дорог, вызванные этими тарифами, и вообще неблагоприятное финансовое положение транспорта привели к крутому повороту в нашей тарифной политике в сторону повышения тарифов уже в 1925 г. и, в особенности в 1926 г., в течение которого целый ряд грузов подвергся существенному повышению, причем повышения по некоторым грузам производились три раза. Ныне предпринят, по постановлениям СТО и СНК, генеральный пересмотр тарифной системы, причем руководство работами по этому пересмотру возложено на образованное для этого специальное совещание из представителей Госплана, НКПС, НКФ, ВСНХ и НКТорга. В основных положениях тарифной политики на ближайший период, выработанных этим совещанием, содержится следующее положение по рассматриваемому нами вопросу о финансовых задачах тарифной политики: «В интересах успешного развития народного хозяйства страны в целом и отдельных отраслей и районов в частности, наиболее целесообразным должен быть признан умеренный уровень тарифов; получение же от железных дорог наибольшего дохода не должно являться основной задачей тарифной политики. Однако, при установлении тарифов необходимо стремиться к тому, чтобы, при условии рациональной эксплоатации, выручка железнодорожной сети: а) покрывала все эксплоатационные расходы, как зависящие, так и независящие от размеров движения, и амортизацию имущества и б) давала умеренную прибыль на основной капитал железных дорог». Это положение сказанного совещания уже принято Президиумом Госплана и представлено в СТО. Если это положение будет одобрено Советом труда и обороны, то будет признано, что и ныне в нашей железнодорожной тарифной политике на первом плане должна стоять задача возмещения всей совокупности расходов сети как по эксплоатации, так и по вложенным в нее капитальным затратам.

7. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ, КАК ОРУДИЕ ОБЩЕЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ И КАК СРЕДСТВО УДОВЛЕТВОРЕНИЯ НАРОДНЫХ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПОТРЕБНОСТЕЙ ВООБЩЕ.

Влияние экономической и даже общей политики на железнодорожные тарифы может ограничиваться лишь немногими определенными категориями перевозок и отдельными случаями, или, напротив того, может быть провозглашено, как основное руководящее начало всего управления железнодорожными тарифами. Эти два направления тарифного дела представляются далеко неравноценными по своим последствиям. Если пользование железнодорожными тарифами, как орудием общей или экономической политики, может быть признано в отдельных случаях неизбежным, а

при известных условиях и целесообразным, то полное систематическое и последовательное проведение такого взгляда во всем управлении железнодорожными тарифами представляло бы, по нашему мнению, весьма серьезную опасность как для финансового положения железных дорог и даже для равновесия общегосударственных финансов, так и для правильного хода всего народного хозяйства.

Разбор и оценка рассматриваемого воззрения на тарифы представляют некоторые трудности по той причине, что это воззрение ни разу, ни в одной научной или серьезной публицистической работе не было сколько-нибудь точно формулировано и систематическим образом мотивировано. Все, что имеется по этому вопросу в нашей литературе, да и в иностранной, исчерпывается исключительно лишь отрывочными бездоказательными и крайне неопределенными фразами в том смысле, что железные дороги суть общегосударственные предприятия, что их призвание оплодотворять сельскохозяйственную и промышленную культуру, что государственные железные дороги не нуждаются в прибыли и т. п. Один из современных сторонников в нашей литературе такого взгляда [1] пишет, что железные дороги не имеют и иметь не могут «самостоятельного значения» в народном хозяйстве. Цель существования всякого рода перевозочных предприятий лежит, по его мнению, вне их самих, и сами они «имеют цену для населения лишь постольку, поскольку способны оказывать ему определенные транспортные услуги». Это, конечно, вполне справедливо, но мы думаем, что то же самое и с таким же правом можно сказать буквально обо всякого рода предприятиях и производствах. Все они имеют цель своего существования вне самих себя, все они имеют цену для населения лишь постольку, поскольку способны создавать полезные для него предметы или услуги. Ни машиностроительная, ни текстильная, ни каменноугольная промышленность, ни даже все пищевые производства не являются самодовлеющими хозяйственными организациями, цель существования которых лежит в них самих, а не в служении интересам и потребностям человека, все они так же, как и железные дороги, имеют общегосударственное значение. Поэтому всякого рода подобные фразы не дают решительно никаких ближайших указаний ни на задачи, ни на приемы и методы, которыми должно руководствоваться управление тарифами, рассматривающее их, как орудие экономической политики государства, не говоря уже о том, что остаются совершенно невыясненными финансовые и экономические последствия

[1] См. «Вестник промышленности, торговли и транспорта», Москва 1923 г., № 9—10, ст. Н. А. Курова «Характеристика действующих железнодорожных тарифов и необходимость изменения принципов тарифной политики». В «В. П. С», 1924, № 44, стр. 8. Н. В. Ивановский также пишет: «Пора, наконец, усвоить, что транспорт не есть самодовлеющий орган,—весь его смысл и значение в оказании услуг прочим отраслям народного труда, работою которых только и может в свою очередь существовать и развиваться транспортное дело».

систематического применения на практике рекомендуемой системы тарифной политики.

Ввиду этого необходимо прежде всего установить с полной определенностью объем и содержание тех требований к управлению железнодорожными тарифами, которые содержатся в положении, что последние должны служить орудием общей экономической политики государства. На самом деле сказанные требования сводятся к тому, что управление тарифами, устанавливая те или другие тарифные ставки, должно всегда иметь целью оказывать воздействие на ход и развитие экономической жизни страны в тех направлениях, которые в каждое данное время представляются, по мнению управления, желательными по общегосударственным соображениям. Согласно с этим тарифные учреждения должны решать принципиально, а затем посредством тарифных повышений и понижений осуществлять свои решения на практике по таким вопросам общей государственной экономической политики, как вопросы о наилучшем распределении капиталов и производительных сил страны между различными отраслями промышленности и торговли, между различными производительными районами и торговопромышленными центрами, входить в разрешение споров между этими районами и центрами и регулировать условия конкуренции между ними, разрешать вопросы о том, каким районам заниматься земледелием, каким скотоводством, каким добывающей и перерабатывающей промышленностью, каким видам и формам промышленности надлежит развиваться, а какие отжили свой век, какие пути и направления представляются наиболее выгодными для торговых сношений страны и т. д., и т. д. Таким образом, с точки зрения рассматриваемой системы, управление железнодорожными тарифами есть не что иное, как руководство всей торгово-промышленной жизнью страны, всем народным хозяйством, во всей совокупности различных его отраслей, а сами тарифы превращаются в орудие всестороннего и непрестанного воздействия на торговлю и промышленность.

Для оценки этой системы тарифной политики прежде всего надо иметь в виду, что при ее применении не только возмещение и погашение основных железнодорожных затрат, но даже простое покрытие текущих расходов железнодорожного хозяйства отступает совершенно на второй план. Становится возможным такое положение, при котором отпадают какие бы то ни было доходы железных дорог, и вся совокупность их расходов должна быть покрываема из общегосударственных финансовых ресурсов. Во всяком случае, можно с уверенностью ожидать, что доходы железных дорог должны будут сократиться весьма значительно. В самом деле, в случаях повышения тарифов с целью затруднить или вовсе остановить перевозки для ограждения каких-либо местностей или отраслей промышленности от конкуренции других производителей, доход может увеличиться или даже только сохраниться лишь при полной неудаче принятой тарифной меры, т. е. в том случае,

когда поставленная цель—затруднить или даже остановить перевозки—оказывается вовсе недостигнутой, и перевозки продолжают совершаться в прежнем размере или даже растут. С другой стороны, если понижение тарифных ставок будет производиться во всех тех случаях, когда это представляется желательным не по коммерческим соображениям, но по мотивам экономической или социальной политики, в целях помощи каким-либо районам или группам населения, или для поддержки каких-либо промышленных предприятий, неизбежно следует ожидать более или менее существенного сокращения железнодорожных доходов. Бывают, конечно, случаи, в которых понижение тарифов, произведенное по соображениям экономической политики, приводит не к падению доходности, а напротив того, к такому развитию перевозок, которое покрывает с избытком увеличенные расходы эксплоатации и даст более значительный чистый доход. Однако это бывает сравнительно лишь в редких случаях. Обыкновенно же разумное управление железнодорожными тарифами, основанное на постоянном изучении экономической жизни обслуживаемого района, принимает в таких случаях подлежащие тарифные меры по мотивам и соображениям чисто коммерческого свойства, не ожидая предъявления требований высшей правительственной власти, руководящей общей экономической политикой. Таким образом, решаясь на принятие системы тарификации по соображениям общей экономической политики, необходимо быть готовым к наступлению таких финансовых результатов эксплоатации железнодорожной сети, которые, как выяснено выше, нельзя не признать весьма сомнительными и рискованными с точки зрения интересов устойчивого положения государственных финансов.

Обратимся теперь к анализу и оценке рассматриваемой системы тарифной политики с точки зрения интересов и условий правильного хода народного хозяйства. В этом отношении необходимо рассмотреть применение означенной системы особо в области внешних экономических сношений с другими странами и особо в области внутренних промышленных и торговых оборотов страны.

Система таможенного покровительства, действующая с помощью пошлин, премий, лицензий, запрещений ввоза и вывоза, контингентирования, наконец, монополии внешней торговли, представляет весьма существенные особенности сравнительно с покровительством посредством железнодорожных тарифов. Прежде всего есть существенная разница в отношении целей, преследуемых в том и другом случае. При установлении таможенных пошлин представляется совершенно ясной и не возбуждает никаких сомнений самая цель принимаемых мер: эта цель—ограждение данного отечественного производства от конкуренции однородного производства определенной чужеземной страны. Весь вопрос сводится в сущности к регулированию конкуренции между двумя производственными центрами—отечественным и чужеземным—на

основании точного подсчета издержек производства в том и другом. Установленная на этом основании ввозная таможенная пошлина поднимает цену привозных иностранных товаров на определенную высоту и тем самым создает для всех отечественных предприятий соответственных отраслей производства более или менее одинаковые условия, предоставляя одинаковое покровительство всем местностям и всем производителям. При этом вовсе не возникает вопроса об определении того размера прибыли, который следует признать справедливым для предпринимателей данной покровительствуемой отрасли отечественной промышленности. Задача таможенной защиты ограничивается тем, чтобы такие предприниматели (государственные или частные) явились и работали, т. е. чтобы капиталы удерживались в данной области промышленности. Предполагается, что внутренняя конкуренция между отечественными предпринимателями рано или поздно низведет размер прибыли ограждаемой отрасли промышленности до среднего, при данных условиях, уровня прибыли в стране.

Совершенно иное положение получается при покровительстве посредством железнодорожных тарифов, с обращением последних в орудие систематического, планомерного и всестороннего воздействия на ход народного хозяйства и регулирования внутренних конкуренций. Здесь в огромном большинстве случаев самые цели покровительства представляются совершенно неясными, и выбор их способен вызывать бесконечные споры, при разрешении которых неизбежно возникают вопросы, далеко выходящие за пределы компетенции тарифных учреждений. В самом деле, какие специальные основания могут быть у тарифных учреждений для разрешения вопросов о том, какие именно промышленные районы и центры и в какой мере нуждаются в особой помощи и поддержке путем тарифных льгот и понижений, почему те или иные железнодорожные тарифы должны быть направлены в защиту данных производителей и районов от их конкурентов, а не наоборот— эти последние от первых, как примирить и согласовать, в какие соотношения между собою поставить различные наши районы по добыче соли, каменного угля, по выплавке чугуна и выделке железа, по производству мануфактуры, цемента и т. д., и т. д., не говоря уже о различных районах земледелия и мукомольной промышленности, какой вообще критерии можно найти для примирения интересов производителей и потребителей, интересов соперничающих между собою портов, торговых центров и проч. Трудно перечислить все те вопросы, которые приходится рассматривать в тарифных учреждениях, когда желают определять размеры тарифных ставок по соображениям и мотивам общей экономической политики. Приведем еще несколько более часто выдвигаемых мотивов Так, понижение экспортных тарифов подкрепляется указанием на необходимость поощрить вывоз в интересах поддерживания нашего торгового баланса, а вместе с тем и получения иностранной валюты; в прежнее время особенно часто требовалось поощрение мелкой

кустарной промышленности, теперь, напротив того, приходится встречать требование о предоставлении тарифных льгот крупной промышленности: затем следуют соображения санитарные, торгового надзора (например, повышение тарифа мотивируется тем, что соответственный продукт вреден для здоровья, служит для фальсификации, опасен в строительном отношении и т. п.), народного продовольствия, просвещения, далее, в одних случаях указывается на желательность облегчить потребителей (например, хлеба, угля), в других на желательность помочь производителям (то хлеба, то топлива, то различного рода сырых материалов) и т. д. В последнее время выдвинута на одно из первых мест огромная и сложная социально-экономическая задача борьбы путем железнодорожных тарифов против частной торговли и частного капитала. Упомянутые выше произведенные в 1924 г. весьма существенные понижения тарифов на сахар, соль, керосин, каменный уголь, на вывоз хлеба за границу и т. п. были предприняты отнюдь не с коммерческой целью, а по таким соображениям общей экономической политики, как смычка города с деревней, проведение денежной реформы, борьба с кризисом сбыта. В более отдаленном прошлом, а именно при пересмотре хлебных тарифов в 1896/97 г., когда возник страстный спор о диференциальных тарифах, защитники этих тарифов аргументировали, между прочим, указанием на культурно-историческую миссию России в Центральной Азии, для осуществления которой весьма важно всячески облегчить наше проникновение на восток на возможно большие расстояния; противники же указанных тарифов, требуя защиты Центральной России от конкуренции окраин, ссылались в подкрепление этого требования на исторические заслуги центра в деле созидания «государства Российского».

Не можем не привести еще один случай вторжения политики в тарифное дело, имевший место во Франции. Размеры станционного сбора (frais de gare) на французских железных дорогах давно уже перестали соответствовать собственным издержкам эксплоатации, и дороги в течение 20 лет добивались разрешения повысить их. Наконец, им удалось добиться этого, но не надолго. Промышленность и торговля подняли ожесточенную кампанию за возвращение к прежним размерам, и для достижения цели они воспользовались происходившими в то время в парламенте дебатами по запросу к правительству по знаменитому делу Дрейфуса. Члены парламента, представлявшие там интересы промышленности и торговли, воспользовались этим случаем и поставили правительству условие, что подадут свои голоса за выражение доверия лишь в том случае, если правительство предпишет министру публичных работ взять обратно данное им временное утверждение (homologation provisoire) повышенных размеров станционного сбора. Правительство согласилось на это, и таким образом были восстановлены старые размеры станционного сбора.

Достаточно перечисленных случаев возможного вторжения по-

литики в тарифное дело, чтобы убедиться в невозможности придавать железнодорожным тарифам общее значение какого-то универсального средства удовлетворения всякого рода народных и государственных потребностей. При такой системе тарифные учреждения должны будут постоянно вторгаться чуть не во все отрасли государственного управления, в которых они вовсе не компетентны, и систематическое заведывание которыми возложено на специальные государственные органы. Поэтому тарифные учреждения должны будут или всецело отказаться от самостоятельности в своих распоряжениях и подчиниться указаниям подлежащих установлений, или входить с последними в постоянные столкновения, подвергаясь большой опасности впадать в грубые и вредные ошибки.

Далее, железнодорожно-тарифное покровительство существенным образом отличается от покровительства таможенного также в том отношении, что захватывает хозяйственную жизнь гораздо глубже, чем это последнее. Таможенное покровительство имеет в виду только некоторые производства, влияние его на промышленность по самому существу равномернее, потому что оно воздействует не на то или иное предприятие в частности, подобно железнодорожным тарифам, а предоставляет одинаковое покровительство всем предприятиям известной отрасли производства, удерживая на известной высоте цену иностранных продуктов. Применение системы железнодорожно-тарифного покровительства представляется наиболее простым и бесспорным в области внешних экономических сношений. Железнодорожные тарифы, подобно таможенным, должны содействовать отечественной промышленности в ее соперничестве с продуктами промышленности иностранной как на внутренних отечественных, так и на иностраных рынках. Для этой цели служит установление пониженных тарифов на вывоз туземных продуктов за границу, а также для подвоза их на те внутренние рынки, на которых без этого они не могли бы с успехом соперничать с иностранными товарами, затем с тою же целью даются пониженные ставки для подвоза сырья к тем фабрикам и заводам, которые работают на экспорте; наконец, также для защиты отечественной промышленности устанавливаются повышенные тарифы на ввозимые иностранные товары. Все эти меры в известной степени способствуют достижению поставленной цели, а потому и практикуются обыкновенно не только у нас, но и на иностранных железных дорогах.

Однако нельзя не отметить, что тарифное покровительство отличается, сравнительно с таможенным, двумя крупными недостатками. Во-первых, оно является чрезвычайно неравномерным для различных местностей и даже для отдельных предприятий, в зависимости от удаленности их от рынков сбыта. Так как в огромнейшем большинстве случаев и при всяких системах тарифов провозные платы возрастают с увеличением расстоя-

ния, то всякое изменение единичной тонно-километровой ставки дает наибольшее облегчение или, напротив того, устанавливает тем большую надбавку, чем более предприятие удалено от рынка сбыта. Производители, ближайшие к потребительным пунктам, имеют возможность воспользоваться благами тарифного покровительства лишь в самой незначительной мере. Местности, пользующиеся для своих надобностей исключительно гужевым или водным транспортом, вовсе не поддаются никакому прямому воздействию путем железнодорожных тарифов. Во-вторых, тарифное покровительство оказывается гораздо слабее сравнительно с покровительством таможенным. Как показывает прежняя тарифная практика в Германии и у нас, понижение внутренних тарифов для облегчения экспорта составляло, в зависимости от расстояния перевозки и от рода экспортируемых товаров, от 1 р. 20 коп. с тонны для малоценных товаров на коротких расстояниях до 12—18 рублей с тонны при перевозке более ценных товаров на расстояние около 1 000 *км*. Можно думать, что и повышение нормальных внутренних тарифов, с целью затруднить ввоз иностранных товаров, могло бы быть произведено примерно в таких же размерах, но не больше. Конечно и при таких размерах тарифные понижения и повышения уже могут служить в известной мере для достижения различных задач покровительственной экономической политики. Однако с точки зрения основной задачи таможенной политики, заключающейся в уравнении условий и издержек производства внутри страны и за границей, нельзя не признать, что указанные размеры тарифных изменений слишком слабы для этой задачи, которая явно превышает силу железнодорожных тарифов. Таможенные пошлины и экспортные премии могут быть устанавливаемы в любых размерах и в огромном большинстве случаев далеко превышают то, что может быть сделано с помощью железнодорожных тарифов. Поэтому последние, очевидно, могут быть лишь вспомогательным, но не самостоятельным средством покровительственной политики государства. Изменение железнодорожных тарифов может быть особенно полезным средством для корректирования устаревших таможенных ставок в тех случаях, когда они закреплены в действующих торговых договорах и не подлежат изменению в течение определенного срока. Не следует впрочем упускать из виду, что всякого рода поощрения экспорта посредством понижения железнодорожных тарифов очень легко могут быть парализованы соответственными тарифными мерами заграничных железных дорог, а также, при отсутствии торговых договоров, повышением таможенных пошлин иностранными государствами.

Таким образом область международных сношений представляет собою хотя и довольно узкую, но законную сферу применения различных тарифных мероприятий в целях общей экономической политики. Однако эта область обнимает относительно лишь весьма небольшую часть железнодорожных тарифов, так как главная

масса перевозок совершается во внутренних сообщениях, а кроме того и далеко не все перевозки по экспорту и импорту грузов дают основание для применения мер покровительственной политики в смысле таможенной защиты отечественной промышленности. Между тем мы уже видели, что построение железнодорожных тарифов по соображениям общей экономической политики представляет в области внутренних промышленных и торговых оборотов огромные, едва ли одолимые трудности уже в отношении выбора самых объектов для покровительства, в смысле определения соответственных экономических районов, отраслей промышленности, торгово-промышленных центров, портов, отдельных предприятий и т. д., и т. д. Но сверх этого возникают еще новые трудности, которые, как выше отмечено, отсутствуют в случаях таможенного покровительства. Во-первых, приходится определить соотношения не между двумя производительными центрами, как в случаях таможенного покровительства, но между весьма многими районами, сильно различающимися между собою по своим естественным и экономическим условиям. Во-вторых, предоставляя тарифное покровительство, необходимо для определения его меры входить в оценку достаточности и справедливости для каждого отдельного района определенной величины прибыли и ренты. Не говоря уже о том, что это совершенно не входит в компетенцию тарифных учреждений, мы думаем, что вообще эти задачи практически неосуществимы с помощью железнодорожных тарифов.

Кроме регулирования условий конкуренции между различными торговыми и промышленными районами, а также между такими отраслями промышленности, продукты которых заменяют друг друга (например, дрова, уголь, нефть), построение тарифов по соображениям общей экономической политики, т. е. тарифное покровительство, может иметь задачей оказание определенной помощи и поддержки тем или иным отраслям промышленности или даже отдельным предприятиям путем более или менее значительного понижения тарифов. Вопросы и ходатайства подобного рода представляют весьма частый случай в практике тарифных учреждений как прежде, так и теперь. Подчинение во всех этих случаях железнодорожной тарификации текущим требованиям общей экономической политики легко может привести к тому, что вся выручка железных дорог, достигавшая в 1913 г. 1 172 млн. золотых рублей, что составляет при пересчете на современные червонные рубли почти 1½ миллиарда[1], и достигшая[2] в 1928/29 г. 2 066 млн. руб., превратится в своеобразный фонд, за счет которого тарифные учреждения должны будут выдавать всевозможные субсидии и премии. Едва ли даже стоит

---

1 См. «Бюджет транспорта и государственные финансы», Москва 1924 г., стр 66.

2 «Железнодорожный транспорт за 1927/28 операционный год». Предварительные статистические данные, 1929, стр. 30.

подробно останавливаться на выяснении нецелесообразности и даже серьезной опасности такой системы тарификации для правильного хода промышленности и торговли. Она представляет собою *не что иное, как систему денежных субсидий и премий, выдаваемых не непосредственно из государственного казначейства, но через посредство железнодорожных касс*. Но если полная несостоятельность этой системы в явной форме давно уже признана и теорией и практикой и повсеместно отвергнута в качестве общего правила, то мы не видим решительно никаких причин, по которым она стала бы целесообразной, явившись в замаскированной форме тарифных уступок и понижений. А между тем кроме поддержки одних отраслей промышленности и районов уступками из указанной огромной суммы железнодорожной выручки, тарифные учреждения могут в то же время еще и затруднить развитие других конкурирующих отраслей промышленности и производительных районов, закрывая им посредством повышения тарифа доступ на рынки.

К рассматриваемому взгляду на железнодорожные тарифы, как на средство покровительства народному хозяйству, примыкает и воззрение, по которому тарифы должны служить вообще средством для удовлетворения всякого рода народных и государственных потребностей. На практике этот взгляд сводится к тому, что всякий недостаток в средствах на удовлетворение той или иной государственной или общественной потребности, или на осуществление какого-либо государственного предприятия или дела может и должен быть конечно в пределах возможности восполняем из выручки рельсовой сети путем тарифных уступок. Типическими примерами тарифов этого рода могут служить *пониженные тарифы на перевозку хлеба в местности, пострадавшие от неурожая*. Сюда же *относятся тарифы воинский, почтовый, переселенческий и многие другие*. Однако кроме этих тарифов, устанавливаемых обыкновенно по прямым указаниям высшей государственной власти, постоянно возбуждается множество вопросов о понижении тарифов для различных категорий пассажиров или грузов, причем ходатайство о таком понижении нередко прямо мотивируется указанием на то, что государственная власть ассигновала по соответственной смете недостаточные суммы для удовлетворения той или иной потребности, напр. для устройства какого-либо съезда, для обратной перевозки на родину беженцев или детей из пострадавших от голода местностей, для доставки скота в такие-то местности, в видах восстановления их сельского хозяйства, для постройки завода, и т. д., и т. д. Иногда просители в подкрепление своих ходатайств даже просто ссылаются на то, что не имеют достаточных средств для задуманного ими дела. Ясно, что рассмотрение и удовлетворение ходатайств такого рода в тарифном порядке было бы полным извращением и тарифного дела и какой бы то ни было рациональной системы

государственного управления. Доход железных дорог превратился бы в какой-то своеобразный фонд для универсального покровительства всему и всем; установление тарифов, перестав быть одной из важнейших частей железнодорожной эксплоатации, переродилось бы в простую раздачу субсидий и пособий, а Тарифный комитет стал бы какой-то грандиозной благотворительной комиссией. Мало того, тарифные учреждения в то же время оказались бы в совершенно неподобающей им роли контролеров за высшими государственными установлениями. Государственные потребности должны удовлетворяться на общегосударственные средства, которые подлежат ассигнованию в определенном установленном порядке. Практически совершенно невозможно предоставлять тарифным учреждениям право входить в оценку правильности этих ассигнований и исправлять их, так сказать, дополнительными ассигнованиями из доходов железных дорог. Тарифные учреждения могут действовать в этой сфере лишь совершенно наугад, потому что они вовсе не располагают никакими необходимыми данными ни о состоянии общегосударственных ресурсов в каждый данный момент, ни о сметах на разные другие государственные потребности, ни о мотивах, послуживших основанием для их составления.

ГЛАВА XII

ПРИНЦИПЫ УСТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ.

1. УСТАНОВЛЕНИЕ ТАРИФОВ ПО ЦЕННОСТИ ПЕРЕВОЗКИ (ПО ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ ГРУЗОВ).

Монопольная власть, присущая железнодорожному управлению в деле установления железнодорожных тарифов, создает известную аналогию между тарифами и налогами. На самом деле эта аналогия исчерпывается лишь тем, что как те, так и другие устанавливаются не по соглашению с заинтересованными, но односторонним актом власти, хотя бы и делегированной, как это имеет место при установлении тарифов частными железными дорогами. А между тем сходство между тарифами и налогами в одном только этом отношении приводит к тому, что как в публике, так и в печати имеется весьма сильная наклонность считать железнодорожную тарификацию действием, вполне аналогичным установлению налогов. Доходит до того, что тарифы и налоги совершенно отождествляются, и начинают даже укореняться мысль, хотя и не выражаемая в прямой и открытой форме, что в основе установления тех и других лежат и должны лежать в сущности одни и те же принципы. В последнее время мы слышим особенно часто о зависимости тарифных ставок от покупательных сил населения, причем даже высшие правительственные установления (СТО и СНК), предпринимая меры по борьбе с так называемым кризисом сбыта, не делали решительно никакого различия между железнодорожными тарифами и разного рода налогами. Мы думаем с своей стороны, что это неправильно, потому что тарифы и налоги представляют две совершенно различные категории доходов, и что применять к тарифному делу идеи и принципы финансового управления никак нельзя без риска причинить существенный ущерб интересам и железнодорожного и всего народного хозяйства страны.

Выше уже была отчасти отмечена существенная разница между тарифами и налогами в отношении цели установления их. Тариф взимается за определенные конкретные услуги транспортного предприятия и имеет целью возместить основные и текущие

затраты предприятия и дать ему доход. Налог же взимается, собственно, не за какие-либо определенные конкретные услуги правительственных органов и учреждений, а просто в силу необходимости получить средства на удовлетворение всякого рода общегосударственных потребностей. В зависимости от объема и настоятельности этих потребностей налоги бывают вообще выше или ниже, причем с изменением экономических, социальных и политических условий размеры различных существующих налогов изменяются, некоторые налоги вовсе исчезают, и на место их возникают совершенно новые виды налогов. Иначе стоит дело с тарифами. В основе взимания их лежат определенные конкретные услуги и необходимость возмещения предварительных основных и текущих затрат, потребовавшихся для производства этих услуг. Тарифы, с изменением условий и обстоятельств, при которых они установлены, могут изменяться и действительно изменяются, но они не могут исчезать, как это бывает с налогами. Еще более глубокая разница между тарифами и налогами имеется в отношении оснований их установления. Прямые налоги имеют своим основанием и источником благосостояние платящего населения и устанавливаются в известном соответствии с имуществом или доходом плательщиков. Что касается косвенного обложения, то платежная способность подлежащих ему объектов, каковы например спирт, чай, сахар, табак, соль и другие, зависит кроме того еще и от степени настоятельности потребности, которой удовлетворяет тот или другой предмет.

Совсем иные факторы определяют размеры железнодорожных тарифов, т. е. цену, которая может быть получена за перевозку. Способность различного рода предметов выдерживать расходы перевозки по железным дорогам определяется теми выгодами, которые достигаются при получении этих предметов, путем доставки их по железной дороге, сравнительно с тем, во что обошлись бы те же предметы при всех других возможных способах получения их на месте потребления, т. е. при доставке их туда же другими видами транспорта (гужом, водой, автомобилем), или путем непосредственного производства их на месте потребления. Эти выгоды, доставляемые товаровладельцу перевозкою по железной дороге, составляют, как выражаются некоторые писатели, субъективную ценность[1] перевозки для товаровладельца и определяют максимум тех транспортных расходов, которые груз может выдержать, а следовательно и максимум того, что железная дорога может получить за перевозку. Никто, конечно, не станет добровольно платить за перевозку больше того, что дает ему самому эта перевозка. Ни степень благосостояния населения, определяющая его податную платежную способность, ни степень настоятельности потребности не имеют и не могут иметь непосред-

[1] Этот термин имеет здесь, конечно, совершенно не тот смысл, в каком употребляет его австрийская школа предельной полезности.

ственного значения при установлении тех или иных размеров тарифных ставок железных дорог. Никакое население, одинаково как богатое, так и бедное, не станет уплачивать за провоз данного товара по железной дороге дороже того, что стоит перевозка того же товара водою или гужом, при условии, конечно, учета известных преимуществ железнодорожной перевозки. Равным образом, никто не станет потреблять привозные продукты, если цена аналогичных продуктов местного производства ниже цен продуктов привозных. Некоторое исключение из этого общего положения составляют те относительно редкие и немногочисленные случаи, в которых дело идет о перевозке такого рода продуктов, как напр. соль, добыча или производство которых ограничены весьма немногими пунктами и которые притом не могут быть заменены никакими другими однородными предметами потребления. Но даже и в отношении соли железные дороги далеко не пользуются той свободой в назначении размеров своих тарифных ставок, какою обладает государство в отношении размеров акциза на соль. Для перевозок на относительно короткие расстояния, размеры возможного повышения железнодорожного тарифа ограничиваются весьма узкими пределами, которые ставятся сравнительно малыми на этих расстояниях абсолютными размерами стоимости гужевой перевозки, для более же длинных протяжений такие пределы ставятся стоимостью смешанной сухопутно-водной перевозки, а также возможностью для потребителей обратиться к получению соли из других районов или даже из-за границы. По общему же правилу, в отношении огромного большинства товаров, поступающих на железные дороги, размеры тарифов не имеют собственно никакого прямого и непосредственного отношения ни к степени настоятельности тех или иных потребностей, ни к благосостоянию тех или других классов общества или населения, тех или других районов, но определяются в конце концов, как тотчас будет выяснено более подробно, различиями в условиях производства, передвижения, торговли и потребления перевозимых товаров.

Весьма рельефный пример в этом отношении представляют тарифы на мануфактуру и другие продукты перерабатывающей промышленности у нас и за границей. В довоенное время тарифы на мануфактуру во Франции, Германии и Австро-Венгрии были, как выяснено нами подробно в специальном исследовании иностранных тарифов, значительно ниже, чем у нас. Наши тарифы в большинстве случаев превышали тарифы названных стран на 50—100 и даже более процентов. Вообще тарифы на предметы и продукты перерабатывающей промышленности (спирт, сахар, литье железное, чугунное и стальное, железо сортовое и фасонное, машины, кроме земледельческих, инструменты, проволока и др.) были на наших железных дорогах более или менее существенно выше, чем за границею. Едва ли однако кому-нибудь может притти в голову объяснять это различие налич-

ностью более значительных покупательных средств у нашего населения сравнительно с западно-европейским. Помимо явной несообразности такого предположения, можно указать также на то обстоятельство, что тарифы на перевозку продуктов сельского хозяйства, добывающей промышленности и сырых материалов вообще (хлебные грузы, лесные и строительные материалы и дрова, каменный уголь, руда, чугун не в деле, железо черновое и друг.) были на иностранных железных дорогах по большей части выше, чем у нас. Очевидно, что причину этих различий никак нельзя искать в различии покупательных способностей у потребителей наших и иностранных. Основная причина указанного различия между нашими и иностранными тарифами заключается в более промышленном характере всей Западной Европы сравнительно с СССР, причем различные ее области и страны отличаются гораздо большей однородностью условий и издержек перерабатывающей промышленности. Благодаря этому каждая отрасль промышленности распределяется там в большем числе центров, чем у нас, и в случаях надобности всякое производство может легче возникать в новых пунктах. При таких условиях железные дороги могут сохранить свои перевозки продуктов перерабатывающей промышленности на сколько-нибудь значительных расстояниях только при помощи достаточно пониженных тарифов. У нас, напротив того, вся перерабатывающая промышленность сосредоточена сравнительно в весьма ограниченном числе производительных центров, причем возникновение различных производств в новых пунктах происходит нередко с большими трудностями (вспомним неудачные попытки насаждения хлопчатобумажной промышленности в Туркестане, Баку, Петровске). Поэтому потребительные пункты в огромном большинстве случаев не имеют вблизи себя соответственных конкурирующих промышленных предприятий, и потому вынуждены получать необходимые им готовые продукты, с весьма отдаленных расстояний, а железные дороги не имеют оснований опасаться возникновения новых конкурирующих центров. При таких условиях нашей промышленной географии железные дороги получают возможность держать на фабрикаты всякого рода вообще более высокие тарифы, чем дороги западноевропейские.

Указанными обстоятельствами и объясняется тот весьма нередко наблюдаемый факт, что какие-либо продукты, обладающие огромной платежной способностью в податном отношении, отличаются в то же время сравнительно весьма ограниченной транспортной платежной способностью. Особенно резкий пример крупного расхождения податной и транспортной платежной способности представляет такой продукт, как спирт. По действующему тарифу, за повагонную перевозку спирта по нашим железным дорогам во внутренних сообщениях взимается: на расстоянии в 500 *км*—41 руб. 22 коп. с тонны, в 1 000 *км*—73 руб. и в 2 000 *км*—112 руб. 70 коп. Между тем 1 тонна спирта, поступающего

на железные дороги, содержит 9 369,6° безводного спирта и подлежит оплате акцизом в 2 810 руб. 88 коп. с тонны. Такова огромная разница между налогом и железнодорожным тарифом, но она вполне соответствует огромной разнице между транспортной и податной платежными способностями спирта. В виде железнодорожного тарифа со спирта не может быть взято не только 2 810 руб. с тонны, хотя бы даже при одновременной полной отмене налога, но даже 60—120 руб. за перевозку на расстояниях в 500—1 000 *км*, потому что это сделало бы невыгодным производство на большинстве заводов, работающих на отдаленные рынки, и вызвало бы сосредоточение почти всей винокуренной промышленности на местах потребления спирта. Ясно, что самое богатое население не станет платить за доставку спирта 60—120 руб. с тонны, вместо 40—70 руб., если при таком размере тарифа привозный спирт окажется по своей цене выше спирта местного производства, и обратно, самое бедное население, если оно вообще в состоянии покупать какой-либо данный предмет потребления, будет оплачивать доставку его по высокому тарифу, если, несмотря на это, привозный продукт все-таки обходится дешевле соответственных продуктов местного производства.

Таким образом покупательные силы населения, их общий уровень, повышение или понижение их, не имеют и не могут иметь значения непосредственно, как основной фактор, при определении размеров тарифных ставок. Мы думаем, что уровень покупательных сил населения может иметь в процессе выработки железнодорожных тарифов во всяком случае никак не больше значения, чем вообще в процессе образования ценности и товарных цен. Дорогие продукты можно производить, конечно, лишь в расчете на потребителей, обладающих высокими покупательными средствами, способными оплатить высокие издержки производства. Понижение покупательных средств у населения может поэтому привести лишь к тому, что прекратится, или, по крайней мере, сократится производство указанных предметов, но не может отразиться непосредственно ни на издержках производства, ни на ценности сказанных продуктов. В настоящее время мы видим и, можно сказать, даже непосредственно ощущаем наглядное опровержение мысли, будто цены определяются покупательной способностью населения: эта способность у нас значительно понизилась сравнительно с довоенным временем, а между тем за очень многие предметы потребления мы вынуждены уплачивать значительно более высокие цены. Такое же значение имеет более высокая платежная способность населения и в отношении тарифов. Она может, конечно, покрывать не только более высокие издержки производства вообще, но в частности также и более высокую стоимость транспорта. Однако как себестоимость перевозок, так и возможная величина тарифных ставок определяется отнюдь не в зависимости от степени платежной способности населения, но от целого ряда обстоятельств, которые отчасти уже указаны выше и к дальнейшему выяснению

которых мы непосредственно переходим в нижеследующем изложении.

Сущность руководящих идей железнодорожной тарификации лучше всего обнаруживается из рассмотрения условий ее возникновения и развития, которое шло следующим путем. Уже первые железнодорожные предприятия стремились к тому, чтобы посредством соответственной расценки своих услуг достигнуть возможно высшего чистого дохода, и поэтому устанавливали свои тарифы в известном соотношении с существовавшею в то время стоимостью перевозки другими способами транспорта, т. е. по дорогам грунтовым и шоссированным, по рекам, каналам, а во многих случаях и морским каботажем. Эти тарифы были весьма просты, содержали лишь весьма немного тарифных ставок для всякого рода грузов, обращавшихся в торговле, но отличались в то же время высоким уровнем, соответствовавшим стоимости перевозки прежними несовершенными транспортными средствами. Вскоре, однако, практический опыт открывает железным дорогам, что эти высокие ставки удерживают от перевозки многие предметы, в особенности те, которые имеют малую ценность при большом весе. Выясняется, что каждый род перевозок обладает своей особой способностью выдерживать более или менее значительные транспортные издержки, и что приспособление тарифных ставок к этой транспортной платежной способности различных категорий перевозок является важнейшим для железных дорог способом привлечь на свои линии новые грузы и развить свое движение. Применение этого метода сразу же дало весьма благоприятные результаты для железных дорог: количество перевозок очень сильно возросло, расходы эксплоатации на единицу перевозки понизились, чистый же доход соответственно повысился. В общем результат сводится к тому, что достигается существенное улучшение использования огромного железнодорожного аппарата, что вполне отвечает общим интересам народного хозяйства. Всякая перевозка, как, впрочем, и все вообще акты хозяйственной деятельности человека, представляется целесообразной с общей экономической точки зрения лишь в том случае, если достигаемые ею полезные результаты превышают те затраты труда и капитала, которые потребовалось произвести для ее совершения, причем само собой разумеется, что перевозка тем более полезна для общих интересов народного хозяйства, чем значительнее это превышение полезных результатов над обусловливаемыми ею издержками. Очевидно, что с общей точки зрения безусловно необходимо известное соотношение между издержками перевозки и ее выгодами. Достижение такого соотношения наилучшим образом обеспечивается системою взимания особых плат за каждую отдельную перевозку с того лица, которое непосредственно заинтересовано в ней и требует ее совершения. Никто, конечно, не станет платить за перевозку более того, что может выиграть с ее по-

мощью. Действительная стоимость транспортных операций, их значение и ценность для народного хозяйства и определяются теми полезными результатами, которые могут быть созданы с их помощью, теми новыми ценностями, которые создаются в народном хозяйстве посредством совершения данных перевозок. Поэтому ценность транспортных операций вообще и железнодорожных услуг, в частности, коренится собственно в различии условий производства, торговли и потребления перевозимых предметов по различным районам и отдельным пунктам. Степень различия в общей совокупности этих условий и определяет размер стоимости транспортных услуг или, иначе говоря, максимум того, что может быть получено за исполнение перевозки с лица заинтересованного. Перевозка какого-либо товара из одного места в другое тем значительнее увеличивает его ценность и, следовательно, создает в общей экономии народного хозяйства тем большую новую ценность, чем условия производства, сбыта и потребления данного товара в местах назначения являются менее благоприятными, сравнительно с условиями на местах отправления его. Транспорт каких-либо продуктов между такими пунктами, которые не имеют друг перед другом никаких преимуществ в отношении условий производства, сбыта и потребления этих продуктов, представляется бесцельной растратой сил, не создает никаких новых ценностей, а потому и сам не может иметь никакой ценности. В этом отношении транспорт совершенно тождествен со всяким производством вообще, одним из элементов которого он является. Всякое производство в целом, равно как и отдельные его составные элементы, создают какую-либо новую ценность лишь в том случае, если в результате получаются предметы полезные и находящие сбыт по определенной цене; в противном же случае происходит бесцельная и бесполезная растрата производительных сил и материальных средств.

Таким образом, *те выгоды, которые получаются грузохозяином от перевозки, определяют меру способности груза выдерживать расходы перевозки, или, иначе говоря, ценность его перевозки.* Железная дорога не может взять с грузохозяина больше того, что он сам выигрывает с помощью перевозки. Это крайний предел, которого могут достигать провозные платы. Назначение тарифов выше этого предела останавливает перевозки и вследствие этого прежде всего сама железная дорога лишается того дохода, который она могла бы получить; но и народное хозяйство терпит ущерб, потому что некоторые торговые и промышленные операции становятся или вовсе невозможными, или должны совершаться при менее благоприятных условиях и с более значительными издержками. Поэтому ясно, что собственный интерес железной дороги требует назначения провозных плат, которые не только не останавливали бы никаких перевозок, но, напротив того, поощряли бы и содействовали развитию грузооборота. Хотя железная дорога и поль-

зуется монопольной властью в деле установления тарифов, однако, в своих собственных интересах, она вынуждена приспособлять свои тарифные ставки к характеру и размерам спроса на перевозки, которые начинают падать, если цена провоза превышает известный уровень. Существует вообще определенная зависимость между монопольною ценою и размерами спроса, но эта зависимость очень различна не только для разных продуктов, но изменяется даже и для каждого данного товара вместе с изменением конкретных условий и обстоятельств, влияющих на образование цен. Она может быть установлена только эмпирическим путем в каждом отдельном случае. Это же самое относится и к спросу на транспортные услуги. Железные дороги только путем продолжительного практического опыта находят такие провозные платы, при которых получается максимальное количество перевозок при максимальном чистом доходе. Такой образ действий железных дорог вполне отвечает и общим интересам народного хозяйства, потому что приводит к наилучшей утилизации железнодорожного аппарата, понижает до возможного минимума издержки эксплоатации на каждую отдельную единицу перевозки и, следовательно, дает наиболее полное удовлетворение транспортных потребностей народного хозяйства с наименьшими для него затратами.

Однако в стремлении к развитию своих перевозок железная дорога не может и не должна итти на понижение тарифных ставок до полной бесплатности перевозок. Крайним пределом для понижения тарифов являются собственные издержки железных дорог, вся совокупность которых, несомненно, должна быть покрываема, притом с некоторым излишком, теми выгодами, которые даются исполняемыми перевозками; если этого нет, то, следовательно, железнодорожный транспорт дает в конце концов не плюс, а минус в общей экономии народного хозяйства. Однако это требование никак нельзя понимать в том смысле, что крайним пределом, ниже которого не должны опускаться тарифные ставки в каждом отдельном случае, служит общая совокупность железнодорожных издержек, приходящихся в среднем на единицу перевозки. Различные категории перевозок могут участвовать далеко не в одинаковой мере в возмещении общих железнодорожных расходов. Как уже было указано, расходы железных дорог разделяются на расходы, не зависящие от движения, вызываемые необходимостью поддерживать железнодорожный аппарат в целом и падающие на всю совокупность перевозок, и на расходы, зависящие от движения, т. е. те расходы, которые вызываются непосредственно исполняемыми перевозками каждою отдельно. С точки зрения интересов доходности железной дороги безусловно необходимо, чтобы выручка от каждой отдельной перевозки не только покрывала сполна вызываемые ею специальные издержки, но и давала сверх того еще и некоторый,

хотя бы и самый малый, излишек на покрытие общих расходов, не зависящих от движения. Дорога в некоторых случаях может мириться даже с отказом от такого излишка, потому что развитие грузооборота само по себе обыкновенно сопровождается для дороги некоторыми косвенными выгодами. Но дорога не может согласиться на такие тарифные ставки, которые не покрывают даже тех специальных издержек, которые вызываются непосредственно данной конкретной перевозкой. Такое положение может быть допускаемо только временно, в расчете на последующее возмещение или по достаточно уважительным соображениям общегосударственной или народнохозяйственной пользы. Вообще как нормальное явление, такие перевозки, выгоды от которых ниже вызываемых ими самими специальных издержек, должны быть признаны с точки зрения интересов общей экономии народного хозяйства простым расточением капитала и производительных сил.

В заключение настоящего рассмотрения принципа установления тарифов по ценности и платежеспособности различных категорий перевозок, необходимо отметить, что этот принцип в течение всего времени существования железных дорог неизменно остается в основе тарифного дела. Однако в связи с общим изменением в характере организации и политики железнодорожного транспорта, происходящих в последние десятилетия и отмеченных уже в предыдущем изложении, сказанный принцип тарификации претерпевает существенную трансформацию. В первоначальный период существования железных дорог применение этого принципа сыграло весьма важную роль в том крупном перевороте, который произвели железные дороги в народном хозяйстве всех стран. Принцип назначения провозных плат по платежной способности перевозок сообщил тарифному делу чрезвычайную эластичность в смысле приспособления ставок к особенным условиям и обстоятельствам места и времени. У нас наиболее высокие ставки превышают низшие в 17 и более раз. Акворт сообщает, что на американских дорогах эта разница была еще более значительной, достигая 50-кратного отношения и даже более. Вследствие такой эластичности тарифы сыграли во многих случаях прямо творческую роль,—благодаря тарифной политике железных дорог создались целые отрасли промышленности, а целые области коренным образом изменили весь свой экономический уклад. В этот период развития внимание тарификаторов было всецело сосредоточено на выяснении того, что груз может выдержать, чтобы взять с него все, что он действительно может вынести, но никак не требовать ничего больше, чтобы не задержать развитие перевозок. Такие авторитетные в теории и практике тарифного дела деятели, как например С. Ю. Витте, категорически утверждали, что тарифы и их уровень не имеют никакого отношения к стоимости сооружения дороги, к затраченным в предприятие капиталам, да и вообще к издержкам перевозки, которые в иных случаях падают до совершенно ничтожных величин. С течением времени, однако,

экономическая жизнь различных районов и областей постепенно, между прочим, под влиянием установившихся тарифов, кристаллизуется в определенные формы, дальнейшие коренные и крупные изменения ни в тарифной области, ни в самой промышленности (добывающей и сельскохозяйственной), ни в распределении населения по территории страны, становятся невозможными. Тогда в характере применения принципа тарификации по платежной способности различных категорий перевозок происходит существенное видоизменение в том направлении, что при установлении размера ставок на первый план выдвигается не столько идея творческого влияния тарифа на развитие экономической жизни, каковое влияние является теперь, при изменившихся условиях, возможным относительно лишь в редких случаях, сколько идея достижения определенных финансовых результатов. Объем этих результатов, подлежащий достижению, определяется при системе государственных железных дорог финансовыми нуждами и финансовой политикой государства, а при системе частных железных дорог идеей «справедливого» дохода на капиталы, вложенные в железнодорожные предприятия, как это мы видели при обозрении послевоенных реформ железнодорожного дела в Соединенных штатах Америки, в Англии и Франции. Тарификация по ценности и платежеспособности сохраняет свою силу, но основная задача ее изменяется, дело идет не о том, чтобы путем соответственного приспособления тарифных ставок к различным категориям грузов достигнуть максимальной выручки, но о том, чтобы бремя расходов по сооружению железнодорожной сети (амортизация и проценты) и по ее содержанию распределить между различными категориями перевозок соответственно степени их способности выдерживать более или менее значительные транспортные расходы, чтобы таким путем сделать несение этого бремени возможно более легким для народного хозяйства страны в целом и для различных его отраслей и районов в частности.

2. НАТУРАЛЬНАЯ СИСТЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ.

В предыдущем изложении выяснен основной принцип так называемой системы тарификации по ценности, иначе нередко называемой также исторической, классификационной системой. У нас чаще всего ее разумеют под именем коммерческой системы тарифов. Сущность ее сводится к тому, что тарифы должны быть устанавливаемы, как выяснено в предыдущем параграфе, по ценности перевозки для лица заинтересованного. Этой системе противопоставляется другой принцип тарификации, а именно принцип установления тарифов по собственным издержкам железных дорог. Тарификация, построенная на этом принципе, обыкновенно называется натуральной системой тарифов или Wagen-Raum-Tarifsystem. По этой системе основанием для взимания провозных плат может вообще слу-

жить отнюдь не ценность перевозки для заинтересованного, до которой железной дороге не должно быть никакого дела, но те затраты, которые производятся железными дорогами для исполнения перевозок: соответственно с этим и разницы в тарифных ставках на различные перевозки могут оправдываться и допускаться никак не в зависимости от различия в выгодах, получаемых грузохозяевами от перевозки, но единственно лишь в зависимости от различия в издержках, которые вызываются у железных дорог этими перевозками. По мнению сторонников этой системы, только при таком способе тарификации устраняется из тарифов произвол, присущий системе тарификации по ценности. Самое название системы «натуральной» объясняется тем, что согласно этому воззрению, «естественными», а не произвольными, могут быть признаны лишь те различия в тарифах, которые обусловливаются различиями в собственных издержках железных дорог по соответственным перевозкам. Система же тарификации по ценности дает тарифы произвольные, неустойчивые, сложные и, наконец, несправедливые, потому что за одну и ту же перевозку назначает разные платы в зависимости от рода груза.

Ни в теории, ни на практике эта система не получила до сих пор сколько-нибудь выработанной и законченной формы. Некоторые ее сторонники, защищая идею о построении тарифов по собственным издержкам железных дорог, имеют в виду «единый тариф»[1], что может обозначать не что иное, как принятие одной средней тарифной нормы для всякого рода перевозок в известном соответствии со средними для всей сети железных дорог издержками на единицу перевозки. Однако большею частью сторонниками этой системы признается необходимым более точное и более близкое сообразование устанавливаемых тарифов с собственными издержками железных дорог. Соответственно с этим взглядом должна была бы быть выработана особая тарифная система, в которой число тарифных классов, величина их ставок, различия между ними и степень диференцирования по расстояниям были бы основаны не на различиях в платежеспособности различных категорий перевозок, но были бы определены в зависимости от собственных издержек железных дорог, вызываемых той или иной категорией перевозок. Однако на самом деле такой классификации на основе принципов натурального построения тарифов выработано не было. Дело в том, что хотя различия между отдельными категориями перевозок гораздо менее значительны в отношении вызываемых ими издержек, чем в отношении их платежной способности, тем не менее эти различия весьма многочисленны, вызываются множеством самых разнообразных обстоятельств, каковы:

---

[1] См. доклад проф. Н. Н. Шапошникова под заглавием—«В защиту так называемой натуральной системы железнодорожных тарифов», прочитанный в обществе имени А. И. Чупрова 29 апреля 1916 г., стр. 14.

скорость движения, время года, профиль пути (уклоны и кривые) на том участке, по которому производится перевозка, соотношение полезного веса к мертвому, который должен быть передвинут для исполнения данной перевозки, род и количество движения на дороге, величина предъявляемых к отправке партий груза, особые приспособления для пассажиров и грузов (специальные вагоны), род подвижного состава и т. д., и т. д. Влияние большинства этих обстоятельств на издержки железных дорог совершенно не поддается точной цифровой оценке, да и едва ли и вообще можно произвести учет этих обстоятельств во всей совокупности. Ввиду этого остановились на том, что для установления тарифов по собственным издержкам железных дорог, должны быть принимаемы во внимание лишь следующие обстоятельства, влияющие на эти издержки: а) скорость перевозки (грузы большой и малой скорости), б) величина предъявляемых к отправке партий грузов (мелкие, полувагонные и вагонные отправки) и в) род подвижного состава (закрытые вагоны и открытые платформы).

Впервые натуральная система была применена к построению тарифа, введенного в действие в 1867 году в Нассау на государственных железных дорогах. Однако этот опыт имел очень ограниченные пределы и не оказал серьезного практического влияния на ход тарифного дела даже в самой Германии. В более широких размерах натуральная система была применена на железных дорогах в Эльзасе и Лотарингии после занятия этих провинций немецкими войсками в 1870 г. Однако решающими мотивами в этом случае послужили не какие-либо соображения о преимуществах натуральной системы, но те крупные практические затруднения, с которыми встретилась германская власть, заняв эльзас-лотарингские железные дороги. Практически оказалось невозможным ни сохранить на них прежнюю французскую систему тарификации по ценности, отличавшуюся большой сложностью и запутанностью, ни применить какую-либо из немецких тарифных классификаций, вследствие особенных местных экономических условий. Поэтому и было решено установить натуральную систему тарифов, которая в то время очень прославлялась за свою простоту и ясность, как в специальной, так и в общей прессе. Введенный в военное время новый тариф был оставлен и после заключения мира, когда германская империя приобрела эльзас-лотарингские железные дороги путем покупки. Этот тариф первоначально давал для всего товарного движения, за исключением перевозки скота и некоторых специальных грузов, только 7 тарифных ставок для исчисления провозных плат и столько же для исчисления экспедиционного сбора. Таким образом в этом тарифе были установлены следующие семь тарифных классов: один класс обнимал перевозки большой скорости, другой класс составлял мелкие отправки, затем два класса составляли перевозки в закрытых вагонах партиями в 100 центнеров и свыше 100 центнеров в одном вагоне, следующие два класса предназначались для перевозок

на открытом подвижном составе также в зависимости от величины отправки в 100 и более 100 центнеров, наконец, последний 7-й класс составлял специальный тариф для отправок в 200 центнеров на одной открытой платформе. В результате применения этого тарифа получился необычайно низкий доход по отношению к сравнительно весьма крупному грузообороту эльзас-лотарингских железных дорог, так что уже в 1874 году было произведено немаловажное повышение тарифа. Что касается использования подвижного состава, то на германских и австрийских железных дорогах, в особенности на тех, которые имели одинаковое движение массовых и каменноугольных грузов, достигались при старой системе тарифов не только такие же, но даже лучшие результаты.

Дальнейших последователей натуральная система не нашла, говорит Эм. Закс, если «не считать неразумного подражания со стороны венгерских государственных железных дорог, которое недолго продержалось»[1].

Доводы в пользу натуральной системы могут быть сведены к следующим трем: 1) она является наиболее естественной и справедливой, потому что строится на таком объективном базисе, как собственные издержки; 2) устанавливая зависимость между величиною тарифных ставок и величиною отправок (мелкие или повагонные), она способствует лучшей утилизации подвижного состава и 3) она вносит в тарифы максимум возможного однообразия, устойчивости и простоты.

Соображения эти при ближайшем рассмотрении не подтверждаются ни теоретически, ни практически. Прежде всего оказывается, что исчисления себестоимости железнодорожных услуг отнюдь не дают каких-либо объективных бесспорных оснований для установления тарифов. Очень многое в этих исчислениях как в отношении самой величины издержек, так и в отношении распределения отдельных расходов между различными категориями перевозок представляется еще до сих пор выясненным далеко не окончательно и производится различно не только в различных странах, но даже на отдельных дорогах. Затем необходимо иметь в виду, что вообще во всяком производстве при разнородности его продуктов абсолютных издержек по отдельным единицам продукта просто нет. Это в особенности верно в отношении железных дорог с чрезвычайным разнообразием их операций. Весь железнодорожный аппарат во всей его совокупности, а, следовательно, и вся совокупность общих расходов необходимы для производства каждой из бесконечного множества разнообразных железнодорожных услуг. Если при этом еще принять во внимание, что действие этого чрезвычайно сложного аппарата рассчитано на весьма продолжительное время, то станет понятным, что учет всех обстоя-

[1] Цит. соч., т. III, стр. 332.

тельств, влияющих на собственные издержки железных дорог по отдельным категориям перевозок, может быть произведен лишь весьма приблизительно, и что в тарифах, устанавливаемых на этой базе, неизбежно будет содержаться субъективного усмотрения и так называемого произвола никак не меньше, чем в тарифах, выработанных на основе учета ценности перевозок для заинтересованных. Возникает и еще одно сомнение в отношении системы тарификации по себестоимости. Издержки железных дорог на единицу перевозки зависят в весьма значительной степени от общей суммы исполненных по дороге перевозок, падая при увеличении их количества и возрастая при сокращении движения. Поэтому тарифы, установленные на основании данных о себестоимости за предшествующее время, могут оказаться вовсе не соответствующими себестоимости именно тех перевозок, к которым эти тарифы будут применяться.

За сим установление тарифов по немногим средним нормам собственных издержек перевозки приведет неизбежно к повышению тарифов на грузы массовые малоценные и напротив того, к понижению высоких тарифных ставок, устанавливаемых повсюду для грузов дорогих, обладающих высокой платежной способностью. Такая перемена в уровне и взаимном соотношении тарифных ставок на различные роды перевозок неизбежно приведет к тому, что перевозки таких грузов, как хлеб, каменный уголь, лесные строительные материалы и дрова и многие другие, сократятся весьма значительно, перевозка же грузов высокой ценности не увеличится, потому что тариф вообще играет ничтожную роль в стоимости этих продуктов. В результате ухудшится использование железнодорожного аппарата, доходы железных дорог сократятся, а народное хозяйство пострадает вследствие сокращения оборотов промышленности и торговли.

Второе соображение в пользу натуральной системы, указывающее на улучшение утилизации подвижного состава при этой системе, представляется правильным. Утилизация подвижного состава действительно улучшается, и благодаря этому издержки на единицу перевозки действительно понижаются. Однако такой результат достигается при натуральной системе слишком дорогой ценой, а между тем он достижим и при системе тарификации по ценности, о чем будет сказано ниже. По идее натуральной системы допускаются лишь такие различия в провозных платах, которые обусловливаются различиями в собственных издержках железных дорог, но не коренятся в особенностях перевозок в отношении рода грузов, их производства, природы, цены и т. д. Поэтому повагонная ставка, а также ставки полувагонная и для открытых платформ подлежат применению ко всем родам товаров независимо от их наименования, даже к сборным отправкам самых мелких количеств высокоценных грузов, раз они составляют цельный вагонный или полувагонный груз. Давая серьез-

ные преимущества и выгоды вагонным отправкам сравнительно с мелкими отправками, натуральная система создает настолько сильные мотивы к полной загрузке подвижного состава, что возникает даже особый класс комиссионеров, занимающийся собиранием мелких отправок и составлением из них цельных вагонных партий. Таким образом натуральная система действительно достигает улучшения утилизации подвижного состава, но так как эта система по самому существу своему не допускает приспособления и индивидуализации тарифов к транспортной платежной способности различных категорий перевозок и дает пониженные вагонные ставки одинаково для соответствующих партий всякого рода грузов, то указанная лучшая утилизация подвижного состава достигается путем чисто механического процесса совместной погрузки в один вагон разнообразных товаров, уже и ранее поступавших на железную дорогу. Таким образом благодаря натуральной системе создается возможность совершить перевозку данного количества грузов в меньшем количестве вагонов, но не достигается возможно более широкое развитие всей совокупности железнодорожного движения, путем привлечения грузов с воды или гужа, а еще более путем создания совершенно новых перевозок, благодаря возникновению новых производств или расширению старых. Между тем только при этом последнем условии могут быть достигнуты результаты гораздо более значительные, чем простое улучшение утилизации подвижного состава, а именно возможно лучшее использование всего железнодорожного аппарата, со всей совокупностью его сооружений и оборудований, его механической и живой рабочей силы, а следовательно и действительно максимальная утилизация фиксированных в железных дорогах капиталов и производительных сил, а через это и требуемое общими интересами народного хозяйства максимальное сокращение издержек на каждую отдельную единицу транспорта.

Что же касается последнего приведенного выше соображения в пользу натуральной системы, а именно наибольшего однообразия, простоты и устойчивости тарифов при этой системе, то и оно едва ли правильно. Точное принятие издержек эксплоатации в основание тарифов неизбежно приводит, напротив того, как видно из вышесказанного, к весьма большому разнообразию в тарифных ставках для различных категорий перевозок и для различных сообщений. Вместе с тем и в особенности с развитием прямых сообщений не может быть и простоты тарифов, которые, как это показал опыт применения натуральной системы на дорогах Эльзаса и Лотарингии, неизбежно усложняются не в меньшей степени, чем тарифы, построенные на основе платежной способности различных категорий перевозок в зависимости от их ценности для заинтересованных. Наконец нет никаких оснований признавать, что натуральная система может дать более устойчивые тарифы, чем тарификация по ценности.

В нашей литературе защитником натуральной системы желез-

нодорожных тарифов выступил проф. Н. Н. Шапошников. Следуя за кембриджским профессором Пэгу, он утверждает, что «не приспособление тарифа к ценности транспортной услуги, как обычно думают, а установление тарифа по себестоимости перевозки является условием извлечения максимума полезной работы из железнодорожных капиталов и потому наиболее соответствует общественным интересам». Не имея возможности за недостатком места войти в подробное рассмотрение аргументации Н. Н. Шапошникова, отметим только, что все построение автора основано на том, что если тарифная ставка приближается к себестоимости, вследствие чего чистый доход низводится к минимуму, то перевозки возрастают в более значительной мере, чем в том случае, если тарифная ставка стоит на таком уровне, который обеспечивает дороге максимальный чистый доход. Это, конечно, верно. Но ведь если тарифную ставку понизить еще более, до уровня ниже себестоимости или даже до полной бесплатности, то количество перевозок, несомненно, увеличится еще более. Однако, мы думаем, что такое увеличение перевозок отнюдь не является увеличением «полезной работы» железнодорожного аппарата; напротив того, оно легко может сопровождаться не только полным расстройством финансового положения железных дорог, но и существенным нарушением правильного хода народного хозяйства. С точки зрения общих интересов народного хозяйства оправдываются, т. е. являются «полезной работой» лишь такие перевозки, экономические и иные выгоды которых, как уже неоднократно было указано, превышают сопряженные с ним затраты труда и капитала, и само собой понятно, чем больше это превышение, тем значительнее народнохозяйственная полезность соответственных перевозок. Готовность грузохозяина оплатить перевозку по установленному тарифу является единственным критерием для оценки перевозки с этой точки зрения [1]. Другого критерия пока не придумано. Отсюда и защищаемая нами мысль, что степень полезности работы рельсовой сети страны измеряется степенью ее чистой доходности, но, конечно не всякой степенью, а только в пределах известной нормы. Мы настаиваем на том, что железные дороги должны приносить определенный чистый доход не потому, чтобы мы стояли на односторонней точке зрения интересов железных дорог, а потому, что видим в получении такого дохода важнейшее условие правильного функционирования огромного железнодорожного аппарата в общей системе народного хозяйства. При этом сами железные дороги должны стремиться к достижению максимальной доходности, на государственной же власти лежит весьма тонкая и трудная задача приводить этот доход к определенному среднему в стране уровню доходности капиталов, однако так, чтобы для администрации каждой отдельной дороги всегда сохранялась возможность

[1] Мы имеем в виду только так называемые коммерческие перевозки, но не благотворительные и не те, которые вызываются общегосударственными соображениями,

дальнейшего повышения доходности дороги, и таким образом не уничтожались мотивы к энергичной работе над удешевлением и улучшением эксплоатации. Проф. Шапошников не согласен с нами и повторяет, что «условия извлечения maximum'а полезной работы и достижения maximum'а дохода не совпадают, а потому нельзя отождествлять в тарифном деле интересы железных дорог с интересами всего общественного целого». Мы готовы согласиться с этим положением почтенного профессора, но лишь с той оговоркой, что не меньший антагонизм существует между интересами «общественного целого» и интересами других торгово-промышленных предприятий и целых отраслей промышленности Разница лишь в том, что регулирование и согласование интересов этих последних с общими интересами осуществляется в частно-капиталистической системе хозяйства действием конкуренции, поскольку таковая действительно функционирует. В отношении же железных дорог тот же результат должен обеспечиваться регулирующей и контролирующей деятельностью государственной власти. Но эта разница не ставит железные дороги в какое-либо особое положение в отношении доходности, как условия правильного функционирования их в общем ходе экономической жизни и деятельности.

Впрочем сам Пэгу признает, что система тарификации по платежеспособности заслуживает предпочтения во всех тех случаях, «когда она является условием самого существования железнодорожного предприятия», т. е. следовательно до тех пор, пока она нужна для того, чтобы выручка железной дороги могла покрывать всю совокупность ее расходов. При этой оговорке натуральная система тарифов окажется уместной только в то время, когда благодаря росту перевозок и улучшениям в эксплоатации себестоимость понизится настолько, что наиболее низкую тарифную ставку, применяемую к самым дешевым массовым грузам, можно будет превратить в средний тариф для всякого рода грузов, так как он будет достаточен для покрытия всей совокупности железнодорожных расходов. При такой постановке вопрос о натуральной системе утрачивает актуальное значение и отодвигается в неопределенное будущее. Для настоящего же времени и Пэгу следовательно признает, что назначение более высоких ставок для грузов высокой ценности и более низких ставок для грузов дешевых, т. е. приспособление тарифов к ценности различных категорий перевозок, создавая возможность самостоятельного бездефицитного существования железнодорожной сети, более отвечает общим интересам народного хозяйства, чем натуральная система тарификации, раз только она не обеспечивает полного возмещения собственных расходов железных дорог. Отсюда же следует прямой вывод, что полезным с общей точки зрения представляется не всякое развитие перевозок, но лишь такое, которое не влечет за собой дефицита.

3. СМЕШАННАЯ СИСТЕМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ.

Под именем смешанной системы тарифов разумеется тарифная система, построенная на соединении основных принципов обеих характеризованных выше систем тарификации, т. е. тарификации по ценности перевозки и натуральной системы. Такой смешанной тарифной системой является, по общему представлению, германская система железнодорожных тарифов, причем составляющие особенность этой системы общие тарифы для мелких, а также для 5, 10 и 15-тонных отправок всякого рода грузов, независимо от их рода и ценности, рассматриваются, как проявление натуральной системы, тарифы же специальные и исключительные, установленные для определенных, указанных в тарифе грузов, признаются выработанными на основе принципов системы тарификации по ценности. Вообще можно считать общепринятым мнение, что германский реформированный тариф 1877 г. (Reformtarif), существенные черты которого сохраняются и в действующей германской тарифной системе, «является компромиссом между натуральной и классификационной системами».

С своей стороны мы думаем, что основа германской тарифной системы, несмотря на отразившееся в ней влияние натуральной системы, та же, что и всякой другой тарификации по ценности, как они выработались на дорогах Франции, Австрии, России и др. Ее тарифные классы определились [1] собственно в зависимости прежде всего от природы и ценности товаров, а также в зависимости от таких условий перевозки, как скорость, величина отправки и целый ряд других обстоятельств, влияние которых на тарифные ставки по принципам коммерческой системы подвергается в нижеследующем изложении соответственному анализу. Влияние же натуральной системы отразилось собственно лишь на внешней структуре германской системы, вызвав в ней установление вышеупомянутых общих тарифов, применяемых ко всякого рода товарам в зависимости лишь от величины предъявленной одновременно к отправке партии. Однако, было бы совершенно ошибочно думать, что эти общие тарифы (для мелких, а также для повагонных отправок в 5, 10 и 15 тонн), действительно основаны на точном исчислении собственных издержек железных дорог; на самом деле в основе их лежат те же соображения и мотивы, что и в основе всех прочих тарифных классов германской системы. Для повагонного тарифа, вместо сложного расчета средней себестоимости вагоно-километра, была просто избрана средняя тарифная ставка между действовавшими прежде высшим и низшим классами исторической системы тарифов, и только поэтому и оказалось возможным применить этот тариф к неопределенной сово-

[1] См. подробности в нашей работе: «Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог», СПБ 1910, стр. 168 и следующие, в особенности 182 и 183.

купности всяких вообще товаров. Отдельный расчет себестоимости тех категорий перевозок, для которых установлены сказанные общие тарифы, прямо невозможен. Дело в том, что если и можно вообще рассчитать себестоимость различных категорий перевозок хотя бы приблизительным образом, то ведь это возможно лишь путем распределения между ними общей совокупности расходов железной дороги. Но если, определив таким образом издержки железной дороги, мы установили тарифы по принципу себестоимости только для части перевозок, а для другой, притом значительно большей части перевозок, размеры тарифных ставок будут установлены по транспортной платежной способности грузов, то, конечно, это будет иметь следствием такое изменение и перераспределение количеств перевозок разного рода грузов, а вместе с тем и себестоимости отдельных перевозок, что тарифы, построенные по принципу натуральной системы, окажутся вовсе не соответствующими тем расчетам собственных издержек перевозки, которые были положены в основу этих тарифов. На самом деле различие ставок общих тарифов для мелких отправок, для полувагонных и для повагонных перевозок оправдывается экономически и действительно осуществляется в практической жизни лишь в той мере, в какой с различием в величине отправок сопряжено и различие в платежной способности соответственных партий груза, а не в вызываемых ими издержках, хотя железные дороги могут с своей стороны определять размер понижения ставок для полувагонных и повагонных отправок лишь в размере той экономии, которая реализуется ими благодаря лучшей загрузке подвижного состава.

Вообще мы думаем, что самое выражение «смешанная тарифная система», несмотря на его общеупотребительность, не соответствует существу дела и лишь вызывает совершенно ошибочные представления. На самом деле построить тарифную систему на основе какого-то сочетания натуральной и коммерческой систем, по нашему мнению, прямо логически невозможно. Дело в том, что собственные издержки железных дорог вовсе не игнорируются коммерческой системой тарификации, но лишь принимаются к учету при построении тарифов совершенно иначе, чем в натуральной системе. В последней эти издержки имеют совершенно самостоятельное значение, играют роль конститутивного элемента при установлении провозных плат. В коммерческой же системе они не имеют самостоятельного значения, но оказывают влияние на выработку тарифных ставок лишь в той мере, насколько сообщают исполняемым перевозкам те или иные свойства (например, скорость, увеличение подъемной силы вагона, безопасность груза и ответственность дороги и пр.) и тем самым изменяют платежную способность грузов, увеличивая или уменьшая выгоды грузохозяина от перевозки. Если же дорога сделает такое приспособление, которое увеличивает или сокращает ее расходы, не изменяя выгод грузохозяина, то

по идее коммерческой системы нет оснований для повышения или понижения тарифа. С точки же зрения натуральной системы всякое изменение собственных издержек железных дорог само по себе уже является достаточным основанием для повышения или понижения тарифной ставки. Например, сооружение дорого стоящего железного моста вместо деревянного, снабжение подвижного состава автоматическими тормозами, развитие линии с целью смягчения уклонов, как это имело место при устройстве Веребьинского обхода на Октябрьской железной дороге и т. д. Во всех этих случаях расходы железной дороги не могут, с точки зрения коммерческой системы, служить основанием для повышения тарифов, потому что платежная способность перевозок ни в какой мере не связана с этого рода издержками. Дорога находит возмещение этих затрат в уменьшении расходов эксплоатации, что открывает ей даже возможность итти на такие понижения тарифов, которые иначе были бы невозможны. С точки же зрения натуральной системы все такие расходы должны быть учитываемы в тарифных ставках, притом равномерно для всех перевозок независимо от различий в их платежной способности. Таким образом каждая из систем требует при выработке тарифных ставок совершенно различного учета собственных издержек железных дорог; но так как логически нельзя одновременно применять совершенно разные методы учета их для различных родов перевозки, то мы думаем, что «смешанная система тарифов» является просто лишь плодом недоразумения, если иметь в виду не действующую германскую систему, выработанную в 1877 г. вместо прежних тарифов, а принципиально какое-то особое построение тарифной системы на основе сочетания принципов натуральной и коммерческой систем.

Эм. Закс полагает, что германскую тарифную реформу 1877 г. можно с одинаковым и даже с большим правом признать не компромиссом между натуральной и коммерческой системами, но удержанием этой последней с некоторым мнимым улучшением. Признание же ее компромиссом объясняется просто тем, что при том ореоле, которым было окружено в то время имперское правительство, нельзя было требовать от него прямого и открытого отказа от тарифа, который оно защищало, и поэтому, чтобы дать ему мост для отступления, нужно было изобразить, как будто тариф по вместимости вагона (Raumtarif) ставится наравне с классификационной системой, а вся реформа является слиянием обеих систем [1].

---

[1] Цит. соч., т. III, стр. 334.

ГЛАВА XIII

КЛАССИФИКАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ПО ИХ ТРАНСПОРТНОЙ ПЛАТЕЖНОЙ СПОСОБНОСТИ, ОСНОВНЫЕ ПРИЗНАКИ ПОСЛЕДНЕЙ И ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕСЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ НЕЕ ВИДЫ ТАРИФОВ.

1. КЛАССИФИКАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК И ЕЕ РУКОВОДЯЩИЕ НАЧАЛА.

Как было выяснено в предыдущем изложении, сущность коммерческой системы тарификации заключается в том, что тарифы устанавливаются по ценности перевозки для лица заинтересованного. Однако найти эту ценность далеко не так просто и легко, как это может казаться с первого взгляда. На самом деле, ценность перевозки для грузохозяина, т. е. выгоды, которых можно ожидать от нее, а, следовательно, и та тарифная ставка, которую может выдержать перевозка, варьируют в зависимости от множества самых разнообразных условий и обстоятельств, каковы: природа и ценность товара, протяжение перевозки, свойства пассажира, особенности пунктов отправления и назначения, как центров производства, потребления, деловых операций или развлечений и многие другие. Все эти обстоятельства дают некоторые указания, но ни одно из них не может служить достоверной основой для оценки. «Способность груза выдержать более значительные издержки перевозки не только часто бывает,—говорит Кольсон,—значительно выше для товара малоценного, чем для продукта большой ценности, для короткого пробега, чем для длинного, но кроме того, она варьирует для одного и того же товара в сообщении между одними и теми же пунктами по отдельным отправкам в зависимости от употребления, для которого товар предназначается, и в зависимости от целой массы обстоятельств, свойственных каждому отдельному случаю, между прочим, и таких, которые связаны с личностью самого грузохозяина, с содержанием уже заключенных им сделок и его расчетами на будущие сделки, с его готовностью итти на больший или меньший риск, с положением его предприятия в данный момент и т. д. и т. д. Поэтому для того, чтобы учесть выгоды для перевозок наиболее полно и приспособить наилучшим образом тарифные ставки ко всем перевозкам, необходимо было бы назначать особые платы

в каждом отдельном случае по специальным соглашениям с каждым отправителем груза или с каждым пассажиром. И если бы влияние всех отмеченных выше элементов поддавалось точному математическому измерению и подсчету, «то,—как замечает Кольсон,—плата за каждую перевозку могла бы быть устанавливаема с полной точностью, и тарификация получилась бы чрезвычайно сложная, но ее можно было бы признать справедливой» [1]. Каждый платил бы за оказанную услугу в меру той ценности, какую эта услуга представляет для него. Однако, на самом деле указанные выше элементы, определяющие транспортную платежную способность груза, совершенно не поддаются математическому исчислению или механическому измерению, и определению того, что может заплатить перевозка, является делом очень тонким и трудным. Даже люди вполне сведущие и беспристрастные оценивают их очень различно. Если бы платы за перевозки назначались по соглашению, т. е. с торгу в каждом отдельном случае, то для получения справедливой ставки заинтересованное лицо должно было бы доказать соответственному агенту железной дороги, что данная перевозка возможна лишь при тарифной ставке не выше такой-то, или что она стала бы невозможной при ставке более высокой. Но доказать это невозможно, потому что предел тарифной ставки, определяющийся выгодами грузохозяина, зависит, как отмечено выше, в известной мере от его собственных распоряжений, от степени готовности его итти на риск или на жертвы скорее, чем отказаться от представляющегося дела или удовольствия. Нельзя также проверить искренность его утверждений по всем этим пунктам. Поэтому результат торга во всех сомнительных случаях, а они бесчисленны, зависел бы от таланта, с каким отправитель защищал бы свое дело, от доверия, которое он внушал бы своему контрагенту, и даже от настроения духа этого последнего. Даже если агент дороги всегда действует вполне добросовестно, то и в таком случае нельзя ставить существенные интересы грузохозяев и пассажиров от его коммерческого чутья и даже от его ошибок. Однако независимо от ошибок, агент может допускать и сознательные несправедливости, в особенности, если поддается желанию угождать известным политическим влияниям, или фаворизировать определенным предприятиям, в которых он сам заинтересован. Таким образом назначение особых провозных плат для каждой отдельной перевозки по ее индивидуальным особенностям создавало бы опасность такой неизвестности, произвола и злоупотреблений, что, несмотря на возможность получения более значительных финансовых выгод, она должна быть отвергнута самым решительным образом, как она уже давно отвергнута повсюду в применении к налогам. Назначение провозных плат должно быть подчинено определенным правилам. Тарифные ставки должны быть лишены характера произвольно-

[1] C. Colson, Les travaux publics et les transports, pp. 209, 210.

сти. Правила их установления должны быть твердыми и постоянными, давая одинаковые итоги провозных плат, если условия и обстоятельства перевозок тождественны; провозные платы могут быть различными лишь в тех случаях, в которых это оправдывается различием в условиях и обстоятельствах перевозки, причем и самая степень различия между провозными платами должна быть соответственной и разумной. Это важное требование осуществляется тем, что учет выгод, ожидаемых от перевозок, производится не для отдельных перевозок порознь, в особенности не по соображениям и мотивам, относящимся лично к заинтересованным, но для целых групп или категорий перевозок, на основании определенных объективных свойств, присущих этим перевозкам. Равенство отношения дороги ко всем своим клиентам является в настоящее время абсолютным принципом железнодорожного права, принятым во всех странах. Этот принцип находит себе выражение в безусловном запрещении каких бы то ни было частных соглашений дороги с отдельными отправителями относительно плат за перевозку или иных условий ее выполнения причем осуществление этого запрещения обеспечивается установлением в законодательном порядке требования публичности тарифов, запрещением всяких отступлений от опубликованных плат и прочих условий перевозки (рефакции) и возложением на дороги обязанности исполнять перевозку пассажиров и грузов на известных, указанных в законе и в административных постановлениях условиях (см. главу IX).

Однако не всякие внешние объективные признаки, присущие различным категориям перевозок, действительно устраняют из тарификации произвол и оправдывают установление для различных категорий перевозок различных тарифных ставок. Например, если бы разделить перевозки пассажиров на несколько различных категорий в зависимости от роста и веса пассажиров, то хотя такой признак и устранял бы произвол индивидуально по отношению к отдельным лицам, но принятие такого признака в основу для установления разниц в провозных платах являлось бы само по себе произвольным, и никто, конечно, не признал бы справедливым такое основание; такие же произвольные признаки возможны и в отношении перевозок грузов. От роста пассажира или от его веса не зависят ни выгоды, ни удовольствия, ожидаемые им от поездки; с ними равным образом не связаны ни его средства, ни его готовность понести известные расходы. Ясно, что в основу различия в тарифах могут быть принимаемы лишь такие внешние признаки и свойства перевозок, от которых зависит различие в выгодах, получаемых заинтересованными от перевозок

Различного рода признаки и свойства, которые характеризуют перевозки, могут быть разделены на три группы: к первой относятся те, которые коренятся в природе перевозимого предмета, вторую группу составляют те, которые связаны с

условиями перевозки, и третью составляют особенности того сообщения, в котором происходит перевозка. Первая и вторая группы признаков тесно связаны друг с другом, потому что очень часто грузохозяин требует тех или иных условий перевозки, именно в зависимости от природы перевозимого объекта. Поэтому и самое рассмотрение обоего рода этих данных удобнее производить совместно. Что касается характера и особенностей сообщения, то при установлении провозных плат приходится учитывать отдельно его протяжение и отдельно все прочие особенности самого пути и того района, который им обслуживается.

2. ПРИРОДА ТОВАРА.

Из различных свойств, характеризующих природу товара, его ценность наиболее определяет его транспортную платежную способность, а, следовательно, и тот тариф, который может выдержать его перевозка. В значительном большинстве случаев, чем дороже товар, тем более высокую тарифную ставку он может заплатить Ценность груза имеет в этом отношении столь выдающееся значение, что она является главным элементом при первоначальном распределении перевозок по различным тарифным классам или сериям, когда в каждой из них помещают те или иные продукты без особых предварительных исследований, просто по общему впечатлению, что они могут выдержать те или иные провозные платы. В обычном представлении огромного большинства публики вся рассматриваемая система тарификации рисуется, как система назначения провозных плат по ценности перевозимых товаров, но не по ценности самой перевозки для грузохозяев, как это есть на самом деле, притом даже прямо пропорционально ценности товаров, так что всякие даже небольшие разницы в ценах уже должны быть учитываемы в тарифах. На самом деле это, конечно, совершенно не так. Прежде всего нужно отметить, что нельзя, например, брать за перевозку мануфактуры в 50 или до 100 раз дороже, чем за перевозку хлеба на том основании, что рыночная цена мануфактуры именно во столько примерно раз выше цены хлеба. Если бы железная дорога попыталась назначить свои тарифные ставки в соответственных размерах, то она не получила бы ни одного пуда мануфактуры, потому что перевозка гужом и даже вьючным способом оказалась бы дешевле железнодорожного транспорта. Вообще градация в тарифных классах отнюдь не идет параллельно градации товарных цен, но необходимо отстает от этой последней.

Затем кроме ценности перевозимого товара, на размер тарифа оказывает существенное влияние целый ряд других обстоятельств, благодаря которым нередко грузы более дешевые выдерживают более высокие провозные платы, нежели грузы более значительной ценности. В нижеследующей таблице сопоставляются цены

(в рублях и копейках с тонны) и стоимость перевозки за 1 тонну на расстоянии в 1 000 *км* по целому ряду предметов в восходящем порядке цен по действующим тарифам:

	Цены	Пров платы
Мел	3 р. 35 к.	11 р. 32 к
Соль	10 » 60 »	17 » 86 »
Каменный уголь	11 » 55 »	10 » 35 »
Арбузы	12 р.—15 р.	14 » 88 »
Известь	19 » —	11 » 32 »
Цемент	25 р.—30 р	18 » —
Мазут топочный . . .	24 » —	13 » 43 »
Хлеб в зерне	50 р —60 р.	20 » 83 »
Чугун не в деле	55 » 50 к.	8 » 96 »
Керосин	62 » 38 »	23 » 05 »
Лен	513 » —	28 » 86 »
Сахар	550 р.—600 р	79 » 78 »
Мануфактура	6 000 р.—9 000 р	128 » 04 »

Эта таблица при самом беглом обзоре указывает на целый ряд обстоятельств, влияющих на платежную способность грузов. Прежде всего следует отметить значение территориального распределения производства в стране. Культура хлеба распространена повсеместно, и потому перевозка его по железным дорогам возможна лишь при условии весьма дешевых тарифов; соль же, залежи которой сосредоточены лишь в немногих местах, несмотря на то, что во много раз дешевле хлеба, нередко выдерживает тарифные ставки немногим ниже, чем хлеб. С другой стороны, каменный уголь, цена которого превышает цену мела более, чем втрое, пользуется тарифом на 10% ниже тарифа на мел. Арбузы по цене во много раз ниже чугуна, а между тем тариф на них выше на 66%. Способность соли и арбузов выдерживать более высокие транспортные издержки объясняется также тем, что расходы как на каждый отдельный акт потребления, так и на все годовое потребление человека являются относительно весьма незначительными. Затем при близости цен каменного угля и керосина (без акциза) имеет место огромная разница в тарифных ставках на тот или другой предмет, что обусловливается разницею в их назначении. Далее природу товара выражают такие свойства перевозимого товара, как особенно высокая ценность его, требующая от дороги особой заботливости при перевозке и повышающая ее ответственность, громоздкость объекта перевозки или его хрупкость, также повышающие издержки железных дорог, наконец, особая тяжеловесность груза. Все эти особенности груза, несомненно, имеют известное влияние на помещении его при составлении классификации в более или менее высокий класс.

3. УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ.

Однако, природа товаров сама по себе дает лишь первое приближение при распределении перевозок на такие группы (классы, серии), из коих каждая была бы по возможности однородна, в

отношении способности выдерживать расходы перевозки. Дальнейшие характеристические признаки даются так называемыми условиями перевозок, которые при выборе тарифного класса, в который надлежит отнести данную перевозку или, иначе говоря, при выборе для этой перевозки соответственной тарифной ставки, должны быть учитываемы в двояком отношении.

Прежде всего установление разных плат для различных условий перевозки побуждает самого грузохозяина отделять перевозки, имеющие для него более значительную ценность, от перевозок, имеющих малую ценность. В самом деле, если для перевозки какого-либо груза между теми же пунктами установлено несколько плат в зависимости от различных условий перевозки, то следует, конечно, чтобы сам отправитель или пассажир делал выбор наиболее желательных для него условий, заявляя тем самым, предпочитает ли он более скорый транспорт, или менее дорогой, перевозку в том или ином подвижном составе и т. п. Подчиняя применение пониженных плат таким условиям, которые отправители будут принимать для перевозок малой ценности, и требуя повышенных плат за такие условия, которые могут быть избираемы отправителями только для перевозок высокой ценности, железные дороги создают положение, при котором отправители сами классируют свои отправки сообразно с тем, что каждый из них может заплатить.

Остановимся на некоторых из условий перевозки и выясним влияние их на высоту тарифных ставок.

Из различных условий перевозки на первом плане по влиянию на тарифы можно поставить сроки доставки груза. Скорость перевозки оказывает во многих случаях самое существенное влияние на те выгоды, которые могут быть получены грузохозяином от этой перевозки. При перевозке скоропортящихся продуктов определенный срок доставки имеет прямо решающее влияние на ценность перевозки для грузохозяина. По отношению к ценным товарам скорость доставки имеет значение в том отношении, что сокращает потерю процентов на затраченный капитал и уменьшает риск. Наконец, имеются особые нужды торговли, например, пересылка образцов товара, когда вообще требуется более скорая доставка. Таким образом, благодаря скорости, потребительная ценность перевозки для грузохозяина существенным образом повышается, и, следовательно, имеются совершенно достаточные основания принять большую или меньшую скорость доставки, как основание для отнесения соответственных перевозок, в разные тарифные классы. В то же время продолжительность сроков доставки отражается существенным образом и на собственных издержках железных дорог. Удлинение сроков влияет на собственные издержки таким образом: 1) оно дает возможность пользоваться менее скорыми поездами; 2) оно вообще дает возможность лучше организовать службу движения: поезда могут быть пускаемы, особенно на второстепенных линиях, гораздо реже; могут быть назна-

чаемы факультативные поезда для перевозки тех товаров, которые не могли быть перевезены обычными нормальными поездами; дается также возможность отделить на больших линиях перевозку мелких отправок от перевозок массовых, которые всецело оставляются для специальных поездов, идущих от одной большой станции до другой без пересоставления на промежуточных станциях; 3) оно уменьшает вознаграждения, уплачиваемые за просрочки, позволяя в моменты усиленного наплыва грузов переносить на последующие дни излишки работы исключительных дней, а также давая время для исправления ошибок в направлении грузов.

Повсюду перевозка грузов бывает *двух видов*: с большой и с малой скоростью. К этим двум видам присоединяется иногда скорость пассажирская (или соответствующая скорости обыкновенных пассажирских поездов) и даже перевозка грузов в экспрессах и скорых поездах. Кроме того установленные для малой скорости сроки доставки могут быть удлиняемы в большей или меньшей степени с предоставлением в таком случае пониженных тарифных ставок. Французские железные дороги в особенности широко пользуются этим методом удешевления перевозки без обременения железных дорог. Эти дороги разработали целую обширную систему специальных тарифов, по которым вообще перевозка совершается на более льготных для железных дорог условиях, чем установленные по закону, и за это железные дороги предоставляют грузохозяевам пониженные ставки. Одною из наиболее часто устанавливаемых в специальных тарифах льгот в пользу железных дорог является удлинение сроков доставки на 5—15 дней против действующих легальных сроков. У нас уже по Уставу железных дорог РСФСР 1922 г., ст. 78-я, железным дорогам было предоставлено применять утвержденные в установленном порядке *условные тарифы* (ст. 7), *в которых будет... предусмотрен удлиненный срок доставки*». Такое же разрешение повторено и в новом Уставе СССР 1927 г. Пока, однако, наши железные дороги еще ни разу не воспользовались этим разрешением закона.

Разницы в тарифных ставках за различные степени скорости должны соответствовать тем выгодам, которые получает грузохозяин, и ни в каком случае не могут быть ниже тех дополнительных издержек, которые вызываются повышенной скоростью.

Следующее за скоростью место в ряду условий перевозки, служащих основанием для различия в тарифных ставках, занимает *величина предъявляемой к отправке партии товара*. Здесь также имеет место определенная зависимость между ценностью перевозки для грузохозяина и издержками железных дорог. Чем больше размер отправки, тем выгоднее для железной дороги, так как создается возможность лучшей утилизации подъемной силы и вместимости вагона и более скорого оборота подвижного состава. Железные дороги повсюду дают сравнитель-

но со ставками для мелких отправок пониженные ставки для полных вагонных грузов, а часто также для полувагонов или просто для определенных партий товаров, например, в 1 000, 2 000, 5 000 килограммов, равно как и для групп вагонов, например, в количестве 5 и для целых поездов. Однако, наряду с понижением издержек для железных дорог одновременное предъявление к отправке более крупных партий товаров сопряжено для грузохозяина с целым рядом лишних расходов и неудобств. Требуется затратить сразу более значительный капитал и терпеть потери на проценте, нужно запастись специальным складочным помещением, увеличивается риск потери на понижении цен и пр. Все это заставляет железную дорогу относить перевозки одного и того же груза в разные классы в зависимости от условий тоннажа. В том же направлении действует и то обстоятельство, что более всего поддаются развитию под влиянием понижения провозных плат именно перевозки предметов общего широкого потребления, сырых материалов и топлива для промышленности, землеудобрительных веществ и т. п. продуктов, которые транспортируются уже по самой своей природе большими массами, между тем как товары более тонкие, более высокого качества, способные выдерживать более высокие провозные платы, обыкновенно перевозятся сравнительно небольшими количествами. Так как некоторые товары отправляются всегда только в малых количествах, то является возможным вообще игнорировать разницу в ценности этих отправок. Провозная плата составляет ничтожную величину в общей сумме их ценности, и поэтому можно все их таксировать по средней сравнительно более высокой тарифной ставке. Это является в особенности правильным в отношении мелких отправок большой скорости и маловажных посылок, проверять содержимое которых представляется слишком затруднительным, иногда даже прямо невозможным. На этом именно основаны упомянутые выше германские общие тарифы для мелких отправок и для сборных полувагонных и повагонных грузов.

Далее большую роль при распределении грузов между тарифными классами играет упаковка предъявляемых к перевозке товаров. Обычаи торговли делают упаковку превосходным критерием ценности товаров, а потому перевозка какого-либо товара помещается в тот или иной класс в зависимости от того, перевозится ли он вовсе без упаковки, или же в упаковке, причем еще делается разница и в зависимости от рода упаковки. Примерами могут служить у нас бумага в закрытых ящиках и во всякой другой закрытой или открытой укупорке, ткани и материи в ящиках, коробах, сундуках или во всякой другой упаковке, или даже вовсе без упаковки и др.; во Франции вина тонкие в ящиках, вина обыкновенные в бочках 220—230-литровых, вина простые в бочках 650—700-литровых. Однако упаковка не всегда оказывает повышающее влияние на размер тарифа. В некоторых случаях учитывается то обстоятельство, что упаковка облегчает мани-

пуляции с товаром, уменьшает риск перевозки, наконец увеличивает вес подлежащего оплате груза на весь вес ящиков, укупорки и т. п. Перевозка внавалку всегда пользуется понижением, потому что только продукты более простые и грубые способны выдерживать этот способ перевозки. Кольсон отмечает, что условие применения пониженного тарифа только в перевозке в открытых вагонах равным образом может иногда служить для того, чтобы в одном и том же роде товаров различать такие виды, которые боятся суровости и перемен погоды от тех, которые могут переносить их. На французских железных дорогах даже практикуется запрещение покрывать груз, перевозимый на открытом подвижном составе, брезентами, чтобы таким образом предупредить, например, применение очень пониженных тарифов, установленных на перевозку извести для удобрения, к перевозкам гораздо более дорогой извести, употребляемой при постройках.

Смягчение ответственности железной дороги, понижая ее издержки, в то же время уменьшает ценность перевозки для отправителя, а поэтому также нередко служит основанием для установления различий в тарифных ставках на разные перевозки. Благодаря существованию пониженной ставки для перевозок с ограниченной ответственностью железной дороги, отправитель получает возможность самому классировать отправки по их ценности, принимая риски потери на себя по дешевым массовым перевозкам, и, напротив того, соглашаясь уплачивать существенно дороже за перевозку более дорогих товаров, чтобы не подвергать себя опасности серьезного ущерба без права на вознаграждение. Ограничение ответственности играет особенно большую роль в тарифах английских железных дорог. Наш новый Устав 1927 г. также допускает понижение тарифа при условии ограничения ответственности, но пока на наших дорогах такие тарифы не практикуются.

Не будем останавливаться на других условиях перевозки и на разного рода других обстоятельствах, принимаемых к учету при выборе тех или иных тарифных ставок для различных категорий перевозок. Ограничимся нижеследующим перечнем тех обстоятельств, которые, как удостоверяет комиссия по междуштатным перевозкам в Соединенных штатах Америки, принимаются в соображение местными классификационными комитетами при выработке товарной классификации: являются ли грузы сырым материалом, грубыми необделанными предметами, или оконченными, готовыми продуктами, являются ли они жидкими или сухими, перевозятся ли внавалку, всыпную, отдельными штуками, в сосудах, ящиках, или иначе упакованными; если это овощи, то зеленые они или сухие, выпаренные, вяленые; далее рыночная ценность товаров и показания отправителей об их роде; издержки перевозки, протяжение и срок ее, сезон и способ отправки; пространство, занимаемое товаром, и его вес, отправляется ли он полным вагоном или в количестве менее вагона. В некоторых случаях принимается ценность годовой отправки, род подвижного состава—

платформа, гондола, ящик, цистерна или специальный вагон; требуется ли охлаждение или согревание, скорость поездов, необходимая для портящихся грузов; риск манипуляций для самой отправки или для других грузов; принятие повреждений или утраты на риск перевозчика или самого собственника. Конечно, и этот перечень комиссии по междуштатным перевозкам не может претендовать на исчерпывающую полноту, потому что различие потребительной ценности перевозок для грузов и, следовательно, в их способности выдерживать более или менее значительные издержки зависят прямо от бесконечного числа самых разнообразных обстоятельств. Суммировать их общим образом возможно только указанием на всю совокупность экономических, географических, коммерческих и социальных условий, которыми в свою очередь определяются условия производства, распределения, передвижения и потребления продуктов. Все выше перечисленные обстоятельства принимались к учету железнодорожной тарификацией в более или менее полном виде не только в Америке, но также повсюду в Европе, а равным образом и у нас.

4. ПРОТЯЖЕНИЕ И ОСОБЕННОСТИ СООБЩЕНИЯ, В КОТОРОМ ПЕРЕВОЗКА СОВЕРШАЕТСЯ. УЧЕТ РАССТОЯНИЯ. ДИФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ ТАРИФЫ.

Как выше выяснено, различие в основных километровых тарифных ставках служит для выражения различий в ценности перевозок, поскольку таковые зависят от природы товаров, их ценности, условий производства, назначения, условий и способов перевозки и т. п. Но ценность перевозки изменяется также в зависимости от характера пути, проходимого грузом, от различий в протяжениях перевозок и от особенностей тех сообщений, в которых перевозки совершаются. Каждое сообщение между двумя любыми станциями сети имеет свои индивидуальные технические и экономические особенности. Однако прежде всего различные сообщения отличаются друг от друга своими протяжениями. Хотя расстояние и является далеко несовершенным и недостаточным показателем потребительной ценности перевозки для грузохозяина, но, во-первых, можно принять, что собственные издержки железных дорог в общем и среднем пропорциональны расстояниям, а во-вторых, экономия, которую получает грузохозяин, обращаясь для перевозки своего товара к железной дороге вместо гужевой перевозки, также оказывается пропорциональной расстоянию перевозки. Поэтому, когда возникает вопрос об учете протяжения перевозки в тарифах, то естественно, что первая мысль заключается в том, что провозные платы должны быть назначаемы для каждой перевозки пропорционально пробегу. Поэтому первоначальные тарифы железных дорог, как это объяснено выше (глава XI, § 2) строятся на основе определенной тарифной ставки с единицы перевозки, т. е. с определенной единицы предмета перевозки и определенной единицы рас-

стояния, например, 8 коп с тонны и километра, 7 пф. с центнера и мили и т. п. Первоначально такая единичная тарифная ставка назначается в одинаковом размере для каждого километра, как бы ни было велико общее протяжение перевозки, и для получения общего итога причитающейся провозной платы нужно было лишь помножить данную ставку на общее число пройденных километров. При таком строе тарифа, провозные платы возрастают прямо пропорционально увеличению расстояния перевозки, и тарифы этого рода можно назвать однообразными покилометровыми, или как их иногда называют в Германии, дистанционными, т. е. установленными по расстоянию. Однако такой строй тарифа приводит к тому, что провозные платы с увеличением расстояния перевозки возрастают очень быстро, так что уже на относительно кратких расстояниях достигают таких размеров, которых многие грузы, в особенности массовые дешевые, не в состоянии выдержать. Это имеет место в особенности у нас и в Соединенных штатах Америки, где очень многие грузы перевозятся на огромных протяжениях, значительно превышающих 1 000 и более километров. Указанное быстрое возрастание провозных плат имеет двоякого рода неблагоприятные последствия: с одной стороны, промышленность, торговля, все народное хозяйство и государство не могут совершать многих операций по товарообмену, а следовательно и по производству соответственных продуктов, с другой же стороны, и сами железные дороги лишаются соответственной работы, их провозная и пропускная способности оказываются использованными меньше и хуже, чем были бы использованы в том случае, если бы могли исполняться отдаленные перевозки, и дороги не получают того дохода, который могли бы получать от этих перевозок. Ввиду этого и сами дороги, и государственная власть, предоставлявшая частным предпринимателям концессии на содержание и эксплоатацию железных дорог, очень скоро приходят к заключению, что тарифы надо устанавливать так, чтобы платы за перевозку увеличивались не прямо пропорционально расстоянию, а в меньшей прогрессии, более медленно. Достигнуто это было тем, что расчет провозной платы, производящийся на начальных километрах перевозки по одной какой-либо тарифной ставке, с известного расстояния, начинает производиться по другой более низкой ставке; затем на дальнейших расстояниях берутся последовательно и еще более низкие ставки, насколько это признается необходимым. Такие тарифы, в которых единичная тарифная ставка с увеличением расстояния перевозки понижается, называются дифференциальными тарифами.

В настоящее время повсюду как у нас, так и за границей, огромнейшее большинство тарифов на железнодорожных сетях сколько-нибудь значительного протяжения, являются схемными и диференциальными. Однообразные дистанционные тарифы устанавливаются лишь в виде редчайших исключений, при наличии особых условий.

Как пример диференциального тарифа, приведем следующую диференциальную схему, по которой провозные платы рассчитываются при перевозке:

от	1	до	500 *км*	по	8,01	коп.	с *т/км*	
»	501	»	750	»	к плате	за	500 *км*	в 4005,0 коп. с тонны прибавляется по 6,87 к. с *т/км*;
»	751	»	1 000	»	»	»	750 »	в 5722,5 коп. с тонны прибавляется по 5,72 к. с *т/км*.
»	1 001	»	1 500	»	»	»	1 000 »	в 7152,5 коп. с тонны прибавляется по 4,58 к. с *т/км*;
»	1 501	»	2 000	»	»	»	1 500 »	в 9442,5 коп. с тонны прибавляется по 3,43 к. с *т/км*;
»	2 001	»	2 500	»	»	»	2 000 »	в 11157,5 коп. с тонны прибавляется по 2,86 к. с *т/км*;
свыше	2 500	»		»	»	»	2 500 »	в 12587,5 коп. с тонны прибавляется по 2,29 к. с *т/км*.

Приведенная тарифная схема начинается со ставки в 8,01 коп. Такая ставка, по которой начинается исчисление провозной платы, называется начальной тонно-километровой ставкой тарифной схемы. Последующие ставки, по которым производится дальнейшее увеличение платы (т. е. в приведенном примере ставка от 6,87 коп. до 2,86 коп.), называются ставками наращивания. Наконец последняя наиболее низкая ставка (в приведенном примере ставка 2,29 к.) для исчисления провозной платы называется конечной ставкой тарифной схемы. Все эти ставки весьма различны для разных расстояний перевозки. От них необходимо отличать понятие так называемой средней тонно-километровой ставки. Так называется та единичная тарифная ставка, которая получается от деления общего итога провозной платы на число километров пройденного грузом расстояния, т. е. та тарифная ставка, которая получается в среднем для каждого километра на всем протяжении перевозки. Например, по приведенной схеме провозная плата за 2 500 *км* составляет 125 р. 87,5 к., с тонны, при последней ставке наращивания в 2,86 к. с *т/км*, средняя же ставка на всем расстоянии составит 5 коп. с *т/км*. Таким же образом найдем, что плата за 5 000 *км* будет 183 руб. 12,5 коп. с тонны, что даст среднюю ставку на всем расстоянии 3,6 коп. с *т/км*. Из этих расчетов можно видеть, во-первых, что средняя тарифная ставка не совпадает ни с начальной или с конечной ставкой схемы, ни со ставками наращивания провозных плат и, во-вторых, что как ставки наращивания, так и средняя ставка за все расстояние последовательно, с увеличением протяжения перевозки, понижаются. Вследствие этого общий итог провозной платы хотя и увеличивается с увеличением пробега груза, но медленнее, чем в этот последний. Так, по рассматриваемой тарифной схеме провозные платы за первые 500 *км* составляют с тонны 40 руб. 05 коп., за вторые 31 руб. 47 коп., за третий пояс 22 руб. 90 коп.; за четвертый 17 руб. 14 коп. и т. д.

Последовательное понижение единичной тонно-километровой

ставки, или, как говорят, диференцирование провозной платы, может быть постепенным и плавным на всем протяжении перевозки, или может быть вначале резким и сильным, смягчаясь на средних и далеких расстояниях, или наоборот очень медленным вначале и более сильным с увеличением расстояния. Дальше возможно такое построение тарифной схемы, при котором диференцирование провозной платы на известном расстоянии вовсе прекращается, и тариф становится однообразным дистанционным с одинаковой ставкой на всех расстояниях; наконец, с помощью значительного повышения ставки наращивания, возможно достигнуть и того, что общий итог провозной платы начинает с известного расстояния возрастать даже более быстро, чем протяжение перевозки. Таким образом схемные, в особенности диференциальные, тарифы отличаются большой гибкостью и могут быть по внутреннему их строению приспособляемы к весьма разнообразным потребностям и условиям производства, товарообмена и передвижения грузов в различных сообщениях.

Диференцирование провозных плат по расстояниям вызвано как отчасти можно видеть уж из сказанного выше, теми же причинами, которыми обусловливается и диференцирование их по ценности перевозки и платежной способности перевозимых грузов. Оба вида диференцирования имеют одну и ту же конечную цель — возможно большее развитие железнодорожного движения. Понижение плат для малоценных товаров привлекает на железные дороги новые грузы, понижение тарифных ставок для отдаленных расстояний увеличивает количество делаемых грузами тонно-километров. То и другое имеет одинаковые общие последствия для всего народного хозяйства в целом и для железных дорог в частности. В результате благодаря особому составу железнодорожных расходов получается уменьшение общей совокупности издержек, падающих на каждую данную единицу перевозки и, следовательно, лучшая утилизация транспортных сил и средств железных дорог в интересах наиболее полного удовлетворения транспортных потребностей народного хозяйства с возможно меньшими затратами. Таким образом система диференциальных тарифов является вполне отвечающей основной функции железнодорожного транспорта в общем ходе народного хозяйства, так как дает дальнейшее сокращение затрат, падающих на последнее по удовлетворению его транспортных потребностей. В этом смысле можно сказать, что диференциальные тарифы являются новым шагом вперед в развитии железнодорожного транспорта и по своим экономическим последствиям однородны со всякими вообще усовершенствованиями в способах и средствах перевозки. Они дают только наиболее сильное выражение основным тенденциям и влияниям железнодорожного транспорта на ход народного хозяйства. Главное возражение против диференциальных тарифов сводится к тому, что железные дороги, ради увеличения своих барышей, искусственно уничтожают расстояния в ущерб интересам старых производительных

районов и старых центров торговли. Обвинение это страдает крайней и в то же время корыстной экономической реакционностью. Так как при системе диференциальных тарифов получается действительное, вполне реальное удешевление транспорта, благодаря лучшему использованию перевозочных сил и средств железных дорог, то подобное же обвинение в искусственном уничтожении расстояний с совершенно одинаковым правом может быть обращено и против всякого усовершенствования в оборудовании и в эксплоатации железных дорог, имеющих следствием сокращение эксплоатационных расходов и удешевление перевозки. Мало того. Если признать указанное обвинение справедливым, то нужно не только прекратить всякий дальнейший прогресс железнодорожной техники, но и прямо отказаться от самого сооружения железных дорог, потому что они сами являются, в сущности, не чем иным, как превосходным искусственным средством к преодолению пространства. Действительно, местности и производства, ближайшие к рынкам сбыта, к топливу или к сырью, утрачивают вследствие влияния диференциальных тарифов выгоды своего географического положения скорее и в большей степени, чем это было бы без диференцирования провозных плат. Однако при оценке этого влияния следует помнить, что главное значение и польза самих железных дорог заключаются в экономическом сближении всех производительных и потребительных районов страны посредством уменьшения тех препятствий, которые ставит пространство передвижению людей и грузов. К тому же такое приобщение всех отдаленных и окраинных районов и областей государства к общей экономической жизни является, бесспорно, вполне отвечающим общим интересам всей страны и населения, хотя бы при этом и страдали интересы некоторых отдельных групп населения и местностей.

Впрочем диференцирование провозных плат по расстояниям настолько тесно связано с существом всякого транспортного дела, что находит широкое применение и в других видах транспорта— местном и водном. Речные и морские фрахты отличаются в особенности сильной и резкой диференцировкой, доходящей до того, что, как увидим ниже, фрахты до разных пунктов назначения, из которых один лежит дальше другого на сотни и даже более тысячи километров, держатся в одинаковом размере. Принцип диференцирования провозных плат не только присущ всем видам путей сообщения, но имеет и повсеместное распространение, применяясь и в Западной Европе, где нет таких дальних пробегов, как у нас, и в Северной Америке, где средние пробеги грузов еще значительнее, чем у нас.

Конечно, указанные благоприятные результаты применения диференциальных тарифов достигаются лишь при том условии, если степень диференцирования тарифных ставок строго сообразовывается с платежной способностью перевозимых грузов и во всяком случае не дает ставок ниже собственных издержек железных

дорог, непосредственно связанных с движением. Исключения из этого правила могут быть допускаемы или временно, в расчете на то, что с минованием соответственной надобности ставки могут быть повышены до безубыточного уровня, или по соображениям государственной, экономической или социальной политики.

5. УЧЕТ ДРУГИХ, КРОМЕ РАССТОЯНИЯ, ТЕХНИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОСОБЕННОСТЕЙ ОТДЕЛЬНЫХ СООБЩЕНИЙ. МИНОРАЦИЯ И МАЖОРАЦИЯ РАССТОЯНИЙ. ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ТАРИФЫ.

Кроме расстояний при установлении провозных плат учитываются, как сказано, в известных случаях также *технические и экономические особенности отдельных сообщений*. Технические особенности в смысле профиля пути, радиусов закруглений, искусственных сооружений в виде туннелей, особо дорогих мостов, виадуков и т. п. иногда бывают причиною особенно высоких на некоторых участках затрат по сооружению, а также и по эксплоатации, так что общие тарифные схемы, действующие на прочих частях сети, оказываются совершенно недостаточными для того, чтобы получаемая за перевозку на этих участках выручка покрыла сказанные повышенные издержки. Возникает таким образом необходимость повысить тарифные ставки на этих участках и рассчитывать провозные платы отдельно за эти участки и особо за перевозку на протяжении остальных линий сети. Это вызвало бы, однако, чрезвычайное усложнение как всей системы тарифов, так и самой таксировки отдельных перевозок и расчетов с грузохозяевами. Чтобы избежать этих затруднений, в сказанных случаях применяется весьма удобный *прием мажорации протяжения* соответствующих участков, благодаря чему все общие схемы без каких-либо в них перемен продолжают применяться на этих участках, но с исчислением платы за особо устанавливаемое, так называемое расчетное расстояние. В других случаях, напротив того, по особым экономическим обстоятельствам, возникает необходимость действующие тарифные схемы понизить на некоторых участках одинаковым образом для всех грузов. В таких случаях применяется *минорация расстояния*. На иностранных дорогах этот прием приспособления тарифных ставок к особенным условиям отдельных сообщений практикуется довольно часто, у нас же, напротив того, он применяется в очень редких случаях.

Кроме протяжений и технических особенностей отдельных сообщений, ценность различных категорий перевозок, выражаемая в тарифах, определяется также в зависимости от *экономических особенностей тех сообщений, в которых перевозки совершаются*. Эти особенности иногда обнимают целые районы производства или потребления тех или иных продуктов, благодаря чему перевозки из этих районов или в определенные места назначения имеют такие шансы развития, каких

не имеют перевозки данного рода вообще в других сообщениях сети. Как на рельефный пример, можно указать на перевозку у нас вин из винодельческих районов (Крым, Донская область, Кавказ и др.). Несомненно, что для развития перевозок вина из этих районов имеются гораздо более благоприятные условия, чем для перевозки их в других сообщениях нашей рельсовой сети. Это обстоятельство и послужило основанием для предоставления особо пониженной диференциальной схемы для перевозки вина со станций железных дорог, обслуживающих сказанные винодельческие районы. Аналогичные примеры представляют исключительные тарифные схемы на перевозку соли со станций, расположенных в районах ее месторождения, затем минеральные воды со станций Кавказских железных дорог и другие исключительные тарифные схемы. Обратный пример представлял исключительный тариф на перевозку хлопка со станций Ташкентской и Среднеазиатской дорог в Москву, являющуюся центром торговли хлопком. Кольсон приводит следующий весьма характерный случай исключительного тарифа этого рода. После огромного сокращения производства вин в Южной Франции вследствие появления филоксеры пришлось вновь завоевывать рынок, занятый винами, привозимыми из Испании и Италии морем до Руана, а отсюда по Сене в склады Берси и набережной С.-Бернар. Железные дороги Париж—Лион, Орлеанская и Южная установили со всех своих станций быстро понижающиеся схемы на более длинных пробегах, чтобы таким образом дать французским винам из главнейших районов их производства провозные платы, аналогичные морским фрахтам. Это непосредственно дало очень существенное повышение перевозок. «Очевидно,—говорит Кольсон,—что если бы те же понижения были установлены посредством общей схемы между всеми станциями, то они сопровождались бы потерями выручки (без соответственной компенсации) по всем перевозкам во внутренние местности страны, в которые иностранные вина прибывают менее прямым путем и в количествах слишком недостаточных, чтобы дать возможность организации действительно экономных перевозок».

В отношении пассажиров опыт показывает, что короткие поездки из крупных центров скопления населения в их округах отличаются совершенно исключительной эластичностью, и что значительное понижение плат иногда увеличивает их число в огромной пропорции. Поэтому железные дороги устанавливают, в интересах развития своего движения и доходности, для этого рода перевозок специальные пониженные схемы, подлежащие применению в известной ограниченной зоне. У нас впрочем установление пониженных пригородных тарифов практикуется ныне не как средство развития движения и доходности дорог, но как особая мера социальной политики, имеющая задачей помочь недостаточному городскому населению в удовлетворении его жилищных нужд.

В некоторых случаях особые условия и нужды промышленности, торговли и населения имеют место не в целых районах, обнимающих обширные группы сообщений, но проявляются только в одном каком-либо сообщении между двумя данными станциями. В таких случаях также устанавливаются исключительные тарифы, но не в виде более или менее общих формул, а в виде особых табличных ставок, выражающих в каждом отдельном случае готовый итог провозной платы, размер которой определяется в строгом соответствии с особенными условиями и нуждами данного конкретного сообщения.

Этот вид исключительных тарифов вызывает особенно много возражений, жалоб и протестов со стороны заинтересованных, а потому заслуживает того, чтобы остановиться несколько долее на его рассмотрении.

На практике почти все обстоятельства, оправдывающие установление исключительных тарифов этого рода (табличных ставок), могут быть сведены к следующим трояко рода случаям.

Первый случай представляет конкуренция между перевозчиками. Если сообщение между какими-либо двумя данными пунктами происходит не только по железной дороге, но также водою или гужом, то ясно, что железная дорога для того, чтобы привлечь к себе какие-либо грузы в этом сообщении, вынуждена устанавливать свои провозные платы в надлежащем соответствии со стоимостью перевозки по конкурирующему пути. Поэтому она нередко совершает перевозку в этих сообщениях за гораздо более низкую плату, чем в других сообщениях на таком же расстоянии.

Второй случай представляется там, где один и тот же потребительный рынок может снабжаться одними и теми же товарами из различных районов или центров производства. В таких условиях установление исключительного пониженного тарифа от какого-либо одного из центров производства нередко впервые дает ему возможность конкурировать на потребительском рынке, доступ на который ему закрывают провозные платы по общим тарифным схемам, а иногда даже вытеснить с этого рынка своих конкурентов.

Само собой понятно, что для дороги выгодно получающееся вследствие этого развитие движения. Иногда исключительные пониженные ставки устанавливаются и при обратном положении, а именно, если какой-либо центр производства может снабжать своими продуктами различные рынки потребления, то до тех из этих рынков, на которых встречается особенно сильная конкуренция, также могут быть установлены специальные пониженные ставки.

Случаи подобных исключительных тарифов однако довольно редки, причем обыкновенно они сливаются со следующим третьим случаем, являющимся, напротив того, довольно частым.

Этот третий случай составляет такое положение, при котором хотя и нет конкурентов, которых надо было бы вытеснить, но тем не менее понижение стоимости перевозки может вызвать значительное развитие торговопромышленных оборотов, а вместе с тем и перевозок по железной дороге. Это бывает довольно часто с товарами массовыми, невысокой ценности, в продажной цене которых стоимость перевозки является значительной составной частью. Однако для того, чтобы исключительный тариф дал надлежащее развитие перевозок, необходимо, чтобы потребность, на удовлетворение которой идет соответственный продукт, отличалась достаточной эластичностью, чтобы спрос на этот продукт действительно мог значительно возрасти под влиянием понижения цен, а кроме того, необходимо также, чтобы и производство продукта могло быть увеличено до полного покрытия увеличившегося спроса. При отсутствии этих условий исключительный тариф будет сопровождаться лишь простой потерей выручки железных дорог, которая, при невозможности расширить потребление, поступит в пользу данных потребителей, а при невозможности усиления производства—в пользу производителей.

Если же оба условия имеются налицо, то развитие перевозок может быть очень существенным, особенно если понижение тарифа открывает рынки, которые до тех пор были закрыты, или создает, например, возможность возникновения или расширения промыслов и предприятий, которым препятствовала высокая цена сырых материалов или топлива. В таком случае движение может получить такое развитие, которое широко возместит перевозчику потери, понесенные им на выручке от перевозок, уже производившихся при прежней цене провоза. Однако результаты исключительных тарифов, устанавливаемых в этих случаях, представляются особенно проблематичными, потому что дело идет не о том, чтобы переместить существующий транспорт, размеры которого и условия известны, но о том, чтобы создать новый транспорт, условия возникновения и развития которого обыкновенно очень трудно поддаются точному прогнозу.

Все три приведенные категории исключительных тарифов вызывают в большей или меньшей мере жалобы и протест со всех сторон. Говорят, что специальные схемы и табличные ставки вообще несправедливы, потому что представляют произвольное преимущество в пользу известных только сообщений, ставя все прочие одинаковые перевозки в менее благоприятные условия. Наименее протестов вызывает первый случай исключительных тарифов, наиболее обычным примером которых являются так называемые навигационные тарифы, которые затрагивают собственно интересы самих перевозчиков—железной дороги и пароходства, торговля же и промышленность могут только выиграть от этих тарифов, потому что получают возможность пользоваться двумя путями вместо одного.

В последние годы мы совершенно отказались от установления тарифов с целью отвлечения грузов от водного транспорта на железные дороги. По целому ряду причин, лежащих как в общих условиях народнохозяйственной жизни, так и в самом водном транспорте наши водные пути страдали последние годы от недостатка грузов, восстановление количества которых до размеров довоенного уровня далеко отстает от развития перевозок железнодорожных. Поэтому в числе мер, принимаемых для поднятия водного транспорта, немаловажное место занимают тарифные меры на железных дорогах, которыми предоставляются более или менее существенные скидки с провозных плат на подвоз грузов к речным пристаням и некоторым морским портам, а также и на отвоз по железным дорогам грузов, прибывающих по воде. Меры эти уже успели дать существенные результаты в смысле повышения грузооборота на реках.

Что касается второго случая, а именно предоставления исключительных пониженных ставок одному из конкурентов на общем рынке сбыта, то исключительные тарифы этого рода проходят вообще лишь с величайшим трудом, как бы ни была очевидна их польза. Против них протестуют не только все прочие производители, не имеющие табличных ставок, но также и все другие железные дороги, районы которых в таких ставках не нуждаются.

Укажу только два случая этого рода,—один из более давнего времени, другой относится к самому последнему времени. В первом случае Юго-восточные дороги ходатайствовали об установлении тарифа в 0,57 коп с тонны и километра на перевозку чугуна со станции Чугун на известный металлургический завод в Царицыне В этом направлении происходит непрерывное значительное движение порожних вагонов, использование которого для перевозки чугуна было бы равносильно использованию силы падающей воды, теряющейся непроизводительно. Казалось бы, это могло быть только полезно с точки зрения общих интересов народного хозяйства, и, однако, на общем тарифном съезде против проекта протестовали все железные дороги, кроме Юго-восточных, затем, конечно, все представители биржевых комитетов и все представители промышленности Тарифный комитет с своей стороны также не изъявил согласия на установление указанного исключительного тарифа, находя, что он изменил бы существующие условия конкуренции, нарушил бы сложившиеся соотношения между районами промышленности и т. п.

Совершенно аналогичный случай произошел в последнее время. По инициативе Московско-казанской железной дороги был установлен от станций Казань и Куркачи исключительный пониженный тариф на перевозку алебастра до Москвы. Тариф оказался весьма целесообразным и за относительно короткий срок своего действия (примерно около года) вызвал весьма значительное развитие почти не существовавшей прежде в районе дороги выработки алебастра. В минувшем году алебастр, ранее вовсе не поступавший

в Москву с Казанской железной дороги, был доставлен сюда в количестве до 5 000 тонн и заставил прежних поставщиков алебастра из Донбасса, из Мурома, Растяпина, а также Моссиликат, который производит алебастр в самой Москве из казанского алебастрового камня, понизить их цены с 40—43 рублей за тонну до 26 руб. 84 коп. Хотя эта последняя цена не только покрывает издержки производства алебастра и доставки его в Москву из всех названных пунктов, но даже дает производителям еще и прибыль, представители всех соответствующих промышленных организаций заявили самые настойчивые протесты против указанного тарифа Московско-казанской железной дороги и на тарифном съезде были, конечно, поддержаны всеми железными дорогами, кроме Казанской В тарифном комитете опять-таки нашли, что рассматриваемый исключительный тариф создает неравенство условий конкуренции, и потому тариф отменили.

Мы думаем, с своей стороны, что *такое враждебное отношение к исключительным тарифам и приведенная мотивировка отказа в их допущении совершенно неправильны*. Ведь ни один тариф, как, впрочем, и ни одна железная дорога, ни вообще какое бы то ни было усовершенствование транспорта не бывают безусловно одинаково полезны для всех заинтересованных: всегда одни отрасли промышленности, одни районы, даже отдельные предприятия извлекают из них не такую же пользу, как другие производства, другие районы, другие предприятия. *Сущность влияния всякого усовершенствования транспорта, можно сказать,— даже прямая цель,—заключается именно в том, чтобы видоизменить условия конкуренции, как и вообще всей жизни и деятельности, путем создания возможности таких перевозок, которые прежде были невозможны, и путем удешевления тех перевозок, высокая стоимость которых задерживала экономический прогресс*. Усовершенствования коммерческих факторов и элементов железнодорожного транспорта, в том числе и тарифов, безусловно отвечают общим интересам народного хозяйства в такой же мере, как и усовершенствование технических элементов, и в конце концов приводят к возможно лучшей утилизации богатств страны и возможно высшему развитию ее производительных сил. Важно только, чтобы исключительные ставки и сопряженные с ними выгоды не предоставлялись различным пунктам, местностям и сообщениям произвольно или по каким-либо мотивам, посторонним транспорту; а для этого необходимо, чтобы они допускались только при действительной наличности таких особенных обстоятельств, таких специальных условий или нужд производства или потребления, которые не дают перевозкам возможности совершаться по общим тарифным схемам в соответственных сообщениях. Если мы довольствуемся пониженной платой с тех перевозок, которые не могут заплатить нормальной платы, мы даем возможность путям

сообщения выполнить все те перевозки, ради которых они и сооружены, и это отнюдь не может служить мотивом к тому, чтобы отказываться от взимания более высоких нормальных плат со всех других перевозок, для которых эти платы вовсе не являются запретительными. Принцип справедливого и равного отношения железной дороги ко всем своим клиентам может требовать только того, чтобы понижение, предоставленное кому-либо в данном определенном случае, было предоставлено и всем другим при наличности одинаковых условий и обстоятельств, причем, однако, вовсе нет надобности, чтобы предоставляемые пониженные платы были равными или пропорциональными, ибо сущность табличных ставок и заключается именно в том, что они применяются в тех сообщениях, в которых ценность перевозки не находится в определенном отношении с их длиною. Нет также надобности и в том, чтобы обстоятельства были тождественными, что вообще невозможно. Необходимо лишь, чтобы по оценке компетентной власти были налицо аналогичные достаточные основания для допущения тарифных понижений, подобных тем, которые уже были кому-либо предоставлены. Например, для продуктов уральской металлургической промышленности, ввиду ее менее благоприятного положения сравнительно с другими районами горнозаводской промышленности, давно уже предоставлен исключительный пониженный тариф. Года три тому назад и донецкая металлургическая промышленность предъявила требование о предоставлении и ей таких же пониженных ставок, хотя условия, в которых она находится, совершенно не те, что Урала. Ходатайство это было отклонено, и—надо признать—вполне правильно.

Что касается исключительных тарифов третьей категории, то они вызывают наименее возражений. Таких исключительных тарифов, имеющих целью развить потребление и перевозки тех или иных продуктов, у нас довольно много для самых разнообразных районов и отраслей промышленности, хотя нельзя не отметить, что иностранные дороги, в особенности дороги Соединенных штатов Америки, гораздо более, чем мы, обращаются для развития своего движения и поощрения торгово-промышленных оборотов к установлению исключительных табличных ставок, мы же, напротив того, гораздо более склонны действовать путем общих тарифных схем и формул.

К числу исключительных тарифов следует отнести также тарифы завозные и перемолочные, потому что они устанавливаются также не в общем порядке для всей железнодорожной сети, но лишь для тех сообщений, которые проходят через определенные пункты; расположенным при этих пунктах складам и мельницам и предоставляется право пользоваться сказанными тарифами. Сущность этих двух видов тарифов заключается в том, что при остановке груза по пути следования в определенно указанных в тарифе пунктах и затем последующей отправке его в течение определенного срока провозная плата рассчитывается по соответ-

ственной тарифной схеме за общее протяжение всей перевозки от станции первоначального отправления до станции окончательного назначения, но не отдельно за расстояние до пункта завоза и отдельно за расстояние от этого последнего до станции окончательного назначения. Из приведенного нами в главе XI, п. 2 анализа внутреннего строя диференциальных схем легко можно видеть, что такой расчет провозной платы предоставляет грузовладельцу существенное удешевление общей стоимости перевозки, связанной с остановкой в пути, нередко впервые делая возможной такую остановку. В общей системе распределения продуктов по стране и снабжения ими отдельных населенных пунктов и более крупных центров, устройство завозных складов, несомненно, облегчает и удешевляет работу распределительного аппарата, обеспечивая вместе с тем бесперебойное снабжение потребительных центров, так как дает возможность заблаговременно сосредоточивать вблизи этих центров необходимые запасы в завозных складах. Необходимо, однако, иметь в виду, что система завоза, а в особенности неоднократного, сопряжена с серьезными затруднениями и усложениями работы железных дорог, вынужденных вести надзор за завозимыми грузами, чтобы предупредить возможные в этой области злоупотребления, а кроме того и затрачивать особые средства на организацию перерасчетов по завозным перевозкам. Разница между тарифами завозными и перемолочными заключается в том, что первые дают право остановки груза для хранения его в особых складах, а вторые, применяемые, впрочем, только к зерну,—дают право остановки зерна на мельнице или крупорушке для переработки его в муку или крупу

Перемолочные тарифы сопряжены для железных дорог еще с более значительными затруднениями, чем тарифы завозные.

В заключение настоящего обзора различных видов тарифов необходимо упомянуть о так называемых льготных тарифах. Это особые пониженные тарифы, которые устанавливаются для некоторых специальных категорий пассажиров или грузов, причем применение их обусловливается соблюдением особых требований и форм, обеспечивающих достижение тех специальных целей, которые имелись в виду при установлении соответственных тарифов. Тарифы эти довольно многочисленны. Достаточно упомянуть такие из них, как воинский, переселенческий, почтовый, для учащихся, для контингентов, отправляемых Наркомтрудом, для поддержания кооперативного строительства, на перевозку продовольствия и фуража в местности, постигнутые неурожаем, и целый ряд других аналогичных тарифов.

Мотивом к установлению таких тарифов является стремление, ввиду явно недостаточной платежной способности грузов или пассажиров, притти на помощь удовлетворению тех или иных общественных или государственных потребностей, не считаясь с влиянием соответственных перевозок на доходность железных дорог.

Допущение льготных тарифов в известных ограниченных пределах и притом в случаях, действительно отличающихся характером культурно-общественных или государственных нужд, не может, по нашему мнению, вести к извращению истинных функций железнодорожного транспорта в общем ходе экономической жизни. Железнодорожные пути сообщения в своей совокупности являются столь крупным элементом в общем составе народного хозяйства, и специальные их интересы в конце концов стоят в такой тесной солидарности с общими интересами государства и всего населения, что в эксплоатации их вполне допустимы известная широта действий и отказ в некоторых случаях от настойчивого и неуклонного преследования максимальной чистой доходности. Но конечно здесь необходим большой практический такт и соблюдение меры, чтобы не извратить все управление железнодорожными тарифами и не внести серьезного расстройства в финансовое состояние железнодорожного хозяйства.

6. ПАССАЖИРСКИЕ ТАРИФЫ, ПРИНЦИПЫ ИХ ПОСТРОЕНИЯ, ИСТОРИЯ И ДЕЙСТВУЮЩАЯ У НАС СИСТЕМА.

Основные начала установления пассажирских тарифов те же, которые рассмотрены и установлены в предыдущем изложении для тарифов грузовых. И здесь определяющими факторами являются, с одной стороны, оценка пассажирами тех выгод, удобств, удовольствия, которые они ожидают получить от переезда по железной дороге сравнительно с удобствами и выгодами других способов транспорта, а, с другой стороны, соображения о собственных издержках железных дорог по пассажирскому движению. Первый фактор определяет ценность железнодорожной перевозки для пассажиров, в соответствии с которой они готовы нести более или менее значительные расходы на транспорт. Этот фактор проявляется прежде всего в разделении пассажиров на различные классы и в установлении для них различных провозных плат. В Европе в большинстве стран установилось, по примеру Англии, три класса, хотя с течением времени в самой Англии некоторые дороги оставили у себя только два и даже один класс, стремясь развивать свое пассажирское движение путем повышения комфорта вагонов и удобств переезда вместе с понижением его стоимости. Как известно, Америка с самого начала не приняла системы классов и установила единый тариф. Однако развитие дальних поездок вызвало необходимость введения в обращение спальных вагонов и даже поездов-экспрессов. Постепенно, таким образом, в некоторых поездах установилось до 4 и даже до 5 различных ступеней стоимости проезда. В Западных штатах два класса имеются даже в поездах нормального движения, а кроме того имеются специальные поезда с пониженными удобствами, но, вместе с тем, и с пониженными платами (переселенческие поезда, увеселительные).

Затем принцип гарификации перевозки по ее ценности нашел в пассажирском движении широкое применение в форме установления специальных плат для определенных категорий пассажиров. Сюда относятся тарифы для увеселительных поездок, обратные и абонементные билеты, билеты для рабочих, учащихся и т. п. Наконец влияние принципа ценности перевозки выражается и в понижении стоимости проезда с увеличением расстояния. Это диференцирование ставок является у нас весьма значительным: начальная ставка понижается на расстоянии в 1 000 *км* до 60%, на 2 100 *км* до 45% и на 3 600 *км* до 40%. Следует, впрочем, иметь в виду, что понижение плат с увеличением расстояния отнюдь не всегда может увеличить соответственным образом число пассажиров на этих расстояниях, потому что на предпринятие поездки или на отказ от нее оказывает влияние отнюдь не один только размер тарифа, но и еще целый ряд весьма разнообразных обстоятельств, и диференцирование пассажирского тарифа способствует развитию движения лишь при наличии определенных условий. Вследствие этого принцип диференцирования применяется в пассажирских тарифах далеко не в большинстве европейских стран.

Что касается собственных издержек железных дорог, то влияние их в пассажирском движении представляет существенные отличия сравнительно с грузовым движением. Так как движение пассажирских поездов производится с определенной точностью и регулярностью, то размер издержек, падающих на каждую отдельную транспортную услугу, зависит от того, в какой степени используются обращающиеся поезда, и насколько может быть увеличен их состав, чтобы путем распределения постоянных поездных расходов на большее число единиц, достигнуть наиболее благоприятных издержек на осе-километр. Таким образом решающее значение получает массовое использование, которое может быть достигнуто только путем назначения плат в соответствии с ценностью поездки для пассажира. Следовательно, применение принципа платежеспособности к построению тарифов является целесообразным и с точки зрения понижения издержек транспорта.

Для установления правильного уровня пассажирского тарифа необходимо тщательное изучение условий жизни и заработков населения, но исходным основанием служат провозные платы, которые существовали до этого. Установленные таким путем провозные платы не имеют никакого прямого отношения к исчисленным наперед издержкам перевозки, и доходность их зависит от того, даст ли полученная при новом тарифе густота движения такое использование вагонов, при котором собственные издержки железной дороги окажутся ниже установленных тарифов.

Градация тарифов по различным классам, определяемая по платежной способности соответственных пассажирских поездок, отнюдь не должна соответствовать градации себестоимости по

различным классам. Ровным образом нет никаких оснований стремиться к тому, чтобы плата за проезд в различных классах превышала себестоимость проезда в них на один и тот же процент

Первоначально железные дороги повсюду предоставляли пассажирам, подобно прежней почте, право бесплатной перевозки определенного количества багажа. При таком порядке расходы по перевозке багажа падают на всех пассажиров безразлично, имеют ли они багаж или нет, и это, конечно, в известной мере повышает средний уровень тарифов. Поэтому, при развитии движения может быть достигнуто некоторое общее понижение пассажирского тарифа путем установления особых плат за перевозку багажа, так как эти платы будут вноситься только теми пассажирами, которые действительно имеют при себе багаж.

Долгое время перевозка пассажиров производилась у нас по весьма высоким предельным пассажиро-верстным ставкам, установленным $^3/_4$ века тому назад в уставе Главного общества российских железных дорог и вошедшим затем в уставы большинства других железнодорожных обществ. Это были ставки. для I класса 3 коп. с пассажиро-версты; для II класса—2,25 коп. и для III класса—1,25 коп. Эти ставки составляли нормальный пассажирский тариф, бывший по своему внутреннему строю однообразным поверстным, без всякого диференцирования ставок с увеличением расстояния проезда. Вследствие такого строя пассажирского тарифа, дававшего весьма высокие провозные платы уже на средних расстояниях, пассажирское движение на наших железных дорогах развивалось чрезвычайно медленно, притом преимущественно лишь на коротких расстояниях. В 1894 г. была произведена коренная реформа нашего пассажирского тарифа. До 160 верст платы были установлены без перемены, далее же они постепенно понижались, давая на 500 верст понижение для III класса в 28%, для II класса в 45% и для I класса в 31%, на 1 000 в. соответственные понижения составляли 41%, 55%, и 44%; на 2 000 верст—52%, 60% и 57% и на 3 000 верст—61%, 70% и 62%. Соотношение классов было улучшено в пользу высших классов; II класс был установлен в размере против III в $1^1/_2$ раза более, а I класс в $2^1/_2$ раза. Затем в 1895 г. были установлены значительно пониженные тарифы пригородных сообщений: разовые, обратные, абонементные, месячные, сезонные и годовые.

Как известно, эта реформа пассажирского тарифа дала весьма благоприятные результаты в смысле быстрого и сильного роста пассажирского движения.

В нижеследующей табличке приводятся данные по пятилетиям о среднем числе пассажиров в год и рост этого числа в процентах от пятилетия 1882—1886 г.

	В среднем ежегодно млн. пассажиров	В % отношении 1882—1886 гг.
1882—1886 гг.	37,6	100
1887—1891 »	44,1	117
1892—1896 »	57,1	152
1897—1901 »	94,3	250
1902—1906 »	124,9	332
1907—1911 »	179,5	477

Эта таблица наглядно показывает, что реформа пассажирского тарифа 1894 г. сразу же дала весьма значительное усиление пассажирского движения и повысила темп его развития сравнительно с 1882—1886 гг. Перевозка пассажиров, составлявшая в 1872 г. 2,2 млрд. пассажиров, достигла в 1894 г. 4,4 млрд., т. е. увеличилась вдвое через 22 года, между тем как после реформы новое удвоение перевозок было достигнуто уже через 6 лет, а именно в 1900 г., в котором пробег пассажиров составил 9,1 млрд. пассажиро-верст против 4,4 млрд. в 1894 г.

В настоящее время основным пассажирским тарифом является тариф, установленный для проезда в жестких вагонах, так как по действующему уставу железных дорог, для них являются обязательными единственно лишь жесткие вагоны с местами для сидения. Тариф на проезд в мягких вагонах установлен в 1½ раза выше тарифа для жестких вагонов. Тариф же в товарных вагонах (теплушках) в половинном размере.

Платы за проезд в жестких вагонах рассчитываются по следующей схеме. До 300 километров расчет производится по километрам, а именно:

от 1 до 160 *км* по 2,1 коп. с пассажиро-километра
» 161 » 180 » к плате 3 р. 36 к. прибавляется по 1,5 к. с пассажиро-километра
» 181 » 300 » » » 3 » 66 » » » 1,4 » » » »

Далее, плата рассчитывается не за каждый отдельный километр, но за целые пояса, а именно:

от 301 до 400 *км* к плате 5 р 34 к. прибавляется по 35 коп. за пояс
» 401 » 3 010 » » 6 » 74 » » » 26 » » »
свыше 3 010 » — » » 23 » 64 » » » 52 » » »

Система поясов установлена следующая:

расстояние	от	301	до	500	*км*	разделяется	на	8	поясов	по	25	*км* каждый
»	»	501	»	710	»	»	»	7	»	»	30	» »
»	»	710	»	990	»	»	»	8	»	»	35	» »
»	»	991	»	1 510	»	»	»	13	»	»	40	» »
»	»	1 511	»	2 860	»	»	»	30	»	»	45	» »
»	»	2 861	»	3 010	»	»	»	3	»	»	50	» »
»	»	3 011	и выше в каждом поясе по 70 *км*,									

Проездная плата исчисляется с принятием неполного расстояния пояса за полное.

Оплата плацкарт производится в размере 25% за плацкарты для лежания и 10% за плацкарты для сидения. Приплата за скорость взимается: в размере 25% в курьерских (бывших скорых) поездах и 12½% в скорых (бывших ускоренных) поездах. Дети перевозятся за ¼ стоимости перевозки взрослых пассажиров, кроме плацкарт, оплачиваемых одинаково со взрослыми пассажирами.

В пригородных сообщениях действует следующий тариф:

от	1	до	5	км	12	коп.	с пассажира за все расстояние	
»	6	»	10	»	18	»	»	» » »
»	11	»	18	»	25	»	»	» » »
»	19	»	24	»	30	»	»	» » »
Свыше			24	км	1,222	»	с пассажиро-километра за все расстояние перевозки.	

Кроме указанных плат (основной и добавочной), пассажирские билеты обложены следующими сборами налогового характера: целевым сбором—10% со стоимости билета в пригородном сообщении и 5% в других сообщениях и сбором в пользу Красного креста. За перевозку багажа плата рассчитывается по особой схеме за каждые 5 *кг*.

Наконец остается упомянуть, что у нас установлено несколько десятков льготных тарифов для разных категорий пассажиров, по которым предоставлены более или менее значительные скидки с общего тарифа, доходящие до 75%.

ГЛАВА XIV

ТАРИФНАЯ СИСТЕМА В ФОРМАЛЬНОМ СМЫСЛЕ СЛОВА.

1. НОРМАЛЬНЫЕ ТАРИФНЫЕ КЛАССЫ.

В тарифной системе, как совокупности всех действующих на железных дорогах тарифов, необходимо различать две стороны: во-первых, материальное ее содержание и, во-вторых, формальное ее выражение, или, иначе говоря, ее техническое строение. Что касается материального содержания тарифной системы, то в предыдущем изложении мы уже подробно выяснили и установили те задачи и цели, которые могут ставиться управлению железнодорожными тарифами, а также и те принципы и руководящие идеи, которые составляют основу для определения уровня тарифных ставок. Теперь обратимся к вопросу о системе тарифов в формальном смысле и рассмотрим, в чем она состоит, как вырабатывается и для чего нужна.

Грузооборот огромнейшего большинства железных дорог отличается очень большим разнообразием перевозимых предметов как по их количеству, так и по их природе и назначению перевозки. У нас количество наименований грузов, содержащихся в тарифной номенклатуре, составляет около 4½ тысяч. Американская официальная номенклатура превышает 10 тысяч. Способность различных категорий всей этой массы грузов выдерживать более или менее значительные расходы перевозки зависит, как это было подробно выяснено, также от множества самых разнообразных обстоятельств. При таком положении представляется решительно невозможным назначать соответственные провозные платы для каждого отдельного случая перевозки. Это сопровождалось бы чрезвычайными затруднениями и неудобствами. Тарификация, развивающаяся от случая к случаю по усмотрению множества агентов отдельных дорог, повсюду приводила к чрезвычайному разнообразию, сложности и неуравнительности тарифов для различных районов, различных групп населения и даже для отдельных предприятий, создавая повсюду полный тарифный хаос, отражавшийся крайне вредно на развитии промышленности и тор-

говли[1]. Поэтому железнодорожные управления повсюду уже весьма рано стремятся подчинить свою деятельность в области тарификации определенным твердым началам, выработать известную систему, которая служила бы руководством и критерием при установлении новых тарифов и исправлении существующих. С этой целью вся огромная масса перевозок, совершаемых по железным дорогам, разделяется на несколько групп, разрядов, серий или, как теперь их принято называть, классов по их однородности в отношении рода перевозимых грузов, условий, на которых перевозка совершается, и других признаков, характеризующих способность перевозки выдержать большие или меньшие расходы. Затем для каждого такого класса назначается особый тариф, в виде однообразной покилометровой ставки или, как это теперь бывает повсюду в огромном большинстве случаев, в виде определенной диференциальной тарифной схемы. Это и есть так называемые нормальные тарифные классы. Система установленных таким образом нормальных классов и служит той базой, на основе которой дается разрешение каждому вновь возникающему тарифному вопросу в случае его частного характера, путем отнесения или перенесения перевозки данного груза в соответственный класс или, в случае возникновения общих тарифных вопросов, путем более или менее общего перераспределения перевозок между классами действующей тарифной системы или даже путем образования новых и переработки старых тарифных классов.

Первоначально тарифные системы повсюду отличаются большой простотой и имели лишь немного классов. Так, во Франции по условиям концессий[2] больших железнодорожных компаний все грузы были разделены лишь на четыре класса, причем распределение между классами было сделано главным образом в зависимости от ценности грузов. Число всех товаров, поименованных в этих четырех классах, составляло только 72; товары же, особо не поименованные, должны были быть относимы к тому или иному классу по аналогии. Кроме того железным дорогам было предоставлено право назначать тарифы и ниже ставок, присвоенных сказанным четырем классам. В Германии один из старейших тарифов, именно тариф баварских государственных железных дорог, 1 июля 1845 года имел один класс для перевозок большой скорости, один нормальный класс и один пониженный (например, для сельскохозяйственных продуктов), и по одному классу дополнительному к этим двум последним для перевозок в 60 центнеров. У нас также весьма рано все грузы были разделены на три разряда со ставками в $^1/_{12}$, $^1/_{18}$ и $^1/_{24}$ коп. сп./в. (4,75, 3,16 и 2,37 коп. с *т/км*) с определенными скидками при уве-

---

[1] Отрицательные последствия бессистемности усиливались еще раздробленностью сети между множеством отдельных компаний и конкуренцией между ними.

[2] Условия концессий (les cahiers des charges) во Франции имели то же значение, которое у нас имели концессионные уставы железных дорог.

личении расстояния перевозки, причем к первому классу были отнесены 52 предмета, ко второму—44 и к третьему—34. Предметы, не поименованные ни в одном из трех классов, подлежали отнесению к одному из них по аналогии с грузами, точно обозначенными в нем. Кроме указанных классных тарифов, почти на всех дорогах были установлены еще специальные пониженные тарифы, например, по $^1/_{65}$ коп. с пудо-версты (0,87 с *пуд*) на некоторые отдельные грузы, каковы: каменный уголь, руда, соль, и т. п.

С течением времени, под давлением запросов и нужд развивающегося народного хозяйства как у нас, так и в различных странах Западной Европы и Америки постепенно увеличивается как число тарифных классов, так и количество наименований, относимых к каждому из них, т. е. происходит все более и более сильное диференцирование провозных плат по отдельным категориям перевозок и грузов. Вместе с тем увеличивается и количество особых схем, вырабатываемых не для целых групп или классов товаров, но специально для некоторых отдельных родов товаров.

У нас в результате первого урегулирования и объединения тарифов, законченного в 1893 году, было выработано 12 тарифных классов с особыми схемами для каждого из них [1] и кроме того несколько специальных схем для некоторых грузов, имевших особо важное значение в нашем народном хозяйстве. Развитие нашей тарифной системы не остановилось на этом, хотя пошло далее весьма беспорядочно, без достаточного понимания того пути, который был избран. А был избран путь выработки для всех возникавших, часто весьма маловажных случаев, особых диференциальных схем, которые и получили название «диференциалов».

В последующие годы было выработано много десятков таких схем, весьма различных по своей природе: некоторые из них являлись просто новыми тарифными классами, так как к ним были отнесены многие десятки и даже сотни грузов, другие были в самом точном смысле слова специальными схемами, о которых сейчас будет сказано подробнее, а третьи представляли собою исключительные тарифы, т. е. такие тарифы, которые применяются к перевозкам не по всей сети железных дорог, но лишь в большем или меньшем числе отдельных сообщений. Таким образом эти «диференциалы» не нашли себе определенного места в действовавшей тарифной системе, но составляли какой-то посторонний придаток к ней.

---

[1] Был еще «специальный класс А», названный так повидимому для того, чтобы не формировать 13 класса. Так как к нему не было отнесено ни одного груза, то мы и не находим возможности считать его составной частью системы.

2. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР РАЗВИТИЯ ТАРИФНОЙ СИСТЕМЫ И ПОСТЕПЕННОЕ ВНЕСЕНИЕ В ЭТО РАЗВИТИЕ ОПРЕДЕЛЕННОГО ПОРЯДКА И ПЛАНОМЕРНОСТИ.

Характерной чертой развития тарифных систем у нас, и в других странах является то обстоятельство, что как число тарифных классов, так и взаимные соотношения между тарифными схемами различных классов, а равно и степень понижения этих схем с увеличением расстояния перевозки, первоначально вырабатываются чисто эмпирически, путем обобщения множества устанавливавшихся ранее от случая к случаю отдельных табличных ставок и выработки из них общих формул и тарифных схем. Весь процесс долгое время отличается чисто стихийным характером. Вследствие этого тарифные системы страдали, да и до сих пор продолжают страдать, существенными неправильностями и недостатками. Самое число тарифных классов и схем является чисто случайным, не сообразованным с условиями и потребностями обращения. Затем разницы между соседними классами обыкновенно не одинаковы и иногда бывают очень велики, изменяясь от класса к классу без всякого порядка и какой-либо руководящей идеи, так что перенос какого-либо груза из одного класса в соседний с ним высший класс дает повышение провозных плат для этого груза, например, на 10% и то неодинаково на всех расстояниях, а дальнейшее повышение того же груза еще на один класс прибавит уже не 10%, а 30 или даже 40%. То же самое относится и к диференцированию ставок в зависимости от расстояния, неправильность которого доходит до того, что даже схемы нормальных классов пересекают друг друга, т. е. схемы низших классов начинают на известных расстояниях давать провозные платы, превышающие провозные платы высших классов. Между тем по самой идее тарифной системы, составляющие ее тарифные классы должны следовать друг за другом по мере убывания платежной способности грузов, помещаемых в каждый из этих классов. При этом нет никаких оснований, с точки зрения целесообразности, устанавливать схемы тарифных классов таким образом, чтобы переход от одной схемы к другой совершался не равномерно и последовательно, а разнообразными неправильными скачками. Всякого рода неправильности и случайности в строе тарифной системы как в отношении разницы между классными схемами (так называемое «горизонтальное диференцирование»), так и в отношении понижения ставок с увеличением расстояния (вертикальное диференцирование) неизбежно отражаются неблагоприятным образом на ходе всего управления тарифным делом, а в результате и на общих интересах народного хозяйства. Принимаемые при таких условиях тарифные меры в виде отнесения различных грузов к тем или иным классам и перенесения их из одного класса в другой нередко приводят к чисто случайным результатам. Вследствие всего этого в последнее время, а осо-

бенно после войны, значительно усилилось стремление строить тарифные системы прямо по определенным математическим принципам, чтобы придать всей системе логическую правильность и стройность. Наличие определенной тарифной системы является необходимым условием успешного управления тарифами, так как в сильнейшей степени облегчает правильную тарификацию грузов. Только с помощью такой системы возможно относительно быстро справляться с запросами текущей практической жизни, давая в каждом отдельном случае тарифные ставки, отвечающие нуждам промышленности и торговли и в то же время находящиеся в надлежащем соответствии с общей совокупностью действующих тарифов. Нередко делается возражение против стремления построить правильную и стройную тарифную систему в том смысле, что нельзя бесконечное разнообразие жизненных явлений и потребностей насильно втискивать в отвлеченные математические формулы. Возражения эти основаны на игнорировании истинного характера развития жизненных процессов. Внесение сознательности и планомерности в организацию тех или иных сфер экономических явлении и мер постоянно имело и имеет место в истории экономического развития всех стран. Начиная с отдельных небольших областей экономической жизни, сознательное творчество и планомерное воздействие завоевывают себе все больше и больше места, пока не овладеют всею совокупностью современной системы экономических и социальных отношений. Сознательная и планомерная выработка тарифной системы представляется лишь одним из очень небольших проявлений этого процесса. В этом отношении тарифная система имеет в известном смысле некоторое сходство со всякой системой измерения, так как она служит для измерения платежной способности совершающихся на железных дорогах бесконечно разнообразных перевозок. Однако длина, объем и вес различных предметов бесконечно разнообразны в природе, но никто не усматривает в этом препятствий для применения метрической системы, построенной с чисто математической правильностью и стройностью.

Ввиду важного значения правильной тарифной системы, все главнейшие страны Европы уже в последнюю четверть прошлого века употребили очень настойчивые и большие усилия для упорядочения своих тарифов. Во Франции и Германии тогда потребовалось на это около 20 лет, у нас работа по упорядочению и коренной реформе тарифов была выполнена в начале 90-х гг. прошлого столетия в 3—4 года. Во время войны и в настоящее время повсюду наступило более или менее существенное расстройство тарифных систем, которые пришлось вновь восстанавливать и более или менее существенным образом переделывать.

Получившиеся в результате в разных странах тарифные системы отличаются значительным своеобразием в каждой из них, что вполне понятно ввиду того, что тарифная система каждой страны неизбежно отражает на себе присущие ее народному хо-

зяйству законы обращения товаров. Однако при ближайшем исследовании выясняется, что при всем своем разнообразии тарифные системы больших железнодорожных сетей построены в основных чертах на одинаковых началах. Повсюду находим определенную совокупность нормальных классов, затем установленные в известной связи и соотношении с ними специальные схемы, а также исключительные тарифы; повсюду имеются также так называемые «общие» тарифы, хотя именно это понятие представляет наибольшее разнообразие по своему содержанию в разных странах. Любопытно, что послевоенные тарифные реформы, помимо изменения ставок по существу, обыкновенно дают увеличение числа тарифных классов, выравнивание соотношений между ними и усиление принципа диференцирования.

3. СПЕЦИАЛЬНЫЕ И ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ТАРИФЫ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СБОРЫ.

Сущность нормальных тарифных классов с их схемами заключается в том, что они вырабатываются не для каких-либо отдельных точно определенных грузов, но имея в виду всю вообще массу перевозок, составляющих грузооборот железных дорог данной страны. Перевозки всех обращающихся на сети товаров распределяются, как уже упомянуто, между этими классами сообразно с такими объективными признаками, как природа товара, его ценность, скорость перевозки, величина предъявленной к отправке партии груза, упаковка и пр. Вскоре, однако, выясняется, что тарифные схемы нормальных классов не подходят для некоторых грузов, играющих особенно важную роль в ходе народного хозяйства и в грузообороте самих железных дорог. Таковы, например: хлебные грузы разного рода, каменный уголь, лесные строительные материалы, нефть и нефтяные продукты и некоторые другие массовые грузы, в зависимости от характера экономики тех или иных районов и областей страны. Производство, торговля и потребление этих предметов представляет весьма существенные особенности, сравнительно с другими отраслями промышленности, дающими продукты не массового характера. Вместе с тем отличаясь относительно малой ценностью и составляя предмет массового потребления, все названные грузы вообще очень чувствительны ко всяким, даже незначительным, различиям в величине тарифных ставок.

Ввиду всего этого для важнейших массовых грузов приходится вырабатывать особо приспособленные для каждого из них схемы, которые и составляют специальные тарифы, хотя иногда они и называются какими-либо иными терминами. Нормальные и специальные схемы обыкновенно применяются к перевозкам по всей сети железных дорог и поэтому называются иногда, например, на наших дорогах—общими тарифами.

Кроме нормальных классных и специальных тарифов, во всех тарифных системах занимают большое место исключительные та-

рифы, характеристической особенностью которых является то, что действие их не распространяется на всю сеть страны, но ограничивается каким-либо отдельным сообщением или точно указанной в тарифе группой сообщений.

Наконец в каждую тарифную систему ныне входят, кроме перечисленных видов тарифов, также еще так называемые дополнительные сборы. Понятие их выяснено в начале главы о тарифах. Задача их заключается в том, чтобы оплатить операции железной дороги в конечных пунктах перевозки, до отправления груза и после доставки его на станцию назначения.

Дополнительные сборы взимаются за пользование находящимися в конечных пунктах устройствами дороги и за исполнение особых, связанных с перевозкой, дополнительных операций (маневры, нагрузка, выгрузка, взвешивание и др.). Эти сборы так же, как и тарифы, варьируют в зависимости от платежеспособности грузов, а потому и сами по себе и в той или иной комбинации с тарифными схемами могут служить дальнейшим средством возможно лучшего приспособления стоимости перевозки к условиям и нуждам различных отраслей промышленности и различных районов. Число дополнительных сборов достигает иногда очень большой цифры, как например, у нас их имеется сейчас 46.

Это конечно представляет некоторое затруднение при таксировке грузов, и отсюда возникают требования об уничтожении дополнительных сборов, как особых сборов и об объединении их с тарифами. Не находя нужным в настоящем курсе входить в обсуждение этого чисто практического вопроса, заметим только, что кое-что в смысле упрощения таксировки действительно может быть достигнуто на этом пути, но не следует однако преувеличивать значения и размеров возможных здесь полезных результатов.

4. ТАРИФНЫЕ СИСТЕМЫ ГЕРМАНИИ, ФРАНЦИИ И СССР.

Таковы основные элементы всякой тарифной системы. Необходимо, однако, в дополнение к сказанному, отметить, что как самое понятие тарифов общего, нормального, специальных и исключительных, так и число нормальных классов далеко не являются однообразными и прочно установившимися в разных странах. Германия, Франция и Россия каждая выработала себе свое особое понятие этих тарифов, равно как и свое число нормальных классов. В Германии действующая система нормальных классов, вступившая с 1 августа 1927 года, состоит из двух классов для мелких отправок и 7 классов для повагонных отправок. Один из двух классов для мелких отправок является общим тарифом в том смысле, что он подлежит применению к мелким отправкам всякого рода грузов вообще, независимо от их рода, другой, пониженный класс подлежит применению к некоторым грузам, особо поименованном в этом тарифе. Для мелких отправок большой скорости имеется также два класса—общий и пониженный. Из

7 классов для повагонных отправок один класс, обозначенный литерой А, является общим классом для отправок всякого рода грузов, независимо от их наименования, количествами не менее 15 тонн или с уплатой не менее чем за 15 тонн. По схемам остальных 6 повагонных классов таксируются грузы, специально отнесенные по классификации к каждому из этих классов. Весьма важной особенностью германской системы нормальных классов, сравнительно с системами других стран, являются так называемые дополнительные классы. Дело в том, что схемы основных классов подлежат применению лишь к отправкам в 15 тонн. К каждому из этих основных классов придано по 2 дополнительных класса с более высокими схемами для перевозки тех же грузов, но в меньшем количестве, один для отправок в 10 тонн, а другой для отправок в 5 тонн. Ставки дополнительных классов выше ставок их основного класса на 10—50%. Что касается исключительных тарифов, то таковые установлены на германских дорогах двоякого рода: общие, действующие на всей сети, и особенные, действующие лишь в некоторых определенных сообщениях. Первые из них представляют изъятие некоторых грузов из нормальных классов и следовательно представляют собою то же, что наши специальные тарифы. Особенные же, исключительные тарифы ничем не отличаются от наших исключительных тарифов.

Во Франции выработались совершенно иные понятия тарифов общих, специальных и исключительных. Под именем общего тарифа здесь разумеется система тарифных классов, применяемых к перевозке отнесенных к ним грузов с соблюдением определенных условий, составляющих «общие условия применения общих тарифов». Условия эти обязательны для железных дорог при перевозке ими грузов в их местных сообщениях, между их собственными станциями, и составляют общее право железнодорожных перевозок. Но в понятие общего тарифа на французских железных дорогах не входит то или иное пространство действия его. Поэтому на сети дорог каждой компании и на дорогах государственных имеются свои общие тарифы со своими особыми тарифными схемами. Южная же дорога имеет на своих линиях даже три общих тарифа. Распределение товаров между классами общего тарифа произведено главным образом по их ценности, а понижение класса для того или другого товара допущено в зависимости преимущественно от способа упаковки товара и от его назначения для того или иного употребления. Если железные дороги хотят исполнять те или иные перевозки на более легких для себя условиях, представляющих какие-либо отступления от общего порядка, то они не могут делать это по своему одностороннему усмотрению, но только с согласия отправителя, если последний положительным образом заявит о своей готовности подчиниться установленным железной дорогою более тяжелым для него условиям. Для того же, чтобы отправители вообще изъявляли готовность подчиняться этим специальным условиям, же-

лезные дороги допускают также и в пользу отправителей известные облегчения, которые в огромном большинстве случаев состоят собственно в предоставлении более или менее значительных понижений тарифных ставок, предусмотренных для тех же перевозок в общем тарифе. На дорогах каждой компании и государственных установлен целый ряд особых специальных тарифных схем в числе от 5 до 24, а также и «общие условия применения специальных тарифов». Первое существенное различие «специальных» тарифов от «общих» заключается в установлении определенной нормы для величины предъявляемого к отправке груза. По условиям общих тарифов как мелкие отправки свыше 40 килограммов, так и полные вагонные грузы таксируются совершенно одинаково по тарифной схеме одной и той же серии, к которой отнесен данный товар. Пониженные же ставки специальных тарифов применяются только при определенных нормах отправки, которые определяются чрезвычайно разнообразно, от 100 килограммов до 300 тонн. Другое весьма важное условие применения специальных тарифов составляет удлинение установленных в общих тарифах сроков доставки на время от 5 до 15 дней. Это варьирование сроков доставки признается французскими железными дорогами одним из лучших средств надлежащего приспособления организации перевозок к особенным условиям движения на тех или других линиях и отдельных сообщениях, а также к потребности промышленности и торговли. Этим путем достигается возможное сокращение собственных издержек железных дорог по исполнению этих перевозок, а вместе с тем отрывается возможность и понижения назначаемых для них тарифных ставок, а следовательно и развития этих перевозок.

Засим в особых условиях специальных тарифов, к числу которых относятся тарифы прямых сообщений, а также тарифы исключительные, экспортные и транзитные, содержится и целый ряд других условий и отступлений от правил и ставок общих тарифов, в зависимости от рода подвижного состава, покрытия брезентами, допущения вагонов отправителей, перевозок с ветвей частного пользования, мест происхождения или назначения перевозимых товаров, способов доказательства факта экспорта и т. д. Приспособление во всех этих отношениях тарифов французских железных дорог к условиям транспорта, с одной стороны, и к условиям и нуждам промышленности и торговли, с другой, дают этим дорогам возможность выручать доход, достаточный для покрытия расходов эксплоатации, платежа процента и погашения капиталов, не обращаясь к назначению таких высоких ставок, которые являлись бы запретительными для сколько-нибудь значительных перевозок.

Что касается исключительных тарифов, составляющих одну из разновидностей тарифов специальных, то основной признак, характеризующий их на французских железных дорогах опять-таки совсем не тот, что в Германии и заключается он в ограни-

чении пространства действия тарифа какими-либо определенными сообщениями или даже сообщением всего между какими-либо двумя станциями.

Теперь остановимся на тарифной системе наших железных дорог. Введенная в действие с 1 января 1926 г., она не была создана совершенно заново по тем или другим заранее установленным принципам, но получилась из действовавшей ранее системы путем целого ряда последовательных существенных ее преобразований Она состояла из 28 нормальных классов и 19 специальных тарифов для таких массовых грузов, как нефть, керосин, сахар, хлеб, лес, дрова, каменный уголь и некоторые другие. Эта система представляла большой шаг вперед сравнительно с прежней системой, хотя все-таки осталась довольно далекой от правильного и рационального построения: в ней как интервалы между различными тарифными классами, так и степень диференцирования ставок в зависимости от расстояния в различных схемах весьма разнообразны и неодинаковы. Так, например, разница между 8 и 9 классами в процентах, считая от низшего класса, составляет на начальных расстояниях перевозки 4%, а на расстояниях в 5 000 *км* 16%; между 11 и 12 классами разница на коротких расстояниях 13%, а на 2 500 *км*—22%; между 24 и 25 классами на 500 *км*—22%, а на 5 000 *км* только 3%. Произошло это потому, что ни НКПС, ни все другие хозяйственные комиссариаты, принимающие непосредственное участие в разрешении тарифных вопросов, опасаясь резкой ломки действовавших ранее тарифов, в которых интервалы между схемами колебались между 6 и 70%, не решились перейти тогда же к планомерному построению вполне рациональной тарифной системы, построенной на основе определенного единого принципа, последовательно проведенного для всех классов и для всех расстояний. А между тем указанная пестрота интервалов крайне неудобна в том отношении, что при перенесении какого-либо груза из одного класса в другой получается не только определенное повышение или понижение плат, которое при этом имелось в виду, но вдобавок к этому еще и неимевшееся в виду самое разнообразное и случайное изменение соотношений между провозными платами на различных расстояниях. Отсюда существенные неудобства действующей тарифной системы, как орудия управления тарифами.

Начальной ставкой высшего первого класса системы нормальных классов 1926 г. является ставка в 12,60 коп. с тонны-километра, ставка низшего 28 класса начинается с 0,72 коп. с *т/км*, низшая ставка наращивания как в классных тарифах, так и в специальных схемах составляет 0,57 коп. с *т/км*, а в отдельных исключительных тарифах для маршрутных поездов средняя ставка провозной платы падает до 0,38 коп. с *т/км*.

Вскоре после введения в действие, тарифная система 1926 г. подвергается весьма существенным видоизменениям как в отношении размеров тарифных ставок, так и в отношении основных ее

начал. Под давлением финансовых нужд транспорта многие тарифные схемы этой системы подверглись в течение года неоднократным повышениям, причем эти повышения производились в форме процентных надбавок в различных размерах для разных грузов. Эти последовательные повышения, для некоторых грузов по три раза, с наращиванием процентов на проценты, привели тарифную систему 1926 года в полное расстройство, в состояние чрезвычайной сложности и запутанности. К этому присоединилось еще и влияние совершенно нового у нас принципа, введенного около того времени в нашу тарифную систему. Мы имеем в виду принцип установления и применения различных тарифов для перевозки грузов государственных и кооперативных организаций, с одной стороны, и грузов частных—с другой. При этом тарифы для частных грузов были выражены не в виде особых схем, а опять-таки в виде процентных надбавок к тарифам для государственных и кооперативных грузов, и, в довершение трудностей, обстоятельства сложились так, что эти тарифы считаются «общими», хотя и применяются к ничтожному меньшинству перевозок (6—7%), тогда как тарифы для госорганов и для кооперации опубликованы как «льготный тариф № 100», подлежащий применению при условии соблюдения известных формальностей. В результате всех этих изменений и нововведений получилось, что в настоящее время общее число применяемых тарифных схем с различными комбинациями процентных надбавок достигло 365, а число применявшихся тарифных руководств дошло до 117 отдельных изданий, не считая ряда тарифов, опубликованных лишь в сборнике тарифов и не включенных в тарифные руководства. Вследствие всего этого тарифная система 1926 г., с одной стороны, стала неудовлетворительной как орудие управления тарифами, а с другой,—начала представлять и для станционных агентов большие затруднения при пользовании ею на практике.

Что касается уровня тарифных ставок, действующих в настоящее время, то можно принять, что в общем он выше довоенных тарифов процентов на 45—50; впрочем, производящиеся ныне детальные подсчеты так называемого тарифного индекса могут несколько видоизменить эту цифру. Госплан [1] принимает наш тарифный индекс равным 143 при товарном индексе в 175. Другие же страны держат тарифный индекс даже выше товарного; так, в Германии тарифный индекс 140, а товарный 137; соответственные цифры для других стран: Швейцарии—162 и 146, Голландии—181 и 147. Наш тарифный индекс ниже индексов Англии (150), Швейцарии (162), Норвегии (195), Соединенных штатов Америки (155) и Швеции (218). Издание «Советский транспорт» (стр. 59) принимает для начала 1926/27 г. следующие индексы: для пассажирских тарифов—1,600, для грузовых—1,243, а в среднем около 1,350 при общетоварном индексе в 1,777.

[1] Контрольные цифры на 1927/28 г. стр. 161.

Ныне по постановлению СТО от 23 октября 1926 г. и СНК от 30 сентября 1927 г. производятся обширные работы по генеральному пересмотру тарифной системы в соответствии с новыми требованиями народнохозяйственного строительства страны в целом и отдельных отраслей ее хозяйства и районов в частности. Этот пересмотр обнимает обе стороны тарифной системы, т. е. как всю совокупность задач и принципов установления тарифов, так и тарифную систему в формальном техническом смысле слова, как совокупность тарифных классов и схем (общих нормальных и специальных, а также исключительных, льготных и др.) и отдельных тарифов, находящихся в определенном взаимном соотношении и соответствии друг с другом. Генеральный пересмотр тарифов не должен, по мысли СНК и СТО, повлечь за собой повышения средней тонно-километровой ставки.

Окончание пересмотра намечено на 31 декабря 1929 года.

Одна часть работ, по генеральному пересмотру, а именно переработка тарифной системы, в формальном техническом смысле слова была закончена еще в минувшем 1928 году и вновь выработанная система введена в действие с 1 января текущего 1929 г. Система эта состоит из 38 нормальных классов. Начальная ставка 1 класса 20 к. с *т/км*, а последнего 0,75 к. Однако в общем она не изменяет существующих размеров провозных плат; от старой системы она отличается правильным соотношением между тарифными схемами нормальных классов и правильным понижением их ставок с увеличением расстояния. Схемы построены так, что разница между ними в общем равняется 10%, считая от низших классов к высшим. Что же касается изменения провозных плат по существу, то в новой системе провозная плата повышается лишь на более отдаленных расстояниях, притом лишь для классов после 12-го; на расстояниях же малых и средних провозная плата или остается на прежнем уровне или подвергается изменениям только по требованиям технической выправки.

Что касается другой части работы по генеральному пересмотру, а именно, пересмотра тарифной системы по существу, то Совет народных комиссаров установил, что задачей тарифной реформы должно быть покрытие всех эксплоатационных расходов и восстановление изнашивающегося железнодорожного хозяйства, причем проведение этого принципа должно иметь в виду содействие: а) индустриализации страны, б) приобщению к хозяйственной жизни новых районов и источников развития производительных сил и в) наиболее целесообразному с народнохозяйственной точки зрения размещению промышленности и сельского хозяйства. Таковы, по постановлению Совнаркома от 4 сент. 1928 г., должны быть задачи генерального пересмотра тарифной системы по существу.

ГЛАВА XV

ФИНАНСОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СССР И СИСТЕМА ЕГО ФИНАНСИРОВАНИЯ.

1. ПРИЧИНЫ УХУДШЕНИЯ ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Война империалистическая и гражданская, а затем ряд других менее крупных событий, как занятие Украины немцами, интервенция и война с Польшей, произвели обширные и глубокие разрушения во всех видах нашего транспорта: железнодорожного, морского, внутреннего водного и местного. Повсюду имело место не только разрушение материально-технических элементов транспорта (путей, подвижного состава, искусственных сооружений и т. п.), но и полное расстройство всей его организации и хозяйства. В абсолютных цифрах наиболее пострадал железнодорожный транспорт, потери которого исчисляются в 4 миллиарда золотых рублей, тогда как наш торговый флот, хотя и потерял $^7/_8$ своего довоенного состава, но это составило всего 84 млн. довоенных рублей. Естественно, что при таких условиях и финансовое положение железнодорожного транспорта пришло в полное расстройство. Огромное сокращение перевозок и значительное отставание тарифов от общего повышения товарных цен обусловливали крупную и постоянную дефицитность железных дорог. Расходы стали во много раз превышать доходы. Так, смета НКПС на 1921 г., обнимавшая железнодорожный, водный и местный транспорт, выражалась в суммах: доход 2 683 413 млн. рублей и расход 2 435 207 млн. рублей, причем однако прямые денежные расходы определялись в сумме 2 155 151 млн. рублей, или 88% общей суммы расходов, а прямые денежные поступления—в сумме 237 547 млн. рублей, или 9% от общей суммы доходов, остальные же суммы доходов и расходов имели чисто расчетный, бухгалтерский характер. Из этой суммы расходы эксплоатации железных дорог составляли 1 358 584 млн. бумажных рублей.

2. СИСТЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЕЕ ПОСТЕПЕННОЕ РАЗВИТИЕ.

Финансовый режим в начале послереволюционного времени заключался в том, что смета доходов и расходов каждой отдельной железной дороги входила самостоятельным сметным подразделе-

нием в состав общегосударственного бюджета. Железные дороги были подчинены действию общебюджетных правил, основанных на принципе единства кассы; последний заключается в том, что все доходы предприятий, состоящих на госбюджете, передаются в общегосударственную кассу, средства же для расходов эти предприятия черпают из общегосударственных ресурсов чрез посредство казначейских касс по ассигновкам, строго оставаясь в пределах сметных назначений. Этот сметно-казначейский режим характеризует ярко выраженную централизованную систему управления. Однако эта система оказалась совершенно не отвечающей условиям того времени, так как не было ни устойчивости и реальности сметных назначений, ни даже финансирующие денежные кассы не были достаточно обеспечены денежными средствами. В самом процессе использования разрешенных кредитов транспорт испытывал большие затруднения вследствие неудовлетворительного снабжения его денежными знаками со стороны Наркомфина. Все это отражалось очень вредно на всем хозяйстве транспорта, обрекая его на необходимость поддерживать движение за счет основного и оборотного капиталов.

С 15 августа 1921 г. была восстановлена платность перевозок, и принят целый ряд мер для устранения крайне тяжелого положения транспорта. Эти меры нашли выражение в декрете СНК от 16 января 1922 г. «о применении на транспорте начал хозрасчета». Целью этого декрета было «развитие производительности и возможно более полное удовлетворение потребности в транспорте государственного и частного товарооборота». Постановления его явились основными и исходными для хозяйственной деятельности транспорта почти вплоть до последнего времени. В отношении финансирования и распоряжения денежными средствами было принято весьма существенное положение, по которому обязательство НКПС сдавать в кассу Наркомфина выручку железных дорог распространялось лишь на те суммы прямых денежных доходов, которые были зафиксированы в государственном бюджете, все же остальные суммы денежной выручки должны были полностью поступать в распоряжение НКПС для осуществления дополнительного перевозочного плана и финансирования подсобных для транспорта предприятий. Порядок расходования образуемых таким путем денежных сумм было предоставлено устанавливать самому НКПС, который, кроме того, получил по декрету весьма важное для него право кредитоваться в Госбанке. Затем тот же декрет, в целях расширения грузооборота, предоставил НКПС право устраивать на началах хозяйственно-коммерческого расчета разного рода вспомогательные операции, как то: экспедиционные, ссудо-складочные и комиссионные. Наконец НКПС было предоставлено еще право эксплоатировать, для удовлетворения своих потребностей в материальном снабжении, подсобные предприятия хозяйственного значения. Из последующих мер необходимо упомянуть о систематических тарифных мероприятиях, направленных

на постоянное поднятие тарифных ставок соответственно падению валюты, а также к борьбе против безденежных перевозок. Наконец декретами от 27 марта и 11 сентября 1923 г. НКПС был вполне освобожден от подчинения режиму единства кассы. В изъятие от общего бюджетного закона, в силу которого учреждения, находящиеся на госбюджете, имеют право производить расходы лишь в размерах, предусмотренных бюджетом, НКПСу было предоставлено право избыток поступлений выручки над размерами ее, предусмотренными в бюджете, обращать на увеличение своих сметных ассигнований. После дальнейших преобразований порядка финансирования в силу постановлений СТО от 26 июня 1926 г. ныне декретом Совнаркома Союза от 17 апреля 1928 г. утверждена новая система, построенная на следующих основаниях:

1. Железнодорожный транспорт, оставаясь на госбюджете, обособляется в сметном и кассовом отношениях от других видов транспорта. (До сих пор существовало положение, по которому центральные органы НКПСа, речные пути, порты, шоссе и все новое строительство финансировалось почти полностью за счет доходов железнодорожного транспорта и только при недостаточности этих доходов получают дотацию из госбюджета.)

2. НКПСу предоставляется право использования доходов железных дорог на расходы только этого вида транспорта, за исключением нового железнодорожного строительства, изысканий и исследований.

3. НКПС, на основании материалов, поступающих от местных органов, составляет и представляет вместе со сметой годовой финансовый план по всему транспорту.

4. В пределах контрольных цифр транспорта, устанавливаемых СТО, НКПСу предоставляется право утверждать эксплоатационную смету железнодорожного транспорта и эксплоатационные сметы железных дорог.

5. Содержание речных путей, портов, шоссе, Центрального и Местных управлений НКПСа принимается на общее государственное финансирование; новое транспортное строительство, изыскания и исследования включаются в общий план финансирования народного хозяйства, за счет общих ресурсов государственного бюджета.

6. Точно регулируется порядок и цели кредитования НКПС и подведомственных ему органов в банках.

7. В целях заинтересованности железных дорог в наиболее хозяйственном ведении дела экономия, получаемая на отдельных дорогах, при условии выполнения полностью, количественно и качественно, производственных программ, оставляется в размере 50% в распоряжении Правления дороги для поощрения тех органов дороги, на которых эта экономия достигнута; остальные 50% поступают в распоряжение центра НКПС. Эта экономия должна расходоваться на капитальные вложения и на улучшение производства.

3. ПОСТЕПЕННОЕ УЛУЧШЕНИЕ И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ФИНАНСОВ И РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

Годы 1921—1922 были временем крайнего упадка в состоянии железнодорожного транспорта во всех отношениях. Затем начинается последовательное и быстрое улучшение, как можно видеть из нижеследующих данных относительно работы наших железных дорог, а также их доходов, расходов и пр. [1] (см. таблицу на стр. 251).

В дополнение к этой таблице необходимо отметить, что благодаря, с одной стороны, увеличению перевозок и тарифным мероприятиям, а с другой—экономному расходованию средств при эксплоатации железных дорог, доходы их, уже начиная с марта 1923 г., покрывали их расходы, и дефицит исчез из эксплоатационного бюджета. По количеству перевезенных тонн перевозки 1926/27 г. превысили перевозки 1913 г. в современных границах СССР на 3,3%, а по количеству сделанных тонно-километров на 24%. Минувший 1927/28 г. дает дальнейший серьезный рост грузооборота.

Наиболее интересным и знаменательным в приведенной таблице является непрерывный рост валового и чистого дохода нашей рельсовой сети за 4 последние года: в 1927/28 г. валовой доход повысился против 1923/24 г. на 168%, чистый же доход на 274%, Однако чтобы составить себе представление о значении этого достижения, необходимо сопоставить этот чистый доход с размерами основного капитала железных дорог, который равнялся на 1 октября 1924 г. 9 556,5 млн. и на 1 октября 1927 г. 9 688,9 млн. руб. Приведенный в таблице чистый доход за 1923/24 г. составляет по отношению к основному капиталу 1,07%, а доход за 1927/28 г. уже 4%. Нельзя, конечно, не признать такую доходность довольно умеренной. В довоенное время доходность наших железных дорог, начинаясь в 1906 г. с 2,3%, поднялась в 1908 г. до 2,59%, в 1910 г. до 4,77%, в 1911 г. до 5,67%, в 1912 г.—6,13% и в 1913 г.—6,20%. Нужно, впрочем, принять во внимание, что последние три года перед войной были временем совершенно исключительного блестящего финансового положения наших железных дорог. Если же взять два предыдущих пред этим десятилетия, то оказывается, что в 1890—1900 гг. доходность наших дорог составляла в среднем 4,18%, а в 1900—1910 гг. только 3,29%, т. е. даже несколько менее доходности 1926/27 г.

4. СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ О ГРУЗООБОРОТЕ, ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ И РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ГЛАВНЕЙШИХ СТРАН МИРА.

Чтобы читателю было легче ориентироваться в приведенных данных и более правильно оценить значение происшедших у нас

[1] Все данные этой таблицы за 1913 г. относятся лишь к тем железнодорожным линиям, которые находятся в настоящее время в пределах СССР, т. е. к той же территории и к тем же линиям, что и за все последующие годы. За 1913 г. данные выражены в довоенных рублях, за прочие годы — в червонных.

	1913 г	1920/21 г.	1921/22 г.	1922/23 г.	1923/24 г.	1924/25 г.	1925/26 г.	1926/27 г.	1927/28 г.
Перевезено всего грузов:	О	т ч	е т	н ы	е				
Миллионны тонн	132,4	39,4	39,9	58,0	67,5	83,4	116,7	135,9	150,6
Миллиарды тонно-километров . .	65,1	14,4	16,1	23,5	33,7	47,4	68,9	81,7	88,1
Доход (тыс. рублей)	983 406	—	—	372 091	691 824	953 553	1 365 681	1 641 924	1 852 677
Расход (тыс. рублей)	581 349	—	—	373 193	665 523	795 468	1 175 655	1 384 362	1 463 816
Чистый доход (млн. рубл.) . . .	—	—	—	—	104,0	133,6	100,2	337,9	388 861
Коэфициент эксплоатации . . .	59,1	—	—	100,3	96,2	83,4	86,7	84,3	79,0
Средняя выручка с тонны-километра	1,1954	—	—	—	1,1963	1,3310	1,3615	1,454	1,5191
Средняя дальность пробега всех грузов в коммерческих поездах в километрах	496	366	402	407	500	568	590	601	586
Средний пробег пассажиров . .	136	—	110	114	100	90	89	87	84
Отправлено всего пассажиров тысяч	184 800	95 777	76 641	121 786	154 376	211 875	262 686	254 208	289 782

перемен в области железнодорожного транспорта, приводим в нижеследующих таблицах некоторые данные относительно грузооборота, работы и финансового положения железных дорог главнейших стран мира[1]. Прежде всего приведем данные о грузообороте и средней дальности пробега за 1927 г. в процентах к 1913 г.

	Грузооборот	Средний пробег
САСШ	116,1	119,8
Англия	89,5	—
Франция	116,1 [2]	109,1
Германия	108,8	116,0
Бельгия	150,2	104,1
Италия	120,3 [2]	114,2 [4]
Британская Индия . . .	149,0	94,2
СССР	113,8 [3]	118,4

Из стран, не названных в таблице, заслуживают быть отмеченными по значительности роста грузооборота Япония, грузооборот которой в 1927 г. достиг 232,4% по сравнению с 1913 г. и Австралия, грузооборот которой увеличился почти на 25%. Понижение размеров грузооборота Англии связано с сокращением оборотов внешней торговли и пониженной конъюнктурой угольной промышленности. Основной причиной сокращения грузооборота германских дорог является отход угольных и рудных районов по Версальскому мирному договору. К тому же значительно понизилось отправление грузов за границу. Грузооборот французских дорог, начиная с 1923 г., в связи с промышленным подъемом страны, значительно превысил довоенный уровень. Весьма значительное возрастание грузооборота Италии связано с общей индустриализацией страны после войны. Что касается повсеместного значительного роста среднего пробега грузов, то он объясняется вовлечением новых районов в сферу хозяйственной деятельности (в связи с растущей индустриализацией мира) и изменением в направлении главнейших грузовых потоков.

Послевоенные годы во всех странах характеризуются острым финансовым напряжением в области железнодорожного хозяйства. При сокращении грузооборота расходная часть бюджета железных дорог заметно превысила доходы от эксплоатации. Наиболее резким фактором, обусловливавшим разрыв между доходами и расходами дорог, явился сильный рост заработной платы. Стоимость материалов и расходы на топливо также последовательно возрастали по мере общего роста цен. Повышение же тарифов происходило лишь далеко не в соответственной степени и сильно отставало от общего роста цен. Наиболее резкое расхождение ме-

---

[1] Все нижеследующие данные заимствованы из издания Отдела статистики и картографии НКПС «Материалы по статистике путей сообщения», вып. 92.

[2] Цифра относится к 1926 году.

[3] 1927/28 г.

[4] 1925 г.

жду тарифами и общим уровнем цен в Европе наблюдалось в 1920 году—самом тяжелом году в работе железных дорог всех стран. В последующие годы это расхождение значительно смягчается, но все же разница между уровнем тарифов и ценами остается весьма значительной. В нижеследующей таблице приводятся данные о средних ставках дохода на пассажиро- и тонно-километр и индексы оптовых цен по САСШ, Англии и Германии за 1913 и 1927 годы.

				1913 г.	1927 г.
САСШ	Средние ставки дохода	На 1 пассажиро-километр	В центах	1,24	1,80
			В % к 1913 г.	100	145,2
		На 1 тонно-километр	В центах	0,434	0,740
			В % к 1913 г.	100	170,5
	Индекс оптовых цен			100	136,7
Франция	Средние ставки дохода	На 1 пассажиро-километр	В центах	0,654	0,347 [1]
			В % к 1913 г.	100	53,5 [1]
		На 1 тонно-километр	В центах	0,795	0,627 [1]
			В % к 1913 г.	100	78,9 [1]
	Индекс оптовых цен			100	126,3 [2]
Германия	Средние ставки дохода	На 1 пассажиро-километр	В центах	0,59	0,72
			В % к 1913 г.	100	122,4
		На 1 тонно-километр	В центах	0,80	1,055
			В % к 1913 г.	100	131,9
	Индекс оптовых цен			100	138,3

Данные этой таблицы по отдельным странам отнюдь не могут быть сравниваемы между собою, как справедливо замечает Ф. Гиршфельд, из статьи которого в вып. 92, «Материалов» и заимствованы эти данные, но могут быть сопоставлены в динамическом разрезе по каждой отдельной стране.

О финансовых результатах эксплоатации дает представление следующая таблица динамики доходов и расходов железных дорог четырех главнейших стран в процентах к 1913 г. и коэфициентов эксплоатации.

		1913	1925	1926	1927
САСШ	Доходы	100	197,0	205,3	197,4
	Расходы	100	208,7	214,8	210,5
	Коэфициент	69,3	74,1	73,1	74,5
Англия	Доходы	100	165,3	143,2	167,5
	Расходы	100	216,3	203,0	212,5
	Коэфициент	63,5	83,3	90,4	80,8
Франция	Доходы	100	123,7	109,8	—
	Расходы	100	163,9	131,0	—
	Коэфициент	63,1	84,2	75,5	81,5
Германия (Общество имперск. железных дорог)	Доходы	100	152,5	148,4	164,5
	Расходы	100	179,8	166,5	188,0
	Коэфициент	72,1	85,1	81,1	85,5

Наконец, приводим таблицу (стр. 254) главнейших данных о работе и состоянии железнодорожного транспорта за 1927 г. в СССР, САСШ, Канаде, Великобритании, Германии, Франции, Италии, Британской Индии.

[1] Цифра относится к 1926 г.
[2] Оптовый индекс 1928 г.

		С. СР	САСШ (дороги 1 класса)	Канада (вся сеть)	Великобритания	Германия (Об-во нмн. ж. д.)	Франция (ж. д. общ. значения)	Италия (госуд. дороги)	Британская Индия (ж. д. 1 кл.)
		1927/28 г.	1927	1926	1927	1927	1926	1927/28	1927/28
1	Эксплоатационная длина в *км* . .	75 826	384 043	64 940	32 831	35 535	43 532	15 923	57,271
2	Локомотивы: общее наличие . . .	17 573	61 344	5 679	24 098	24 895	20 943	6 843	9 626
3	на 1 *км*	0,232	0,160	0,087	0,734	0,465	0,481	0,430	0,158
	Пассажирские вагоны: общее наличие	25 802	53 822	6 848	72 808	82 766	57 434	13 339	23 616
	на 1 *км*	0,340	0,140	0,105	2,22	1,55	1,32	0,84	0,412
4	Товарные вагоны: общее наличие	467 791	2 354 884	221 255	718 249	663 466	524 108	160 026	219 192
	на 1 *км*	6,17	6,13	3,41	21,88	12,39	12,04	10,05	3,83
5	Средняя подъемная сила товарного вагона в тоннах	16,4	41,3	33,4	11,0	16,4	16,7	17,91	18,35
6	Средний вес поезда нетто в тонн .	415	706	498	133	318	243	—	396
7	Густота движения в тыс. тонно-километров на 1 *км*	1 148	1 794	768	949	1 367	1 032	740	617
8	Рабочая сила: общее наличие работников	992 884	1 735 105	174,266	641 711	704 016	515 982	515 982	766 554
	1 *км* эксплоатационной длины	12,92	4.52	2,68	19,55	13,15	12,11	12,11	13,4
9	Общая сумма валового дохода в тыс. долларов	931 426	6 136 300	493 000	976 450	1 197 935	427 309	249 864	416 344
10	Валовой доход на 1 *км* в долларах	12 117	16 037	7 601	29 744	22,372	9 816	15 692	7 270
11	Коэфициент эксплоатации	78,9	74,5	78,9	80,8	85,5	81,5	89,8	61 16
12	Основной капитал: общая сумма в млн. долларов	2 862	22 873	3 560	5 184	6 059	5 160,5	—	3,851,2
	на 1 *км* в тыс. долларов . . .	38,8	59,6	54,8	157,9	113,2	119,4	—	67,2

ГЛАВА XVI

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОЧЕРК НАШЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПОЛИТИКИ И РАЗВИТИЕ НАШЕЙ РЕЛЬСОВОЙ СЕТИ.

1. ВОЗНИКНОВЕНИЕ У НАС ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И НАША ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА.

Постройка железных дорог началась у нас вскоре после их изобретения, всего на два года позднее, чем в Германии и Бельгии и на год раньше, чем в Австрии. Наша первая железная дорога протяжением около 27 *км*, между Петербургом, Царским селом и Павловском была открыта 30 октября 1837 г. Однако первоначально поезда ходили при помощи паровозов только по воскресным и праздничным дням, с 30 же января 1838 г. началось ежедневное отправление поездов до Царского села лошадьми и только с 4 апреля 1838 г. исключительно паровозной тягой, притом уже до самого Павловска.

Впрочем нельзя не отметить, что таким ранним началом железнодорожного строительства мы обязаны не своей собственной инициативе, но предприимчивости и энергии иностранца, профессора венского политехнического института Франца Герстнера, образовавшего для этого общество с капиталом в 3 млн. руб. В постройке дороги принимали участие австрийские инженеры. Тот же Герстнер еще в 1835 г. возбудил вопрос о постройке железной дороги между Петербургом и Москвой, испрашивая предоставление ему исключительной привилегии на сооружение железных дорог в России. Любопытно, что в особом образованном для рассмотрения вопроса комитете граф Канкрин, один из наиболее выдающихся наших министров финансов, выступил противником сооружения у нас железных дорог вообще. Он находил, во-первых, что при сравнительно низкой цене транспорта и небольшом количестве провозимых продуктов, дороги не могут оказаться выгодными, и во-вторых, что постройка дорог отнимет заработок у извозопромышленников и повлечет за собой понижение государственных и частных доходов. Глава ведомства путей сообщения, граф Толь, также был против сооружения железных дорог, находя, что «внутренняя торговля России нуждается лишь в дешевизны, а не в скорости». Впрочем, против сооружения желез-

ной дороги были все наши министры того времени. Публицистика также отнеслась несочувственно к новому изобретению в области транспорта. Известный в то время Отрешков в своей брошюре «О введении железных дорог в России» доказывал, что устройство такой дороги между Петербургом и Москвой «совершенно невозможно, очевидно бесполезно и во всяком случае невыгодно» [1]. Только в 1842 г., т. е. через 7 лет после возбуждения, вопрос о сооружении этой дороги был решен утвердительно. Постройка дороги длилась с 1843 до 1851 года и обошлась около 100 млн. рублей, т. е. около 156 000 руб. на километр.

Еще ранее, в 1839 г., была дана концессия на постройку Варшаво-венской железной дороги. Учредители ее, однако, не успели разместить акций и в 1842 г. заявили, что не в состоянии окончить начатую ими постройку. Дорога была окончена в 1848 г. средствами казны. Затем в 1851 г. правительство предприняло постройку С.-Петербургско-варшавской железной дороги по стратегическим соображениям, тогда как экономические интересы требовали скорее продолжения Петербургско-московской железной дороги до соединения ее с южными портами. По причине войны казна успела выстроить только участок от Петербурга до Гатчины. Всего за время с 1837 по 1853 г. у нас было выстроено только 1 045 километров, и затем в течение трех лет не было открыто для движения ни одного нового километра железной дороги, так что за 20-летний период времени сооружение у нас железных дорог не достигло и 1 067 километров. В Европе к 1855 году было отстроено уже 34 185 километров, в том числе в Англии 13 411 километров, в Германии 8 352 километра, и во Франции 5 535 километров. Ввиду этого нельзя не признать, что в первоначальный период сооружение у нас железных дорог шло весьма медленным темпом.

Что касается способа сооружения, то уже из сказанного видно, что правительство, после непродолжительных колебаний, вступило решительным образом на путь казенного железнодорожного хозяйства. Такое первоначальное направление нашей железнодорожной политики вполне отвечало общему духу всей внутренней политики Николая I—политики правительственной централизации по преимуществу. Правительство того времени стремилось удерживать исключительно в своих руках руководящее влияние во всех областях государственной и общественной жизни; частная инициатива проявлялась слабо и притом далеко не всегда поощрялась. Однако, несмотря на это, правительство относилось к предложениям частных предпринимателей о сооружении тех или иных рельсовых путей отнюдь не враждебно, но подвергало их подробному рассмотрению и даже одобрило не малое число таких предложений. Мотивы такого отношения к частной предприим-

[1] См. «Столетие железных дорог», Труды Научно-технического комитета Комиссариата путей сообщения, вып. № 20, стр. 14 и след.

чивости лежали в том, что финансовые ресурсы правительства в значительной мере поглощались военными нуждами того времени, а также работами по предпринятому только что сооружению Петербургско-московской магистрали, а между тем с каждым годом все более и более укреплялось сознание настоятельной необходимости оборудования страны усовершенствованными путями сообщения. Этим и объясняется стремление найти выход из создавшегося положения в привлечении частной предприимчивости и частных капиталов к делу железнодорожного строительства. Однако ни одно из намеченных и одобренных правительством частных предприятий не получило надлежащего осуществления. Обусловливалось это целым рядом неблагоприятных обстоятельств, главным образом неподвижностью русских капиталов и господствовавшим как на отечественных, так и на западно-европейских рынках недоверием к возможности успешных результатов железнодорожных предприятий в России.

Крымская война повлекла за собой существенное ухудшение как в состоянии наших государственных финансов, так и в общем положении нашего народного хозяйства. Создалось убеждение в чрезвычайной затруднительности, если не полной невозможности, снабдить страну рельсовыми путями сообщения более или менее скоро, с помощью одних лишь ресурсов казны, без обращения к содействию частной предприимчивости и частных капиталов. К действию этой основной причины присоединилось с половины 50-х годов влияние начавшейся реакции против господствовавшей до тех пор во всех сферах общественной и политической жизни системы строгой правительственной регламентации. У нас начинают получать решительное преобладание идеи и взгляды экономической свободы, идеи о предпочтительности для благополучия народного хозяйства принципов системы свободы промышленности с ее основными движущими силами—частной инициативой, личным интересом предпринимателей и ничем нестесняемой свободой конкуренции между ними. Это не замедлило отразиться и на нашей железнодорожной политике, причем на последнюю оказали большое влияние и выяснившиеся к тому времени не благоприятные финансовые результаты первых опытов ведения железнодорожного хозяйства распоряжением казны. Эти результаты в связи с крупными беспорядками, обнаружившимися вообще в казенном хозяйстве во время Крымской войны, привели к твердому убеждению, что недостатки и упущения, имевшие место при сооружении и дальнейшем содержании Николаевской (ныне Октябрьской) и Варшавско-венской железных дорог присущи самой системе казенного железнодорожного хозяйства.

Под влиянием всех этих обстоятельств правительство стало усиленно разрешать образование новых частных железнодорожных обществ, которым и предоставляло право на сооружение различных линий. Таких обществ за время с 1857 г. по 1864 г. включительно было учреждено 11, в том числе весьма известное в свое

время «Главное общество российских железных дорог», которому предоставлено было построить следующие четыре линии: 1) Петербург-Варшава с ветвью от Вильны до прусской границы, 2) Москва—Нижний-Новгород, 3) Москва—Тула—Орел—Курск—Харьков—Феодосия и 4) Курск или Орел—Либава.

Привлекая таким образом частную предприимчивость к сооружению новых железных дорог в довольно значительных для того времени размерах (около 4 250 *км*), правительство рассчитывало достигнуть этого лишь тем, что примет на себя ручательство «за выручение пяти процентов с определенных на сооружение сумм», «силою одного лишь доверия к строгой точности, с которой оно всегда выполняло свои долговые обязательства, но избегнет необходимости пожертвований значительных и неотложных». Надеждам этим, однако, не суждено было осуществиться. Большинство разрешенных частных обществ оказалось не в состоянии собрать необходимые капиталы, даже Главное общество отказалось от сооружения предоставленных ему таких чрезвычайно важных магистралей, как Москва—Севастополь (первоначально Феодосия) и Орел—Либава. Чтобы вовсе не остановить железнодорожного строительства, правительство вынуждено было, несмотря на стесненное положение средств государственного казначейства, предпринять постройку некоторых железнодорожных линий своим собственным распоряжением.

Этот первоначальный период нашей железнодорожной политики заканчивается 1865 г. Отличаясь в целом колеблющимся характером, он распадается на две половины. Первая длится с 1837 по 1857 г., в течение которого было сооружено 1 045 *км*, т. е. ежегодно по 52 *км*; все линии, за исключением 27 *км* Царскосельской железной дороги, были построены распоряжением и на средства казны. Во вторую половину периода, с 1857 по 1865 г., было построено значительно больше железных дорог, а именно 2 772 *км*, из них казною только 234 *км*, т. е. 8,44%, тогда как в первую половину периода казна построила 97,42%. Всего же наша рельсовая сеть достигла к концу 1865 г. 3 817 *км*. Железнодорожная сеть Европы достигла к этому времени 75 882 *км*, т. е. увеличилась на 41 697 *км*, в частности за десятилетие 1855—1865 гг. Англия построила 7 971 *км* новых железных дорог, доведя общее протяжение своей сети до 21 382 *км*, Германия построила 6 410 *км*, увеличив протяжение своей сети до 14 762 *км*, и Франция построила 8 027 *км*, что вместе с прежними ее линиями составило сеть в 13 562 *км*. Ввиду этих цифр роста европейских железных дорог нельзя было не поражаться ничтожностью наших достижений в деле оборудования страны рельсовыми путями сообщения.

2. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА И РАЗВИТИЕ СЕТИ С 1866 ПО 1878 Г.

Таким образом к концу первого периода развития нашей железнодорожной сети создалось такое положение, что правительство, за недостатком собственных средств, было решительно не в состоянии построить своим распоряжением сеть таких размеров, которые сколько-нибудь отвечали бы назревшим насущным потребностям народного хозяйства. В то же время финансовая поддержка, которую оно предоставляло частной предприимчивости, оказывалась явно недостаточной, чтобы привлечь эту последнюю к разрешению сказанной задачи. Такое положение настоятельным образом требовало коренного изменения в общем направлении нашей железнодорожной политики и принятия самых энергичных мер, чтобы сдвинуть дело оборудования страны рельсовыми путями сообщения с мертвой точки. Для обсуждения вопроса в целом была образована под председательством бывшего прежде министром путей сообщения Чевкина особая комиссия, которая подвергла подробному обсуждению уже и до того неоднократно рассматривавшийся вопрос об относительных преимуществах и недостатках казенной и частной постройки железных дорог. За исходное основание для всех своих суждений комиссия приняла положение, что постройка железных дорог составляет столь насущную потребность России, что удовлетворение этой потребности не терпит никакого отлагательства. По мнению комиссии, в то время было необходимо построить до 5 335 *км* рельсовых путей, чтобы соединить центральные губернии с западными и приволжскими и притом завершить эту постройку в течение 10 лет. Что касается способов осуществления этой задачи, то комиссия пришла к тому заключению, что к этому делу необходимо привлечь частную предприимчивость и частные капиталы, так как при сооружении дорог распоряжением и на средства казны правительству было необходимо заключать очень крупные и обременительные займы на сотни миллионов рублей. Комиссия допускала необходимость постройки железных дорог и на счет казны, но находила, что, как показывает опыт некоторых иностранных государств (Бельгия, Франция, Австрия), равно как и наш собственный, неизбежным последствием казенной системы сооружения рельсовых путей почти всегда является замедление в постройке необходимого числа железнодорожных линий. В частной предприимчивости и частном хозяйстве в железнодорожном деле комиссия придавала значение только быстроте, которую можно было ожидать от применения этой системы для дела осуществления необходимой нам рельсовой сети.

Сообразно с такой постановкой вопроса и приведенными заданиями комиссия выработала целую систему финансовых и административных мер, которые составили основу нашей железнодорожной политики на целый следующий период, длившийся с 1866 г.

до конца 70-х годов прошлого столетия, и являющийся одним из наиболее ярких периодов в истории нашего железнодорожного дела. Применявшаяся в этот период система мер в отношении частной предприимчивости в железнодорожном деле получила впоследствии громкую, хотя и не почетную известность под именем «концессионной системы». Сущность этой системы заключалась в том, что предпринимателям строителям открывалась широчайшая возможность очень крупной наживы уже на самом образовании новых обществ, на реализации капиталов и на операциях по сооружению уступавшихся им линий, совершенно независимо и без всякого соответствия с теми действительными слугами, которые они оказывали народному хозяйству. Достигалось это благодаря всей совокупности тех условий, в которых тогда происходило самое учреждение новых железнодорожных предприятий, сооружение уступавшихся им линий и вся последующая их эксплоатация

Правительство начало с того, что, помимо гарантии процентов и погашения по облигациям вновь учреждаемых железнодорожных обществ, вместе с тем сознательно и заведомо стало допускать весьма преувеличенное определение учредителями строительной стоимости подлежавших сооружению линий, а вначале и реализацию облигационных капиталов предоставляло производить самим учредителям. Обеспечивая таким образом предпринимателям обильный приток денег, правительство оставляло в то же время за ними почти полную свободу и бесконтрольность во всех действиях и распоряжениях как в отношении финансовых операций (главным образом бесконтрольная продажа облигаций на рынке), так и в отношении сооружения и последующей эксплоатации уступленных линий. Благодаря этому создавалась очень легкая возможность сбережений на постройке против чрезмерно раздутого строительного капитала, а также при выпуске облигаций на рынок через подставных лиц или при сохранении их за собой по пониженной оценке, чтобы затем продать настоящим владельцам по более высокой цене.

Вследствие этого первым предпринимателям удалось в очень короткое время реализовать огромные барыши, даже вовсе не внося акционерных капиталов, хотя номинально последние и составляли весьма крупную долю от $^1/_3$ до $^1/_5$ в общей сумме основных железнодорожных капиталов. Эти капиталы и составили для первых предпринимателей чистую учредительскую премию. Вскоре к гарантии облигационных капиталов присоединилась еще гарантия и акционерных капиталов, сначала частичная и временная (на 15 лет), а затем полная и абсолютная гарантия определенного неизменного довольно высокого дохода на акционерный капитал, притом не с момента открытия движения на дороге, а с момента выпуска акций. Эта гарантия присвоивалась даже не вновь учреждаемому обществу, но непосредственно держателю акций, который таким образом с самого же начала всецело освобождался от всяких случайностей и всяких забот о правильной

постановке предприятия и дальнейшей правильности его эксплоатации.

Если бы собранные капиталы были сполна расхищены, и дорога вовсе не была построена, то акционер все-таки получал бы сполна гарантированный ему доход.

Построенная на изложенных началах «концессионая система» действительно вызвала широкий приток частной предприимчивости и частных капиталов к железнодорожному строительству. В относительно короткий промежуток времени, именно с 1866 по 1878 г. включительно, было построено 18 695 километров новых железных дорог, из которых, впрочем, 1 051 километров были сооружены казной. Конечно, если бы была принята система сооружения дорог распоряжением казны и на ее средства, то едва ли у нас была бы отстроена в указанный относительно короткий промежуток времени рельсовая сеть столь значительного протяжения. Однако, это отнюдь не свидетельствовало бы, что, как полагала комиссия Чевкина, казенному хозяйству по самой природе его присущ замедленный темп железнодорожного строительства, хотя медленность развития сети действительно весьма часто является спутником системы государственного железнодорожного хозяйства, но, как увидим ниже, причинная связь здесь совершенно иного свойства, и факт медленности сам по себе еще ничего не говорит против самой системы.

Указанной быстротою сооружения рельсовой сети значительного протяжения собственно и исчерпываются положительные результаты концессионной системы. Во всех остальных отношениях эта система могла дать и действительно дала только отрицательные последствия. Она разрушала те основные условия, наличность которых безусловно необходима для того, чтобы частная предприимчивость вообще могла действовать сколько-нибудь правильно и в надлежащем соответствии с общими интересами народного хозяйства. Допущение заведомо преувеличенных расценок строительной стоимости и размеров основных капиталов сразу же обращало всю энергию и искусство предпринимателей не на то, чтобы тщательно исследовать условия будущей деятельности учреждаемых предприятий и прилагать все усилия к правильной постановке их, но на то, чтобы достигнуть возможно больших барышей на самом учреждении и постройке, хотя бы за счет ухудшения финансовых и технических условий сооружаемых дорог, к будущей судьбе которых они были совершенно равнодушны. Выстроив дороги кое-как, предприниматели сдавали их постоянным владельцам-акционерам в далеко незаконченном виде, так что они требовали дальнейших значительных затрат на свое оборудование, а между тем уже были обременены преувеличенными обязательными платежами, в огромном большинстве случаев совершенно не отвечающими их реальной доходности.

Полная и абсолютная гарантия определенного неизменного дохода довершала дело. Эта система вообще может не оказывать

вредного влияния на ход эксплоатации только в том случае, если дороги, пользующиеся такой гарантией, представляют серьезные шансы на получение дохода выше гарантированной нормы в самом ближайшем времени после открытия движения. Наши железные дороги в огромном большинстве далеко не были в таком положении. Вследствие слабости торговопромышленных оборотов страны, редкости населения и невысокого уровня его благосостояния, недостатка капиталов, энергии и предприимчивости в деле разработки естественных богатств и по некоторым другим причинам, доходность наших железных дорог развивалась чрезвычайно медленно, достигая нормальных размеров в среднем лишь на 20-м году действия дорог. Введенная у нас при таких условиях система абсолютной гарантии определенного неизменного дохода явилась прямой причиной того, что наши железнодорожные компании оказались по окончании постройки совершенно незаинтересованными в том, чтобы развивать доходность своих линий путем деятельной, умелой и бережливой эксплоатации, так как все их усилия и старания в этом направлении могли только уменьшить приплаты казны по гарантии, но в огромном большинстве случаев ничего не прибавили бы к гарантированному им неизменному доходу на акции. Вместе с тем они не несли и никакой материальной ответственности ни за дороговизну и неудовлетворительность постройки, ни за отсутствие хозяйственности, небрежность и даже злоупотребления при эксплоатации, так как опять-таки последствия всего этого падали всецело на казну, но не могли уменьшить гарантированного дохода.

Таким образом в результате применения концессионной системы в той форме, как она была применена у нас в период 1866—1878 гг., железные дороги оказались построенными очень дорого и крайне неудовлетворительно, а эксплоатировались и того хуже. Правительство вынуждено было действительно, вопреки своим надеждам, принести огромные денежные жертвы по принятому за доходность железнодорожных обществ ручательству. Сумма долгов железнодорожных компаний казне составляла на 1 января 1880 г. 1 092 224 082 руб. Несмотря на эти крупные жертвы, неподготовленность дорог и неспособность их к исправному исполнению перевозок вызывали постоянные жалобы промышленности, сельского хозяйства, торговли и населения. Когда же во второй половине 70-х годов наступили политические осложнения на Балканах, а затем началась русско-турецкая война, и наши железные дороги оказались также не в состоянии удовлетворить возникшие в связи с войной потребности по передвижению войск и необходимого снабжения для армии, то вся действовавшая железнодорожная система подверглась самому резкому и всеобщему осуждению.

3. ДЕСЯТИЛЕТИЕ 1879—1888 ГГ.

С конца 70-х годов прошлого столетия наступает коренная перемена в общем направлении нашей железнодорожной политики. Правительство не только отказывается самым решительным образом от концессионной системы, но круто изменяет свое отношение к самому принципу частного железнодорожного хозяйства. Можно сказать даже, что с конца 70-х и начала 80-х гг. у нас происходит не только перемена в направлении железнодорожной политики, но начинается процесс полного и коренного переворота во всей постановке железнодорожного дела. Именно с этого времени частнопромышленные и коммерческие начала, на которых до сих пор почти всецело строилось наше железнодорожное дело (см. главу VIII) начинают, хотя медленно, но систематически и последовательно вытесняться публично-правовыми началами государственного железнодорожного хозяйства. Процесс этот, впрочем, не заканчивается в десятилетие 1879—1888 гг., но продолжается и во все последующие десятилетия.

Едва ли, однако, можно думать, что описанные в предыдущем параграфе обстоятельства были бы сами по себе достаточны, чтобы вызвать такой коренной поворот в развитии нашей железнодорожной системы. Несомненно, что большое влияние в этом направлении оказала перемена в общем направлении нашей государственной политики, начавшаяся с половины 70-х годов и заключавшаяся в восстановлении начал строгой регламентации и всестороннего вмешательства во все стороны народной жизни. Это отразилось на нашей экономической политике, а вслед за сим и на нашей железнодорожной политике, которая всегда находится в самой тесной зависимости от общей и, в особенности, от экономической политики государства, что совершенно естественно и неизбежно при том огромном и разностороннем значении, какое имеют пути сообщения и средства сношений как для осуществления чисто государственных задач, так и для всего народного хозяйства и благополучия страны.

Железнодорожная политика десятилетия 1879—1888 гг. в общем может быть охарактеризована, как политика последовательного, систематического и существенного усиления воздействия правительственной власти на железнодорожное дело. Правительство не только отказывается от содействия предпринимателям в собирании необходимых капиталов, но и впервые, после длинного периода сооружения железных дорог почти всецело через посредство частной предприимчивости, вновь обращается к строительству и эксплоатации железных дорог непосредственным распоряжением и за счет казны, а также отбирает дороги от частных компаний в руки казны. Одновременно с этим, вместо предоставлявшейся прежде частным предпринимателям полной свободы и бесконтрольности как при учреждении обществ и сооружении уступленных им линий, так и при последующей их эксплоатации, правительство

постепенно устанавливает строгую регламентацию и всесторонний надзор за частными железнодорожными обществами как в отношении сооружения новых линии, так и в отношении эксплоатации принадлежавших им дорог, притом не только по всем денежным оборотам, но также и во всех их административно-хозяйственных и коммерческих распоряжениях.

Однако общие условия 1879—1888 гг. были весьма неблагоприятны для железнодорожного строительства. Расходы и экономические потрясения, связанные с русско-турецкой войной 1877 г., неурожаи начала 80-х годов и затяжной общий экономический кризис делали весьма затруднительным собирание необходимых для постройки новых дорог капиталов. Этими обстоятельствами и объясняется, что всего за рассматриваемое десятилетие было открыто для движения 7 490 *км*, из них казною 4 651 *км*, или 62,1% и частной предприимчивостью 2 839 *км*, или 37,9%. Однако наряду с этим решительным преобладанием непосредственного казенного строительства по сравнению с господством частного строительства в предыдущем периоде, не может не обращать на себя внимания факт значительного замедления темпа развития рельсовой сети в 80-е годы. В предыдущем периоде строилось ежегодно по 1 386 *км*, в 80-е же годы только по 749 *км*, т. е. на 46% меньше.

Это явление не представляется единичным в истории наших железных дорог. Можно даже установить в качестве общего правила, что все те относительно короткие периоды времени, в которые расширение нашей железнодорожной сети производилось, преимущественно, путем сооружения новых дорог непосредственным распоряжением казны, характеризуются значительным ослаблением железнодорожного строительства, которое притом направляется главным образом на проведение линий, имеющих не столько экономическое, сколько стратегическое и общеполитическое значение. Так было в 40-х и в начале 50-х годов, в 80-е годы, в первое десятилетие 900-х годов. Имеется мнение, что это явление связано с самым существом системы государственного железнодорожного транспорта, что оно обусловливается не какими-либо временными или случайными обстоятельствами, но непосредственно вытекает из основных финансовых условий существования и все усложняющейся деятельности государств новейшего времени, для которых невозможно или во всяком случае чрезвычайно затруднительно огромные единовременные затраты, которых требуют такие сооружения, как железные дороги и каналы, покрывать из текущих государственных доходов. Ресурсы же, которые могут быть получены государственным кредитом, обыкновенно поглощаются почти всецело другими настоятельными государственными нуждами, и государство далеко не всегда имеет возможность заключать займы еще и для сооружения железных дорог и каналов. Едва ли, однако, можно признать вполне правильным такое объяснение причин периодических колебаний в темпе развития

нашей рельсовой сети с преобладанием участия в железнодорожном строительстве то казны, то частной предприимчивости. Такие же замедления и перебои в последовательном оборудовании страны рельсовыми путями сообщения известны и странам с исключительно частной предприимчивостью в деле железнодорожного строительства. Ярким примером могут служить Соединенные штаты Америки, в которых в 90-е годы прошлого столетия прирост сети был на 54% меньше против предыдущего десятилетия. То же самое имело место в Англии после железнодорожного кризиса второй половины 40-х годов, во Франции в 50-х годах. Мы думаем, что причины периодических колебаний в железнодорожном строительстве как у нас, так и в других странах коренятся главным образом в общих причинах периодических подъемов и депрессии всей экономической жизни. Мы уже отметили наши финансовые и экономические затруднения конца 70-х и начала 80-х годов прошлого столетия. Другие указанные выше эпохи преобладания у нас казенного железнодорожного хозяйства являются также далеко неблагополучными в экономическом и финансовом отношениях, в особенности в смысле обилия капиталов, и в эти эпохи строительство новых железных дорог во всяком случае должно было бы замедлиться и сократиться при всякой системе железнодорожного хозяйства.

Общий характер железнодорожной политики 80-х годов в отношении железнодорожного строительства выражается, между прочим, и в том, что в ряде мотивов, по которым предпринималось сооружение новых железных дорог, на первом месте являлись не только и даже не столько прямые и непосредственные задачи всякого усовершенствования путей и средств сообщения—содействие народному хозяйству путем улучшения перевозки и удешевления ее стоимости, сколько достижение разных целей общей экономической и государственной политики. Железные дороги строились, например, для доставления заработка населению местностей, пострадавших от неурожая; сооружение целого ряда других дорог мотивировалось тем, что необходимо оказать поддержку фабрично-заводской промышленности, переживавшей состояние депрессии, в особенности заводам железоделательным, вагоностроительным, рельсопрокатным, наконец, дороги строились для целей военной обороны страны. Несмотря, однако, на такое вторжение в дело железнодорожного строительства целей общей экономической и государственной политики, в период 1879—1888 годов были сооружены такие первостепенной важности для развития основных отраслей нашей промышленности дороги, как Криворожская (впоследствии Екатерининская), соединившая Донецкий каменноугольный бассейн с Криворожскими залежами железной руды и тем впервые положившая основание для мощного развития горнозаводской промышленности Донецкого бассейна, Ивангородо-домбровская дорога, сыгравшая ту же роль в отношении Домбровского бассейна, Баскунчакская, создавшая новый соле-

промышленный район, Тифлисо-бакинская, имевшая огромное значение для развития нашей нефтяной промышленности, наконец, Закаспийская, хотя и сооруженная всецело по мотивам стратегического свойства, но положившая начало широкому развитию хлопководства в Средней Азии.

Следующей чертой, характеризующей железнодорожную политику 80-х годов, является начало выкупа частных дорог, которых было взято в казну за это время 2 259 *км*.

Далее весьма важным актом железнодорожной политики рассматриваемого периода было объединение всех железных дорог (казенных и частных) в единую связную систему рельсовых путей сообщения, с установлением определенных и точных прав и обязанностей как между ними самими, так и всех их по отношению к грузохозяевам и пассажирам. Наши железные дороги, имевшие в 1880 г. протяжение в 22½ тыс. *км*, были раздроблены между 40—45 отдельными железнодорожными компаниями, ничем не связанными друг с другом и распоряжавшимися у себя в пределах своих линий вполне самостоятельно. При отправке грузов по дорогам нескольких компаний, приходилось выкупать груз на конечной станции каждой дороги, выгружать из вагона, нередко перевозить гужом на станцию соседней дороги и здесь вновь отправлять его, вновь нагружать, повторяя эту процедуру столько раз, сколько отдельных дорог груз должен был пройти. Понятно само собой, сколько затруднений и лишних расходов такое положение причиняло промышленности, торговле и сельскому хозяйству. Уже с конца 60-х годов дороги начали организовывать прямые сообщения сначала в пределах отдельных групп дорог, а затем и между группами. Но только законом 1879 г. на все дороги была возложена обязанность вступать друг с другом в прямые сообщения по перевозке как грузов, так и пассажиров. Далее, отношения между железными дорогами, и публикой определялись односторонним образом самими компаниями, в форме вырабатывавшихся ими «условий перевозки», благоприятных для собственных интересов, но во вред интересам публики. В 1886 г. был издан «Общий устав российских железных дорог», точно регламентировавший как частные договорные отношения между железными дорогами и публикой, так и впервые установивший у нас в отношении эксплоатации железных дорог основные принципы публичного железнодорожного права, в силу которых на место произвола и частных интересов железных дорог был поставлен твердый порядок и общий интерес народного хозяйства. Дальнейшую и весьма существенную часть железнодорожной политики 80-х годов составляет целый ряд мер, последовательно принимавшихся для организации правительственного контроля над железнодорожными тарифами и закончившихся изданием законов 8 марта и 12 августа 1889 г., в силу которых все управление тарифами железных дорог казенных и частных было сосредоточено всецело в руках самого правительства. При этом были созданы и

специальные тарифные учреждения, в виде Совета по тарифным делам, Тарифного комитета и Департамента железнодорожных дел, поставленные настолько хорошо в отношении личных сил и материальных средств, что они были в состоянии, несмотря на огромное влияние и упорное сопротивление железнодорожных компаний, действительно овладеть делом железнодорожных тарифов во всей его совокупности и подчинить его полному и всестороннему контролю и руководительству со стороны правительства. Тогда же был организован и всесторонний надзор за всеми хозяйственными, финансовыми и строительными операциями частных компаний.

4. ПЕРИОД 1889—1901 ГГ.

Железнодорожная политика с конца 80-х годов прошлого столетия по 1901 г. представляет собою, с одной стороны, поворот в сторону привлечения частной предприимчивости и частных капиталов к делу железнодорожного строительства, а с другой, полное завершение заложенной в 80-е годы системы правительственного руководительства железнодорожными тарифами и систематического и всестороннего надзора за хозяйством и всей деятельностью частных железнодорожных компаний. Что касается привлечения частной предприимчивости к сооружению новых дорог, то оно происходит в виде смешанной железнодорожной системы, притом в совершенно особой оригинальной форме, едва ли применявшейся где-либо в других странах. К концу 80-х годов правительство пришло к твердому убеждению, что довести нашу рельсовую сеть до таких размеров, как это требуется растущими потребностями народного хозяйства, и государства, совершенно невозможно исключительно на средства казны. Правительство полагало, что общегосударственные ресурсы могут быть обращаемы на сооружение лишь таких линий стратегического и политического значения, осуществление которых безусловно не может быть предоставлено частной предприимчивости или не может быть достигнуто с ее помощью. Однако чтобы привлечение частной предприимчивости не сопровождалось теми же отрицательными последствиями и потерями, какие дала концессионная система, бывший в то время весьма известный министр финансов И. А. Вышнеградский придумал особую систему, заключавшуюся в том, чтобы заставить более богатые и энергичные общества, получавшие хороший чистый доход от своих предприятий, принять на себя сооружение необходимых новых линий. Расчет заключался в том, что дефициты по этим линиям упадут не на казну, а на компании, которые построят их. План И. А. Вышнеградского вполне удался. Как он сам, так и его преемник, С. Ю. Витте, действительно сумели разными, иногда и не вполне лойяльными способами, заставить крупные железнодорожные общества развить весьма широкое железнодорожное строительство. За рассматриваемое время эти общества построили около 14 тыс. *км*. Кроме того вновь об-

разованными мелкими обществами было построено около 1 800—1 900 *км* без всякой гарантии со стороны правительства. Таким образом страна действительно получила около 16 тыс. *км* новых железных дорог без всяких затрат и потерь со стороны казны, так как недостаточная доходность вновь построенных компаниями линий падала на чистый доход их по старым линиям. Однако этот успех продолжался лишь некоторое время, после которого целый ряд богатых железнодорожных обществ подвергся полному банкротству и стал требовать крупных приплат от той же казны.

Казна выстроила на собственные средства 11 300 *км*, что составляет 41,8% из общей суммы вновь построенных за это время 27 тыс. *км* главных линий. Таким образом казенное строительство вновь уступает место частной предприимчивости, построившей 58,2%. При этом казенное строительство было направлено, главным образом, именно в 85%, на сооружение дорог общегосударственного и специально-стратегического значения. Первое место среди этих дорог занимает Великий Сибирский путь, постройка которого была начата в 1890 г. Начиная с 1896 г. последовательно открываются различные его участки, и в 1901 г. он доходит, в виде Забайкальской дороги, до границ империи с Манчжурией. Эта огромная магистраль имеет протяжение в 6 847 *км* стоимостью в 562½ млн. руб. Затем следуют дороги: Самарканд—Андижан—Черняево—Ташкент, Тифлис—Карс, Манчжурская (2 536 *км*), Пермь—Котлас и др. Это широкое строительство в Азии и на окраинах составляет одну из характерных особенностей нашего железнодорожного дела в 90-е годы. Другую особенность его составляет постепенное преобразование наших старых обществ, владевших еще в 1889 г. сетями относительно небольшого протяжения, в крупные компании, увеличившие во много раз протяжение принадлежавших им линий путем главным образом нового строительства, а отчасти и слияния. В нижеследующей таблице приводится протяжение (в километрах) железнодорожных линий бывших наших главных шести компаний.

	1889 г.	1901 г.
Владикавказская	966	2 487
Московско-виндаво-рыбинская	299	2 434
Московско-казанская	259	2 254
Московско-киево-воронежская	468	2 272
Рязанско-уральская	284	3 336
Юго-восточные	1 053	3 389
	3 329	16 172

Время с 1891 по 1901/02 г. было временем очень широкого перехода частных железных дорог в казну. Всего за это время было выкуплено 20 840 *км*.

Путей местного значения было сооружено за время с 1895 г. по 1902 г. 4 692 *км*, из них казною 1 052 *км* и частной предприимчивостью 3 640 *км*.

В заключение настоящей характеристики остается сказать, что период железнодорожной политики 1889—1901 гг. является наиболее замечательной и характерной во всех отношениях эпохой в истории нашего железнодорожного дела до возникновения мировой войны.

5. 1902—1908 ГГ.

Этот период нашей экономической жизни, а вместе с тем и железнодорожной политики, проходит под знаком кризиса и расстройства Неурожайные годы конца 90-х годов, начавшийся тогда же затяжной торгово-промышленный кризис, а затем война с Японией и революционное движение 1905 г. создали весьма неблагоприятные условия для всякой хозяйственной предприимчивости, в том числе и в области железнодорожного строительства. Частные капиталы с тех пор, как правительство перестало предоставлять им гарантию дохода и иные льготы, шли в дело строительства новых дорог, как упомянуто выше, лишь крайне неохотно. За время с 1891 по 1914 г. из нескольких десятков предоставленных концессий большинство не могло реализовать необходимых капиталов, так что за указанный значительный промежуток времени вновь образованными обществами было построено только около 2 135 *км*. В 1905 г. был издан специальный закон «о мерах к привлечению частных капиталов в дело железнодорожного строительства в России». Однако предоставленные по этому закону льготы, в том числе даже гарантия облигационных (но не акционерных) капиталов, оказались недостаточными и не могли достичь намеченной цели. При таких условиях правительству приходилось, несмотря на стесненное положение государственных финансов, строить новые железные дороги преимущественно собственным распоряжением и за свой счет.

Всего за 7 лет с 1902 по 1908 г. было построено 9 296 *км*, в том числе казною 6 769 *км* и частными обществами 2 527 *км*. Таким образом в этом периоде вновь решительно выдвигается на первый план казенное строительство, давшее 72,8% общего увеличения рельсовой сети, тогда как на частную предприимчивость приходится всего лишь 27,2%.

В среднем строилось ежегодно по 1 328 *км*, что дает против годовой средней за период 1889—1901 гг., составлявшей 2 078 *км*, весьма значительное падение темпа развития нашей железнодорожной сети, а именно на 36%.

Что касается других сторон железнодорожной политики этого периода, то ни в организации, ни в пределах полномочий правительства по контролю и надзору за железнодорожным хозяйством и тарифами не произошло никаких существенных перемен. Что же касается задач тарифной политики, то на первый план в это время выдвигается задача улучшения финансового положения наших железных дорог путем весьма осторожного и умеренного повышения тарифных ставок.

6. ПОДЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА С 1909 Г.

К половине 1908 г. заканчивается длившийся почти 10 лет период угнетения и депрессии в нашем народном хозяйстве, и с 1909 г. страна вступила в полосу общего стремительного подъема, продолжавшегося непрерывно до начала мировой войны. Подъем этот, охватив весь народнохозяйственный организм, с особенной силой и яркостью проявился в сфере денежного рынка, рынка капиталов и тяжелой индустрии, в которой развитие пошло столь энергичным темпом, что вскоре стали обнаруживаться, чугунный, цементный и топливный голод [1]. Однако несмотря на обилие капиталов на рынке, льготы по закону 1905 г. все-таки не могли привлечь их к железнодорожному строительству. Главным препятствием являлось отсутствие уверенности в получении в сколько-нибудь скором времени хотя бы минимального дохода на акционерный капитал. Тогда правительство, не решаясь на предоставление гарантии на акционерные капиталы ввиду антипатии, которую эта мера вызывала в общественном мнении, признало однако необходимым усилить финансовую поддержку частной предприимчивости. В результате была выработана целая система довольно сложных и тонких поощрительных мер, которые с избытком возместили предпринимателям отсутствие правительственной гарантии на акционерный капитал. Прежде всего для облегчения собирания необходимых основных капиталов, допущено было значительное понижение доли акций в этих капиталах сравнительно с облигациями. В прежнее время отношение акций к облигациям допускалось в размере 1 : 3, или 1 : 4, но не менее 1 : 5. Теперь это отношение падает до 1 : 9 и даже до 1 : 12. При дальнейших выпусках облигаций для расширения построенной вновь образованными обществами сети допускалось понижение этого отношения до 1 : 19. В том же направлении привлечения частных капиталов действовало и разрешение обращать в пользу акционеров половину сбережений на расходах по постройке. Еще большее значение имело предоставление реализации облигаций самим акционерам, причем допускалась более или менее значительная разница между разрешенной министром финансов минимальной эмиссионной ценой облигаций и действительной ценой, по которой можно было реализовать их на бирже. Это открывало возможность так называвшегося тогда банковского покрытия акционерного капитала, т. е. возможность осуществлять новые железнодорожные предприятия с очень крупными основными капиталами, не внося вовсе никакого акционерного капитала. Эти меры, вместе еще с некоторыми другими, представляли собой в сущности, хотя лишь в известной степени и в смягченной форме, возврат к финансовым порядкам концессионной системы, потому что стремились привлечь частную предприимчивость путем предоставления ей, сверх выгод

[1] С. Первушин. Хозяйственная конъюнктура. Москва 1925, стр. 177, 181, 187.

по эксплоатации, чем ограничивался закон 1905 г., также таких выгод, которые могли бы быть получены по возможности скорее, не выжидая открытия дороги и выяснения действительных результатов деятельности предприятия и независимо от этих результатов, на самых операциях по учреждению обществ и по сооружению новых линий. При сходстве в этом отношении с концессионной системой, новая система существенным образом отличалась от последней в том отношении, что продолжали сохраняться во всей строгости прежние контроль и надзор правительства как за всеми финансовыми оборотами и строительными операциями новых обществ, так и за всей их последующей деятельностью и хозяйством.

Установленные новые финансовые условия для образования новых железнодорожных предприятий в связи с указанным общим подъемом хозяйственной конъюнктуры и существенным повышением доходности старых дорог привели к чрезвычайному оживлению у нас железнодорожного предпринимательства, а отчасти и строительства. Последнее в значительной мере тормозилось тогдашним министром путей сообщения Рухловым, который успел затормозить постройку многих важных линий частной предприимчивостью, но не сумел в то же время ни предусмотреть, ни настоять на сооружении настоятельно необходимых новых дорог распоряжением казны[1].

За время с 1909 по 1917 г. было открыто для движения 15 192 *км*, включая в это число линии, построенные не только новыми обществами, но также и старыми и казной. Из общей суммы этих линий было открыто для движения за время до 1916 г. включительно казной 2 816 *км* или 22,5% и частными обществами 9 729 *км* или 77,5%.

В среднем ежегодно открывалось для движения по 1 688 *км*, что составляет ускорение темпа развития сети на 27% против предыдущего семилетия. Строились в значительной мере дороги, имевшие общегосударственное колонизационное и стратегическое значение. Главнейшие из них следующие: Западно-уральская, Северо-восточная уральская, Алтайская, Кольчугинская, Южно-сибирская, Оленецкая, Семиреченская, Черноморская, Ачинско-минусинская.

7. ВРЕМЯ С ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ ДО НАШИХ ДНЕЙ.

Последний период в истории нашей железнодорожной политики начинается со времени национализации железных дорог, которая была произведена на основании изданного 28 июня 1918 г. общего декрета о национализации крупных капиталистических предприятий. Этим декретом все частные железные дороги как находившиеся в эксплоатации, так и строившиеся были объявлены

---

[1] См. подробности в «Известиях собрания инженеров путей сообщения» за 1916 г., № 1 и 2.

государственной собственностью Эта мера являлась одним из наиболее существенных и основных элементов новой создавшейся тогда системы организации экономических и социальных отношений

Ко времени Октябрьской революции в постройке находилось 13½ тыс. километров. Первое время после революции характеризуется почти полной приостановкой железнодорожного строительства, так как гражданская война, интервенция и блокада не давали возможности заняться ни продвижением постройки начатых линий, ни новыми сооружениями. Все усилия были направлены на то, чтобы сдать в эксплоатацию насколько возможно больше дорог, хотя бы с большими недостатками, допускавшими лишь временное движение. Всего за 10 лет с 1918 по 1927 г. было сдано в эксплоатацию 7 687 *км*. Большинство этих линий, а также находящихся еще в постройке, расположены на окраинах Союза и имеют пионерный и даже колонизационный характер.

В среднем сдавались ежегодно в эксплоатацию 768 *км* новых линий, что составляет против предыдущего периода 1909—1917 гг., когда ежегодно открывалось для движения по 1 688 километров, понижение темпа развития нашей железнодорожной сети на 51%.

8. СОВРЕМЕННОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО НА БЛИЖАЙШИЕ 5 ЛЕТ.

Бюджетные ассигнования на новое железнодорожное строительство составляли в 1925/26 г. 29,2 млн. руб и в 1926/27 г.—47,7 млн. руб. За счет этих ассигнований находилось в процессе работ в 1925/26 г. 3 601 *км* и в 1926/27 г.—4 468 *км*.

В составе строившихся линий за эти годы находилось много линий, начатых постройкой еще в дореволюционное время, общим протяжением 2 019 *км*, а именно: Баку—Джульфа 409 *км*, Туапсе—Адлер и Ахалсенаки—Зугдиды 142 *км*, Нижний-Новгород—Котельнич 379 *км*, Троицк—Орск 411 *км*, Мерефа—Апостолово и Новомосковск—Павлоград 415 *км* и Петропавловск—Щучье—263 *км*.

Из этих линий сданы в эксплоатацию в октябре 1927 г. участки: Нижний-Новгород—Котельнич, Днепровск—Апостолово и Петропавловск—Кокчетав общим протяжением 894 *км*.

В 1926/27 г. приступлено к сооружению Туркестано-Сибирской железной дороги, долженствующей соединить два мощных производительных района: Сибирь с хлебом и лесом, с одной стороны, и Туркестан с его хлопковой базой—с другой. Окончание этой постройки намечается в 1931 г.

Выработанный на ближайшее пятилетие план железнодорожного строительства имеет целью разрешение следующих задач: снабжение СССР углем, снабжение страны лесом, а также удовлетворение потребностей сельского хозяйства и содействие колонизационному делу.

Для снабжения донецким углем севера запроектированы сле-

дующие линии: Брянск—Вязьма, Ворожба—Полтава, Ржев—Новгород и Лиман—Купянск. Для снабжения углем сезеро-восточных районов, а также для облегчения сношений сезеро-востока СССР с югом предполагается построить восточное полукольцо около Москвы по направлениям: Киржач—Орехово, Егорьевск—Ильинский погост и Тула—Венев—Зарайск. Предположено также построить ряд линий и ветвей для обслуживания угольных залежей: Кизеловских (Урал), карагандинских (Сибирь), ткварчельских (Закавказье), дальневосточных букачачинских и ткваричанских и различных месторождений среднеазиатских углей. Всего протяжение запроектированных горнопромышленных линий определяется Госпланом в 1 700 *км*.

Второй задачей намеченного железнодорожного строительства является лесоснабжение, значительно ныне затрудненное вследствие того, что главные лесные фонды передвинулись после революции на северо-восток. Для снабжения лесом ЦПО предполагается соединить Галич железнодорожной линией с Пинегом на Котласской ветке и продолжить эту линию дальше до Усть-сысольска (Никольские леса). Далее следует линия Вичуга—Юрьевец (Унжинские леса). Для усиления эксплоатации сибирских лесов намечена линия Томск—Енисейск, захватывающая лесные массивы верховий Чулымы, Ангары и Енисея. Для снабжения лесом Урала проектируются линии: Тавда—Тобольск и Надеждинский завод Ивдель. Экспорт леса усиливается сооружением линий Котлас—Сорока и Архангельск—Мезень. Экспорт из дальневосточных лесов предполагается обслужить линией Киме-де-Костри. В общем за пятилетие намечается начать постройку 3 000 *км* лесовозных линий. В известной мере они будут служить и колонизационным задачам.

Проблема обслуживания сельского хозяйства, еще более передвинувшегося после революции в восточные районы СССР, в основном разрешается смягчением уклонов на важнейшем сибирском направлении (Курган—Свердловск—Казань—Москва), что дает относительно дешевый выход сибирскому хлебу. Той же цели—дать выход восточному хлебу к южным портам—служат спрямляющие направления: Саратов—Миллерово, Безенчуг—Пугачевск, Оренбург—Уральск, Троицк—Оренбург, Оренбург—Уфа и пр. Запроектированы также особые подъездные пути для обслуживания вновь создаваемых крупных совхозов в Казакстане (700 *км*) и в Западной Сибири (250 *км*). Для снабжения сельского хозяйства минеральными удобрениями пятилетка предполагает сооружение линий: Вятка—Фосфоритная и Усолье—Соликамск, дающих выход вятским фосфоритным и пермским калийным солям.

Для разрешения проблемы хлопководства предполагается помимо окончания туркестано-сибирской линии в течение пятилетия соединить с сетью Хорезмский оазис посредством линии Н.-Ургенич—Чарджуй, как отрезка будущей магистрали Александров-Гай—Чарджуй. Всего за пятилетие предполагается начать по-

стройку 23 650 *км*. Из этого количества намечается закончить и сдать в эксплоатацию ориентировочно 17,4 тыс. *км*. Капитальные вложения в это строительство намечены в размере 2,2 млрд руб., а со снижением цен 1,8 млрд. руб.

Такое широкое строительство явится чрезвычайным усилением темпа развития нашей рельсовой сети. В период 1918—1927 гг. открывалось в среднем в год по 768 *км*, предположенное же на пятилетие железнодорожное строительство дает в год в среднем по 3 480 *км*, т. е. на 340% более, и на 107% более против последнего дореволюционного периода (1909—1917 гг.), когда строилось по 1 688 *км* в год.

В заключение настоящего исторического очерка даем нижеследующую таблицу, резюмирующую вышеприведенные количественные данные, характеризующие различные периоды нашей железнодорожной политики и ее результаты.

Годы	Открыто для движения километров	В среднем в год	Темп развития (ускорение +, замедление —) против предыдущего года) в %	Из общей суммы открытых для движения дорог построено			
				Казною км	%	Частной предприимчивостью км	%
1837—1856	1 045	52	—	1 018	97,42	27	2,58
1857—1865	2 772	346	+ 565	234	8,44	2 538	91,56
1866—1878	18 695	1 335	+ 286	1 051	5,9	17 644	94,1
1879—1888	7 490	749	— 44	4 651	62,1	2 839	37,9
1889—1901	27 015	2 078	+ 177	11 300	41,8	15 715	58,2
1902—1908	9 996	1 328	— 53	6 769	72,8	2 527	27,2
1909—1917	15 192	1 688	+ 27	2 816 [1]	22,5	9 729	77,5
1918—1927	7 697	768	— 51	7 697	100,0	—	—
1928—1929 / 1932—1933	17 400	3 480	+ 340	17 400	100,0	—	—

Таким образом к концу 1927 г. открыто было для движения всего 89 202 *км*, из них отошло от СССР в результате империалистической войны 11 690 *км*. Остаток составляет 77 512 *км*. Между тем в 1927/28 г. эксплоатационная длина нашей сети достигла 76 874 *км*, из них 75 860 *км* имели широкую колею и 1 014 *км* узкую. Несходимость приведенных цифр объясняется разноречием в статистических материалах за разные периоды времени.

[1] Эти цифры обнимают период 1909 — 1916 гг., а не 1909 — 1917 гг.

ГЛАВА XVII

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ.

1. ПОНЯТИЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И РАЗЛИЧНЫЕ ИХ ВИДЫ.

Под именем водных путей сообщения разумеются лишь воды, находящиеся в общем пользовании, служащие публичному обращению. Воды же, расположенные в пределах отдельных владений и недоступные для посторонних лиц и организаций, например, пруды, не входят в понятие водных путей сообщения в общественно-экономическом смысле и не составляют предмета нижеследующего изложения[1].

К водным путям сообщения относится прежде всего открытое море, которое представляет собой не столько путь, проходящий в определенном направлении, сколько огромную водную поверхность, доступную для движения во всех направлениях. Только в некоторых отдельных местах эта поверхность суживается, образуя более узкие проходы, каковы, например, Ламанш, Бельт, Зунд и др. Таким же характером отличаются и искусственные соединения различных морей, как Суэцкий, Панамский и др. каналы.

Морским путям сообщения противопоставляются внутренние водные пути, которые проходят внутри материка. Они в свою очередь подразделяются на различные виды, между которыми прежде всего должны быть отмечены так называемые «внутренние моря». Это или большие расширения рек, или самостоятельные водные бассейны, служащие для впадения рек и не имеющие непосредственного соединения с открытым морем, а иногда и не имеющие с ним вовсе никакого соединения. В зависимости от размера они допускают судоходство, по характеру своему близкое то к морскому, то к речному. Например, великие озера Северной Америки по глубине фарватера, размеру судов, характеру портов и размеру грузооборота являются вполне внутренними морями, и условия образования фрахтов на этих озерах ближе к образованию морских, чем речных фрахтов. Другие озера, например, озера Швейцарии, по условиям судоходства бли-

[1] Dr. R. van der Borght, Das Verkehrswesen, Leipzig 1925, S. 341.

же к рекам[1]. Таким образом, эти водные пространства представляют собой переходную форму от морских к внутренним водным путям сообщения. Но во всяком случае они резко отличаются от внутренних морей в собственном смысле, вроде Средиземного или Балтийского моря, которые окружены со всех сторон сушей и имеют лишь короткий и узкий морской выход в океан.

Внутренние водные пути сообщения разделяются прежде всего на судоходные и сплавные реки и протоки. Ван-дер-Боргт признает судоходными лишь те водные пути, по которым могут проходить суда с нагрузкой в 10 тонн. В культурных странах с оживленным транспортом совершенно нет в настоящее время таких рек, условия пароходства на которых не нуждались бы в поддержании посредством землечерпания. Многие же другие реки требуют сильного вмешательства человека, чтобы сделаться водным путем сообщения, отвечающим потребностям регулярного транспорта. В зависимости от степени этого вмешательства получаются два вида внутренних водных путей сообщения: регулированные и канализированные реки. Регулирование имеет задачей, не прерывая течения реки, придать ему возможно более равномерный характер посредством разного рода приспособлений, устраняющих препятствия для правильного и спокойного движения воды. При канализировании река разделяется посредством установки плотин на определенные отделения, так что прерывается свободный сток воды. Таким образом река разделяется на ряд продольных участков (так называемые бьефы), каждый из которых должен проходиться особо. Различие уровней воды в отдельных примыкающих друг к другу участках преодолевается посредством шлюзов или разного рода подъемных механизмов, с помощью которых судно перемещается из одного бьефа в другой. Канализирование реки приводит к устройству каналов, в собственном смысле, являющихся последним видом внутренних водных путей. В зависимости от различных целей каналов можно различать каналы оросительные, осушительные, сплавные и судоходные. Иногда некоторые из этих целей сочетаются. Судоходные каналы бывают двоякого рода: они или соединяют бассейны различных рек, проходя чрез водоразделы, или идут рядом с рекой (это так называемые «латеральные», боковые каналы).

Относительно преимущества каналов и железных дорог в отношении усовершенствования транспорта заключаются в следующем. Бесспорное преимущество железных дорог в отношении пассажирского движения и грузов большой скорости очевидно само собой. Затем они дают возможность всестороннего разветвления линий по всем областям страны, что при посредстве водных путей бывает возможно лишь в редких случаях и в гораздо меньшей степени и притом в обходных направлениях и с пе-

---

[1] Проф. С. В. Бернштейн-Коган, Внутренний водный транспорт, 1. История и финансы, Москва 1927, стр. 7.

перерывами перевозки. Затем железные дороги дают непрерывность транспорта в течение круглого года, деятельность же каналов приостанавливается в зимнее время на 2—3, а в восточной Европе и более месяцев в году. Наконец на железных дорогах операции с отдельными отправками легче, и расходы по нагрузке и выгрузке меньше, что имеет важное значение при перевозках на короткие расстояния. Сравнительно с этими преимуществами железных дорог, выгоды водных путей сообщения представляются малозначительными; таковы их следующие выгоды: плавание доступно для судов каждого отдельного судовладельца, притом с самостоятельной движущей силой, вследствие чего может возникать оживленная конкуренция между перевозчиками; затем возможность причала в любом пункте, а благодаря этому возможность устройства промышленных производств непосредственно вдоль пути; наконец, водные пути пригодны для перевозки таких предметов, которые по их природе (большой объем, взрывчатые вещества и т. п.) исключаются из железнодорожного транспорта. Что касается относительной стоимости перевозки, то Закс, после анализа издержек перевозки на обоих видах путей сообщения, приходит к заключению, что, если считать платежи процентов и погашения по строительным капиталам, то при слабом грузообороте железная дорога имеет решительное преимущество, при средней интенсивности движения соотношение издержек перевозки приближается к равновесию, и только при очень больших количествах груза каналы дают более низкие издержки на единицу перевозки, предполагая, конечно, наличность у них соответственной производительной способности и полное использование.

Однако хотя водные пути сообщения и допускают нагрузку и выгрузку в любом пункте, где судно может быть соединено с берегом, естественные условия не везде позволяют это, и поэтому в отдельных местах устраиваются особые приспособления для причала, нагрузки и выгрузки, хранения грузов, передачи их с воды на железную дорогу или обратно и др. операций. Такие приспособленные пункты составляют в морском транспорте порты и гавани, в речном—пристани.

2. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ И ЕГО МИРОВОЙ ХАРАКТЕР.

Водный транспорт в зависимости от рода путей, по которым он совершается, распадается на два вида: морской транспорт и внутреннее судоходство. Каждый из этих видов транспорта представляет настолько существенные особенности, что требует особого рассмотрения.

Впервые на море находит себе место свободное проявление хозяйственных сил. Море явилось ареной для всяких отважных стремлений вдаль, для искания приключений и богатств. Поэтому морское судоходство с самого же начала возникает в виде хо-

зяйственного предприятия, как соединение капитала и труда с целью получения прибыли посредством вложения капитала в сооружения и на предварительную оплату содержания труда. Морское судоходство является предвестником и прообразом производственных предприятий, работающих на рынок, так как обнаруживает признаки свободной предприимчивости уже в то время, когда производство в других отраслях народного хозяйства еще происходит в условиях семейственно-общественных связей или крепостной и цеховой зависимости. Однако первоначально оно играет эту роль не как самостоятельное предприятие, но лишь как составная часть более обширного торгового предприятия. Морской купец был владельцем корабля, сам руководил его переходами, и расходы по содержанию корабля являлись в его хозяйственном плане лишь одной из тех составных частей расходов по торговым операциям, которые он лично производил на месте. В этом виде морское судоходство с самого же начала является частным предприятием. Государственное судоходство средневековых итальянских торговых республик представляет лишь кажущееся исключение, потому что на самом деле оно служило лишь интересам немногих господствовавших в этих государствах семейств.

С течением времени происходит, как упоминалось уже в начале настоящего курса, отделение морского судоходства от торговли в особую самостоятельную отрасль промышленности, причем в дальнейшем своем развитии оно проявляет такие особенности и вызывает возникновение таких институтов, которые ставят его впереди всех других отраслей народного хозяйства. Постоянный риск и опасности, в которых проходит работа предприятий морского транспорта, привели к ограничению вкладываемых в предприятие долей капитала и прежде всего к ограничению ответственности перед кредитором лишь грузом и судном, между тем как по общему праву должник нес ответственность всем своим имуществом и даже собственной личностью. В морском же судоходстве впервые возникают общества с ограниченной ответственностью; затем морское страхование, послужившее образцом для транспортного страхования и вообще для других видов возмещения ущерба.

В настоящее время морские транспортные предприятия действуют под давлением всесторонней конкуренции, которая не ограничивается какой-либо определенной областью. Та полная свободная конкуренция, которую общепринятая экономическая теория имела в виду при объяснении явлений цен на рынке, достигает в области морского транспорта наиболее широкого и напряженного проявления, сравнительно со всеми другими областями хозяйственной деятельности человека. Это обстоятельство является решающим для экономики морского транспорта. Под давлением конкуренции предприятия морского транспорта вынуждены самым тщательным образом заботиться о соблюдении требова-

ний общего закона интенсивности транспорта. Как каждое из этих предприятий в отдельности, от гигантских океанских пароходов новейшего времени до парусных и весельных барок ближнего плавания, так и все они в совокупности должны размеры и технические условия судового состава сообразовывать с размерами возможного использования. Всякое нарушение этого соответствия приводит к потерям и убыткам.

Господство закона интенсивности, которому подчиняется морское судоходство, является мировым господством. Мировой уклад современного хозяйства приводит к тому, что процесс уравновешивания спроса и предложения судовых помещений совершается для всех стран в совокупности, причем телеграф повсюду разносит сведения о положении в каждый данный момент во всех торговых центрах, а свободная подвижность кораблей, при современной их скорости, обеспечивает быстрое и своевременное прибытие их во все места спроса. Это приводит к всеобщей конкуренции в области морского судоходства, которое подчиняется влиянию мирового образования фрахтов. Кроме того, создание мирового рынка, которому морское судоходство оказало существенное содействие, привело с собою образование мировых рыночных цен на массовые товары и приблизительное уравнение процентной нормы. Вследствие этого основные элементы издержек, которые являются решающими для экономии судоходства, равным образом стали слагаться под влиянием мировых хозяйственных условий. Наконец, даже самое судостроение совершается ныне в значительной части под действием мировой конкуренции строительных предприятий. В результате всех этих условий и обстоятельств создается положение, что всякое предприятие морского транспорта ведется под давлением мировой конкуренции и о пределах интенсивности своего оборудования должно решать по указаниям мирового рынка. Дальнейшее следствие заключается в том, что морское судоходство обречено оставаться безоружным пред колебаниями в ходе мирового хозяйства, в виде периодов подъема и следующих за ними периодов депрессии и кризисов. Существующие предприятия не имеют никаких средств уклониться от воздействия резких перемен в размерах потребности в перевозках и в состоянии цен, что приводит к более или менее значительным колебаниям в доходности предприятий. Что же касается новых предприятий, то приспособление их к положению в каждый данный момент возможно и достигается посредством выбора соответственной степени интенсивности для учреждаемого предприятия. В периоды подъема приспособление достигается путем повышения интенсивности сооружений, в периоды же упадка интенсивность остается на прежнем уровне или даже происходит возврат к менее интенсивным методам сооружения и эксплоатации.

В пределах каждой данной степени интенсивности имеет важное значение для наиболее полного использования судна также

надлежащее приспособление его к характеру тех транспортных потребностей, для обслуживания которых оно предназначается. В этом отношении выработались особые типы судов для перевозки пассажиров и грузов; имеется также смешанный тип—товаро-пассажирские пароходы, затем пароходы для эмигрантов и пароходы для особо скорых сообщений. В грузовом транспорте имеются такие специальные типы, как пароходы для наливных грузов, рефрижираторы и др. Не входя в детальное рассмотрение вопроса о специализации судов, ограничимся лишь замечанием, что переход в грузовом транспорте к специальным типам кораблей оправдывается лишь в тех случаях, в которых перевозка отдельных видов товаров в определенных направлениях может обеспечить массовый транспорт, как это имеет место на более высоких ступенях хозяйственного развития, потому что только при этом может быть достигнуто и постоянное массовое использование, являющееся само по себе вообще основным хозяйственным принципом в транспортном деле.

3. ПАРУСНОЕ СУДОХОДСТВО И ПАРОХОДСТВО.

В зависимости от рода движущей силы, которая применяется для приведения судна в движение, морское судоходство распадается на два главных вида: парусное судоходство и пароходство. Паруса были известны египтянам уже в третьем тысячелетии до хр. э. и все народы древности и средних веков, занимавшиеся мореплаванием, пользовались ими. Однако, до начала XVI в. искусство пользования ветром стояло на весьма низкой ступени, так что на судах одновременно применялись паруса и весла. С изобретением искусства лавирования, улучшением устройства парусов, а также изучением ветров, весла постепенно становятся излишними, и паруса приобретают господствующее положение, которое сохранялось до последней четверти XIX в. Возможность пользования пароходами для океанского плавания была доказана на опыте уже в 1838 г. Однако первоначально практическое пользование пароходами для этой цели в чрезвычайной степени затруднялось тем, что пароходы потребляли огромное количество угля, вследствие чего приходилось настолько загромождать свободные помещения парохода запасами угля, что перевозка пассажиров значительно удорожалась, а перевозка товаров экономически не оправдывалась. Последняя стала возможна в широких размерах лишь после того, как технике удалось весьма значительно понизить собственный вес машин по отношению к производимой ими силе, приспособить форму корабля к пространственным условиям и потребностям морского плавания и уменьшить потребление угля с $2\frac{1}{4}$—$2\frac{1}{2}$ *кг* до $\frac{1}{2}$ *кг* на один час работы лошадиной силы.

Отношение между этими двумя видами судоходства определяется прежде всего в зависимости от основных элементов их

экономики. Пароходы требуют не только более значительного основного капитала, чем парусные корабли, но и более многочисленного обслуживающего их персонала. Затем значительная часть их вместимости занимается машинами и угольными ямами, вследствие чего получается неблагоприятное отношение между содержанием их в тоннах брутто и нетто. Наконец необходимость употреблять горючий материал для получения движущей силы повышает расходы их эксплоатации. Пароходы, предназначенные исключительно для грузовых перевозок, выпускались с английских верфей в начале 80-х годов в среднем по цене 16,15 фунтов стерлингов за регистровую тонну, между тем как парусники стоили по 9 фунтов стерлингов. В 1910 г. цены были 5,10—6 фунт. против 3 фунтов, после чего вновь наступило постепенное повышение цен. Верфи других стран не в состоянии доставлять суда по таким же низким ценам, но соотношение между строительными расходами по обоим родам кораблей приблизительно такое же. Что касается экипажей, то на судах немецкого торгового флота в 1880 г. на 100 тонн вместимости нетто приходилось у парусников 3,3 человека, на пароходах 4,2 человека. В 1900 г. у парусников было 2,46 человека, из них 2,45 матросов, на пароходах же 2,73, в том числе 1,09 матросов. Соотношение вместимости брутто и нетто таково, что у парусных кораблей может быть использовано $^{19}/_{20}$ частей первой, между тем как у пароходов вместимость нетто составляет в среднем неполных $^{2}/_{3}$ вместимости в тоннах брутто, в пароходах же люкс и скорых еще меньше.

Существенное преимущество пароходов перед парусными судами составляет обусловливаемое скоростью движения более значительное число поездок: в 1875 г. оно считалось у пароходов в среднем втрое больше, чем у парусных судов, в 1900 г.— в $3^{1}/_{2}$ раза и ныне—в 4 раза больше. Кроме скорости преимуществом пароходства является регулярность и обеспеченность перевозки. В частности следует отметить как преимущества пароходства еще сбережение на процентах и на страховых премиях при перевозке товаров, затем возможность получения скоропортящихся товаров, которые раньше вообще не могли перевозиться, облегчение торговых операций вследствие возможности быстрого и попеременного направления отправок в различные места, а также срочной торговли, требующей определенного срока доставки. Затем положение пароходства значительно усилилось благодаря сооружению Суэцкого канала, значительно сократившего протяжение путей перевозки. Для парусных кораблей этот путь до сих пор остается закрытым отчасти вследствие неблагоприятных условий плавания в Красном море, отчасти же вследствие высоты пошлины за проход по каналу и дороговизны буксировки.

Как следствие всех указанных обстоятельств в 80-е годы происходит быстрый рост парового флота в больших странах. Это уже само по себе дало относительное сокращение парусного су-

доходства сравнительно с пароходством, при одновременном увеличении того и другого по числу кораблей и по тоннажу. В 1900—1901 г. тоннаж нетто как паровых, так и парусных судов в общей совокупности торгового морского флота был одинаков. С тех пор число и общая вместимость парусников уменьшается, так что в 1905 г. тоннаж пароходов превышает вдвое парусные суда. Ныне парусное судоходство сократилось до $^1/_5$ и даже до еще меньшей доли пароходства. В Германии чистая вместимость пароходов догнала парусный флот уже в 1892 г.; в 1900 г. она превышала парусников уже вдвое, в 1905 г. несколько более, чем втрое, и в 1914 г.—в 5,3 раза. В 1922 г. в мировом флоте было 33 935 кораблей, имевших $64^1/_3$ млн. регистровых тонн брутто, в том числе 29 265 пароходов и теплоходов с $61^1/_2$ млн. тонн и 3 028 парусников с 3,03 млн. регистровых тонн брутто; в 1925 г. тоннаж парового флота был 62 380 тыс., а парусного—только 2 261 тыс. тонн, т. е. только 35% мирового торгового флота.

Быстрому развитию пароходства в последнее время способствовало также накопление технических усовершенствований в такой мере, в какой это было совершенно невозможно для парусного судоходства. Увеличение размеров судов и связанное с ним повышение полезного веса, различные конструктивные улучшения, усовершенствования машин и выработка специальных типов судов—таковы важнейшие достижения в области техники парового судоходства, имевшие гораздо более места в пароходстве, чем в парусном флоте. Благодаря всем указанным усовершенствованиям пароходство стало средством транспорта и дешевых массовых грузов.

Парусное судоходство продолжает вообще сохраняться лишь в тех направлениях и сообщениях, где имеются особо благоприятные для него естественные условия, каковы: регулярные ветры или морские течения, благодаря которым обеспечивается более быстрое перемещение, чем вообще в других местах. Успехи метеорологии, оказавшие парусному судоходству сильную поддержку в его борьбе с пароходством, помогают ему и теперь удерживать за собой перевозку наиболее дешевых тяжеловесных грузов в известных направлениях. В некоторых сообщениях парусники, благодаря особым новейшим усовершенствованиям в конструкции, позволяющим использовать в полной мере силу ветра, пользуются столь благоприятными условиями, что в отношении скорости переходов немногим уступают пароходам. Эти преимущества имеют особенно сильное значение на больших расстояниях. Затем парусники имеют преимущество перед пароходами в тех сообщениях коротких протяжений, в которых встречаются мелководные места, делающие очень трудным или невозможным проход паровых судов, как это часто бывает у берегов Средиземного моря, или в тех сообщениях, в которых за недостатком грузов часто приходится оставаться без работы, что легче переносится парусным судном и его малочисленным служебным персоналом. В не-

которых сообщениях пользуются парусными судами потому, что во время продолжительного перехода они служат складами для перевозимых продуктов. Так, если бы весь годовой сбор риса в Бирме был доставлен на европейский рынок пароходами в короткий срок, то он переполнил бы все склады и давил бы на цены. Поэтому часть сбора доставляется в следующие периоды года на парусниках. Наконец переходы в очень отдаленные страны более благоприятны для парусных судов, если на этих направлениях пароходы могут находить уголь только по очень высоким ценам и, следовательно, вынуждены работать при очень неблагоприятных условиях. Вообще парусные суда являются средством транспорта, наиболее подходящим для хозяйственных условий слабой интенсивности и для перевозок, требующих возможно более низких провозных плат.

В последнее время для парусного судоходства явилось два благоприятных обстоятельства—это, во-первых, повышение цен на уголь и, во-вторых, возможность легкой установки на парусниках двигателей внутреннего сгорания, которые помогут им во время штилей и вообще будут содействовать значительному ускорению их переходов. Кроме того оба большие канала (Суэцкий и Панамский) могут, путем понижения взимаемых им пошлин, открыть доступ парусным судам.

4. РОСТ РАЗМЕРОВ КОРАБЛЕЙ.

Следующей замечательной характеристической чертой развития современного морского судоходства является постоянное и весьма значительное возрастание размеров подвижного состава. Причина этого явления лежит в том, что различные элементы стоимости судна возрастают далеко не в такой мере, как увеличивается кубическая вместимость судна, благодаря чему как строительные, так и эксплоатационные расходы, падающие на единицу вместимости и на единицу перевозки, при увеличении размеров судов существенным образом понижаются. Увеличение размеров подвижного состава достигло в последнее время такой степени, о какой в прежнее время нельзя было и думать. Однако если иметь в виду целые флоты отдельных стран во всей их совокупности, то этот процесс обнаруживается гораздо менее ярко, чем если иметь в виду лишь суда дальнего плавания.

Рост размеров подвижного состава имеет место как в парусном, так и паровом судоходстве. В XIV в. ганзейские парусные корабли имели 250 тонн водоизмещения. Знаменитые «каравеллы», на которых Колумб перешел Атлантический океан, редко могли поднимать груз более 250 *т*. С XVI в., вследствие отказа от весел и благодаря лучшему использованию силы ветра, постепенно переходят к более значительным размерам кораблей. Однако еще в середине XIX в. преобладал тип 400—600-тонного корабля, и только после этого начинается быстрый рост размеров как па-

русников, так и пароходов. В первой половине 60-х гг. средний размер немецких парусников был 625, в 80-х—1 179 и в 1901—1905 гг.—3 291 регистровая тонна брутто [1], отдельные же корабли достигали еще более значительных размеров — до 6 200 и 8 000 *m*. В 1911 г. был построен парусник в 10½ тыс. тонн. Однако такие крупные размеры не оправдываются с точки зрения хозяйственной целесообразности, так как при таких размерах корабли не могут заходить во многие порты, где они могли бы получить массовый груз. Вследствие этого парусники редко превышают по своему размеру 4 000 регистровых тонн.

Увеличение размеров пароходов происходит быстрее, чем парусных судов. Так, средний размер вместимости нетто в немецком торговом флоте увеличился с 635 *m* в 1875 г. на 1 070 *m* в 1905 г., на 1 240 в 1910 г. и 1 216 *m* в 1913 г. Средняя грузоподъемность кораблей Северо-германского Ллойда составляла: в 1859 г.—1 000 *m*, в 1882 г.—3 000 *m*, в 1892 г.—4 000 *m* и в 1914 г.—10 000 *m*. Пароходы, которые прошли Суэцкий канал, имели среднюю вместимость: в 1870 г.—898 *m*, в 1880 г.—1 509 *m*, в 1890 г.—2 033 *m*, в 1900 г.—2 830 *m*, в 1905 г.—3 191 *m* и в 1909 г.—3 635 *m*.

В нынешнем столетии увеличение размеров судов сделало огромный прогресс. В 1904 г. торговый флот мира имел только 4 парохода с вместимостью более 10 тыс. *m*, в 1907 г. таких пароходов было уже 116, в том числе 12 более чем по 20 тыс. тонн. Средний тоннаж 20 самых больших пароходов был: 6 900 *m* в 1891 г., 10 тыс. *m* в 1898 г. и 21 700 в 1910 г. Отдельные же пароходы Гамбурго-американской линии и английских компаний имеют водоизмещение в 50—55 тыс. *m*, между тем как один из упомянутых выше двух английских пароходов, впервые перешедших Антлантический океан в 1838 г., «Great Western», имел всего 2 300 *m* водоизмещения.

Экономические выгоды увеличения размеров судов выражаются прежде всего в уменьшении строительных расходов, падающих на единицу вместимости. Например, за 4 000 фун. ст. можно иметь два парохода по 2 000 *m*, т. е. 4 000 *m*, между тем при израсходовании такой же суммы на один пароход можно иметь таковой в 4 700 *m*. Вместе с этим сбережением на основном капитале получается и относительное уменьшение расходов эксплоатации. Расходы по управлению, на персонал и топливо, а также портовые пошлины вырастают не в точной пропорции с величиной корабля, но несколько медленнее, причем у более значительных кораблей они распределяются на большее число перевозок, вследствие чего более значительные корабли могут производить пере-

---

[1] Dr. R. wan der Borght, цит. соч., стр. 437. Данные, приведенные в тексте, относятся, очевидно, к кораблям дальнего плавания. Если же взять весь немецкий парусный флот, то средний тоннаж его судов равнялся в 1890 г. 255 тоннам, а к 1913 г. упал до 181 тонны. Em. Sax, цит. соч., т. II, стр. 187.

возки по более дешевым ценам. Сравнение двух кораблей в 3 650 и 8 400 *m* дает следующие результаты. Вместимость второго корабля на 130% больше первого. Расходы же эксплоатации по одному рейсу были у первого 94 тыс. фр., у второго 122 тыс. фр., т. е. всего на 30% больше, чем у первого и, следовательно, на 1 тонну водоизмещения, примерно, на 45% меньше. Затем большие корабли более прочны и служат более продолжительное время. Далее они развивают более значительную скорость, потому что большие массы, раз приведенные в движение, легче преодолевают сопротивление воздуха и воды. Замечено было, что парусное судно вместимостью в 750—1 000 *m* употребляло на переход из Англии в Австралию 140 дней, судно же в 3 000 *m* и более только 70 дней. У пароходов достигают с увеличением водоизмещения известного повышения скорости при сохранении машин той же силы и при одинаковой их работе. Гидродинамические процессы, на которых основывается этот факт, еще не выяснены с математической точностью, однако, результаты их твердо установлены практическим опытом. Соотношение расходов получается следующее. При определенном типе постройки пароход в 6 тыс. *m* проходит в 1 час. 10 узлов с такими же издержками, с какими пароход в 12 тыс. *m* проходит 11 узлов, а пароход в 18 тыс. *m*— 11½ узлов. При одинаковой скорости расход силы меньше при более значительном тоннаже. При скорости в 10 морских миль 18 000-тонный пароход дает сбережение в 30% против 6 000-тонного корабля. В известных случаях при увеличении вместимости судна втрое требуется только удвоить силу машин, чтобы достигнуть тех же результатов в смысле количества работы судна. Вместе с тем вообще сохраняется больше полезного пространства, потому что место, необходимое для машин и угольных ям, увеличивается в меньшей степени, чем сила машин. Более значительные размеры пароходов позволяют ставить более сильные машины и брать больше угля, благодаря чему они оказываются вообще более приспособленными для скорых и отдаленных переходов. Преимущества крупных размеров являются особенно полезными и выгодными для пассажирских пароходов. Само собою разумеется, что все указанные выгоды, получающиеся от увеличения размеров кораблей, имеют своим прямым следствием понижение стоимости перевозки единицы груза.

Однако пользование большими кораблями является хозяйственно-выгодным только при наличии определенных условий. Очевидно, что они могут обращаться только между гаванями, имеющими соответственную емкость и глубину, следовательно, наиболее крупные типы только между мировыми портами и притом лишь в тех сообщениях, которые обеспечивают полное использование их мощности. Большие размеры основного капитала делают особенно чувствительным пребывание их в гавани без получения дохода. Поэтому они вообще непригодны для гаваней, дающих небольшие количества грузов, и для сообщений, в которых прихо-

лится ожидать грузов часто или слишком долго. Вообще очень крупных судов может быть лишь небольшое число, большинство же судов мирового флота не могут превышать известного среднего размера. Для парусных судов, перевозящих большею частью полные грузы наиболее дешевых массовых товаров, в настоящее время общим максимальным хозяйственным пределом является норма в 3 тыс.—4 тыс. *m*. Только в немногих исключительных случаях сырье может быть погружено партиями в 8 тыс. *m* по назначению в один пункт, как например, чилийская селитра, и только в таких редких случаях может быть рациональным употребление отдельных кораблей исключительных размеров. Грузовые же пароходы, занимающиеся перевозкой различных меняющихся грузов, притом в различных направлениях, так называемые трампы, имеют в настоящее время в мировом транспорте большею частью от 4 тыс. до 6 тыс. *m*, меньшинство же 8 тыс.—10 тыс. тонн. Исключением, в котором эти пределы повышаются, являются корабли, соединяющие перевозку пассажиров с перевозкой грузов.

5. ПЕРЕХОД ОТ ДЕРЕВЯННЫХ КОРАБЛЕЙ К ЖЕЛЕЗНЫМ И СТАЛЬНЫМ.

Дальнейшим крупным фактом в развитии морского судоходства нашего времени является переход от деревянных кораблей к железным и стальным. Дерево вообще отличается существенными недостатками как строительный материал для судов, но решающую роль в этом переходе сыграло применение паровой машины, как двигательной силы, потребовавшее значительно более высокой прочности корпуса корабля, так как вскоре же было замечено, что работа машин расслабляет скрепления в деревянной конструкции. Постройка железных пароходов началась очень рано, уже в 20-х годах XIX в., а для атлантических сообщений в конце 30-х годов. В 1850 г. в Англии строилось одинаковое количество деревянных и железных судов, а в 1870 г. уже на 161 тыс. тонн деревянных судов приходилось 255 тыс. тонн железных. Преимущества железных кораблей перед деревянными заключаются в следующем: они легче, ходят быстрее, дольше служат, ремонт их легче и его требуется меньше, они дают более значительное полезное пространство и, наконец, благодаря большей скорости имеют более значительное число оборотов. Более солидная конструкция и большая безопасность дают возможность получать более значительные фрахты, страховые же премии, напротив того, ниже. Хозяйственно-предельный срок службы, после которого расходы на исправление превышают остающуюся капитальную ценность судна, определяется в 16 лет для деревянного судна и в 30 лет для железного, а соответственно с этим амортизационный срок для первых 20 лет, для вторых 37 лет, ежегодное списывание с ценности для первых 5%, а для вторых только 2,7%. Значение меньших издержек на исправления выражается в том, что

расходы по содержанию деревянных судов составляют 7½—10% их покупной ценности, а железных 4—5%.

Сталь дает дальнейшие, важные преимущества кораблю во всех указанных отношениях. Наиболее же важно то, что при применении стали можно увеличивать размеры корабля технически, собственно говоря, безгранично, они определяются в таком случае лишь соображениями целесообразности.

Единственный важный экономический недостаток железных и стальных кораблей—это обрастание их днищ морскими растениями и животными организмами, что сильно затрудняет ход корабля.

Разница в ценах железа и стали уравновешивается тем, что стали требуется для постройки одинакового судна меньше, а в то же время стальное судно имеет более значительную грузоподъемность, так что ныне железные и стальные суда имеют одинаковую ценность. Однако стальной корабль приобрел в настоящее время исключительное господство. В последнее время привлекает к себе самое серьезное внимание постройка судов из железобетона. Применение его сокращает время постройки, сообщает судну большую водонепроницаемость, большую твердость вместе с эластичностью в отношении толчков, уменьшает обрастание днищ ракушками и растениями и уменьшает трение судна об водную среду. Тяжесть его относительно больше, чем стального корабля. Уже были постройки моторных судов из железобетона в 1 000—4 000 регистровых *m* брутто. Пароход из железобетона в 7 900 регистровых *m* вполне оправдал себя в больших плаваниях в Атлантическом и Тихом океанах.

Из общей вместимости мирового торгового флота в 1914 году в 45½ млн. регистровых *m* брутто было железных и стальных паро- и теплоходов 42½ млн., а в 1922 г. из 64,37 млн. *m* 56,8 млн.

Из других фактов технического развития морского транспорта отметим следующие два крупные факта, отразившиеся самым глубоким образом на всей экономике этого вида транспорта. В начале пароходства судовая машина в 1 000 лошадиных сил весила 800 *m* и потребляла 1 600 *m* угля для перехода в 4 тыс. миль со скоростью 16 узлов в 1 час. В настоящее время машина такой же мощности весит только 135 тонн и требует для совершения такого же перехода только 240 *m* угля. Это огромное сокращение потребляемого угля впервые сделало возможным установление пароходных линий дальних протяжений, потому что пароходы могут теперь проходить, не возобновляя своего запаса угля, в три-четыре раза более значительные расстояния, чем прежде, например, Капштадт-Мельбурн 6 тыс. морских миль. В 1840 г. с помощью 1 килограмма угля можно было передвинуть 63 тонны общего веса корабля с грузом со скоростью 8 узлов в 1 час, и так как корпус судна и машины составляли 90%, то на 1 *кг* угля приходилось 0,13 *m* полезного веса. В результате последовательного усовершенствования кораблестроения приходят к тому, что в 1890 г. у

стальных кораблей с машинами тройного расширения на корпус и машины приходится только 15% общего веса, а 1 *кг* угля перемещает 4,3 *т* товаров; к концу столетия полезный вес повышается до 4.5 тонны.

6. РЕГУЛЯРНОЕ (ЛИНЕЙНОЕ) И СВОБОДНОЕ СУДОХОДСТВО И ПРИНЦИПЫ ИХ ТАРИФИКАЦИИ.

Задача всякого судоходного предприятия, как предприятия коммерческого, заключается в том, чтобы при постройке корабля достигнуть поставленной цели с помощью возможно меньшей затраты материалов и труда, а при эксплоатации добиться наиболее полного и наилучшего использования судна в течение всего того времени, пока оно может работать. Для этого каждое предприятие стремится привлечь к себе возможно больше перевозок из числа представляющихся в данный период времени в различных сообщениях. Совокупность методов и мероприятий, которыми это достигается, составляет систему эксплоатации, и разнообразие этих приемов и методов сводится к двум системам. Судоходство может предлагать свои услуги в виде регулярных рейсов между определенными портами с определенной продолжительностью перехода и обыкновенно также по точному расписанию, или же оно берет на себя исполнение перевозок в меняющихся направлениях с заключением в каждом отдельном случае особого договора. Первая система составляет регулярное линейное судоходство, являющееся также срочным, вторая—свободное судоходство.

Свободное судоходство, в котором в настоящее время решительно преобладают пароходы, часто называемые английским именем трампов, обслуживает наибольшую часть товарного обращения на море. Они не ходят между раз навсегда определенными портами, но ищут себе грузов там, где они в каждый данный момент находятся, или отправляются по вызовам заинтересованных в различные места, и в каждый данный момент берутся за перевозки тех грузов и в тех направлениях, которые дают наиболее высокую возможную при данных обстоятельствах выручку. Однако при этом не может быть учитываем только отдельный рейс сам по себе, но нужно стремиться к тому, чтобы в течение более продолжительных периодов эксплоатации достигать возможно более непрерывного использования судна. Это требует комбинации рейсов, расчета ближайшего рейса в соотношении его с возможностью примыкающих к нему последующих рейсов, чтобы возможно более ограничить случаи порожних рейсов. Прежде всего для этого служит сочетание переходов туда и обратно; расчет общего дохода от обоих рейсов и служит основою договора и фрахта. Однако свободное судоходство редко находит обратные грузы в направлении, противоположном перевоначальному рейсу, и потому бывает вынуждено менять направления своих рейсов, чтобы получать выгодные рейсы один за другим. Ближайшим средством

для этого являются треугольные маршруты (Dreieckverkehr). Примером может служить товарное обращение в северной части Атлантического океана. Бразилия отправляет кофе в значительных количествах в Соединенные штаты, получает же от них лишь незначительное количество товаров. Поэтому корабли, привозящие кофе, берут там хлеб или иные экспортные товары для перевозки в Европу и оттуда возвращаются в Бразилию с импортными товарами. В иных случаях на эти комбинации оказывает решающее влияние торговля известными товарами в определенные периоды года. Так, кораблехозяин Лондона берет в Ливерпуле фабрикаты для отправки в Китай, рассчитывая на то, что корабль по прибытии туда найдет груз сахара из Явы в Нью-Йорк или Филадельфию, в которых он будет иметь возможность получить перевозку хлеба в Лондон или Ливерпуль. Весьма любопытный пример представляет следующая комбинация. Корабль с грузом отправляется в Австралию в уверенности найти там транспорт угля для Чили, который придет туда к тому времени, когда там будет в полном разгаре перевозка чилийской селитры в Европу. Именно свобода движения позволяет пароходу-трампу вводить в свои расчеты различные времена года с развивающимися в них особыми международными торговыми оборотами.

Иные методы и приемы действия наблюдаются в линейном судоходстве. Оно имеет целью обслуживать те перевозки, от которых потребности оборота требуют регулярности, точности и скорости, каковы перевозка пассажиров и почты. К нему переходит тот грузовой оборот, который в сообщении между определенными странами и портами приобрел известную постоянную среднюю интенсивность, притом в прямом и обратном направлениях, чтобы могла достигаться благоприятная нагрузка. Линейное пароходство широко применяется в сообщениях, невыгодных коммерчески, но признаваемых имеющими государственное значение. Таковы субсидируемые линии в сообщениях с колониями и с заокеанскими странами, торговые сношения могут быть развиты до более высокой степени интенсивности только с помощью регулярного пароходного сообщения. В отдельных случаях предприятия со срочными линиями бывают соединены с железными дорогами, в особенности в лице крупных частных железнодорожных компаний. Бывают также соединения линейных пароходств с торговыми и промышленными предприятиями крупного масштаба, которые постоянно получают или посылают какие-либо специальные массовые транспорты. Гораздо чаще, однако, случаи, в которых предприятия линейного судоходства, сохраняя свою хозяйственную самостоятельность, входят в соглашения с железными дорогами разных стран о перевозке грузов в прямых сообщениях между этими странами по прямым документам и по прямым тарифам. Это так называемые прямые смешанные железнодорожно-морские сообщения, которые в довоенное время охватывали весь мир и обслуживали его как одно целое. Война разрушила эту систему международных сооб-

щений, и только в последние годы она вновь постепенно возобновляется.

Из сказанного о характере и значении линейного судоходства вытекает, что оно составляет принадлежность высоких ступеней экономического и коммерческого развития. Для сообщения Европы с Америкой оно возникло уже во время парусного судоходства. С половины прошлого столетия происходит переход к пароходам, которые представляют гораздо более подходящее средство для линейного срочного пароходства.

Указанный характер и значение функций свободного и линейного судоходства обусловливают и существенное различие в экономике и организации этих обоих видов морского транспорта, а также в системах и принципах их тарификации. Свободное судоходство характеризуется следующими чертами. Огромное большинство предприятий этого рода отличается малыми размерами вложенных в них капиталов. Постройка или приобретение морского парохода, даже более значительного, выше средней вместимости, требует сравнительно с железной дорогой лишь весьма небольшого капитала, именно в размере 300—500 тыс. рублей, а во многих случаях и гораздо меньше. Уже одно это обстоятельство приводит к тому, что в области морского транспорта имеется всегда весьма значительное число отдельных самостоятельных предприятий, а при наступлении сколько-нибудь благоприятной конъюнктуры легко и быстро возникают новые предприятия во всяком потребном в данное время числе, так что предложение судовых помещений при нормальных условиях без особых затруднений приравнивается к возрастающему спросу на них. С другой стороны, сокращение спроса на транспортные услуги также сопровождается в области судоходства далеко не столь тяжелыми последствиями, как в железнодорожном деле. Дело в том, что хозяйственно предельный срок службы железного корабля ограничивается 30 годами, между тем как сооружение железных дорог рассчитывается на неопределенно-продолжительное, практически, можно сказать, вечное существование. Вследствие этого для приведения предложения судов в соответствие с сократившимся спросом достаточно лишь приостановить постройку новых судов в течение некоторого довольно короткого времени. Корабли же, которые оказались не подходящими на месте своей прежней работы, перестраиваются или перемещаются для обслуживания тех областей, в которых менее интенсивное движение ставит менее строгие требования, или могут быть использованы как-либо иначе. Конечно все это сопряжено для соответственных предприятий с потерями капитала, которые для некоторых из них могут быть весьма значительными и даже разорительными. Но в общей экономии народного хозяйства в целом эти потери не могут играть особенно значительной роли; потери этого рода являются вообще недостатком, присущим всякой конкуренции, но в области судоходства они менее значительны, чем в других, особенно произ-

водственных областях народного хозяйства. Сравнительно же с огромными потерями капиталов и производительных сил, которые несет народное хозяйство в случаях преждевременного железнодорожного строительства, сказанные потери судоходства представляются совершенно незначительными.

Большое число транспортных предприятий в области вольного судоходства поддерживается еще и вследствие того, что соединение нескольких кораблей в одно крупное предприятие не дает сколько-нибудь значительных выгод, потому что самый способ эксплоатации каждого из них остается тем же, какой применяется всяким отдельным предпринимателем, владеющим только одним судном. В самом деле успех предприятия свободного судоходства основывается на точном знании всех условий и фактов судоходства и международной торговли и на постоянном наблюдении за всеми переменами в этой области. Для этого успеха требуется также большой хозяйственный опыт, способность хладнокровно оценивать колебания конъюнктуры и принимать самостоятельные решения сообразно со всей совокупностью обстоятельств каждого данного случая, не поддаваясь влиянию нередко заинтересованных посредников. Таким образом,—говорит Э. Закс,—свободное судоходство получает свои директивы от фрахтового рынка, и управление делом заключается главным образом в сравнительных исчислениях. По этой причине свободное судоходство особенно подходит для единоличного предприятия. Обладание многими кораблями представляет некоторые выгоды в том отношении, что потери на одном корабле возмещаются прибылями на другом, а также дает возможность некоторых сбережений на общих расходах, для эксплоатации же оно безразлично.

Следующим благоприятным условием для сравнительно правильного функционирования системы свободы промышленности в области водного транспорта является указанная выше особенность предприятий этого вида транспорта в отношении характера и состава их расходов. Ввиду того, что в свободном морском судоходстве, как объяснено выше, расходы эксплоатации состоят главным образом из специальных издержек, связанных с передвижением судов, весь процесс соперничества протекает в этой области более нормально, не сопровождается теми крупными отрицательными последствиями, которые дает железнодорожная конкуренция для народного хозяйства, для самого транспорта и для финансовых интересов государства. Здесь конкуренция более или менее регулирует ход промышленности и вместе с тем побуждает предпринимателей к максимальной хозяйственности. Победа действительно остается за теми предприятиями, которые имеют наименьшие издержки эксплоатации и в то же время дают наилучшие транспортные услуги. Наконец поддержанию конкуренции в водном транспорте способствует едва ли еще не больше всего то обстоятельство, что предприятия свободного судоходства в отличие от железных дорог, как указано выше, не только не прикреплены

к обслуживанию каких-либо определенных сообщений, но их деятельность не связана даже ни с какими государственными границами, и потому конкуренция между ними имеет характер мировой конкуренции в большей мере, чем в какой-либо другой отрасли хозяйственных отношений и хозяйственной деятельности. Уже самое судостроение в значительной степени совершается под воздействием мирового соперничества судостроительных предприятий. Приведение предложения судов в соответствие со спросом на транспортные услуги производится для всех стран в совокупности, причем телеграф повсюду сообщает сведения о положении в каждый данный момент во всех главнейших торговых центрах, а свободная подвижность кораблей, при современной их скорости, обеспечивает быстрое и своевременное прибытие во все места спроса. Это приводит к тому, что вся деятельность морских транспортных предприятий определяется главным образом мировыми хозяйственными условиями, а цены их услуг слагаются под влиянием мирового фрахтового рынка. Благодаря всем указанным условиям и обстоятельствам, свободное морское судоходство всегда остается подчиненным действию конкуренции как действительной, так и потенциальной, под влиянием которой и устанавливаются в каждом отдельном случае по индивидуальным договорам конкретные цены на те или другие транспортные услуги кораблей. Пределами для колебания этих цен, как и цен на всякие товары, служат, с одной стороны, ценность услуги для потребителя, а с другой,—издержки по их производству для продавца. Действительная же цена устанавливается на уровне издержек той части предложения, которая, несмотря на более высокие размеры ее издержек, все-таки еще должна быть привлечена, чтобы удовлетворить платежеспособный спрос, с прибавлением средней предпринимательской прибыли. Предприятия с более высокими издержками должны устраниться, те же, у которых издержки ниже, получают прибыль выше среднего размера, что создает у всех вообще предприятий постоянное стремление к понижению своих издержек. Колебания фрахтов происходят главным образом под влиянием следующих обстоятельств: изменение в размере крупных статей мировой торговли, в особенности сельскохозяйственных продуктов, следовательно результаты урожая в главных странах вывоза; события, которые оказывают временное влияние на спрос в определенных местах, например политические события, при которых значительная часть кораблей берется под перевозку войск и необходимого для них снабжения; изменение коротких и дальних перевозок в мировой торговле, так как увеличение далеких перевозок, вызванное экономическими или иными событиями в далеких странах, требует большого числа судов; технический прогресс, повышающий скорость, приводит к увеличению количества предлагаемых транспортных услуг; смена периодов хозяйственного подъема и кризисов с их последствиями для международной торговли и, наконец,

взаимодействие между фрахтами и постройками новых судов. Благоприятные фрахтовые конъюнктуры приводят к тому, что новых судов строится больше, чем сколько нужно для замещения отслуживших и погибших. Нередко это дает постройку чрезмерного количества судов, т. е. в более значительном количестве, чем насколько возросла потребность, а это неизбежно приводит к падению фрахтов, к сокращению доходности предприятий, к ограничению и даже полному прекращению новых построек. Застой продолжается до тех пор, пока не минуют последствия кризиса.

Свободное судоходство, устанавливая цены за свои услуги по индивидуальным договорам, не имеет и даже не может иметь тарифов в собственном смысле слова, как расписания плат, устанавливаемых наперед односторонним действием предприятия и объявляемых во всеобщее сведение. Оно вынуждено, под давлением конкуренции, строить свои фрахты по издержкам перевозки. Оно принципиально не знает никакой градации своих фрахтов соответственно ценности товаров и перевозок для отправителей. Конкуренция лишает его возможности пользоваться таким важным средством повышения своей доходности, как приспособление провозных плат к ценности перевозки. Это удается ему лишь нерегулярно, в относительно редких случаях. Если спрос на судовые помещения для различных товаров превышает имеющееся предложение, то в таких случаях добиваются перевозки те более дорогие товары, которые обладают более высокой способностью выдерживать расходы перевозки, и владельцы которых соглашаются поэтому на уплату более высоких фрахтов. Бывают впрочем и обратные случаи, в которых судохозяин, желая довести погрузку корабля до полной его подъемной силы, берет однородные товары за более низкую плату.

Значительно иными чертами сравнительно со свободным судоходством характеризуется регулярное судоходство, в особенности срочное пароходство, которое является всецело продуктом новейшего времени, возникая впервые лишь в 60-е и даже собственно 70-е годы XIX в. Прежде всего оно требует гораздо более значительных основных капитальных затрат. Организовать и поддерживать скорую и регулярную перевозку мелких отправок могут только крупные предприятия, которые обладают многочисленным подвижным составом. А между тем каждая отдельная единица подвижного состава, в особенности пароходы, занимающиеся перевозкою только пассажиров или одновременно пассажиров и грузов, требуют во много раз больше издержек на сооружение, чем пароходы грузовые и, конечно, парусные. Сильные машины занимают больше места, угольные ямы должны быть больше, для более многочисленного служебного персонала должно быть отведено более значительное пространство. В прежнее время английские верфи требовали за большие скорые пароходы по 30 фун. ст. с тонны, тогда как простые грузовые пароходы стоили

всего 6 фунтов. В Германии пассажирские пароходы стоили 600—700 марок, а так называемые трампы 260—280 марок за тонну вместимости.

В ряду издержек по капиталам в морском судоходстве приобретают особенное значение расходы на возобновление. Минимальная норма на амортизацию составляет 5%, но большая часть немецких и английских компаний считают 8%, французские же даже 10%. Амортизация построек, которая тоже должна быть учитываема в предприятиях регулярного судоходства, играет подчиненную роль.

Наряду с капитальными расходами по их отношению к расходам эксплоатации стоят общие расходы управления. У вольного судоходства они сравнительно совершенно незначительны. У срочного же судоходства они достигают больших размеров, потому что высшее управление делом и коммерческая служба требуют обширного личного аппарата. Затем расходы эксплоатации сильно повышаются в связи с движением по расписанию. Корабль должен отойти непременно в определенное время, хотя бы еще и не успел набрать полный груз, или, напротив того, он должен, несмотря на то, что уже принял полный груз, ожидать назначенного для отхода срока, затем он бывает иногда обязан заходить в такие гавани, которые не оправдывают расходов по заходу, далее срочность доставки обязывает его итти с одинаковою скоростью как при большой, так и при слабой нагрузке. Всякий несчастный случай, всякая авария часто требуют принятия весьма дорогих мероприятий, чтобы поддержать правильность движения.

Расходы эксплоатации разделяются на общие и специальные: первые составляют вместе с расходами по общему управлению ту сумму, которую при известном объеме эксплоатации можно рассматривать как постоянную, специальные же издержки изменяются в точном соответствии с транспортными операциями, выражающимися в числе исполненных рейсов. В количественном отношении специальные издержки далеко преобладают над общими. Последние составляют лишь малую часть в общей сумме расходов эксплоатации, которые в сущности являются специальными издержками. Только в срочном судоходстве общие расходы представляют сравнительно более значительную величину. Дело в том, что в срочном судоходстве теряется для прямого использования весьма значительная часть времени не только на остановки в гаванях, но еще на вынужденный по разным другим обстоятельствам простой между отдельными рейсами. Приведение судна в порядок после каждой поездки, чистка его, затем промежутки по расписанию и другие обстоятельства вызывают эти простои. Фактически в европейско-американском срочном судоходстве у скорых пароходов теряется около $^2/_5$ года, у пароходов товаро-пассажирских $^1/_3$. Капитальные и административные расходы за это время должны быть относимы на транспортные операции полезного времени. В свободном пароходстве среднее число дней, в

которые суда в течение года отвлекаются от полезного употребления, гораздо меньше, а в общем у пароходов оно больше, чем у парусных судов. По этой причине отношение постоянных расходов к переменным устанавливается здесь иное, чем в срочном судоходстве. Переменные издержки, увеличивающиеся или уменьшающиеся в зависимости от количества рейсов, далеко преобладают над постоянными расходами; последние же составляют, в особенности в парусном судоходстве, лишь малую часть.

Особого упоминания требуют капитальные затраты и общие административные расходы, связанные с возведением на берегу строений для нужд пассажирского движения, а также для помещения многочисленного административного персонала. Для удовлетворительного обслуживания даже одной только линии необходимы уже значительный подвижной состав, бюро и магазины, в которых принимаются посылки и в которых их сдают по прибытии, личный персонал, который группирует, нагружает, выгружает и распределяет посылки, сданные многочисленной публикой. Чем более часто отсылает какое-либо предприятие принятые грузы, чем больше корреспонденций устанавливает оно в разных направлениях, тем больше удобств оно дает своей клиентелле, так что наиболее крупные компании, обслуживающие наиболее многочисленные отношения, приобретают все более и более преобладающее положение. Таким образом при более значительных расходах сравнительно со свободным судоходством срочное пароходство представляет и крупные выгоды по сравнению с последним. Эти выгоды особенно значительны, если оно ведется крупными предприятиями с большими капиталами.

Крупные компании получают известные сбережения уже на сооружении кораблей, которые они строят по типам и притом, по крайней мере, парами. Иногда они имеют собственные верфи, сухие доки и ремонтные мастерские. Общие административные расходы распределяются на более значительное количество перевозок. Большие компании могут обходиться без страхования своих кораблей, выгадывая таким образом в свою пользу прибыль страховщиков. Затем заготовка топлива и материалов, снабжение пассажиров и персонала обходятся им дешевле. В последнее время некоторые компании стали заводить собственные коки. Большим преимуществом крупных компаний является и то обстоятельство, что они могут гораздо лучше, чем мелкие компании, распределять свои корабли между различными линиями в различных частях света. Все это вызывает в срочном судоходстве тенденцию к концентрации в форме крупных предприятий. Фактическое развитие действительно идет по этому пути. Достаточно указать на такие всемирно известные предприятия, как Гамбург-американское общество, Северо-германский Ллойд, Австрийский Ллойд, Messageries Maritimes, Trans-Atlantique, Navigatione Generale Italiana, английское общество Cunard Line, чтобы характеризовать огромный размах деятельности совре-

менных морских срочных пароходств. Все названные компании, основанные очень давно, еще в 40-х и 50-х годах прошлого столетия, непрерывно расширялись и продолжают расширяться, так что новые предприятия находят себе место наряду с ними, лишь становясь в подчиненное положение, если же они пытаются действовать самостоятельно, то дают менее благоприятные результаты и потому в конце концов все-таки сливаются с названными крупными компаниями. Эту тенденцию к организации дела в форме крупных предприятий прогрессивно возрастающих размеров поддерживают еще и следующие *особенности срочного судоходства* сравнительно с судоходством свободным: 1) управление им требует особенно опытных и сведущих специалистов; 2) оно нуждается в организации целой сети агентур и 3) оно не может держаться пассивно по отношению к фрахтовому рынку, как это делает свободное судоходство, но должно путем хорошо выработанной тарифной системы стремиться к развитию грузооборота, поскольку конкуренция оставляет ему свободу действия в этом отношении. Об общем характере и составе расходов срочного судоходства, сравнительно с судоходством свободным, говорилось выше. Напомним здесь, что общие расходы, не зависящие от числа рейсов, в срочном пароходстве относительно гораздо выше, а это обстоятельство всегда усиливает борьбу за привлечение к себе новых грузов и за сохранение уже приобретенных и вызывает настойчивое сопротивление всяким посягательствам в этой области со стороны соперников.

Указанные особенности предприятий срочного пароходства и их деятельности существенным образом изменяют условия конкуренции и ее результаты. Прежде всего они *приводят к тому, что каждая область сношений обслуживается всегда лишь относительно весьма небольшим числом самостоятельных предприятий*, причем возникающая между ними борьба необходимо отличается чрезвычайно упорным характером и сопровождается для каждого из них самыми серьезными потерями. Дело в том, что прикрепленность кораблей срочных пароходств к определенным линиям лишает их возможности менять место своей работы так же легко, как это делают предприятия свободного судоходства. Необходимость же даже при недостатке фрахтований продолжать операции по многочисленным рейсам при судах большой скорости и следовательно больших размеров, чтобы не потерять клиентеллы, заставляет конкурирующие предприятия соглашаться на скидки почти без всяких пределов, так как для каждого из них более выгодно довольствоваться самым низким фрахтом, чем пускать свои суда порожними. В результате борьбы оказываются и побежденные, и победители. Предприятия, потерпевшие неудачу в борьбе, могут направить свои корабли на другие линии или использовать их в форме свободного судоходства. Однако такие перемены и реорганизации в строе предприятия и в его работе сопровождаются для него не

только убытками по текущей эксплоатации, но и крупными потерями капитала вследствие необходимости ликвидировать береговые оборудования, обслуживавшие прежние линии и направления, и устройства соответственных оборудований для новых линий.

Отсюда и возникает тенденция ко всякого рода соглашениям, коалициям, союзам и полным слияниям отдельных предприятий. В результате этого процесса срочное судоходство концентрируется в руках небольшого количества очень крупных предприятий, которые, во избежание разорительных последствий борьбы, регулярно собираются на конференции для совместной выработки по взаимному соглашению размера фрахтов, для дележа между собою грузов, установления расписаний рейсов и т. п. В периоды упадка хозяйственной конъюнктуры и угнетенного состояния фрахтового рынка срочные пароходства для ограждения себя от дальнейших убытков не ограничиваются такими простыми соглашениями, но образовывают под различными именами и в различных формах картели наподобие союзов между крупными предприятиями в области промышленности. Образование таких картелей приводит к устранению исключительного господства конкуренции в области срочного судоходства, что и дает существенно благоприятные результаты в коммерческом, эксплоатационно-техническом и финансовом отношениях. Фрахты и пассажирские тарифы делаются более устойчивыми, для всех равномерными и доступными. Становится возможным более последовательное проведение тарификации по ценности. Вместе с тем открывается возможность улучшить качество услуг, рациональнее организовать эксплоатацию, приспособив рейсы к потребностям и создав во всех крупных портах регулярное планомерное движение вместо излишних отправлений в одни периоды и недостаточного числа отходов кораблей в другие. Этим путем срочное судоходство поднимается на более высокую ступень в эксплоатационно-техническом отношении. Расходы его понижаются, доходность же повышается.

На этом и ограничиваются достижения соглашений и картелей в области срочного судоходства. Они предупреждают вредные последствия чрезмерной конкуренции, оберегают участников от убыточных цен, задерживая понижение их во время кризисов, когда имеется уверенность, что не может появиться никакой новой конкуренции, потому что промышленность перестала давать прибыль. Но соглашения и картели не могут создать для своих участников прочного монопольного положения с вытекающими из него последствиями в отношении цен на услуги и доходности предприятий. Есть существенная разница в этом отношении между соглашениями и картелями в области судоходства и в других отраслях хозяйства, в особенности же в железнодорожном деле. В области этого последнего, в силу особенной его экономической природы, конкуренция неизбежно вытесняется в случае отсутствия государственного вмешательства—могущественной частной монополией, которая действительно может установить чрезмерно

высокие цены на свои услуги и добиться на продолжительное время доходности, далеко превышающей собственные издержки с прибавкой средней прибыли на капитал. В области морского судоходства такая монополия положительно невозможна. Здесь конкуренция, не стесняемая политическими границами, всегда остается вполне деятельной, питаясь из практически неисчерпаемого международного запаса капиталов. Прежде всего не может быть устранена конкуренция вольного судоходства. Негоцианты могут обращаться к трампам для главной части транспорта, если только разница цен превышает размер выгод вследствие скорости и регулярности услуг больших компаний. Постоянная угроза вольного судоходства безусловно препятствует тому, чтобы картелированные линии могли держать сколько-нибудь продолжительное время свои фрахты свыше такого уровня, который обеспечивает лишь умеренный доход. Затем, если линия какого-либо направления реализует чрезмерные барыши, то легко могут создаться новые линии на том же направлении путем перемещения, временного или постоянного, на это направление пароходов с других сообщений. Конкуренцию поддерживает также и то обстоятельство, что один и тот же портрет может быть обслуживаем посредством заходов таких линий, которые начинаются в очень различных пунктах, а между тем железные дороги со своей стороны предоставляют перевозкам из внутренних районов страны возможность выбора между многочисленными пунктами погрузки на суда. Одна из сильнейших финансовых групп Соединенных штатов в начале нынешнего века предприняла в широких размерах попытку овладеть транспортом в северной части Атлантического океана, образовав для этой цели трест наподобие столь излюбленных в Америке промышленных трестов. Попытка окончилась полной неудачей и тем самым показала неосуществимость подобных предприятий. Несмотря на то, что трест имел в своем распоряжении пароходный тоннаж свыше 1 миллиона тонн, ему не удалось добиться в области этого колоссального транспорта сколько-нибудь определенного влияния, и даже позднее, уже в мирное время, он получает крайне недостаточный доход на чрезмерный номинальный капитал. Океан,—говорит Э. Закс,—слишком велик для того, чтобы допустить возникновение частной монополии.

Как показал опыт, произведенный во время минувшей войны, контроль и монопольное распоряжение океанскими фрахтами доступны лишь союзам нескольких крупных государств, отдельные же даже самые могущественные государства являются здесь бессильными. Когда, после окончания мировой войны, Франция и Англия отказались от совместного с Соединенными штатами регулирования фрахтов, последние, несмотря на то, что располагали огромным тоннажем созданного для нужд войны государственного флота (5 330 762 тонны), оказались совершенно не в состоянии продолжать регулирование собственными силами

и решили ликвидировать все свое колоссальное государственное судоходство.

Таким образом регулярное линейное судоходство пользуется лишь весьма ограниченной монополией в тех сообщениях, которые оно обслуживает. Но и это уже создает для линейного судоходства другие условия тарификации, сравнительно с судоходством свободным, хотя, конечно, монополия линейного судоходства не может дать ему тех же результатов, в отношении строя тарифов и доходности, какие получаются для железных дорог благодаря их монополии в системе сухопутного транспорта. Ниже мы еще возвратимся к этому различию.

При огромных размерах современных кораблей, предприятия регулярного пароходства вынуждены еще более, чем железные дороги, к возможно лучшему использованию своего подвижного состава. Важнейшим и наиболее действительным средством для этого, а вместе с тем и для повышения доходности, является привлечение грузов посредством системы тарификации перевозки по ее ценности для грузохозяина. Только варьируя свои фрахты в зависимости от ценности перевозок, регулярное пароходство может дать для малоценных товаров настолько низкие ставки, чтобы отвлечь эти грузы от свободного судоходства. При этом заслуживает внимания, что тарификация по ценности проводится здесь шире и глубже, чем на железных дорогах: пароходство не ограничивается распределением своих перевозок между несколькими тарифными классами, число которых доходит в иных сообщениях до 21, но еще и устанавливает для многих отдельных родов товаров специальные фрахтовые ставки. Тарифы некоторых сообщений даже всецело состоят из таких специальных ставок[1]. Первоначально тарификация по ценности начинает с небольшого числа классов, причем и разницы между высшими и низшими ставками относительно невелики, затем же растет число классов, растет и разница между высшей и низшей ставкой, доходя до 20-кратного отношения[2].

В применении к пассажирскому движению морское судоходство развивает применение принципа тарификации по ценности в такой высокой степени, как никакой другой вид транспорта. «Cunard Line» с самого же начала установила каюты 1-го и 2-го классов, причем 1-й класс был подразделен еще на 4 подкласса, а 2-й класс—на 3 подкласса. Другое английское общество провело на своих пароходах по сообщению с Америкой градацию в 23 различных цены проезда. Таким диференцированием плат учитываются все различия в состоятельности и социальном положении пассажиров с присущими им претензиями и предрассудками, и каждому из них предлагается соответственное помещение и уход.

---

[1] См. Kurt Giese, ib., S. 214. Также Э Закс, т II, стр. 220.
[2] Kurt Giese, ib., SS. 173, 219.

В отношении тарификации товаров заслуживает особого упоминания то обстоятельство, что отношение между вместимостью судна и его грузоподъемностью является гораздо более твердым и ограниченным, чем в железнодорожном подвижном составе. Ввиду этого вопрос о пространстве, которое товар занимает в судне и тем исчерпывает его производительную способность, приобретает гораздо большее значение при установлении тарифов водного транспорта, в особенности морского, чем для тарифов железнодорожных, для которых объем груза принимается к учету в гораздо меньшей степени. Наилучшее использование корабля, чего требует и интерес судовладельца, достигается посредством смешанных перевозок. Отсюда разделение товаров на легкие и тяжеловесные в зависимости от соотношения между их весом и объемом. Тяжеловесные грузы это те, которых 1 кубический метр весит более 1 тонны.

Для различения ценности в перевозке однородных товаров в морском транспорте служат те же многие средства, которыми пользуется и железнодорожная тарификация: таковы внешние признаки товара (проволока колючая и гладкая, стеклянные изделия— шлифованные и иные и т. п.); степень обработки, род упаковки, назначение, страна происхождения (гаванские сигары), непосредственно цена предмета и др. Развитие морской тарификации идет в направлении постепенного усложнения, увеличивается число классов, а также и исключительных тарифов, постоянно все большее число грузов выделяется из целых групп товаров и получает свою особую самостоятельную ставку, что в некоторых сообщениях приводит к превращению всего тарифа из классного в тариф для отдельных товаров. Последний процесс характеризуется тем, что вновь возникающие классы и отдельные ставки выше прежних, тогда как в железнодорожном деле имеет место преимущественно образование более низких классов и более низких отдельных ставок. Разница между высшими ставками и наиболее низкими все более увеличивается.

Расстояние перевозки играет в тарифах морского транспорта существенно иную роль, чем в тарифах железных дорог. Правда и здесь расстояние оказывает вообще влияние на оба элемента тарификации, на собственные издержки перевозчика и на потребительскую ценность перевозки для грузохозяина. Нормально в среднем те и другие увеличиваются с возрастанием перевозки, а потому и провозная плата за более значительное расстояние нормально бывает больше, чем за расстояние, более короткое. Разница с железнодорожным транспортом заключается в том, что расстояние перевозки при установлении морских тарифов отступает далеко на второй план перед целым рядом других обстоятельств. Прежде всего бросается в глаза, что нигде нет морских тарифов, которые были бы построены на основе определенной единичной ставки за определенную единицу расстояния. Вообще в морской тарификации нет никакого общего принципа для учета

расстояния перевозки. Поэтому в морских тарифах наблюдается огромное множество фактов так называемой неравномерности, т. е. взимание неравных ставок за перевозку одинаковых количеств груза на одинаковых расстояниях, причем такая неравномерность имеет место не только в различных тарифах по отношению друг к другу, но даже в одном и том же тарифе. Очень часто не только единичная ставка тарифа, но и абсолютный итог провозной платы выше до более близких портов, чем до портов, за ними лежащих. В этом отношении особенно рельефный пример представляют тарифы на все грузы из Европы в Восточную Азию, по которым провозные платы до Шанхая дороже чем до Кобе и Иокогамы, хотя последние лежат далее за Шанхаем примерно на 1 500 *км*. Однако факты этого рода отнюдь нельзя истолковывать в том смысле, чтобы расстояния при установлении морских тарифов вовсе игнорировались. Они, как сказано выше, учитываются, но этот учет видоизменяется под влиянием целого ряда обстоятельств, оказывающих более или менее существенное влияние при назначении тарифов. На первом месте в этом отношении надо поставить влияние конкуренции, как путей перевозки, так и стран производства. В тех сообщениях, в которых конкуренция сильнее, тарифные ставки обыкновенно бывают ниже; это проявляется в том, что пункты более крупные имеют более низкие фрахты; например, Мадрас, лежащий ближе Калькутты, но с оборотами в четыре раза меньше, имеет фрахты выше, чем до Калькутты.

Под влиянием конкуренции, с целью устранить ее вредные последствия, судоходные предприятия приходят к тому, что ставят целые группы портов в одинаковое в тарифном отношении положение, несмотря на различие расстояний от них. Это бывает как в отношении вывозных, так и ввозных портов, так что в тарифном отношении одни группы портов противостоят целым группам других портов. Важнейший пример в этом отношении представляет равенство фрахтов от европейских мировых портов почти во всех их сообщениях, как оно установилось перед войной и как наверное установится в позднейшее время. Так Гамбург, Бремен и Эмден имеют в общем такие же фрахты, как Лондон, Ливерпуль, Амстердам, Ротердам, Антверпен и Гавр. В вывозном северо-атлантическом сообщении соединены в одну группу и имеют одинаковые фрахтовые ставки такие гавани как Бостон, Филадельфия, Бальтимора, Нью-Порт-Ньюс и Норфольк. Но особенно интересный пример того, насколько далеко заходит нередко такое приравнивание представляет бывший перед войной тариф сообщения с Японией (Japan-Homeward-Conference). В этом сообщении, с одной стороны, все имевшие мировое значение японские гавани составляли одну группу с одинаковыми фрахтами, которой противостояла на европейской стороне другая группа, обнимав-

шая 20 наиболее значительных европейских портов, от которых также держались одинаковые фрахтовые ставки [1].

Затем влияние расстояния на тарифы видоизменяется под давлением стремления развить перевозки. Так как различные страны, обслуживаемые заморскими сообщениями, представляют существенное различие в своих естественных, культурных и экономических условиях, то понижение фрахтов в одних сообщениях достигает цели развития перевозок, в других же не дает никаких результатов в этом отношении. Поэтому естественно, что судоходные предприятия производят понижение лишь в таких сообщениях, которые обещают им благоприятные результаты, оставляя в других сообщениях более высокие фрахты за однородные перевозки.

Наконец некоторые составные элементы в издержках морского транспорта также умаляют значение расстояния и отодвигают на второй план влияние его на размер тарифных ставок. Решающее значение имеет здесь то обстоятельство, что из общей суммы издержек перевозки лишь менее половины изменяется пропорционально протяжению пройденного пути, причем эти издержки могут быть выделены и учтены особо при назначении провозной платы в каждом отдельном случае. В железнодорожном транспорте доля этих издержек решительно преобладает, что и является одной из причин того, что расстояние перевозки оказывает на железнодорожные тарифы гораздо более полное и последовательное во всех случаях влияние.

По общему правилу, в морском транспорте так же, как и в железнодорожном, уже самый состав расходов дает основу для понижения единичных ставок, с удлинением расстояния перевозки. Однако в некоторых случаях проявляется действие других обстоятельств и соображений, которые приводят к обратному результату, т. е. к тому, что единичные помильные ставки оказываются выше для более длинных расстояний, чем для расстояний коротких. К приведенным ранее примерам можно прибавить следующее. В сообщениях Бремена с портом Чили и Перу на расстояниях от 8 933 до 10 395 морских миль единичные ставки с тонны и мили составляют от 0,72 до 0,81 пф., тогда как в сообщениях того же Бремена с индийскими портами: Бомбей, Коломбо, Мадрас, Калькутта на расстояниях от 6 500 до 8 200 миль те же единичные ставки равны 0,24 до 0,31 пф. с тонны и мили. Эм. Закс отмечает случаи, в которых чай перевозится из Китая в Нью-Йорк в направлении через Лондон дешевле, чем до Лондона, что объясняется конкуренцией пути из Китая через Тихий океан и трансконтинентальные железные дороги Соединенных штатов. В сообщении с Ла-Платой Розарио имеет ставку 0,67 пф. при расстоянии в 7 142 мили, а Буэнос-Айрес всего 0,58 пф. при расстоянии в 6 940 миль. В сообщении с западной Африкой Фритуан имеет

[1] K Giese, ib., S. 227.

ставку в 1,5 пф. при расстоянии в 3 335 миль, а Дихар только 0,97 пф., хотя он лежит ближе на 732 мили. В таком строении тарифных ставок играют известную роль уже упомянутые факторы—конкуренция и стремление развить движение. Но особого упоминания заслуживает влияние в этом направлении некоторых издержек, сопряженных с перевозкою, которые оказываются чрезвычайно различными как в различных сообщениях, так и в различных портах, обслуживаемых одним и тем же сообщением. Из этих издержек весьма существенную роль играют издержки по нагрузке, выгрузке и перегрузке, которые бывают очень различными в отдельных портах, в зависимости от их естественных, технических и экономических условий и особенностей. В свойстве и размере этих издержек находит себе объяснение то общее явление, что прямые тарифы в сообщениях, требующих перегрузки в пути на другие суда, имеют единичные ставки существенно выше, чем тарифы внутренние (местные)[1].

В том же направлении действует колоссальная разница в портовых сборах. Из двух примеров, приводимых К. Гизе, можно видеть, что один и тот же пароход в один и тот же рейс в Левантийском сообщении уплатил сборы в Сире в сумме 26 марок, а в Антверпене 2 323 марок; другой пароход в сообщении с Восточной Азией уплатил в Сингапуре 252½ марки, а в Шанхае 6 062 марки. Далее, высокие фрахты до некоторых портов обусловливаются большой продолжительностью необходимого в них простоя. Затем необходимо отметить такие обстоятельства, как количество портов, заход в которые обязателен для данного рейса, различие в типах судов, различие в стоимости угля в пути, проходимом кораблем в различных сообщениях, возможность регулярно иметь достаточное количество груза. Последнее обстоятельство важно для достаточного использования производительной способности парохода, а между тем регулярное судоходство вынуждено рассчитывать размер отправляемых им судов на возможное максимальное количество мелких отправок, чтобы никогда не отказываться от предлагаемых грузов и таким образом не отдавать их своим конкурентам. Наконец имеют немаловажное влияние на фрахты в некоторых сообщениях сборы, взимаемые за проход судов через большие каналы, соединяющие разные моря, в особенности Суэцкий и Панамский. Эти сборы бывают весьма значительны. Например, пароход Северо-германского Ллойда «Курфюст Великий» (13 102 регистровых *m* брутто и с подъемной силой в 12 350 *m*) должен был уплачивать за проход Суэцкого канала в один конец—63 240 франков.

Чтобы оценить правильно с народнохозяйственной точки зрения указанные кажущиеся ненормальности в тарификации регулярного судоходства, необходимо,—говорит К. Гизе,—отрешиться от взглядов, установившихся в отношении железнодорожных та-

[1] K. Giese, ib., S. 233.

рифов, и признать, что в деле тарификации морских перевозок расстояние отнюдь еще не дает само по себе и при всяких обстоятельствах правильного масштаба для оценки транспортных услуг; оно имеет в этом отношении значение лишь в той мере, в какой на основании пройденного пути можно судить об издержках перевозки и ее потребительной ценности для лица заинтересованного.

Из изложенного можно видеть, что система тарификации морского регулярного пароходства имеет существенное сходство с тарификацией железнодорожной. Она имеет свою номенклатуру товаров, определенные тарифные классы, а также исключительные и специальные тарифы. Главное же сходство заключается в том, что в тарифах морского регулярного судоходства находит применение принцип определения размеров тарифных ставок по ценности перевозки для лица заинтересованного. Однако при этом большом сходстве есть и важное отличие тарификации морского регулярного транспорта от тарификации железнодорожной. Как выше было подробно выяснено, регулярное пароходство не обладает действительной, безусловной и прочной монополией. Оно подвергается давлению конкуренции как со стороны других предприятий регулярного пароходства, так и в особенности со стороны вольного судоходства. Только некоторые особые роды перевозок не могут уйти от него. Но в общем регулярное пароходство не может постоянным образом, в течение более продолжительного времени, удерживать свои фрахты выше того уровня, при котором достигается только возмещение его расходов и получается умеренная прибыль.

Таким образом во всей своей совокупности фрахты какого-либо предприятия регулярного пароходства, несмотря на применение принципа тарификации по ценности, оказываются построенными как бы по собственным издержкам предприятия. Во всяком случае тарификация по ценности не может быть применена в морском транспорте в том смысле, чтобы брать с каждой перевозки все, что она может дать, или по крайней мере хотя бы то, что признается нужным взять с нее. В железнодорожном транспорте платежная способность перевозок и грузов определяет не только разницы тарифов на разные категории перевозок и грузов, но и средний уровень тарифов, в водном же транспорте платежная способность грузов определяет только разницы в провозных платах на разные роды грузов, средний же уровень водных тарифов определяется под влиянием конкуренции по собственным издержкам водных транспортных предприятий. Здесь имеется известная аналогия с ценами мест в театрах. Несомненно, что при назначении этих цен принимают во внимание огромное разнообразие в платежной способности различных групп и классов местного населения, но тарификация театральных мест по их ценности для различных посетителей отнюдь не может обеспечить антрепренеру постоянного дохода, существенно превышающего его расходы с прибавлением определенной прибыли. Как только создается где-

либо подобное положение, то весьма скоро появляются конкуренты, низводящие цены, а вместе с тем и прибыль к тому уровню, который отвечает общим условиям театрального дела. Совсем иную роль играет ценность перевозки, ее платежная способность в железнодорожной тарификации, которая основывается на действительно монопольной власти железных дорог в отношении перевозки пассажиров и грузов в своих районах. Здесь тарификация по ценности может иметь и действительно имеет в известных случаях своим следствием, что доход предпринимателя прочным образом и на продолжительное время устанавливается на известном уровне вне всякого соответствия с его собственными расходами.

7. СОВЕТСКИЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ.

На 1 января 1914 г. наш паровой морской торговый флот, считая суда с вместимостью свыше 100 регистровых *т*, состоял из 948 судов, имевших общую вместимость 842 735 регистровых *т*. По данным издания «Советский транспорт», на 1 января 1917 г. в составе русского морского торгового флота числилось 974 паровых судна с чистой регистровой вместимостью 495 284 *т*. Наибольшее число пароходов с наибольшим тоннажем принадлежало акционерным компаниям—всего 442 парохода и 355 963 *т* чистой регистровой вместимости, что составляет 45% от общего количества судов и 72% их общего тоннажа. На долю двух компаний—Русское общество пароходства и торговли и Добрфлот—приходилось 105 судов с чистой вместимостью в 160 315 *т*, или 20% всей вместимости русского торгового флота. Остальные предприятия, хотя и менее значительные, но все же первенствующая роль в них, как и во всем владении морским флотом, принадлежала крупному капиталу [1]. На 1 января 1926 года общее число судов нашего морского торгового флота и его вместимость (в регистровых тоннах) составляла [2]:

	Число судов	Вместимость в регистровых тоннах	
		Чистая	Полная
А. По внешним морям			
Паровые	246	106 785	193 798
Моторные	12	1 552	2 773
Парусно-моторные	85	3 731	6 056
Парусные	453	21 035	26 023
Несамоходные	100	16 801	22 821
Б. По Каспийскому морю			
Паровые	132	52 639	99 848
Моторные	27	13 310	23 030
Парусно-моторные	14	185	521
Парусные	305	5 205	12 314
Несамоходные	21	11 851	14 036

[1] Советский транспорт, 1917—1927 гг., Москва 1927, стр. 195.

[2] Краткий статистический справочник по железнодорожному, речному и морскому транспорту, Москва 1927, изд. НКПС Очевидно данные текста обнимают и суда вместимостью менее 100 регистровых тонн.

Потери, причиненные нашему торговому флоту империалистической и гражданской войной, приходятся в относительно малой степени на Каспийское море, сохранившее свой тоннаж в размере 93% (158 тыс. *т* против 170 тыс. *т*) и легли очень тяжело на другие моря, сохранившие лишь 17% прежнего числа судов и 23,8% общей суммы тоннажа.

Декретом от 26 января 1918 года была объявлена национализация торгового флота, и вскоре после этого был образован в составе ВСНХ Отдел водных сообщений для управления морским транспортом. После нескольких преобразований было создано в составе НКПС вполне обособленное Центральное управление (ЦУМОР), объединившее все вопросы эксплоатации и техники морского флота и портов. Новая экономическая политика на морском транспорте повлекла за собой выделение морского торгового флота в самостоятельную хозяйственную единицу. 13 июня 1922 г. было утверждено положение о Государственном торговом флоте, в котором предусматривалось образование четырех действовавших на началах коммерческого расчета пароходств—Северного, Балтийского, Каспийского и Черноморско-азовского, объединяемых Госторгфлотом в Москве. В 1923 году Каспийское пароходство (Каспар) было выделено из Госторгфлота и преобразовано в Акционерное общество, акции которого распределились между НКПС и ВСНХ. В 1924 году остальные три госпароходства вошли в состав Акционерного общества «Совторгфлот», куда влился и Доброфлот, ранее состоявший в ведении Наркомвнешторга. Акции Совторгфлота распределены между НКПС и Народным комиссариатом торговли.

Такова современная организация нашего торгового флота, заменившая прежнее раздробление его между немногими крупными и множеством мелких самостоятельных частных предприятий. Наша внешняя торговля по характеру своему всегда была морской торговлей. В конце XVIII в. она шла на 94% (по ценности) через морскую границу и лишь на 6% через сухопутную границу, причем основную роль в морской торговле играло Балтийское море (92,7% от морских перевозок). С развитием железнодорожной сети, а в особенности после Русско-германского торгового договора, продиктовавшего России тарифную политику для вывоза и ввоза ряда грузов, резко понизилась роль морских границ. Так, в 1913 г. из общего количества экспортных и импортных грузов в сумме около 40 млн. *т* на морскую перевозку приходилось 28,2 млн. *т*, или 71,5% от всего годового грузооборота. Однако в настоящее время, в связи с изменением наших границ, морской характер нашей внешней торговли вновь усиливается и получает еще более резкое и отчетливое выражение. Так в 1923/24 г. доля грузооборота, приходящаяся на морские пути, составляла 85%. В последующие годы она несколько уменьшается, составляя в 1924/25 г. 83,5%, в 1925/26 г. 80,7% и в 1926/27 г.—79,5%.

Характер распределения грузооборота по отдельным морям в

довоенное время можно видеть из нижеследующих данных о вывозе и ввозе за 1908—1912 гг. (в тысячах тонн):

	Вывоз	В %	Ввоз	В %
Балтийское море	5 620	32,4	5 137	83,5
Черное и Азовское моря . .	10 150	56,5	505	8,2
Белое море	1 140	6,5	77	1,2
Каспийское море	114	0,6	118	1,9
Тихий океан	336	1,9	316	5,1

Эта таблица показывает исключительно благоприятное по распределению грузооборота положение Балтийского и Каспийского морей и Тихого океана, в которых суда в заграничном плавании были вполне обеспечены обратными грузами. В крайне неблагоприятном положении находятся в этом отношении южные моря и Белое море, в которых вывоз по весу превышает ввоз в 15—20 раз. Такие же данные за трехлетие 1924—1926 гг. представляются в следующем виде (в тысячах тонн в среднем за год):

	Вывоз	В %	Ввоз	В %
Балтийское море	778	10,7	605	47,2
Черное и Азовское моря . .	4 134	57,0	276	21,5
Белое море	991	13,6	204	15,9
Каспийское море	218	3,0	80	6,2
Тихий океан	1 134	15,6	117	99,9

Общая сумма перевозок по морям СССР составляла в 1926 г. 15 476 тыс. *m*, из которых перевезено малым каботажем 5 784 тыс. *m*, большим каботажем 160 тыс. *m* и в заграничном плавании 9 532 тыс. *m*. В 1927 г. перевезено 16 409 тыс. *m* и в 1928 г. 17 807 тыс. *m*. Из этих количеств приходится на заграничное плавание в 1927 г. 9 718 тыс. *m* и в 1928 г. 10 293 тыс. *m*.

Роль нашего торгового флота в нашей морской торговле всегда была относительно весьма невелика. Теперь она по ввозу возросла, а по вывозу стала еще меньше. В 1913 г. из общего количества ввезенных и вывезенных в заграничных сообщениях грузов на долю нашего флота приходилось: по ввозу 14,1% и по вывозу 7,6%, на долю же иностранного флота: по ввозу 85,9% и по вывозу 92,4%. В 1926 году доля нашего флота по ввозу составила 25,7%, а по вывозу только 5,7%. В последующие годы соответственные числа были: в 1927 г. 32,2% по импорту и 5,9% по экспорту и в 1928 г.—28,1% и 6,5%. Столь незначительный процент участия наших судов во внешней торговле СССР вызывает крупные валютные расходы по фрахтовке судов за границей, достигавшие в довоенное время 125 млн. руб., а в настоящее время, в связи с падением грузооборота портов, свыше 50 млн. руб.[1]

По действующему законодательству, аналогичному в этом отношении с довоенным, перевозки в каботаже—большом и малом—

[1] Контрольные цифры народного хозяйства СССР на 1927/28 г., стр 176.

являются монополией советского флота. Иностранные суда допускаются в настоящее время к этим перевозкам только по особым на каждый раз правительственным распоряжениям и в тех только случаях, в которых неотложные перевозки не могут быть выполнены на советских судах. Основная масса каботажных перевозок совершается на судах Совторгфлота и в пределах Каспийского моря—Каспара. Но помимо них работают также суда частных владельцев и суда, принадлежащие государственным органам и предприятиям.

8. ВНУТРЕННЕЕ СУДОХОДСТВО.

Технические основы внутреннего судоходства представляют существенные отличия от основ морского транспорта. Во-первых, внутреннее судоходство связано с определенным путем, причем его технические средства находятся в теснейшей зависимости от свойств этого пути; во-вторых, во внутреннем судоходстве возможно отделение движущей силы от подвижного состава, путем ли помещения источников этой силы на особой единице подвижного состава или путем передачи ее с берега, и, в-третьих, во внутреннем судоходстве суда остаются вообще в постоянном соприкосновении с берегом и потому не подвергаются тем опасностям, которые создает стихия открытого моря.

В связи с этими условиями находятся некоторые особенности в конструкции судов внутреннего судоходства, их формы, осадки и др. Но в процессе развития и здесь имеет место рост размеров подвижного состава и переход от дерева, как строительного материала, к железу и стали. Так, на германских реках максимальная грузоподъемность в 1877 г. была 250—800 *m*, а в 1905 г. она повысилась до 450—2 340 *m*. На Рейне в 1909 г. наибольший корабль имел грузоподъемность в 3 580 *m*. Рост размеров судов ограничивается как свойствами водного пути, так и экономическими условиями их эксплоатации. Большие суда требуют больше времени на нагрузку и выгрузку, а это связано с более продолжительными простоями у пристаней и с увеличением мертвого времени и мертвых издержек. Изменение уровня воды делает невозможной полную нагрузку судов крупных размеров, для которых притом и не всегда находится соответственное количество груза. Поэтому каждый водный путь имеет свой наиболее целесообразный размер судов, каковым, например, признаются для Рейна 1 700 *m*, для Эльбы 1 400 *m* и т. д. С половины прошлого столетия наблюдается более широкое применение железа и стали как материала при постройке судов; оно дает возможность увеличивать длину судов, а также понижает сопротивление вследствие трения в воде. С 1905 года начали применять железобетон и в постройке судов для внутренних водных путей.

Весьма важную особенность судоходства на внутренних водных путях, сравнительно с морским, представляет передвижение

судов посредством тяги с берега силою человека или животных, впоследствии сменяемое буксировкой судов, представляющей существенные выгоды.

Заслуживает особого упоминания так называемое туэрное (цепное) пароходство, применяемое на реках с быстрым течением и заключающееся в том, что буксирующий пароход движется с помощью цепи, проложенной по дну реки, а также передвижение судов по каналу с помощью паровоза, движущегося по специально проложенным для этого на берегу рельсам.

Внутреннее судоходство всегда имеет определенный более или менее ограниченный круг товарного обращения, что обусловливается отчасти географическим распределением самих водных путей, отчасти же той тесной зависимостью, которая существует между свойствами пути и родом обращающихся на нем судов. Далее при разветвлении сети водных путей каждая составная часть их имеет свои особые настолько своеобразные технические и экономические условия, что суда приспособленной к ним конструкции и их владельцы в своей работе оказываются прямо прикрепленными к тому или иному участку водной системы. Поэтому на реках и других внутренних водных путях сообщения обслуживаемые пункты одни и те же для предприятий, действующих на них, самое число предприятий меньше, и поле деятельности их гораздо более ограниченное, чем в морском судоходстве. Поэтому на первый взгляд могло бы казаться, что здесь имеются более благоприятные условия для заключения всякого рода соглашений, картелей, слияния отдельных предприятий (фузионирование), вообще для образования действительных и прочих монополий. Ближайший анализ, однако, показывает, что вопрос о конкуренции разрешается и в этой области совершенно аналогично с морским судоходством. При общей доступности речного судоходного промысла для всех и при малых размерах, требующихся для устройства предприятия, капиталов, конкуренция развивается здесь настолько сильно, что фрахты низводятся к такому уровню, при котором получается лишь оплата процентов на капитал в размере нормы доходности капитала при твердом помещении и умеренная заработная плата судовладельцу, который сам плавает на судне. Организация картели из мелких судовладельцев чрезвычайно затруднительна: число их слишком большое, а хозяйственное их положение и жизненные условия слишком различны. Основное условие существования таких картелей заключается в том, чтобы в них участвовали все заинтересованные. Это условие оказывается неосуществимым в мелком судоходстве. Среди его многочисленных представителей всегда находится не малое число таких, которые устраняются от участия, рассчитывая при общем улучшении дел получить в конечном результате больше выгод, чем если бы они вступили в союз, другие же предпочитают оставаться в стороне, ожидая получить от существования картели пользу, не принимая в ней участия. В области крупного судоходства конкуренция раз-

вивается таким же порядком, как в мелком судоходстве, различаясь главным образом лишь в степени. Существенная особенность заключается в том, что при малом числе предприятий и крупных размерах каждого из них всякого рода соглашения, союзы и картели заключаются гораздо легче, чем в мелком судоходстве, в особенности в периоды неблагоприятных фрахтовых конъюнктур. После установления той или иной формы объединения, союзные предприятия немедленно же стремятся использовать в своих интересах преимущества вновь созданного положения. Прежде всего они обращаются для этого к повышению фрахтов, поскольку это позволяет хозяйственное положение и конкуренция мелких судовладельцев, а затем также принимают меры к сокращению своих расходов посредством улучшений в эксплоатации. Таким образом в речное судоходство постепенно проникают начала планомерной организации. Использование подвижного состава, отличавшееся под влиянием конкуренции случайным характером, становится планомерным, товары собираются в количестве, необходимом для полной нагрузки, сокращаются простои и порожние переходы, создаются более благоприятные условия для заключения соглашений с грузохозяевами, и т. д. В результате наступает более или менее существенное улучшение доходности, чему способствует также и то обстоятельство, что фрахты могут быть лучше приспособляемы к торговой ценности товаров, и таким образом может быть использована платежеспособность высокоценных грузов, между тем как конкуренция обыкновенно приближает фрахты на эти грузы к фрахтам на грузы малоценные. Но как только оказываются достигнутыми такие результаты, то возникает конкуренция новых предприятий, которые устраиваются в расчете на то, чтобы извлечь выгоды из создавшегося благоприятного положения дел, и новая конкуренция развивается до тех пор, пока выручка вновь не падает до весьма низкого уровня. Факты показывают,—говорит Э. Закс,—что даже при объединении всех крупных предприятий какого-нибудь водного пути (Рейн, Эльба), не обеспечено прочное существование этого объединения: конкуренция всегда стоит на страже, и сторонние предприниматели всегда готовы рано или поздно прикончить его [1].

Таким образом экономическая природа внутреннего водного транспорта так же, как и морского, и условия его деятельности таковы, что не допускают создания действительной и прочной монополии; конкуренция в особенности потенциальная продолжает существовать, являясь неодолимым препятствием для всякого рода объединений и союзов в их стремлениях к монополистической эксплоатации обслуживаемых сообщений. Эти формы организации судоходства только тогда могут рассчитывать на более продолжительное существование, если стремятся достигать своей цели путем улучшения и усовершенствования эксплоатации и будут

[1] Цит. соч., т. II, стр. 277.

поддерживать согласие между своими интересами и интересами грузохозяев путем установления умеренных фрахтов. Но указанные организации никогда не создают возможности устанавливать истинные монопольные цены, т. е. цены, основанные исключительно на оценке того, что может заплатить каждая отдельная доля транспорта, и которые способны давать продолжительным и прочным образом доход, в широкой мере превышающий собственные издержки по исполнению операций [1]. Действительная монополия, притом лишь в области речного, но не морского транспорта, может быть создана только актом государственной власти по мотивам и соображениям высшей государственной и экономической политики.

Кроме описанной конкуренции, развивающейся в самом внутреннем судоходстве, оно подвергается еще и воздействию внешней конкуренции со стороны железных дорог. В настоящее время является совершенно общим правилом тот факт, что для колебаний фрахтов высшим пределом служат железнодорожные тарифы. Однако водные фрахты никак не могут вполне сравняться с железнодорожными тарифами и всегда более или менее отстают от них. Мы видели уже, что водный транспорт дает более медленную, менее точную и менее безопасную перевозку, что правильность ее нарушается ледоходами, высоким подъемом воды и низким ее состоянием, что водные пути нередко идут по очень искривленным обходным направлениям, что они загромождаются плотами и т. д., и т. д. Вследствие всего этого, если бы водный транспорт стал требовать фрахты, равные железнодорожным тарифам, то он неизбежно лишился бы всех грузов, и только в тех случаях, когда железные дороги переобременены грузами, как это было во время войны, водные фрахты могут держаться на уровне, превышающем железнодорожные тарифы. В нормальное же время они необходимо должны быть ниже ставок последних в конкурирующих направлениях, причем размер разницы в каждом отдельном случае зависит от особенностей водного сообщения и потребностей торговли, но в общем принимается, что эта разница должна составлять примерно 15—20% от стоимости перевозки по железной дороге.

Низкий предел фрахтов внутреннего судоходства, как впрочем и во всех других видах транспорта, определяется в зависимости от его собственных издержек, что, впрочем, имеет место лишь как средняя величина для продолжительных периодов времени, в отдельных же случаях и даже для целых категорий перевозок фрахты устанавливаются в размере ниже среднего уровня собственных издержек водного транспорта.

Расходы внутреннего водного транспорта распадаются на три

---

[1] C. Colson, Cours d'economie politique, Livre VI. Les travaux publics et les transports. Paris 1907, pp. 27—28, 281—295.

E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft, Anfl. 2, Band II, Berlin 1920, стр. 242 и пред., также 263—280.

Kurt Giese, Das Seefrachttarifwesen, Berlin 1913 г., стр. 59—71 сл.

главных категории: оплата и погашение вложенных капиталов, расходы на рабочую силу и расходы на тягу. В прежнее время, при малых размерах судов и более простом устройстве, их капитальные расходы представляли в общей сумме расходов внутреннего судоходства меньшую долю сравнительно с настоящим временем, когда они значительно возросли и абсолютно, и относительно. Эти расходы так же, как и оплата служащих и части рабочих не зависят от размеров работы судна, потому что часть судовой команды необходимо остается на судне даже во время простоя его на пристанях. Таким же характером отличается и часть расходов по содержанию и ремонту судна. Расходы по страхованию судна, равно как и налоги следует отнести также к числу постоянных расходов, не зависящих от движения. Для германского внутреннего судоходства Закс считает типичным следующее распределение общей суммы расходов: по капиталу 43%, на рабочую силу 26,7% и на буксировку 30,3%. Эти данные относятся к судну в 350 *m* стоимостью в 18 000 марок. При более значительных размерах судов абсолютная цифра капитальных расходов становится выше, расходы же на рабочую силу остаются почти те же, и таким образом их процентная доля понижается, для более мелких судов процентные отношения изменяются в обратном направлении.

Далее необходимо отметить особый характер расходов по нагрузке и выгрузке, а также по уплате пошлин за проход и портовых сборов. Хотя все эти расходы и связаны с размерами работы судна, но они не зависят от протяжения переходов. Расходы по нагрузке и выгрузке особенно тяжело ложатся на короткие перевозки, а портовые сборы и пошлины становятся особенно обременительными во время неизбежных перерывов плавания.

Затем следуют издержки, связанные с протяжением перевозки. Сюда относится часть расходов на возмещение износа судна, на содержание и оплату команды, приглашаемой для данного перехода, на тягу (топливо и др.) и т. д. Эти расходы, конечно, не одинаковы в зависимости от рода судна, от направления хода его (вверх или вниз по течению), от наличия шлюзов и т. д. Однако и эти расходы, по расчету на единицу расстояния, возрастают далеко непропорционально дальности перевозки.

Наконец к расходам водного транспорта относятся расходы на устройство и содержание самого пути сообщения. Они покрываются иногда заинтересованными в перевозке, если за пользование данным путем сообщения взимается пошлина в достаточных размерах. Чаще однако пошлины на водных путях сообщения в настоящее время или вовсе не взимаются или взимаются в недостаточном размере, и в таких случаях расходы по содержанию водных путей сообщения покрываются из общегосударственных ресурсов и следовательно падают на все население.

Указанный характер отдельных составных частей расходов водного транспорта должен быть учитываем надлежащим образом

при исчислении собственных издержек перевозки, приходящихся на отдельную единицу перевозки, т. е. на 1 тонно-километр. Кроме того при расчетах этого расхода должна быть учитываема еще следующая весьма важная особенность, свойственная внутреннему судоходству и заключающаяся в том, что полезное время в течение эксплоатационного периода оказывается вследствие отмеченных выше обычных в речном судоходстве перерывов значительно меньше, чем в морском транспорте, а вместе с тем оно в большей мере поглощается операциями по подготовке к перевозке и по окончании ее, сравнительно с временем, употребляемым на переход. Принимается, что в среднем из общего числа рабочих дней примерно только $^1/_3$ приходится на движение и $^2/_3$ на нагрузку и выгрузку и на ожидание нагрузки и выгрузки. У нас это соотношение бывает еще менее благоприятным, как свидетельствует член коллегии НКПС, т. Д. Полуян. «Если взять только Волгу,—пишет он [1],—то оказывается, что на простой сухогрузных баржей приходится за навигацию 145 суток, а на ход с грузом только 25 суток. В других пароходствах дело обстоит не лучше». Таким образом у нас из общей суммы полезного времени приходится на движение только $\frac{1}{6}—\frac{1}{8}$ часть, т. е. около седьмой части.

Все указанные обстоятельства, сводящиеся к тому, что весьма значительная часть расходов или вовсе не зависит, или зависит весьма мало как от размеров движения, так и от протяжения перевозок, имеют весьма важное влияние на себестоимость отдельных категорий перевозок. Ясно, что при увеличении общей суммы перевозок издержки по каждой из них становятся ниже, равно как при увеличении расстояния перевозки понижается падающая на каждый отдельный тонно-километр доля тех расходов, которые приходятся на простой в портах и иные, обнимающие в Германии $^2/_3$, а у нас почти $^6/_7$ всего рабочего времени судна. Отсюда возникает для внутреннего судоходства возможность, а вместе с тем и выгодность диференцировать свои фрахты в зависимости, во-первых, от ценности и платежеспособности грузов и, во-вторых, от протяжения перевозки.

И действительно повсюду во внутреннем судоходстве проявляется в известных пределах тарификация по ценности, хотя и в весьма не одинаковой степени в зависимости от особенностей различных водных систем. По отношению к мелким отправкам, а также там, где судоходство не играет сколько-нибудь значительной роли наряду с железной дорогой, его тарификация примыкает, по крайней мере в основных чертах, к тарифным классам железных дорог. Там же, где большой массовый транспорт дает работу обильному судовому парку, там возникает борьба из-за грузов, которая приводит к тому, что фрахты на высокоценные грузы по размерам своим все более приближаются к фрахтам на грузы

1 «Транспортная газета», 1928 г., № 26 от 1 марта.

малоценные, пока разница между теми и другими не низводится к разнице в издержках перевозки тех и других грузов в зависимости от указанных выше обстоятельств.

Что касается диференцирования фрахтов в зависимости от расстояния перевозки, то во внутреннем судоходстве оно бывает нередко весьма резким, так что далекие перевозки пользуются единичными тонно-километровыми ставками гораздо более низкими, чем близкие перевозки, диференцирование доходит иногда до полного уравнения ставок для всех расстояний в пределах определенного сообщения. Любопытный конкретный пример влияния длины пробега на высоту довоенных волжских фрахтов (1912 г.) в коп. за перевозку 1 тонны на 1 километр приводит В. В. Звонков [1].

Расстояние в километрах	Хлеб вверх	Хлеб вниз	Соль вверх	Железо и чугун не в деле вниз по Каме и вверх по Волге
100— 200	0,8	0,7	0,48	—
200— 300	0,52	—	—	—
300— 500	0,45	0,28	0,38	—
500—1 000	0,36	0,2	0,14	0,37
1 000—1 500	0,21	0,18	0,12	0,27
1 500—2 000	0,20	0,16	0,12	0,24

Затем на собственные издержки, а следовательно и на фрахты оказывает значительное влияние состояние воды в реках. Колебания в ее уровне влекут за собой колебание в издержках. Отгрузки при переходе с участка более значительной глубины на участок менее глубокий, необходимость вследствие мелководия итти с неполной погрузкой и т. п.,—все это влияет на фрахты в смысле повышения их. В отличие от морского судоходства значение объема грузов отступает во внутреннем судоходстве далеко на задний план вследствие того, что нагрузка на речных судах может итти вверх даже в большей мере, чем на железных дорогах. Поэтому фрахт назначается обыкновенно по весу и только для грузов, имеющих большой объем при относительно малом весе (так называемые громоздкие грузы) фрахт повышается.

В заключение настоящего обзора факторов, влияющих на издержки внутреннего судоходства и на его фрахты, следует упомянуть об общих изменениях хозяйственных конъюнктур. Подъем и оживление приносят ему повышенные фрахты, тогда как депрессия понижает их.

9. ВНУТРЕННЕЕ СУДОХОДСТВО СССР.

В описанных в предыдущем параграфе условиях и формах развивалось и действовало и наше внутреннее судоходство в дореволюционное время. Весь наш речной флот был раздроблен между множеством отдельных вполне самостоятельных крупных и мелких акционерных и единоличных предприятий, число которых

[1] В. В. Звонков, Эксплоатация водных путей, Москва 1927 г., стр 123.

определялось многими тысячами. Каждое из них всецело преследовало свои индивидуальные интересы, вступая в конкуренцию друг с другом и заключая соглашения относительно размера фрахтов и дележа грузов. Разного рода объединения и союзы давно уже имели место в нашем внутреннем судоходстве в различных речных бассейнах.

Транспорт по нашим внутренним водным путям сообщения осуществлялся, во-первых, самостоятельными судоходными предприятиями, занимавшимися исключительно перевозкой и, во-вторых комбинированными предприятиями, у которых транспортные операции служили лишь вспомогательным средством для их основной отрасли промышленности. Так, мукомольное дело Башкирова на Волге создало значительный флот для перевозки хлебных грузов; нефтяное дело бр. Нобель создало волжский нефтяной флот; на Дону хлебное и угольное дело бр. Парамоновых создало значительную часть донского флота. При этом как специальные транспортные предприятия, так и транспортные части комбинированных предприятий, весьма часто не являлись целостными хозяйственными единицами. Иногда они держали только непаровой флот, арендуя паровую тягу в нужные моменты у других предприятий, или при избытке тяги или непарового флота предлагали свой флот на самых разнообразных условиях другим судовладельческим предприятием или грузохозяевам [1]. Словом здесь имело место то раздробление составных элементов транспорта между различными предпринимателями, на которое было указано в начале настоящей работы как на основное отличие водного транспорта от железнодорожного, в котором все составные элементы составляют одно неразрывное целое.

Часто ремонт флота при капитальной, а иногда и несложной текущей работе производился не судовладельцем, порою не имевшим собственных мастерских, а посторонней судоходству организацией.

Естественно, что система раздробленности флота между множеством самостоятельных предприятий, всецело подчиненных стихии рынка, не обеспечивала надлежащего соответствия деятельности флота с общими интересами народного хозяйства. Весь этот сложившийся строй нашего внутреннего водного транспорта был коренным образом сломлен декретом Совета Народных комиссаров от 26 января 1918 г., которым весь наш торговый флот, за исключением небольшого количества маломерных судов, был объявлен национальной собственностью, и на место многих тысяч прежних частных собственников стал один владелец в лице советской государственной власти. В руках частных владельцев были оставлены паровые суда не более 30 индикаторных сил и непаровые не более 40 *м* длиною.

Немедленно же вслед за этим актом возник вопрос о новой

[1] См. Звонков, Цит. соч., стр. 88.

организации речного транспорта. Вопрос этот первоначально был разрешен в том смысле, что управление морским и речным флотом, равно как и управление всеми водными путями сообщения было объединено в руках одного органа, для чего в центре был образован в составе Высшего совета народного хозяйства Отдел водных сообщений во главе с коллегией, а на местах—областные районные комитеты. Эта система удержалась, однако, весьма недолго, и в результате целого ряда изменений организационных форм управления речными путями и коммерческим флотом сложился следующий порядок.

В 1923 г. для управления водными путями и техническим флотом на местах были образованы местные управления внутренних водных путей, а для управления речным коммерческим флотом—правления государственных речных пароходств. В 1924 г. госпароходства были переведены на хозяйственный расчет, и в связи с этим в центре было произведено отделение управления водными путями от Управления коммерческим флотом, и для осуществления первой задачи организовано Центральное управление внутренних водных путей, а для руководства и надзора за деятельностью госпароходств сформировано Центральное правление государственных речных пароходств.

В настоящее время управление судоходными и сплавными внутренними водными путями, равно как и надзор за производящимися на них судоходством и сплавом сосредоточивается в центре—в Цуводпути НКПС, а на местах в подчиненных ему 10 местных управлениях внутренних водных путей. Речное коммерческое судоходство ведется 9 Государственными речными пароходствами, объединяемыми в своей работе Центральным правлением государственных речных пароходств (Центрорека).

Общее протяжение естественных внутренних водных путей СССР равно 266 тыс. *км*, в том числе судоходных 90 тыс. и сплавных 176 тыс. [1]. Общее протяжение искусственных водных путей 5 464 *км*, из них: каналов 372 *км*, шлюзованных участков рек 1 582 *км*, свободных участков рек 3 428 и прочих путей 82 *км*. Обставленных внутренних водных путей было в довоенное время 39 942 *км*, из них 35 948 *км* с освещением. Произведенные за революционные годы разрушения в этой области были восстановлены уже к 1926 г., когда протяжение обставленных путей достигло 42 437 *км*, т. е. на 6% более довоенного, освещение же функционировало на 26 845 *км*, причем густота знаков на 1 *км* обставленного пути была выше довоенной.

Общее наличие нашего флота в 1926 г. было: паротеплового флота 3 298 единиц мощностью в 538 тыс. индикаторных сил и

[1] В. В. Звонков в названном выше своем сочинении определяет общую длину речных путей сообщения СССР в Европейской части Союза в 236 000 *км* и в Азиатской в 139 000 *км*. Приведенные в тексте данные заимствованы из издания Отдела статистики и картографии НКПС, под заглавием: «Краткий статистический справочник по железнодорожному, речному и морскому транспорту», Москва 1927 г.

непарового 10 369 единиц грузоподъемностью 4 221 тыс. *m*. Этот флот распределялся между тремя категориями владельцев, которым принадлежали следующие количества:

	Паротепловой флот		Непаровой флот	
	Количество	Мощность (индик сил)	Количество	Грузоподъемность
Госпароходствам	2 111	475 000	4 098	3 119 000
Госорганам и кооперативам	756	53 000	2 652	912 000
Частным предприятиям и лицам	431	10 000	3 619	190 000

Правления госпароходств эксплоатируют принадлежащий им флот на началах коммерческого расчета, госорганизации пользуются своими судами только для своих надобностей.

Переходя к сбзору работы нашего речного транспорта, нельзя прежде всего не отметить, что она до сих пор еще значительно отстает от роста других видов хозяйства, в том числе и от железнодорожного транспорта. В 1913 году речной грузооборот составлял 48 162 тыс. *m*, в 1924 г. только 19 627 тыс. *m*, или 41%, в 1925 г. 24 660 тыс. *m*, или 51% и в 1926 г. 33 438 тыс. *m*, или 69% и в 1928 г. 38 994 тыс. *m*, или 81,1% от грузооборота 1913 г.

Для характеристики роли нашего внутреннего судоходства сравнительно с работою железных дорог представляет большой интерес процентное участие водных перевозок в общей сумме перевозок по этим двум видам путей сообщения, которое с 32% в 1902—1906 гг. последовательно падает к 1913 г. до 26,4%. Это падение, независимо от чрезвычайного абсолютного сокращения водных перевозок, продолжается и в послереволюционные годы, и в 1926 г. доходит до 22%.

Из общей суммы грузооборота 1926 г. приходилось: на госпароходства 16 617 тыс. *m*, или 49,7%, на госорганы и кооперацию 15 244 тыс. *m*, или 45,6% и на частный флот 1 577 тыс. *m*, или 4,7. Для правильной оценки соотношения этих долей к грузообороту соответственных лет необходимо иметь в виду, что в число перевозок грузов госорганов и частных лиц входило до 75% самосплава плотов и судов (без применения механической тяги), в то время как перевозки госпароходств производились или на товаро-пассажирских судах, или за буксирной тягой. Таким образом государственные пароходства совершают основную работу по обслуживанию Союза.

В 1928 г. соответственные процентные числа были: госпароходства 46%, госорганы и кооперация 50% и частные 4%.

Состав грузооборота речного транспорта характеризуется у нас как в прежнее время, так и теперь решительным преобладанием трех массовых грузов: леса, хлеба и нефти, которые в 1913 г. составляли 77% общей суммы грузооборота, в 1925 г. 86%, в 1926 г. также 86%, в 1927 г. 84% и в 1928 г. 85,3%. Восстановление водного транспорта идет медленней, чем других отра-

слей хозяйства и железных дорог: тогда как в 1927 г. валовая продукция сельского хозяйства и промышленности достигла уже 95—95½% от продукции 1913 г., а грузооборот железных дорог 99,1% [1], грузооборот речного транспорта достиг только 73% от грузооборота 1913 г. Главнейшими причинами такого отставания являются: 1) отсутствие товарных и сырьевых запасов, по сравнению с довоенным временем, вследствие чего теперь не может быть той интенсивности отправок в самом начале навигации, как это было прежде; 2) недостаток в товарах вообще, что заставляет предпочитать более быстрый способ доставки их на место назначения и 3) слабый экспорт хлеба и поздняя его заготовка, развивающаяся к концу и после закрытия навигации. Как одну из второстепенных причин можно отметить также весьма сильное диференцирование железнодорожных тарифов на больших расстояниях. Кроме этих причин, «Контрольные цифры Госплана» на 1927/28 г. отмечают еще следующее: изменение территории страны и потеря нами портов Балтийского моря с параллельным усилением значения южных портов, высоту водных тарифов, обусловленную стремлением госпароходств, переведенных на хозрасчет, иметь большие средства на приведение в порядок своих перевозочных средств, дороговизну ручной перегрузки и запущенность подъездных к пристаням путей и, наконец, неэластичность монопольного владения судами, переданными госпароходствам. По мнению Госплана, ряд принятых мероприятий, как передача части флота государственным и кооперативным организациям для перевозки собственных грузов, послабления в деле постройки и эксплоатации судов частниками, установление смешанных железнодорожно-водных сообщений, улучшение подъездных путей и пр. уже успели дать надлежащий эффект, выражающийся в ускорении темпа восстановления водного грузооборота. К этим причинам следует еще добавить установление целого ряда значительно пониженных тарифов на подвоз к пристаням и на отвоз от пристаней по железным дорогам различных грузов, в том числе хлеба.

Что касается порядка установления провозных плат речного транспорта, то само собой разумеется, что вместе с национализацией речного флота и подчинением внутреннего судоходства надзору и руководству центральной правительственной власти изменяются коренным образом самые основы фрахтового дела в этой области нашего транспорта в смысле приближения их к основам тарифного дела на железных дорогах. В дореволюционное время тарифы в собственном смысле, как расписание плат, устанавливаемых на будущее время за транспортные услуги точно определенного качества, существовали только для пассажиров. Платы

---

1 В 1926/27 г. он достиг, как можно видеть из таблицы, приведенной в главе XV § 3, даже 103,3%.

же за перевозку грузов устанавливались всегда, кроме смешанных сообщений, по соглашению в каждом отдельном случае с грузоотправителями, тарифов же, в смысле общеобязательных норм оплаты транспортных услуг, не вырабатывалось и не устанавливалось в публично-правовом порядке. Ныне правлениям госпароходств с переводом их на хозрасчет предоставлено право устанавливать тарифы в собственном смысле на исполняемые ими перевозки, причем эти тарифы, в отличие от железнодорожных, даже не нуждаются в предварительном утверждении правительства. Но всякая организация правительственная и общественная и даже частные лица могут обжаловать эти тарифы в действующий при НКПС Тарифный комитет по его Речной секции, и тогда они рассматриваются в том же порядке, как и тарифы железных дорог. Кроме этого отличия, права речных пароходств в отношении тарифов отличаются существенным образом от железных дорог еще и тем, что пароходства имеют право, помимо установления опубликовываемых во всеобщее сведение тарифов, заключать с грузоотправителями особые соглашения относительно оплаты перевозки в каждом отдельном случае. Необходимость допущения таких отдельных соглашений оправдывается тем, что в речном транспорте, в отличие от железнодорожного, как все условия перевозки, так и самое качество услуг отличаются чрезвычайным разнообразием. Состояние пути не одинаково в разное время года и в разных местах. Весьма разнообразен подвижной состав, различна скорость движения и т. д., и т. д. Все это чрезвычайно затрудняет регламентацию и установление таких общих норм, которые действительно отвечали бы нуждам и условиям промышленности. Надлежащее соответствие с последними во многих случаях может быть достигнуто в речном транспорте только путем назначения особо приспособленных плат по соглашениям с заинтересованными грузоотправителями.

Что касается современного уровня стоимости перевозки во внутреннем водном транспорте, то он выше довоенного от 2 до 3 раз и даже несколько более. Однако в отношении ходовых массовых грузов, как рожь, соль, бревна, нефть, рыба, современные провозные платы, в большинстве случаев, составляют меньший процент к рыночной цене товара, чем было в довоенное время.

Вместе с тем волжские тарифы значительно ниже современных железнодорожных тарифов.

Финансовое положение речного транспорта, подвергшееся за время империалистической и гражданской войны глубокому расстройству, начинает постепенно улучшаться за последние годы, что можно видеть из следующих отчетных данных о доходах и расходах эксплоатации наших 8 госпароходств за 1924—1928 гг. (в тыс. рублей):

	1924 г.	1925 г.	1926 г	1927 г.	1928 г.
Доходы	56 743	69 150	94 386	98 035	106.112
Расходы	59 003	70 345	90 767	87 088	97.678

Таким образом за последние три года получилось уже превышение доходов над расходами, а именно в сумме 3 619 тыс., 10 226 тыс. и 8 434 тыс. рублей. Основной капитал всех пароходств равен 119½ млн. руб., а с прибавкой оборотного капитала 145 млн. руб., и полученные цифры чистого дохода являются хотя и не чрезмерными по отношению к этому основному капиталу, но уже свидетельствующими о серьезности достигнутых результатов.

ГЛАВА XVII.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ.

1. ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ.

Во II и III главах настоящего курса мы уже изложили условия и время возникновения воздухоплавания и относительные его преимущества и недостатки сравнительно с другими видами транспорта. В настоящей же главе мы ограничимся рассмотрением остальных важнейших вопросов воздушного транспорта, каковы: основные его технические элементы, два вида воздухоплавания в зависимости от рода воздухоплавательных аппаратов, значение воздушного транспорта, его современное состояние, провозные платы и тарифы, наконец, отношение к нему государственной власти (вопрос о сосредоточении воздушного транспорта всецело в руках государства, система поддержки со стороны государства частной предприимчивости, контроль и надзор, международные соглашения).

Морской корабль нуждается в движущей силе, чтобы итти вперед; летательный же аппарат нуждается еще и в силе, которая поднимала бы его и удерживала над землей. Эта сила подъема может быть дана летательному аппарату без одновременного сообщения ему вместе с тем также силы и способности поступательного движения. Такие воздухоплавательные аппараты (без способности самостоятельного поступательного движения) весьма несовершенны, они всецело зависят от направления ветра и вовсе не обеспечены в достижении поставленной цели движения. Нельзя сказать, чтобы такие аппараты были совершенно бесполезны, они имеют известное значение для исследования воздуха, для разведок во время войны, даже в иных случаях для перемещения людей и передачи известий. Но для действительного исполнения транспортных операций более значительного и продолжительного характера летательным аппаратам безусловно необходима сила и способность самостоятельного поступательного движения, которая давала бы возможность достигать намеченной цели даже при неблагоприятных воздушных течениях. Наличность такой силы поступательного движения является общим условием управляемости воздушных аппаратов.

Сила подъема достигается устройством летательных аппаратов легче воздуха, для чего эти аппараты, шарообразной или продолговатой формы, состоящие из жесткой или эластичной оболочки, наполняются подогретым воздухом, или каким-либо газом: водородом, гелием, светильным газом и др. Аппарат, наполненный газом, хотя и сжимается под давлением атмосферы, но наполняющий его газ, с своей стороны, оказывает сопротивление, и это дает возможность употреблять легкие материалы для постройки полого тела.

Другую отрасль воздухоплавания составляют летательные аппараты тяжелее воздуха—аэропланы, в которых подъем достигается не тем, что вес аппарата делается меньше веса воздуха, но посредством особых механических приспособлений. Здесь дело идет о воспроизведении основного принципа полета птиц, т. е. о создании возможности полета в воздушном пространстве тел, которые тяжелее воздуха. Это достигается тем, что масса воздуха бросается вниз под аппарат, чем производится засасывающее действие, которое должно быть достаточно велико, чтобы дать подъем движущемуся телу. Есть много способов вызвать такие воздушные потоки: колеблющиеся вверх и вниз крылья, одно или несколько колес, к которым прикреплены особые лопасти, затем винты. Однако все эти способы не дали положительных результатов. Сила человека слишком недостаточна для того, чтобы приводить в движение указанного рода механические приспособления, а поэтому решающее значение для устройства летательного аппарата тяжелее воздуха имело изобретение движущей машины надлежащей силы. Такая машина должна иметь малый вес, обладать большой силой и требовать мало горючего. Ни силу пара, ни электрическую энергию, несмотря на многократные опыты и настойчивые усилия, не удалось приспособить для целей воздухоплавания. Задача была разрешена только с помощью двигателей внутреннего сгорания. Впервые в 1880 г. в проекте воздушного корабля появляется бензиновый мотор Демлера [1]. Этот мотор имел огромное значение для всего воздухоплавания. Еще менее 30 лет тому назад считали, что вообще можно достигнуть устройства машины с весом в 10 *кг* на 1 лошадиную силу. Развитие техники скоро оставило позади это задание. В настоящее время строят машины, имеющие на 1 лошадиную силу вес в $1^2/_3$, $1^1/_2$, 1, $^4/_5$, $^3/_4$, $^7/_{10}$ и даже 0,65—0,56 и даже 0,55 *кг*. Удалось также понизить и количество бензина на 1 час работы лошадиной силы с 400 *г* до 200 *г*.

2. ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ ЛЕГЧЕ ВОЗДУХА.

Воздушные шары могут в некоторой степени служить задачам транспорта. Так, из Парижа за время осады его с 23 сент. 1870 г. по 22 янв. 1871 г. поднялось 65 воздушных шаров, ко-

[1] Этот же Демлер оказал большие услуги и в деле развития моторных экипажей.

торые перевезли 91 пассажира и 2½ млн. писем. Но этого рода аппараты не могли и не могут дать действительного транспорта. Они могут оставаться в воздухе лишь немногие часы и совершенно не обеспечивают, как выше сказано, достижения поставленной цели движения. Задача управляемости воздухоплавательного аппарата неотделима от задачи снабжения его самостоятельной движущей силой. Первое без второго неосуществимо, второе без первого бесцельно. При разрешении этих обеих задач, прежде всего пришлось отказаться от шарообразной формы аппаратов. Собственно настоящие работы по созданию управляемого воздушного корабля начинаются с половины прошлого века. Но важнейшие основные точки зрения в этом вопросе были установлены еще за 60 лет до того в записке французского лейтенанта Метье от 1784 г. Однако практическое разрешение вопроса долго не подвигалось вперед, потому что движущая сила необходимых размеров, при существовании в то время лишь паровых машин, не могла быть получена механическим путем. Исходный пункт новейшего развития составляет воздушный корабль Жиффара, который принял для него веретенообразную форму и снабдил его построенной им паровой машиной. Этот аппарат, при длине собственного несущего тела в 44 *м* и максимальной величине диаметра в 12 *м*, имел объем 2 500 *куб. м*. Паровая машина имела 3 лошадиных силы и весила вместе с котлом—159 *кг*. Винт делал 110 оборотов в минуту. Наполнялось тело аппарата светильным газом. Подъемная сила равнялась 1 800 *кг*, мертвый вес—1 420 *кг*, так что могло быть взято 300 *кг* балласта (вода и уголь) и один человек. Собственная скорость аппарата была 2—3 *м* в секунду, т. е. всего только 7,2—11 *км* в час. При первом полете 23 сент. 1852 г. он оказался не в состоянии противостоять ветру, был отнесен в сторону и не мог возвратиться к пункту своего первоначального отправления. Затем целый ряд попыток как самого Жиффара, так и целого ряда других лиц, оканчивались неудачами до 1884 г., когда задачу разрешили майоры Ренар и Кребс. Построенный ими корабль рыбообразной формы, длиною 52,42 *м*, с диаметром в 8,4 *м*, объемом в 1 864 *куб. м*, с электрической машиной в 8½ лош. сил, с числом оборотов винта 40—60 в минуту, наполнялся водородом и мог нести 2 человека и 200 *кг* балласта. Собственная скорость при первом полете 9 августа 1884 г. оказалась 5½ *м* в секунду, а при 3 полете—6,4 *м*, что составляет 23 *км* в час. Из произведенных им семи полетов в пяти случаях он мог возвратиться к месту подъема и при ветре со скоростью в 6 *м* работал совершенно хорошо. Аппарат Ренара и Кребса представлял по своей конструкции и действию существенный шаг вперед. Он доказал, что вопрос об управляемости воздушных кораблей представляется разрешимым, но что двигательные машины его времени не отвечали требованиям воздухоплавания в отношении их силы и веса. Из последующих деятелей воздухоплавания выделились: бразилианец Сантос-Дюмон, который в

сентябре 1902 г. облетел вокруг башни Эйфеля; баварский майор Парсеваль, которому удалось достигнуть в построенном им аппарате значительно большей, против предшественников, скорости, большей продолжительности полетов и большей грузоподъемности; братья Лебоди, аппарат которых был приобретен французским военным управлением, как основная форма для французского военного воздушного флота; наконец, знаменитый граф Цеппелин, именем которого и стали называться воздушные корабли выработанного им типа.

До войны большинство воздушных кораблей предназначались для военного дела и, в случае надобности, могли быть приспособлены к его требованиям. Однако достижения военного воздухоплавания дали основу для использования воздухоплавательных аппаратов также в целях мирного транспорта. Мировая война остановила начинавшееся в этом направлении развитие, которое возобновляется лишь по окончании войны, причем многочисленные и ценные результаты военного опыта были использованы для общего гражданского воздухоплавания.

Развитие новейшего времени (с 1916 г. по 1920 г.) характеризуется чрезвычайным увеличением размеров аппаратов, силы машин и предельных скоростей, причем во всех этих отношениях особенно далеко ушли аппараты с жесткой оболочкой. Объем их достиг до 20 000—68 500 *куб. м*, 6 из них имеют свыше 50 000 *куб. м*, а 2 свыше 60 тыс. *куб. м*. Сила машин от 920 до 2 090 лошадиных сил. Предельная скорость от 26,8 до 36,8 *м* в секунду. Из 5 мягких и полужестких аппаратов, построенных в то же время, два наибольшие имели объем 31 300 и 34 000 *куб. м*. Собственный вес первого из них 18 400 *кг*, полезный вес—18 000 *кг*, машины 960 лошадиных сил и скорость—25 *м* в секунду. Второй же из них, по имени «Рим», построенный в Италии в 1920 г., имел собственный вес 23 500 *кг*, полезный вес—16 000 *кг*, машины 3 000 лошадиных сил, скорость—33,3 метров в секунду.

Из 8 аппаратов с жесткой оболочкой собственный вес (от 13 200 до 38 400 *кг*) у четырех меньше их полезного веса, между тем как у упомянутых полужестких и мягких имеет место обратное отношение. Другие 4 жестких аппарата имеют еще более благоприятное отношение, как можно видеть из следующей таблицы:

Объем куб. *м*	Строительный вес *кг*	Полезная нагрузка *кг*	% отношение полезной нагрузки к собственному весу
56 000	25 000	40 000	159
68 500	27 500	52 100	190
56 000	27 600	37 500	136
62 000	27 800	44 500	162

Однако до сих пор у большинства дирижаблей (этот термин применяется ко всякого рода управляемым воздухоплавательным

аппаратам легче воздуха) полезный вес менее их собственного, и при новейших сооружениях стремятся к тому, чтобы улучшить это соотношение, увеличить размеры аппаратов и повысить скорость.

В 1924 г. в Фридрихсгафене (главная немецкая верфь для постройки дирижаблей) был построен для Соединенных штатов дирижабль объемом в 70 000 *куб. м*, с подъемной силой в 81 300 *кг*, из которых несколько более половины полезного веса, снабженный 5 моторами по 400 лошадиных сил каждый и развивающий скорость в 130 *км* в час. Этот аппарат, названный «Лос-Анжелос», самостоятельно перелетел к месту назначения. Еще более крупные размеры имеет английский жесткий дирижабль R. 38, построенный в 1921 г. Объем его—78 тыс. *куб. м*, длина—20 *м*, диаметр—46 *м*, движущую силу составляют 6 моторов в сумме на 2 400 лошадиных сил, скорость—99 *км* и полезная нагрузка—50 000 *кг*. Новейшие проекты до 120—150 тыс. *куб. м* в объеме и до 100—150 пассажиров нагрузки. Технически эти планы,—замечает Ван-дер-Боргт,—осуществимы, но опыт еще должен выяснить, возможна ли хозяйственная эксплоатация таких аппаратов.

Кельнская газета от 15 июля 1928 г. № 384 сообщает, что в настоящее время заканчивается постройка нового огромных размеров воздушного корабля, типа Цеппелина Lz—127, который уже в августе того же года должен начать пробные полеты через Атлантический океан при всяких условиях погоды. Единственным соперником ему может быть только новый английский дирижабль, тоже типа Цеппелина, R 100, который теперь заканчивается и должен начать полеты несколько позднее немецкого Цеппелина. Объем его больше немецкого на 40 тыс. *куб. м*, что составляет на 40% более «Графа Цеппелина» и по моторам на 1 500 лошадиных сил более, чем немецкий корабль. Впрочем скорость их одинакова. Обоим им значительно уступает упомянутый выше американский «Лос-Анжелос». Оба воздушные корабля имеют целью показать, что для воздушного транспорта на большие расстояния дирижабли представляют собою более надежное, хозяйственное и полезное орудие, чем аэропланы. Ближайшею, однако, задачею нового Цеппелина является не немедленная организация трансатлантического транспорта, но научная задача исследования арктики [1]. Полеты к полюсу должны создать основы для океанского воздушного транспорта. Цепь неудач и гибелей за последние годы показала, что техническое развитие авиации ушло далеко вперед от изучения воздушной среды. Здесь наблюдается нечто совершенно противоположное мореплаванию, в котором тысячелетний мореходный опыт и изучение моря выработало, по крайней мере, наиболее необходимые предпосылки для развития морского судоходства в последние 50 лет. Для современных воздухоплава-

[1] В настоящее время (лето 1929 г.) все эти задачи уже в значительнейшей их части осуществлены сказанными воздушными кораблями.

телей воздушный океан представляется почти также мало исследованным, как водный океан для мореплавателей древнего мира.

3. ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ ТЯЖЕЛЕЕ ВОЗДУХА.

Аэропланы достигли уже к началу мировой войны высокой степени совершенства и производительности, которые однако в то время мало использовались для целей транспорта. Во время войны на первый план выдвинулось применение их для военных целей, притом не только как средство разведки, но и непосредственно как орудие боя. Достигнутые неустанной работой в этом направлении успехи в последнее время были развиты далее и по возможности приспособлены к требованиям транспорта. Новейшие аэропланы располагают очень большим количеством лошадиных сил, доходящим до 1 000 и 1 600. Вес аппаратов, вместе с горючим, с обслуживающим персоналом и полезным грузом, часто превышает 1—2 тонны, а в новейших более крупных аппаратах достигает 5, $5\frac{2}{5}$, $6\frac{1}{5}$, 7, $8\frac{1}{2}$, 10 и даже более тонн. Полезный груз однако пропорционально очень невелик и составляет не более $\frac{1}{4}$—$\frac{1}{3}$ собственного веса аппарата. У некоторых новейших аппаратов это соотношение является более благоприятным, например, полезный вес достигает 40 и даже 48,9% от собственного веса аппарата.

В отношении материалов, из которых строятся аэропланы, в настоящее время происходит, совершившийся уже давно в водном транспорте, переход от дерева к металлу. До 1917 г. аэропланы строились исключительно из дерева. Преимущество металлических аппаратов заключается в том, что можно обойтись без проволочных укреплений крыльев. Эти укрепления встречают гораздо более значительное сопротивление воздуха и поглощают гораздо более значительную часть работы машины, чем это вообще до сих пор принималось. Затем выгода металлических аппаратов заключается в возможности организации массового фабричного производства с помощью специальных машин. Это в особенности важно для целей транспорта, потому что, благодаря достигаемому этим путем сокращению строительных расходов, облегчается возможность понижения издержек перевозки. Само собою разумеется, что металл, который употребляется для постройки, должен соединять легкость с прочностью, например дуралюминий.

В последнее время во Франции и Англии разрабатываются проекты крупных аэропланов, которые могли бы перевозить 90—100 человек.

Таким образом в технической возможности таких аппаратов не сомневаются, однако еще не вполне ясно, возможно ли будет применять эти аппараты для целей транспорта с надеждой на хозяйственный успех.

Кроме самих воздухоплавательных аппаратов (дирижаблей и аэропланов) для возможности воздухоплавания необходимо еще

устройство особых гаваней в пунктах отправления и назначения (аэродромы), а также и оборудование промежуточных станций. Затем нужно изучение и наметка самого пути следования как в отношении воздушных течений, так и условий спуска и подъема на земле, нужна сигнализация и постоянная связь с аппаратами, совершающими перелет.

Пользование гаванями, требующими больших расходов сооружения и эксплоатации, не может быть предоставляемо заинтересованным безвозмездно. Сборы должны варьировать по количеству лошадиных сил аппаратов, в зависимости от степени пользования приспособлениями и персоналом гавани при подъеме, спуске, для ремонта и т. д.

4. ЗНАЧЕНИЕ СОВРЕМЕННОГО ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ.

Военное значение современного воздухоплавания очевидно и бесспорно, так что едва ли есть надобность говорить о нем. Но весьма важно также и значение его для научных исследований природы, созвездий и падающих звезд, процесса образования облаков, для изучения воздуха и условий погоды. Далее весьма важна помощь аэропланов при исполнении таких работ, как например земельная съемка, которая может быть произведена с аэроплана посредством фотографического аппарата с меньшими затратами труда и материальных средств, чем требуется при применении обычных способов. Это особенно важно в колониальных областях, где такие съемки впервые должны быть произведены. Затем такие участки земли, которые недоступны ни для пешехода, ни для всадника, могут быть исследованы с аэроплана, что вообще создает новые основы для исследовательской работы.

Значение воздухоплавания в хозяйственном отношении характеризуется прежде всего тем, что сооружение дирижаблей и аэропланов вызвало к жизни целый ряд новых видов применения труда и капитала. Машиностроение, алюминиевая и другие металлические промышленности, шелковая, хлопчатобумажная, гутаперчевая промышленность, производство осветительных приборов, научных инструментов и т. п.—всем этим отраслям промышленности производство воздухоплавательных аппаратов поставило новые задачи. Некоторые побочные продукты, не находившие себе применения, стали использоваться в воздухоплавании, например, водород. Затем воздухоплавание оказало целый ряд услуг в деле открытия и сохранения ценных естественных богатств, например, наличность нефтяных месторождений в Аргентине была установлена при помощи аэроплана, который открыл их, потому что присутствие нефти придает растительности своеобразную окраску. Рыбные отмели исследуются тем же путем. Рыбопромышленники получают ценные указания на ход сельдей. В Канаде и Соединенных штатах Америки воздухоплавание оказало важные услуги в борьбе с лесными пожарами. Помимо этих особых

услуг народному хозяйству, и собственно транспорт, при современных свойствах летательных аппаратов в отношении скорости, регулярности, безопасности, получает такое содействие от воздухоплавания, о котором нельзя было и думать еще 10—15 лет тому назад.

Воздушный транспорт имеет, наравне с морским судоходством, существенное преимущество в том отношении, что не требует никаких расходов на сооружение пути, затраты на который в железнодорожном транспорте составляют весьма существенную долю в общей сумме расходов. Напротив того, устройство воздушных гаваней требует затраты значительных капиталов, по которым платежи процентов и погашение должны покрываться грузооборотом.

Несмотря на это обстоятельство, а также на большие достоинства воздушного транспорта в отношении скорости, регулярности и даже безопасности, которые сами по себе благоприятны для возможности правильного воздушного транспорта, современные летательные аппараты оказываются совершенно непригодными для массового транспорта. Самые смелые новейшие планы относительно крупных аэропланов и дирижаблей не идут далее 100—150 пассажиров и 15—20 тонн груза. Необходимый при более дальних перелетах значительный запас горючего и др. материалов очень ограничивает полезную нагрузку аппарата. Конечно следует ожидать дальнейших технических улучшений, но в настоящее время еще ничто не дает оснований надеяться на возможность массового транспорта. При малом весе полезного груза расходы являются весьма значительными, а главное средство для приведения в действие мотора, бензин, сравнительно также очень дорог. Это заставляет удерживать платы за перевозку пассажиров и грузов на высоком уровне. Воздушный транспорт и теперь еще дороже железнодорожного и морского, и в настоящее время не предвидится существенного изменения этого положения. Поэтому воздушный транспорт, по крайней мере в ближайшее время, должен ограничиваться перевозкой богатых людей (в капиталистических странах), мелкими отправками высокой ценности, почтой и т. п. Только та часть транспортных потребностей может обращаться к услугам воздушного транспорта, для которой на первом месте стоит скорость доставки. При более коротких протяжениях нельзя достигнуть такого сокращения времени, которое могло бы побудить обращаться к воздушному транспорту. Хотя и в этих случаях достигается сокращение времени на прохождение самого пути, но это сбережение поглощается расходом времени перед началом и по окончании перелета. Воздушные линии не доходят до центра больших городов и не начинаются от них. Это обстоятельство вызывает для воздушного транспорта значительную дополнительную затрату времени и добавочных расходов, которые всегда являются препятствием для воздушного транспорта на коротких расстояниях. Значительный выигрыш во времени получается

на больших расстояниях перевозки, притом в особенности в странах с еще мало развитой сетью железных дорог, например, в Австралии линия Джеральтон—Дерби дает сбережение времени в 9 дней, а английская линия Каир—Багдад 18 дней. Затем воздушный транспорт может принимать письма и посылки в портах и на конечных станциях железных дорог, чтобы доставлять их в глубь страны и таким образом служит дополнением этих видов транспорта. Но воздухоплавание не может рассчитывать на привлечение к себе массового транспорта, составляющего основу работы ежлезных дорог и морского судоходства.

Для более полного освещения вопроса о возможном народнохозяйственном значении воздушного транспорта в настоящее время мы считаем полезным привести взгляд Э. Закса [1], который хотя и высказан уже 10 лет тому назад, но до сих пор, несмотря на достигнутые с тех пор успехи, сохраняет во многих отношениях свою силу. Прежде всего он высказывает, что при всех имевшихся во время войны результатах применения летательных аппаратов в то время еще нельзя было составить себе определенное мнение о том, какое значение могут приобрести летательные аппараты как средство транспорта Даже и сами изобретатели держатся различных мнений об этом. Постороннему же наблюдателю бросается в глаза, что, с одной стороны, техника еще должна достигнуть существенных дальнейших успехов, чтобы задача могла быть признана бесспорно разрешенной, а с другой стороны, что, даже предполагая эти успехи обеспеченными, имеются налицо такие обстоятельства, которые делают сомнительным, может ли, по крайней мере, в близком будущем установиться регулярный воздушный транспорт (оставляя в стороне опыты и спорт). Эти обстоятельства—момент опасности и отсутствие точного знания изменяющихся процессов в воздушной оболочке земли. Но даже когда будут преодолены и эти трудности, все-таки еще остается вопросом хозяйственность и хозяйственное значение нового вида транспорта.

Современная конструкция воздухоплавательных аппаратов,—продолжает свои соображения Э. Закс,—представляет два главных недостатка, которые должны быть предварительно устранены, чтобы эти машины могли стать общим средством транспорта. Первый—это невозможность подниматься и спускаться отвесно и возникающая вследствие этого необходимость устройства значительных размеров достаточно ровных площадок для продолжительного разбега при подъеме и замедления движения при спуске. Вынужденный спуск на неприспособленной территории всегда сопряжен с большой опасностью. Второй недостаток заключается в том, что до сих пор еще нет ни такого способа конструкции, ни таких вспомогательных приспособлений, которые придавали бы летательному аппарату безусловную устойчивость. Это

[1] Die Verkehrsmittel, etc., B. I, S 194.

отсутствие устойчивости является источником ужасных несчастий. Затем самый полет не отличается приятностью. По отзыву одного из участников перелета Киев—Вена, корабль во время бури на океане представляет собой приятно качающееся кресло сравнительно с аэропланом, проходящим через атмосферу, охваченную вихревыми движениями воздуха, когда летательный аппарат то бросает вниз на сотню метров, то вздергивает его обратно, притом то и другое всегда с поражающей внезапностью и неожиданностью. Пассажиров приходится привязывать к сидению. Закс, представляя себе картину маленькой кабинки аэроплана с пассажирами, находящимися в таких условиях, выражает уверенность, что огромнейшее большинство из них не захотят второй раз проделать такое путешествие [1].

---

[1] Другой немецкий автор, Брониковский, работавший во время войны в немецкой авиации, также высказывает, что большинство из предпринимающих воздушное путешествие делают это лишь для того, чтобы иметь возможность сказать, что «и я летал». Он же приводит следующее сравнение условий переза по железной дороге и перелета по воздуху. «Если мне надо, — говорит он, — отправиться из Берлина во Франкфурт по делам, то я, поужинавши вечером, сажусь в поезд, в котором мне предоставляют удобную постель, и утром на следующий день в 8—9 часов выхожу из вагона в центре Франкфурта, отдохнувши за ночь и со свежими силами для занятия делами. Совсем иные условия сопряжены с перелетом того же пути. К рассвету надо выехать из Берлина на аэродром и, следовательно, уже этим одним испортишь себе ночь. Затем, хотя самый перелет совершится гораздо скорее, чем по железной дороге, но пассажир спускается за несколько километров до Франкфурта и опять должен пересаживаться в автомобиль. Естественно, что он прибывает совершенно разбитый и, вместо того, чтобы заняться делами, для которых он и приехал, должен отправиться в гостиницу и лечь спать». Один из наших видных деятелей в докладе своем о впечатлениях по перелету из Москвы в Кенигсберг в 1922 г. на собрании, где присутствовал автор настоящего труда, рассказывал, что, когда аэроплан при переходе из воздушного течения, поднимающего его от земли, в течение, направляющееся к земле, летит вниз, как камень, на протяжении нескольких десятков метров, то волосы на голове поднимаются дыбом, а самую голову точно отрывают от туловища. Обратно при внезапном подъеме получается впечатление, точно вас вдавливают, в сидение, а голова вдавливается между плеч Однако совершенно иные впечатления автору настоящих строк пришлось слышать в настоящее время (август 1928 г.) в Кисловодске от нескольких лиц, совершивших перелет от Москвы до станции Минеральные воды на аэропланах: никто из них не испытывал ничего подобного приведенным характеристикам воздушных путешествий, и в настоящее время, чтобы попасть во Владикавказе на аэроплан, надо записываться не менее, как за пять дней вперед. И мы думаем, что, помимо благоприятных случайностей, это обусловливается именно достижением тех успехов как в конструкции и управлении машинами, так и в деле постановки наблюдения за атмосферическими и метеорологическими явлениями, о которых говорит Закс в своей пессимистической оценке возможной будущности воздушного транспорта, данной 10 лет тому назад.

Новейший немецкий автор, Вронский, полагает, что в настоящее время у огромного большинства публики страх пред опасностью полета совершенно исчез. Всякий, кто побывает на аэродроме—этом вокзале воздушного пути, будет удивлен, с какой спокойной уверенностью публика совершает воздушные путешествия уже в настоящее время. Однако, страх пред воздушной болезнью действительно в известной степени удерживает некоторые круги публики от полетов. Но, с одной стороны, нельзя не сказать, что этот страх в значительной мере преувеличивает зло, а с другой стороны, это зло может быть сильно смягчено, а в большинстве случаев и вовсе предотвращено надлежащей формой и конструкцией воздушного корабля.

Спорят об относительных преимуществах аэропланов и дирижаблей. Но во всяком случае едва ли можно сомневаться в том, что хозяйственная выгодность тех и других аппаратов является лишь относительной и условной. Экономическое соотношение между средствами перевозки и перевозимыми объектами представляется явно неблагоприятным: очевидно нечего и думать о массовом транспорте, дело может итти только о перевозках высокой субъективной ценности, которых можно ожидать в связи с большой скоростью и в особенности при больших расстояниях. Передача известий, перевозка денежных и ценных пакетов, а также скорое пассажирское движение делового характера—найдут подходящее для себя средство в воздушном транспорте, превосходящем от 2 до 4 раз скорость железнодорожного транспорта. Но от этого нельзя ожидать глубоких хозяйственных последствий, если не будет благоприятных цен, которых, однако, пока не предвидится. Конечно нельзя отрицать, что успехи техники могут дать значительные результаты в смысле удешевления воздушного транспорта, но даже если со временем будет создана возможность каждому брать по своему желанию внаймы аэроплан для своих поездок, то, конечно, это обогатит человеческую жизнь лишней привлекательностью, но не даст существенных экономических выгод. Безусловно признавая важное значение нового вида транспорта, никак все-таки не следует преувеличивать будущие возможности.

5. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА.

Воздушный транспорт производится в настоящее время главным образом в форме регулярных линий. Таких линий организовано уже много, большею частью частными компаниями. В 1923 г. было 47 регулярно обслуживавшихся линий. Наиболее длинными из них были следующие: почтовая линия Нью-Йорк—Сан-Франциско 4 035 *км*; Кей-Вест—Гаванна 2 тыс. *км*, Тулуза—Барселона—Казабланка 1 845 *км*; Прага—Будапешт—Бухарест—Константинополь 1 845 *км*; Кенигсберг—Москва 1 120 *км*; Москва—Минеральные воды 1 610 *км*; Москва—Баку 2 510 *км* и др. В июле-августе 1924 г. в мировом воздушном транспорте действовали 51 линия с общим протяжением в 37 950 *км*. Большинство этих линий имели по одному рейсу каждый день в неделю, а некоторые даже более одного рейса ежедневно. Воздухоплавательные предприятия имеются во всех культурных государствах, между прочим и в Германии, несмотря на то, что Версальский договор и Парижское соглашение относительно воздухоплавания стремились затруднить развитие в ней этого дела. В 1924 г. в Германии было 14 предприятий, занимавшихся воздушным транспортом в виде промысла. Линии обслуживаются по твердым расписаниям. В 1922 г. в Германии было сделано 2 504 полета, причем перевезено 7 733 пассажира с багажем в

37 578 *кг* и кроме того по почтовой сети, протяжением в 6 276 *км*, газет и посылок 31 868 *кг*. Во Франции в том же году шестью обществами с помощью 258 аппаратов было сделано 7 626 полетов, причем перевезено 14 397 человек, 529,6 *т* груза и 11 173 почтовых отправлений. Английское гражданское воздухоплавание перевезло в своих регулярных линиях в 1922/23 году 24 061 пассажира и 413,5 *т* груза. Кроме того было исполнено 95 925 других полетов и перевезено 164 780 человек. Соединенные штаты Америки особенно сильно развили свой воздушный транспорт. В 1919—1922 гг. последний выполнил 40 млн. миль полетов (в Германии за то же время только—3 918 192 *км*, т. е. в 16 раз менее; во Франции 7 млн. *км*, т. е. в 9 раз менее; в Англии 1 804 000 млн., т. е. в 22 раза меньше), перевезено 90 000 *кг* груза, 80 млн. писем и 200 000 пассажиров [1]. Все это, конечно, очень не велико сравнительно с цифрами пассажиров и грузов железнодорожного транспорта.

Современное состояние сети воздушных линий и количественные показатели их работы в крупнейших странах мира в 1927 г. можно видеть из данных нижеследующей таблицы:

Страны	Протяжение километров	Пройдено километров	Перевезено пассажиров	Перевезено почты и грузов *кг*
Германия	20 000	9 208 000	102 681	1 943 000
САСШ.	15 000	10 000 000	—	1 700 000
Франция	12 000	5 207 000	18 860	1 600 000
Англия без колоний . . .	4 000	1 500 000	20 000	800 000
СССР	7 022	1 817 952	7 079	170 381

У нас всего лишь в 1923 г. были организованы три общества воздушных сообщений: Добролет, Укрвоздухпуть и Закавиа (последнее прекратилось в 1925 г.). С 1922 г. действует смешанное советско-германское общество воздушных сообщений «Дерулюфт» для установления воздушной связи между Москвой и Кенигсбергом. Наша воздушная сеть, ее развитие и работа видны из следующей таблицы:

Годы	Протяжение в километрах	Пройдено километров	Перевезено пассажиров	Перевезено почты и грузов *кг*
1922	1 200	134 000	276	13 750
1923	1 610	377 710	1 433	27 885
1924	4 400	541 764	2 618	48 309
1925	4 984	894 539	3 398	76 789
1926	6 392	1 313 130	4 035	84 561
1927	7 022	1 817 952	7 079	170 381

К 1 июля 1928 г. общее протяжение сети наших воздушных линий достигло 11 427 *км*, в том числе: Дерулюфт—2 645 *км* ли-

[1] Dr. Van der Borght, Das Verkehrswesen, 1925, ss. 529—530.

ний—Москва—Рига—Кенигсберг—Берлин и Ленинград—Ревель—Рига, Укрвоздухпуть—2 920 *км*, линии—Москва—Ростов—Минеральные воды—Баку—Пехлеви, и Добролет 5 862 *км* линии в Средней Азии и Восточной Сибири.

Средняя регулярность движения на наших линиях составляла около 90%. За пять лет в среднем пришлась одна катастрофа на 2½ млн. пройденных километров, причем в 1927 и 1928 гг. не было ни одной катастрофы. Затем наша авиация достигла серьезных результатов в области аэрофотосъемки, а также в борьбе с вредителями.

6. ТАРИФЫ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА.

Провозные платы в воздушном транспорте обычно устанавливаются односторонним усмотрением самого предприятия. Установление этих плат по взаимному соглашению обеих сторон уже потому не может иметь места, что регулярный воздушный транспорт, как организуемый в виде линейного воздухоплавания, находится в руках крупных государственных или частных предприятий. Однако одностороннее установление цен провоза отнюдь не свободно от воздействия конкуренции. Внешняя конкуренция, именно со стороны пароходов и железных дорог, вообще не имеет значения. Сбережение времени является главнейшим преимуществом воздушного транспорта, а потому далекие расстояния составляют наиболее благоприятное поле для его деятельности. Конкуренция между самими воздухоплавательными предприятиями не встречает в условиях и технике этого вида транспорта никаких препятствий для своего развития: аппараты движутся свободно, но не прикреплены к рельсам, как железнодорожный подвижной состав; равным образом они не стеснены и в отношении уровня полета. Как еще ни молодо воздухоплавание, но здесь уже имели место как случаи конкуренции, так и случаи соглашений и объединений разного рода. В области воздушного транспорта развиваются явления, аналогичные с теми, которые имеют место в морском транспорте. И здесь мало вероятно монопольное господство крупных концернов.

Цены воздушного транспорта устанавливаются в форме тарифов, которые в настоящее время еще очень просты и все основаны на стремлении к частнохозяйственной выгоде. Это относится и к государственным предприятиям. Воздушный транспорт, как не массовый транспорт, не затрагивает широких слоев населения. Им пользуются, кроме органов и агентов государственных властей, пока лишь узкие круги населения, и, по всем признакам, так будет продолжаться еще долго. По отношению к этим кругам даже государственное предприятие не имеет никаких оснований стремиться к низким ценам. Частное же предприятие может и будет стремиться к тому, чтобы назначаемые им цены давали наибольшую прибыль, если конкуренция не заставляет его

действовать иначе. При таких условиях мало значения может иметь сохранение за государством тарифного верховенства, хотя это вполне возможно, потому что почти повсюду воздухоплавательные предприятия могут быть устраиваемы лишь в концессионном порядке и, следовательно, при выдаче концессий в концессионный акт может быть включено постановление о подчинении тарифного дела воздушного транспорта государственной власти.

Высший предел провозных плат, т. е. та граница, превышение которой, отвращая перевозки, наносит ущерб частнохозяйственному доходу предприятия, фактически достигается в воздушном транспорте чаще и в гораздо большей мере, чем во всех других видах транспорта, которые должны принимать во внимание широкие слои населения, их потребности и платежную способность.

Низшую границу составляют, само собою разумеется, собственные издержки. Последние разделяются на твердые, основные издержки и переменные, зависящие от количества перевозок. Основные расходы преобладают в очень сильной степени. Грубо, в среднем они составляют $^3/_4$ для дирижаблей и $^3/_5$ для аэропланов. Расходы на персонал лишь в малой мере относятся к переменным расходам, потому что при организации регулярной линейной службы он должен быть всегда налицо, независимо от количества предъявляемых требований на транспортные услуги. Только дополнительные выплаты за полеты (покилометровые деньги и т. п.) относятся к переменным расходам. Сюда же относится оплата вспомогательного персонала на земле, помогающего при подъемах и спусках. Расходы страхования по отдельным полетам относятся к переменным, расходы же по постоянному страхованию от несчастных случаев, пожарных опасностей и тому подобное—к твердым расходам. Проценты и обыкновенные списывания, регулярное возобновление подвижного состава, содержание и оборудование аппаратов и сооружений на земле, расходы по содержанию персонала верфей, наконец, общие административные расходы также относятся к твердым административным расходам.

Средние данные общего характера относительно себестоимости не могут быть установлены. Условия слишком разнообразны. В Соединенных штатах почте 1 миля полета обходилась в в 1921 году 1,02 долл.; в 1922 г. 0,70 долл.; в 1923 г.—1,05 долл. По расчетам итальянского специалиста Умберто Нобиле, собственные издержки аэроплана с 5 пассажирами составляют 12 фр. и с 10 пассажирами 18 фр., т. е. в первом случае пассажиро-километр обходится 2,4 фр. и во-втором—1,8 фр. Фактически ныне взимаются более низкие провозные платы. В начале 1924 г.

были следующие ставки с пассажиро-километра в золотых пфеннигах:

Расстояние в километрах	Ставка с пассажиро-километра	Примечание
Москва — Тифлис 2 140	30,05	
Прага — Константинополь 1 845	32,74	
Париж — Варшава 1 500	32,54	
Лондон — Кельн 500	24,4	
Париж — Амстердам 460	17,13	
Лондон — Амстердам 400	20,4	
Лондон — Париж 375	34,26	с британской стороны
» » »	24,48	с французской стороны

Ставки эти ниже себестоимости, потому что в отношении воздушных линий широко практикуется система правительственных субсидий. Во всяком случае приведенные ставки значительно выше ставок железных дорог и пароходов. Провозные платы назначаются по участкам перелета без разделения на классы. Билеты с обратным проездом пользуются некоторым понижением единичной покилометровой ставки. Разница расстояния учитывается лишь в самых общих чертах и далеко не всегда, как можно видеть из сопоставления расстояний и единичных ставок, помещенных в приведенной таблице.

В отношении багажа наблюдается значительное разнообразие: одни предприятия дают 5 *кг* бесплатного багажа, другие 10, третьи—15. Затем весьма характерно стремление побудить пассажиров к тому, чтобы они брали с собой по возможности меньше багажа. Для этого при увеличении количества багажа повышается ставка с каждого килограмма: так, на линии Кенигсберг—Ревель до 10 *кг* взимается по 0,08 долл., от 11 до 15 *кг* по 0,15 долл., от 16 до 20 *кг* по 0,25 долл., от 21 до 25 *кг*—0,50 долл. Такой порядок практикуется на некоторых немецких линиях. На линии Москва—Кенигсберг при 5 *кг* бесплатного багажа за каждый следующий килограмм взимается по 6 шиллингов, т. е. почти по три рубля, на линиях Мюнхен—Женева и Мюнхен—Будапешт—2 фр., Гамбург—Копенгаген—2 кроны, Кенигсберг—Ревель—0,48 долл. Столь значительные ставки уже сами по себе исключают возможность какого-либо массового транспорта. За перевозку писем воздушной почтой взимается некоторая добавочная плата, причем большею частью эта плата с увеличением веса письма прогрессивно увеличивается.

Действующие у нас в настоящее время (август 1928 г.) тарифы воздушных сообщений дают единичные ставки с пассажиро-километра гораздо ниже приведенных выше ставок заграничных сообщений, как можно видеть из нижеследующей таблицы провозных плат.

Расстояние по воздуху в километрах от Москвы до	Провозная плата руб.	Провозная плата с пассажиро-километра коп.	Стоимость проезда в курьерском поезде в быв. междун. вагоне I класса руб.
Харькова 710	28,60	4,03	34,07
Орла	17,60	—	23,77
Ростова 1 110	38,50	3,4	45,14
Армавира 1 420	42,90	3,02	—
Минеральных вод 1 610	46,20	2,9	53,25
Баку 2 510	59,40	2,36	65,78
Тегерана	189,40	—	—

Из этой таблицы наглядно видно, во-первых, что провозные платы нашего воздушного транспорта не только не выше стоимости проезда по железным дорогам в наиболее скорых поездах, но даже довольно значительно ниже их и, во-вторых, что эти платы правильно диференцируются, т. е. с увеличением расстояния перелета единичная ставка с пассажиро-километра последовательно понижается. На внутренних наших линиях представляется бесплатная перевозка 5 килограммов багажа, на внешних линиях 10 килограммов. Чтобы дать представление о стоимости воздушной перевозки у нас багажа, приведем следующие платы за перевозку одного пуда багажа от Москвы: до Орла—8 р. 35 к.; до Ростова н/Д. 19 р. 82 к. и до Баку—40 р. 95 к.

В общем тарифное дело воздушного транспорта имеет тенденцию к простейшим формам, при которых по возможности облегчалось бы пользование тарифами. Хотя при этом отпадают некоторые справедливые сами по себе различения, но это не составляет какого-либо обременения для тех кругов населения, которые пользуются воздушным транспортом в настоящее время. Весьма впрочем вероятно, что такая система тарификации изменится с развитием сети воздушных линий и усилением их значения для транспорта.

7. ОТНОШЕНИЕ ГОСУДАРСТВА К ВОЗДУХОПЛАВАНИЮ.

До настоящего времени развитие воздухоплавания шло путем частной предприимчивости. Это относится не только к аэропланам, которые могут с успехом эксплоатироваться предприятиями средних размеров, но и к дирижаблям, требующим столь значительных затрат, что использование их для транспортных целей может быть осуществлено только в форме крупного предприятия. Ван-дер-Боргт считает вероятным, что тенденция в сторону негосударственных предприятий будет преобладать в воздухоплавании еще долгое время. В пользу этого говорит, по его мнению, и то обстоятельство, что в воздухоплавании, не требующем больших затрат на сооружение постоянных рельсовых путей, осуще-

ствима свободная конкуренция транспортных предприятий подобно тому как это происходит во внутреннем и морском судоходстве. Частная предприимчивость к тому же хорошо приспособляется к операциям, сопровождающимся жертвами и потерями, которые приходится нести на современной стадии развития воздушного транспорта. Однако Ван-дер-Боргт в то же время признает, что имеются некоторые соображения, по которым в дальнейшем развитии воздушного транспорта государственная предприимчивость может занять место наряду и даже впереди частной предприимчивости.

Прежде всего в этом отношении имеет весьма важное значение тот факт, что государство уже взяло в свои руки средства по удовлетворению важнейших потребностей в транспорте и сношениях, каковы железные дороги, телеграф обыкновенный и беспроволочный, почта. Государственная деятельность и ее задачи в этих областях легко могут быть приведены в беспорядок частной предприимчивостью, если в руках последней будет сосредоточен воздушный транспорт со связанными с ним функциями по передаче известий и перевозке почтовых посылок. В пользу этой же точки зрения говорит и то, совершенно особое, участие, которое повсюду принимает и должно принимать военное управление в развитии средств воздушного транспорта. Указав на все эти обстоятельства, названный автор тем не менее полагает, что финансовый риск, связанный с воздушным транспортом, настолько еще велик, что государству пока не следует соединять в своих руках все дело воздушных сообщений, вместо того, чтобы путем передачи его в руки частной предприимчивости разложить риск и потери на многих.

Эмиль Закс высказывается, с своей стороны, совершенно определенным образом и решительно в том смысле, что воздушный транспорт должен сосредоточиваться всецело в руках государства. Никакой надзор, контроль и руководительство, никакое проникновение начал публичного права в систему организации воздушного транспорта не могут обеспечить ни государственных и общественных, ни частных интересов. Например, для повышения безопасности предлагалось распределить полеты различной скорости между различными, лежащими друг над другом, слоями воздуха. Однако, каким образом можно было бы осуществить надзор за соблюдением частными предприятиями соответственных предписаний и как в случаях нарушения восстановить порядок мерами административного принуждения? То же самое относится и к соблюдению правил полетов и сигнализирования. В случаях оживленного движения весьма легко подвергаются опасности имущество и самая жизнь населения тех частей земной поверхности, которые лежат по пути главных направлений воздушного транспорта, от падающих с аппаратов случайно или умышленно предметов. Виновники находятся вне пределов досягаемости, или их нельзя установить. Поэтому воздушный транспорт должен со-

ставлять, по мнению Закса, государственно-хозяйственную монополию по мотивам административно-хозяйственного и эксплоатироваться на началах публичного предприятия [1].

Хотя государство предоставляет в большинстве случаев эксплоатацию воздушного транспорта частной предприимчивости, но последняя, вследствие отмеченной выше рискованности дела, нуждалась и нуждается в государственном содействии. Только в Соединенных штатах условия настолько благоприятны для далеких перелетов, что частные предприятия обходятся без непосредственной государственной помощи. Также и некоторые английские общества работают на свой счет. В большинстве же стран компании воздухоплавательного транспорта не могут обойтись без государственной поддержки, которая оказывается как в форме прямых субсидий, так и в форме гарантии определенной доходности. Это имеет место не только в Германии (в отношении почтовых линий), Италии, Румынии, Швеции, Бельгии, Нидерландах, Швейцарии, Австрии, Новой Зеландии и др., но даже и в Англии, которая предоставила Имперской компании воздушного транспорта (Imperial Air Transport Companie), возникшей из 4 обществ с акционерным капиталом в 1 миллион фунт. стерлингов, ежегодную субсидию в 137 тыс. фун. ст. в течение 4 лет, с последовательным затем понижением этой субсидии в течение 6 лет (в общей сумме всего 1 миллион фун. ст.) и с постепенным погашением ее из дивиденда в 10% и свыше.

Кроме такой непосредственной поддержки, повсюду имеет место также и косвенная поддержка в форме принятия на счет казны, сполна или в части, расходов по метеорологической службе, содержанию аэродромов и др. Затем практикуется во Франции и некоторых других странах система премий за содержание аэропланов, за полеты и т. п., а также принимаются меры к подготовке пилотов, к устройству площадей для упражнения, организуются правительственные испытания материй, употребляемых для аэростатов и т. д.

Еще более настоятельной, чем содействие и помощь, задачей государства является регулирование воздушного транспорта. Этот новый вид транспортного дела затрагивает слишком многие существующие отношения и создает слишком много новых юридических отношений как публично-правового, так и гражданского свойства, чтобы можно было отказаться от немедленного же государственного регулирования всей этой областии. В пояснение и доказательство этой мысли укажем, в виде примера, на вопрос об ответственности за возможный вред и ущерб людям и имуществу от выбрасывания балласта, от падения инструментов или частей воздухоплавательных аппаратов, повреждений при спуске их на землю и т. п., затем вопрос о юридических отношениях к найденным аппаратам, установление залогового права, заключение дого-

[1] E. Sax, цит. соч., т. I, стр. 198.

вора воздушной перевозки, права и обязанности земельного собственника и пилота при спуске вообще и при вынужденном, в особенности, помощь при крушениях, регистрация рождений и смерти во время полетов. Следующая группа правил должна иметь предметом требования безопасности летательного аппарата и надлежащей подготовки пилотов и команд, выдача удостоверений об умении и на право быть пилотом, установление предварительных определенных условий для получения концессий на устройство и эксплоатацию предприятия, аэродромов и т. п., ведение списков, правила относительно флага, относительно обгонов одних аппаратов другими и многое тому подобное, одним словом выработка положения о воздушном транспорте в самом широком смысле слова. Наконец необходимо установить определенные принципы в отношении к переходу воздухоплавательными аппаратами таможенной границы и к находящимся при этом на них грузам. Хотя массовый воздушный транспорт грузов, как уже сказано, и невероятен, но могут быть перевозимы мелкие посылки высокой ценности. При этом возможна, конечно, и контрабанда. Имущество команды и пассажиров также может содержать вещи, подлежащие оплате пошлиной.

Законодательство о воздухоплавании начинается в различных странах весьма рано. Хотя издаваемые законы и различаются в деталях, но они близки друг к другу по общим принципам, лежащим в их основе. Замечательно, что занятие воздухоплаванием в виде промысла почти нигде не признается свободным, но предоставляется лишь в концессионном порядке. Затем по законам некоторых стран право устройства предприятия воздушного транспорта сохраняется только за подданными соответственных стран.

Для воздухоплавания государственные границы слишком узки. По самой природе своей оно стремится быть международным. При обсуждении до мировой войны вопросов воздухоплавания в этом отношении выдвинулся на первый план вопрос о том, следует ли допустить и для воздушного пространства принцип полной свободы, который установлен в отношении открытого моря, или же каждое государство должно признавать воздушное пространство над своей территорией областью национального транспорта. Некоторое время мысль о перенесении принципа «свободного моря» (mare liberum) на воздушное пространство, лишь с совершенно малыми ограничениями этой свободы, находила сторонников. В 1906 году институт международного права (Institut de droit international), при обсуждении правовых вопросов беспроволочного телеграфирования, выставил общий принцип свободы воздуха: «Воздух свободен; государства же во время войны и во время мира имеют на него только те права, которые необходимы им для своей охраны». В 1909 году международный юридический комитет авиации (Comité juridique international de l'aviation), собравшись по инициативе Франции на частное совещание, несколько видоизменил приведенный принцип, высказавшись в том смысле, что «обращение

(транспорт) в воздушном пространстве свободно при условии сохранения за государствами, над территорией которых это пространство находится, права принимать меры для ограждения своей собственной безопасности и безопасности жизни и имущества жителей». В этой формулировке признается свободным уже не воздушное пространство само по себе, но только движение в нем. Однако, несмотря на это улучшение редакции, обе приведенные формулировки, как выяснилось на собрании представителей 18 государств, в том числе Англии, Франции, Германии, России, в мае 1910 года, оказались неприемлемыми. Позднее, но еще до войны, укрепилось воззрение, что каждое государство должно сохранять за собой право ограждать свои интересы в политическом, хозяйственном, таможенном, санитарно-полицейском, транспортном и др. отношениях от всякого ущерба, могущего последовать от воздушного транспорта, т. е. что каждое государство принципиально должно требовать признания за ним права верховенства над всем воздушным пространством, находящимся над его территорией. Отсюда следует вывод, что все вопросы правового свойства, возникающие в пределах территории государства, равно как и принципы таможенного и хозяйственно-политического отношения к воздушному транспорту и условий перевозки должны рассматриваться и разрешаться на основании собственных полномочий и власти этого государства. Воздушное пространство над открытыми морями (океаном) должно быть также свободно, как и само открытое море.

После войны, 10 октября 1919 года, состоялось в отношении пользования воздушными пространствами соглашение между Соединенными штатами Америки, Бельгией, Боливией, Бразилией, Великобританией, Китаем, Кубой, Экуадором, Францией, Грецией, Гвателалой, Гаити, Геджасом, Гондурасом, Италией, Японией, Либерией, Никарагуа, Панамой, Перу, Польшей, Португалией, Румынией, Юго-Славией, Сиамом, Чехо-Словакией и Уругваем. Германия, средние европейские государства, Нидерланды, Скандинавские страны, Испания не участвовали в соглашении. В основу сказанного соглашения принято в качестве общего принципа положение, что «каждое государство обладает полной и исключительной властью в воздушном пространстве над своей территорией», включая колониальные области и прибрежные воды. Каждое договаривающееся государство принимает на себя обязательство предоставлять во время мира воздухоплавательным аппаратам других договаривающихся государств право на несопровождающееся вредом воздушное обращение над своей территорией, при условии строгого соблюдения установленных в соглашении условий. Но каждое государство сохраняет за собой право закрывать некоторые части своей территории для аэропланов других договаривающихся государств. Вместе с тем каждое договаривающееся государство не должно позволять перелетов на своей территории аэропланов, которые не обладают подданством договари-

вающегося государства. Далее соглашение содержит постановления относительно удостоверения годности аппаратов, пилотов и обслуживающего персонала, установок, беспроволочного телеграфирования, условий перевозки аппаратов одного из договаривающихся государств в другие государства. При этом устанавливается принцип, что международные воздушные пути должны быть устанавливаемы по соглашению с государствами, над которыми совершается перелет, причем каждое договаривающееся государство может предписывать условия и оговорки в отношении перевозки людей и грузов между различными местами своей территории в пользу отечественного воздухоплавания.

Общим органом, осуществляющим высший надзор со стороны международного союза, является международная комиссия (Commission internationale de l'aviation aërienne), которая имеет три обыкновенных заседания в году. Чрезвычайные заседания созываются по требованию $^1/_3$ государств, представленных в комиссии. Каждое государство пользуется одним голосом, причем Великобритания с доминионами считается за одно государство. Постоянный секретарь комиссии, имеющий пребывание в Париже, издает два бюллетеня—один официальный и другой—со справочными сведениями.

Кроме этой комиссии с 1918 года существует особая международная ассоциация воздушного транспорта (International Air Traffic Association «Jata») как международный орган для согласования совместной работы обществ в их хозяйственных делах. Для всех обществ воздушного транспорта открыт свободный доступ в члены ассоциации.

По приглашению шведского правительства в июне 1923 года состоялся международный воздушный конгресс, в котором участвовали 17 государств. Предметом конгресса были вопросы воздушной почты.

ГЛАВА XIX.

МЕСТНЫЙ ТРАНСПОРТ.

1. ПОНЯТИЕ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА И КЛАССИФИКАЦИЯ МЕСТНЫХ ДОРОГ.

Под именем путей местного транспорта следует разуметь дороги вне городских поселений, сооруженные искусственно и предоставленные в общее пользование пешеходов, верховых, экипажей всякого рода, велосипедистов и т. д. Этим определением из понятия путей местного транспорта, рассматриваемых в нижеследующем изложении, исключаются, с одной стороны, пешеходные и вьючные тропы, которые не сооружаются искусственно, но возникают сами собой, вследствие частого и продолжительного следования людей и животных в одном и том же направлении, а с другой, и пути, искусственно сооруженные, но не предоставленные в общее пользование, а находящиеся в исключительном распоряжении частных лиц, или отдельных предприятий и организаций.

Пути местного транспорта разделяются обыкновенно на три категории: 1) дороги главные, государственного значения, соединяющие важнейшие центры государственной, культурно-общественной и хозяйственной жизни страны как между собой, так и с заграницей, 2) дороги второстепенные, дающие разным местностям и пунктам поселения соединение с сетью главных дорог, а ныне также с сетью железных дорог и водных путей сообщения, и 3) дороги узко местные, проселочные, обслуживающие местные сообщения в небольших районах.

Дороги высшего порядка осуществляют для местностей, по которым проходят, также и функции дорог низшего порядка.

Соответственно с приведенной классификацией путей местного транспорта определяется как отнесение их в заведывание тех или иных административных органов, так и принятие в основу управления ими того или иного финансово-экономического принципа в отношении источников средств для их сооружения и эксплоатации.

2. ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПРИНЦИП УПРАВЛЕНИЯ ПУТЯМИ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА.

Главные дороги в такой мере затрагивают интересы государства в целом, что сооружение и содержание их в надлежащем состоянии являются делом всей страны и, поэтому, постройка и покрытие всех расходов по дорогам этой категории производятся центральным государственным управлением. Дороги второго порядка служат, как сказано, соединением для более мелких областей государственной территории с сетью главных дорог и делают это прежде всего в интересах именно этих областей. В этом лежит экономическое основание для того, чтобы расходы по дорогам второго порядка были возложены на обслуживаемые ими области. Однако если средства этих областей недостаточны, то значение, которое имеют эти дороги и для интересов государства, оправдывает известную помощь со стороны последнего. Местные дороги, узко местного значения, главным образом так называемые проселочные, должны находиться на попечении общин. То обстоятельство, что дороги высшего порядка исполняют для местностей, по которым проходят, также и функции дорог низшего порядка, имеют следствием, что эти местности привлекаются в той или иной форме к участию в содержании дорог высшего порядка.

В настоящее время повсюду признается как само собою разумеющееся положение, что все дороги находятся в общем пользовании, кроме лишь тех, о которых имеется особая оговорка, что они оставлены в исключительном пользовании своих собственников. Это положение, в связи с отмеченным выше значением местных путей для всей экономической и социальной жизни страны, приводит к тому, что в хозяйственном управлении этими дорогами всегда играет весьма важную роль принцип безвозмездности пользования ими и, следовательно, содержания их на общие государственные или местные ресурсы. Применение этого принципа не вызывает никаких сомнений в двух случаях: во-первых, в отношении тех дорог, для постройки которых решающее значение имеют задачи политические и стратегические, хозяйственный же оборот находится еще в начальной стадии развития, и перевозка товаров производится лишь в узко местных пределах, и, во-вторых,—в применении к дорогам узко местного значения, проселочным, степень, пользования которыми приблизительно соответствует, с одной стороны, хозяйственному положению лица пользующегося, а с другой,—и степени его участия в несении финансовых тягостей и местных налогов. В обоих этих случаях представляется вполне справедливым и оправдывается экономически принятие расходов по сооружению и содержанию дорог в первом случае на государственные средства и во-втором на средства обслуживаемых общин. Во всех других случаях дороги и разного рода дорожные сооружения (например мосты) приносят отдельным местностям, группам населения, различным предприя-

тиям, организациям и частным лицам, пользующимся ими, особую, более значительную, пользу, чем другим, и поэтому нет никаких оснований заинтересованных и извлекающих особые для себя выгоды из пользования данной дорогой освобождать от всякого участия в расходах по ее сооружению и содержанию. Привлечение заинтересованных к покрытию соответственных издержек происходит в самых разнообразных формах: устанавливаются дорожные сборы на заставах с проезжающих и за провоз грузов, в особенности такие сборы практикуются на шоссейных путях, затем взимаются сборы за пропуск через мосты, устанавливаются особые налоги на автомобили и повозки, далее следуют налоги в пользу дорог (преимущественно на недвижимую собственность в районе дороги), отчисления из дохода предприятий, деятельность которых находится в особой, более тесной, зависимости от развития и хорошего состояния безрельсовых путей (например, железные дороги), местный налог на улучшение подъездных путей с грузов, ввозимых на станции железных дорог и речные пристани и вывозимых с них и т. д.

Размеры пошлин за пользование путем определяются, с одной стороны, по соображению о степени разрушительного влияния на дорогу, с которым сопряжены отдельные акты пользования (например, пешеходы, верховые, экипажи, скот и т. п.), а, с другой,—в соответствии с транспортной и финансовой платежеспособностью различных категорий перевозок и самих пользователей дорогой.

Широкое развитие сети местных путей сообщения, равномерное распределение ее по территории страны с одновременным существенным усилением густоты движения в конце концов ослабляют соображения и мотивы для установления особых сборов за отдельные акты пользования дорогой, а с другой—чрезвычайно усложняют самую процедуру взимания этого рода сборов и, увеличивая количество застав, повышают расходы по взиманию сборов и затрудняют движение. Все это дает основание думать, что с течением времени наступят такие условия, при которых окажется хозяйственно целесообразным принцип общего безвозмездного пользования распространить на все местные пути сообщения.

3. ЗНАЧЕНИЕ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА И ЕГО СООТНОШЕНИЕ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ И ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ.

Местные дороги составляют необходимую основу для совместной жизни людей в определенном месте. Никакие взаимоотношения между людьми—личные, общественные, политические, духовные, или хозяйственные не могут осуществляться при отсутствии дорог, удобных для проезда и прохода. Без услуг местного транспорта не может обойтись ни одно крестьянское хозяйство, ни одно промышленное и торговое предприятие. В них одинаково нуждаются и деревня и город. Значение местного транспорта для сообщения между отдельными селениями и местностями чрезвычайно

велико; для обслуживания этой потребности наиболее пригодны именно грунтовые и шоссированные дороги. Затем эти дороги весьма важны как пути для подвоза к городским поселениям из окрестных мест таких предметов потребления, как молоко, зелень и т. п.

С возникновением железных дорог, общий характер местного транспорта подвергается существенной перемене. Он перестает служить дальним сообщениям и в значительнейшей части сосредоточивает свою работу на подвозе местной продукции к станциям железных дорог и к пристаням водных путей сообщения и на доставке от них местному населению готовых продуктов, сырых материалов, топлива и др. грузов. Главные линии, имевшие в прежнее время весьма густое движение, совершенно опустели. Это однако не имело следствием сокращение местного транспорта в общей совокупности. Напротив того, огромный толчок, который дали железные дороги развитию промышленности и торговли, привел к такому усилению всякого рода оборотов, что местный транспорт значительно увеличился как по количеству перевозимых грузов, так и по своему значению в общем ходе народного хозяйства. Железные дороги явились весьма важным фактором дальнейшего широкого развития самой сети хороших грунтовых дорог. Обслуживание сообщения железнодорожных станций и речных пристаней, с прилегающими к ним районами, составляет в настоящее время главнейшую работу местного транспорта, пред которой перевозки для местного земледелия и вообще для чисто местного обращения в узких районах отступают на задний план. Ввиду такого значения местного транспорта для железных дорог и водных путей сообщения, последние являются непосредственно заинтересованными в возможном улучшении местных дорог, так как это облегчает подвоз к ним грузов, расширяет район их притяжения и открывает доступ на более удаленные рынки.

Усовершенствование полотна грунтовых дорог дает крупные улучшения качеств перевозки. Прежде всего увеличивается весьма значительно скорость перевозки. В XVIII в. в Англии почтовые кареты проходили расстояние между Лондоном и Эдинбургом в 2-3 недели, между тем после макадамизирования дороги (засыпка щебнем по способу изобретателя Мак Адама) для этого требовалось только $1\frac{1}{2}$ дня. У нас еще в 50-х годах прошлого столетия хлеб доставляли в Одессу на волах со скоростью 12—13 *км* в день. Современный грузовой автомобиль делает в среднем 12—15 *км* в час.

С улучшением путей и средств перевозки повышаются также величина предъявляемой к отправке партии товара, срочность и сохранность груза и понижается стоимость перевозки.

Что касается последнего обстоятельства, то нельзя не отметить такого крупного факта последнего времени, как чрезвычайное усиление конкуренции автомобилей (пассажирских и грузовых) с железными дорогами. Это явление имеет широкое повсеместное распространение; жалобы железных дорог на эту конкуренцию

настойчиво раздаются в Швейцарии, Германии, Италии, Англии. Америке. В Германии потери имперских железных дорог от конкуренции автотранспорта исчисляются по грузовому движению в 150 млн. марок и по пассажирскому в 100 млн. В САСШ за период с 1920 по 1928 г. количество перевезенных по железным дорогам пассажиров сократилось более, чем на 37%, а в Англии на 28%. Автотранспорт отвлекает грузы от железных дорог, главным образом мелкие отправки, притом на коротких расстояниях. В Англии, на дорогах которой мелкие отправки составляют около 20%, за один только 1927 г. с железнодорожного транспорта перешло на автотранспорт 13,3 млн. тонн грузов. Однако успех конкуренции автотранспорта объясняется не столько дешевизной перевозки, сколько тем, что при пользовании автотранспортом перевозка совершается непосредственно от склада или магазина отправителя до склада получателя, тогда как при перевозке по железной дороге необходимо предварительно подвезти груз к станции или пристани, перегрузить в вагон или судно, а затем, после перевозки груза до станции или пристани назначения, вторично перегрузить его из вагона на грузовик или в телегу для доставки получателю. Все это становится ненужным при пользовании автотранспортом. Впрочем такое же преимущество перед железнодорожным транспортом имеет и гуж.

4. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ МЕСТНОГО ТРАНСПОРТА СССР И ЕГО СТОИМОСТЬ.

Современное состояние нашего местного транспорта как в отношении путей, так и средств перевозки, отличается большой отсталостью в техническом отношении. Наша сеть шоссейных и грунтовых дорог государственного значения имеет протяжение в 45 850 *км*, в том числе шоссейных дорог только около 12 тыс. Кроме того имеется 6—7 тыс. *км* шоссейных дорог местного значения, находящихся на попечении местных органов, так что всего шоссейных дорог у нас 18—19 тысяч *км*, всего же гужевых дорог у нас считается 3 млн. *км*, из коих 1 081 тыс. *км* находятся на учете местных органов власти и содержатся за счет средств местных бюджетов. Эти дороги и могут быть признаны до известной степени дорогами местного значения, хотя в их число, наверное, входит немало проселочных дорог. Остальные дороги являются, так сказать, «беспризорными» и, не составляя ни для кого предмета забот, не имеют на свое содержание определенных источников [1].

Между тем значение улучшения транспорта имеет огромное значение, как можно видеть из следующего расчета. На провоз гужом пуда ржи из деревни в город на расстояние 100 *км* расходуется: по обыкновенной грунтовой дороге—52%, по улучшенной

[1] См. изд. НКПС «Советский транспорт», Москва 1927 г, стр. 217—218.

грунтовой дороге—38%, и по шоссейной дороге—24% от заготовительной стоимости пуда ржи; провоз из города в деревню пуда керосина на то же расстояние обходится в первом случае в 64%, во втором—47% и в третьем в 30% от его заготовительной стоимости. Убытки от бездорожья в довоенное время определялись в сумме свыше полумиллиарда рублей в год. В настоящее время, с развитием ряда новых экономических районов, убытки от бездорожья, а также тихоходности и малоемкости гужевого транспорта гораздо значительнее, примерно свыше миллиарда рублей ежегодно [1]. Однако для улучшения современного положения необходимо совместное действие как усовершенствованных дорог, так и усовершенствованных средств перевозки в виде автомобильного транспорта. Пока, однако, развитие у нас автомобильного дела стоит еще на весьма низкой ступени как в отношении количества производства у нас машин, так и в отношении числа автомашин, находящихся в эксплоатации. Так, в последние годы общая сумма производства наших заводов составляла лишь около 500 штук машин в год. А между тем мировая автомобильная промышленность, хотя и возникла всего лишь немного более 40 лет, в настоящее время занимает первостепенное место в народном хозяйстве большинства крупных государств. Главнейшими государствами, производящими автомобили, являются Соединенные штаты Америки, Англия, Франция, Италия, Германия и Бельгия. Во всех этих странах наблюдается в последние 5 лет самый интенсивный рост автомобильной промышленности, выражающийся для 1926 г. против 1922 г. в повышении количества произведенных единиц от 163%—в Германии до 388%—в Бельгии. На первом месте стоят Соединенные штаты Америки, производство которых, достигшее почти 4,5 млн. штук в год, дает 90% всего мирового выпуска. Европейская автопромышленность особенно развилась во время мировой войны. На 1 января 1927 года на всем земном шаре было зарегистрировано 27 507 963 автомашины, из которых приходилось на Соединенные штаты 22 046 957 штук и на Европу 3 102 716 шт. Степень обслуженности различных стран автотранспортом лучше всего характеризуется числом жителей, на которое приходится 1 автомобиль. В этом отношении различные страны располагаются в следующем порядке: Соединенные штаты Америки имели в 1926 г. 1 автомобиль на 5,4 жителя, Франция на 43,5, Великобритания на 47,8, Бельгия на 80, Германия на 187,5, Румыния на 413 и СССР на 10 800 жителей [2].

Наибольшая часть автомашин у нас принадлежит государственным учреждениям и предприятиям (77,9%), второе место занимают частные лица, владеющие 15,5% всех автомашин СССР, и наконец, на последнем месте находится кооперация, владеющая

[1] См. изд. НКПС «Советский транспорт», Москва 1927 г., стр. 215.

[2] По данным к началу 1928 г. у нас насчитывалось 18 032 автомобиля и 6 340 мотоциклов, тогда как в Румынии насчитывается 18 777 автомобилей, в Польше — 18 878 и в Финляндии — 25 250 автомобилей. См. «За рулем», 1928 г., № 1, стр. 14—15.

6,6% машин. Однако количество автомобильных линий, их протяжение и количество работающих на них машин возросло за последние три года, приблизительно, в 5 раз.

Что касается стоимости автомобильной и гужевой перевозки, то соответственные данные приведены уже в главе III § 2. В дополнение к этим данным приведем некоторую характеристику стоимости проезда пассажиров на действующих у нас автомобильных линиях, насколько можно судить об этой стоимости по данным нашего официального путеводителя на 1929 год. Стоимость эта весьма не одинакова на линиях различных районов. Так, в районах Киева и Харькова средняя ставка с пассажиро-километра равняется от 5 коп. на коротких расстояниях до 3,6 на более далеких, на северном Кавказе от 8 коп. до 6 коп. и в Закавказьи 12—8 коп. Таким образом ставки по отдельным линиям довольно значительно диференцируются в зависимости от расстояния. Ставки гужевой перевозки диференцируются в еще большей степени: средние ставки с километра составляют на 50 *км* только 50—55% от начальных ставок, на 75 *км* 44—45% и на 100 *км*—30—50%.

В заключение отметим, что автомобильная перевозка имеет тенденцию вытеснять гужевую, хотя полностью автомобиль все-таки не может заменить лошадь даже в Америке, как можно видеть из нижеследующей таблички:

	1914	1928
Число лошадей, в тыс.	20 962	14 541
Число пассажирск и грузов. автомобилей, в тыс. .	1 300	23 125

При этом необходимо еще иметь в виду, что автотранспорт дает действительное удешевление перевозки против гужа только при наличии такого грузового движения, которое может обеспечить достаточно полное использование подъемной силы и вместимости автомашин.

ЛИТЕРАТУРА ДЛЯ ПРОРАБОТКИ ТЕМ ПО ЭКОНОМИКЕ ТРАНСПОРТА.

1. *Особенности организации ж.-д. транспорта сравнительно с водным.*

Для проработки этой темы могут служить следующие источники;

1) Проф. Эмори Джонсон и проф. Т. В. Ван-Метр, Основы экономики ж.-д. транспорта, перевод с английского проф. Зайцева, гл. XV—XVIII и XXI.

2) Проф. Эмиль Вакс, Экономика ж.-д. транспорта, пер. с нем., Москва, Транспечать.

3) Проф. Э. Закс, Экономика морского транспорта, пер. под ред. С. Б. Бернштейн-Когана.

4) Проф. К. Я Загорский, Теория ж.-д. тарифов, изд. 2-е, 1923 г, преимущественно главы II и III.

5) Его же, Экономика транспорта, Москва 1923 г., гл. VII.

6) Его же, Система ж.-д. и водных тарифов, 1925.

7) А. Н. Фролов, Общие основы ж.-д. хозяйства. Ленинград 1929 г.

8) В. К. Яцунский, Транспорт. История его развития и современного состояния. НКПС. Москва 1926.

Эта первая тема особенно удобна для проработки ее несколькими студентами: один может сосредоточить свое внимание главным образом на теоретическом анализе вопроса, другой обратит внимание преимущественно на изучение фактического развития процесса конкуренции между жел. дорогами и последующего объединения их в одно целое в различных странах мира, третий займется главным образом водным транспортом и сравнит его режим с железнодорожным и т. д.

2. *Влияние усовершенствованного транспорта на сельское хозяйство и промышленность.* Источники:

1) А. Радциг, Влияние жел. дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю, 1896.

2) А. Чупров, Ж.-д. хозяйство, 1910.

3) К. Я. Загорский, Экономика транспорта, гл. III.

4) Протокол общего тарифного съезда 18 дек. 1910 г. по вопросу о тарифах на перевозку сибирского хлеба в зависимости от отмены перелома в Челябинске.

5) Е. А. Могилевский, Полвека взаимодействия горнозаводской промышленности и жел. дорог, 1913.

6) Н. Петров, Экономическое значение жел. дорог. СПБ. 1910.

7) П. И. Лященко, Очерки аграрной эволюции в России, 1908.

8) Кислинский и Чегодаев, Наша ж.-д. политика, т. IV.

9) Совет съездов промышленности и торговли. Каменноугольные тарифы и промышленность, 1926.

10) Транспорт и народное хозяйство. Вып. V. Железнодорожные тарифы, 1924.

11) В. Г. Михайловский, Развитие русской ж.-д. сети. Труды Вольно-экономического общества, 1898 г., книга II.

Проработка этой темы весьма важна для более глубокого и отчетливого усвоения связи, существующей между ж. д. транспортом и нар. хозяйством, что составляет одну из существенных частей изучения экономики транспорта. При проработке этой темы необходимо прежде всего остановиться на выяснении общего характера нар. хозяйства, как оно слагается при прежних несовершенных путях сообщений, и затем последовательно выяснить влияние проводимых новых жел. дорог на земледелие и другие виды добывающей промышленности, а также и на промышленность перерабатывающую.

3. *Влияние усовершенствованного транспорта на товарные цены*: особо на цены промышленных товаров и особо на цены товаров сельскохозяйственных.

При проработке этой темы необходимо собрать возможно больше данных о стоимости транспорта гужевого, морского, речного, ж.-дорожного за возможно более длинный период времени и постараться из общей совокупности факторов, определявших товарные цены в тот или иной период времени, выделить влияние усовершенствований транспорта Только этим путем и может быть установлено влияние усовершенствованного транспорта на движение товарных цен.

4 *Преобразование хлебной торговли под влиянием перехода от гужевого и водного транспорта к железнодорожному.* Проследить переход хлебной торговли из рук отдельных крупных капиталистов в руки множества мелких торговцев посредников и затем возрождение принципа концентрации капиталов в виде крупных хлебных фирм и специальных акционерных обществ. Выяснить в этом процессе роль кредита вообще и ссудных, складочных и комиссионных операций жел. дорог в частности. Связь современной организации у нас хлебной торговли с ж.-д. транспортом, а также таких ее факторов, как элеваторы и склады, с системой завозных и перемолочных тарифов.

5. *Относительная роль и значение таможенных пошлин и премий с одной стороны и ж-дорожных тарифов — с другой.*

При проработке этой темы необходимо прежде всего выяснить задачи таможенных пошлин наряду с системой монополии внешней торговли. Уяснив эту сторону вопроса, следует перейти к изучению средних размеров таможенных ставок, устанавливавшихся и действующих в разных странах, в том числе и у нас, и затем установить, какое влияние могли оказывать и действительно оказывали эти ставки на различные отрасли промышленности добывающей и перерабатывающей в целом и по отдельным районам. Затем дать ответ на такие же вопросы в отношении ж.-д. тарифов, причем по вопросу о влиянии последних на торговлю и промышленность следует принять во внимание условия ценообразования при системе планового регулирования всего народного хозяйства.

Источники к 3—4 и 5 темам:

1) Народное хозяйство СССР, изд. Госфиниздата, 1928. Статьи: проф. Силищенского, Внутренняя торговля, и проф. Букшпана, Внешняя торговля, а также указанные в этих статьях статистические сборники и теоретические работы по вопросам экономики и организации торговли.

2) М. П. Федоров, Хлебная торговля.

3) П. И. Лященко, Экономия торговли.

4) Ю. Гирш, Экономика торговли.

5) К. Я. Загорский, Влияние транспортных расходов на понижение хлебных цен. Русское экон. обозрение, 1897, № 12.

6) Его же, Железнодорожные тарифы Германии и России в связи с их экономической политикой, СПБ 1914.

Проф. И Поплавский. Опыт текущей районной статистики транспортных накидок, 1927.

6. *Система государственных железных дорог и частное ж.-д. хозяйство.* Источники:

1) Эм. Закс, Экономика ж.-д. транспорта, отдел II, глава Б.

2) А. М. Ларионов, К вопросу о сравнительной хозяйственности эксплоатации казенных и частных жел. дорог, 1913.

3) Н. Петров, О хозяйственности управлений казенных железных дорог, 1909.

4) Краткий отчет о работах, произведенных Советами съездов промышленности и торговли по ж.-д. вопросу в 1906 г.

5) Л. Элькин, Нарекания на казенное хозяйство жел. дорог, 1911.

6) Не-инженер, Порча казенных коэфициентов, 1911.

7) Л. М. Ларионов, О сравнении хозяйственности эксплоатации казенных и частных жел. дорог, 1913.

8) Записка бывш. министерства путей сообщения: «Некоторые дан-

ные к вопросу о финансовых результатах эксплоатации железных дорог в России», напечатанная около 1910 г.

9) Отчет по эксплоатации русских жел. дорог за 1908, 1909 и 1910 гг.

10) Из книги C. Colson, Les travaux publics et les transports, глава VI — роль государства и частной предприимчивости.

7. *Генеральный пересмотр тарифов на пятилетие к 1932/33 г. Его задачи и руководящие принципы.* Источники: доклады, журналы и статистика по этому пересмотру, напечатанные в 1929 г.

8. *Анализ дискуссии по вопросу о принципах построения ж.-д. тарифов, происходившей в 1927/28 г.* Источники:

1) С. А. Бессонов, ряд статей в «Правде» и «Эк. жизни», а также статья в «Плановом хозяйстве» за 1928 г., № 7.

2) С. Г. Струмилин, статьи в «Плановом хозяйстве» за 1928 г., №№ 5, 6 и 7. «Процессы ценообразования в СССР» и в № 8 «Тарифная проблема в СССР».

3) К. Я. Загорский, Народное хозяйство СССР, изд. Госфиниздата, 1928, статья «Транспорт», стр. 272—296.

4) Его же, Система ж.-д. и водных тарифов.

9. *Ж.-дорожные тарифы на перевозку грузов в международных сообщениях (прямых и ломаных).* Источники:

1) «Вопросы транспорта в международных договорах» Вып. VI непериодического сборника «Транспорт и нар. хоз-во».

2) Сборник «Основные вопросы железнодорожного права», изд. Бюро правлений жел. дорог, 1925, статья К. Я. Загорского и П. М. Орлова.

3) К. Я. Загорский, Железнодорожные тарифы в России и в Германии в связи с экономической политикой этих стран, 1914

4) Материалы по вопросу о ж.-д. тарифах, часть I, 1881, изд. Комиссии для исследования жел. дорог в России под предс. гр. Баранова.

5) Журналы тарифного комитета. Вып. II, 1893; вып. V, 1894, стр. 628 и сл.

6) Записка министра финансов: «О положении тарифного дела на русских жел. дорогах», 1909.

7) E. Seidler и A. Freud, Ersenbahntarife in ihren Beziehungen zum Handelpolitik, Leipzig, 1904.

8) Fritz Elsas, Die Ausnahmetarife im Guterverkehr der preussischenhessischen Eisenbahngemeinschaft, 1912.

9) C. Colson, Transports et tarifs, 1908, стр. 672 и сл.

10) Э. Закс, Назв. сочинение, стр. 130 и сл.

11) Протоколы съездов представителей жел. дорог по делам международных сообщений как до, так и после революции.

12) Конвенции СССР с иностранными государствами о прямых сообщениях и прямых тарифах.

10 *Тарифы на перевозку хлебных грузов.* См. книгу проф. А. Ф. Зайцева под таким же заглавием, в которой имеется очень полный указатель необходимых для проработки этой темы материалов и литературных работ, а также вып IV, изданных НКПС материалов по генеральному пересмотру тарифной системы ж. дорог.

11. *Тарифы на перевозку каменноугольных грузов.* Источники:

Кроме указанных выше для 2-й темы сочинений А. Радцига и Е. Могилевского, см. сборник статей под редакцией В. Н. Ксандрова «Каменноугольные тарифы и промышленность», изд. Совета съездов госпромышленности и торговли СССР», Москва, 1926.

12. *История нашей железнодорожной политики и развитие нашей сети в связи с ходом народного хозяйства.* Источники:

1) Головачев, История железнодорожного дела в России. ПБ 1881.
2) Н. А. Кислинский и П. В. Чегодаев, Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров. I—IV томы. ПБ 1902.
3) Очерк истории сети русских жел. дорог. Изд. Русского технического общества.
4) Железнодорожный ежегодник 1904 г.
5) НКПС. Отдел статистики и картографии. Вып. 43.
6) Д-р Отто Мертенс, Тридцать лет (1882—1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение. Пер. с нем., Москва.
7) К. А. Оппенгейм, Россия в дорожном отношении. Москва 1920.
8) Н. Е. Гиацинтов, Правительство и частная жел.-дорожная промышленность в России. ПБ 1902.
9) М. М. Шмукер, Очерки финансов и экономики железнодорожного транспорта России за 1913—1922 гг., Москва 1923.
10) И. Михайлов, Эволюция русского транспорта за 1913—1925 гг., Москва 1925.
11) НКПС. Советский транспорт 1917—1927, Москва 1927.
12) Вышеназванные работы А. Раддига и Е. Могилевского.
13) К. Я. Загорский, Наша железнодорожная тарифная политика, ПБ 1910.
14) Его же, Наша железнодорожная политика и промышленность 1880—1925 гг. Входит в состав печатаемого издания «Динамика российской и советской промышленности в связи с развитием народного хозяйства за сорок лет (1887—1926 гг.)» ГИЗ, 1929.

13. *Роль железных дорог в народном хозяйстве как потребителей других отраслей промышленной продукции.* Источники:

1) Проф. И. К. Поплавский. Транспорт Советского Союза с народнохозяйственной точки зрения, Москва 1925.
2) Доклад Совета съездов 1910 г. «Железные дороги России». 126 стр.
3) Г. Майдель. Финансовое положение железнодорожного транспорта за период революции и его перспективы. «Хозяйство Украины», 1925, № 7—8.
4) Ип. Гливиц, Железная промышленность России, ПБ 1911.
5) Л. Б Кафенгауз, Синдикаты в русской железной промышленности, Москва 1910.

14. *Вопрос об исчислении себестоимости железнодорожных перевозок.* Источники:

1) Департамент жел. дорог бых дел министер тва П. С. Результаты эксплоатации русских жел. дорог и стоимость перевозок по этим дорогам. ПБ, 1896.
2) Е. Михальцев, Издержки жел.-дор. перевозки, Москва 1927.
3) А. Н. Фролов, Задача о себестоимости жел.-дор. перевозки, Ленинград 1924.
4) Е. Михальцев и Н. Морщихин, Себестоимость перевозки кузнецкого угля на Магнитогорский металлургический завод, Москва 1929
5) С. Н. Соколовский. Себестоимость жел.-дор. перевозки в связи с тарифной политикой, Москва 1923.
6) НКПС, Отдел статистики и картографии. Вып. 93. Себестоимость ж.-д. перевозок в 1926/27 операционном году, 1929.
7) Б. М Максимович и М. М. Протодьяконов, Исследование эксплоатационных расходов жел. дорог. Труды МИИТ. Вып. IX.
8) А. С. Чудов и Е. Михальцев. О методах подсчета эксплоатационных расходов, «Железнодорожное дело» 1928 г., № 5
9) А. Чудов, Эксплоатационная стоимость перевозок отдельных грузов, «Железнодорожное дело» 1928 г., № 6.
10) Сакович. К вопросу о себестоимости перевозок, «Железнодорожное дело, 1928 г., № 6. Там же: Морщихин, О зависимости себестоимости перевозок от эксплоатационных условий.

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ.

Авиация, воздухоплавание 20, 31, 78, 80, 321, 322, 324, 325, 326, 327, 332, 336, 339, 341
техника авиации 30
Авиация, воздухоплавание:
в САСШ 327
в Италии
в Румынии
в Австрии
в Бельгии
в Нидерландах
в Германии
в Швеции
} 338
Аргентине 327
Канаде 327
Авиация и мировая война 20, 21, 339
Авиационный воздухоплавательный аппарат 326, 329, 339.
конструкция воздухоплавательного аппарата 329
Авиация тяжелая 30
Авиационное, воздухоплавательное законодательство 339
Авиационное, воздухоплавательное имущество 21
Авиационные воздушные линии 336
Авиационные общества:
Добролет 332, 333
Укрвоздухпуть 332, 333
Закавиа 332
Дерулюфт 332
Авиационная воздушная перевозка 336, 348
Авиационная почта 21, 331, 341
Авиационные воздухоплавательные предприятия:
Германии 331
Франции 332
САСШ 332
Авиационные, воздухоплавательные тарифы: 30, 335, 336, 348
в Германии 335
в Швейцарии 335
в Румынии 335
Авиационный воздухоплавательный транспорт 20, 21, 27, 30, 92, 321, 325, 328, 329, 331, 332, 333, 334, 336, 337, 338, 339, 348
ассоциация авиационного воздухоплавательного транспорта 341
безопасность авиационного транспорта 34
провозная плата 29
тариф 30
Авиационный транспорт американский 31
Авиационный германский транспорт 31
Аэропланы Франции 326
— Англии 20, 322, 326, 327, 328, 330, 331, 334, 340
воздушные шары 20
— корабли 323, 324, 325
военные самолеты 30
военный воздушный флот 324
дирижабли 20, 325, 326, 327, 331, 334
Австрийский Ллойд 295
Автомобили, автомашины 19, 20, 347
— грузовые 345
Автомобильное движение 20, 29, 80
Автомобильный завод 20
Автомобильные линии 347, 348
Автомобильная перевозка 348
стоимость автомобильной перевозки 29
Автомобильное производство:
в СССР 347
в САСШ 347
в Франции 347
в Германии 347
в Бельгии 347
в Румынии 347
Автомобильная промышленность 347
Автомобильный транспорт, автотранспорт 21, 78, 346, 347
Автотранспорт Германии 346
— САСШ 346
— Англии 346
Автомобильный грузовой транспорт 20
— транспорт пассажирский 20
Бюджет НКПС 249
— эксплоатационный 250
Бюджетный закон 349
Верфи 293
Водные бассейны 275
— пути сообщения 14, 29, 31, 35, 91, 93, 107, 155, 275, 276, 277, 308, 311, 312, 316, 345
— — во Франции 31
— — в Германии 31
интенсификация водных путей 38
Водные пути САСШ 15
— — во Франции 15
— — в Англии 15

Внутренние водные пути 275
Водные тарифы 159, 304
Волжские тарифы 319
Водный транспорт 13, 16, 17, 21, 28, 34, 40, 50, 85, 92, 132, 136, 156, 159, 184, 221, 226, 247, 277, 291, 310, 315, 319
лодки, парусники 40
Водные транспортные предприятия 304
— фрахты 28, 82, 159, 311
Война 152, 176
— гражданская 306
— империалистическая 274, 306
— крымская 257
— мировая 64, 121, 298, 326
— с Польшей 247
— русско-турецкая 262, 264
ВСНХ 316
Гамбург — Американское общество 295
Государственное вмешательство 130
Государственный контроль 129, 147
Государственное финансирование 249
Грузы 5, 6, 15, 26, 55, 81, 82, 84, 85, 103, 106, 108, 112, 132, 136, 158, 169, 176, 194, 199, 200, 201, 204, 215, 217, 224, 229, 237, 242, 276, 288, 328.
доставка грузов 213
налог с грузов 154
передвижение грузов 39
платежеспособность грузов 310
пробег грузов 251
ценность груза 236
Грузы большой скорости 241
— ввозные 114, 115
— государственные 245
— импортные 306
— кооперативные 245
— льготные 245
— массовые 204, 240, 282, 284
— наливные 35
Груз перевозимый 40
Грузы ценные 25, 210
фрахт на ценные грузы 313
Грузы частные 245
— экспортные 306
Грузовое движение 47, 55, 159, 346, 348
Грузовой тариф 230
Грузовладелец 229
Грузооборот 46, 47, 90, 157, 194, 200, 206, 226, 235, 240, 248, 250
Грузооборот: Японии, Австралии, Италии, Англии, Франции, Германии — 252
Грузоотправитель 133, 135, 136, 137, 162, 165, 209, 319
Грузоподъемность 300
Грузохозяева 154, 155, 157, 208, 209, 210, 217, 222, 266, 299, 315
Гуж 348
цена гужа 84
Гужевое движение 47
Гужевые дороги 19, 20, 29
Гужевая перевозка 28, 32, 83, 85, 217, 348
стоимость гужевой перевозки 29
Гужевой транспорт см. транспорт
Дороги 11, 14, 343
— беспризорные 346
— второстепенные 342
— главные, магистральные 90, 342, 343
— грунтовые 11, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 36, 41, 81, 84, 85, 92, 345, 346
стоимость грунтовых дорог 41
Дороги гужевые см. гуж
— искусственные 14
— колесные 39
— местные 342
— проселочные 346
— шоссейные 36, 346
— шоссированные 25, 29, 39, 41, 64, 81, 92
Дорожная сеть 14
Дорожное строительство 14
Доход 52, 86
— валовой 84
— добавочный 118
— чистый 118, 195, 203, 250, 320
исчисление чистого дохода 128
распределение чистого дохода 128
Доход эксплоатационный 252
Железные дороги 6, 7, 14, 16, 17, 18, 28, 29, 30, 36, 37, 41, 49, 51, 53, 55, 58, 65, 66, 72, 73, 74, 78, 80, 81, 83, 84, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 95, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 125, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 136, 137, 138, 139, 142, 145, 149, 151, 154, 155, 158, 160, 163, 164, 168, 169, 175, 178, 190, 191, 192, 195, 197, 198, 200, 202, 214, 225, 226, 228, 229, 233, 237, 243, 248, 249, 252, 253, 258, 259, 261, 262, 263, 264, 266, 268, 269, 276, 289, 291, 302, 311, 318, 319, 335
дефицитность железных дорог 247
концентрация железных дорог 117, 119
национализация железных дорог 122, 271
Железная дорога Алтайская 271
— — Западно-Уральская 271
— — Северо-Восточная 271
— — Туркестано-Сибирская 272
Железные дороги Англии 152
— — Венгрии 121, 200
— — Германии 121, 152
— — Зеландии 152
— — Испании 152

Железные дороги Италии 121
— — Кубы 152
— — Румынии 152
— — России 134, 258
— — СССР 152, 196
— — Франции 182, 214, 216, 243
— — Швейцарии 121
Железные дороги горнозаводские 92
— — импортные 92
— — лесовозные 92
— — пионерные 92
— — политические 92
— — стратегические 92
— — транзитные 92
— — узкоколейные 92
— — ширококолейные 92
— — экономические 91, 92
— — экспортные 92
— — эксплоатационные 92
Железные дороги горнозаводские 67
— — государственные 90, 135, 139, 142, 143, 144, 145, 146, 148, 150, 151, 152, 153, 174, 178
— — казенные 138, 139, 147, 148, 266
— — конная 19
— — местные 91
— — паровая 89, 94
— — паровая во Франции 19
— — паровая в Америке 19
— — паровая в Европе 94, 100
— — паровая в Австрии 19
— — паровая в Германии 19
— — паровая в Бельгии 19
— — паровая в России 19
— — паровая в СССР 19
— — угольная 19
— — частные 90, 97, 126, 133, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 152, 174, 197, 266, 268, 271
Железнодорожная администрация 136, 143, 173
Железнодорожные акции 173
Железнодорожный аппарат 195, 200, 201, 203
— — до Закавказья 273
— — до Сибири 273
— — до Томска, Енисейска 273
— — до Урала 273
Железнодорожное движение 101, 202, 220
— дело 48, 105, 112, 114, 116, 123, 125, 127, 135, 139, 141, 148, 149, 158, 159, 170, 174, 175, 197, 259, 260, 263, 290, 300
— дело в Англии 118, 197
— дело в САСШ 118, 197
— дело во Франции 197
Железнодорожные доходы 121, 144, 160, 161, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 179, 180, 187, 201, 229, 247, 256, 261
— — Германии 174
— — Швейцарии 174
Железнодорожные затраты 103, 179
Железнодорожное законодательство 171
Железнодорожные издержки 197, 198, 199, 207, 215, 217
Железнодорожное имущество 130
Железнодорожная компания 96, 117. 118, 119, 120, 169, 236, 261, 266, 267, 289
Железнодорожные капиталы 97, 98, 119, 260
Железнодорожные катастрофы с пассажирами в Англии 33
— — — в Бельгии 33
— — — в Германии 33
— — — в САСШ 33
— — — во Франции 33
— — — в Швейцарии 33
Железнодорожная конкуренция 112, 117, 119, 120
— железнодорожная консолидация САСШ 120
Железнодорожный механизм 104
Железнодорожные объединения:
синдикаты 95
тресты 95
консолидации 95
Железнодорожные общества 149, 257, 264, 267, 268
— операции 241
Железнодорожная перевозка 27, 83, 85
Железнодорожный персонал
катастрофы с железнодорожным персоналом 33
катастрофы с железнодорожным персоналом в Англии 33
катастрофы с железнодорожным персоналом в Германии 33
катастрофы с железнодорожным персоналом в САСШ 33, 34
катастрофы с железнодорожным персоналом во Франции 33
Железнодорожный подвижной состав 89, 92, 93, 95, 99, 102, 216
Железнодорожная политика 7, 122, 175, 176, 177, 256, 257, 259, 263, 265, 266, 267, 269, 271, 274
— постройка в Австрии 255, 259
— — в Англии 256
— — в Бельгии 255, 259
— — в Германии 255, 256
— — в СССР 255
— — во Франции 256, 259
Железнодорожное право 110, 209, 266
Железнодорожные предприятия 36, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 103, 104, 106, 107, 109, 111, 117, 118, 121, 123, 125, 127, 131, 132, 138, 169, 175, 193, 257, 260, 270, 271
доходность железнодорожных предприятий 173
Железнодорожные предприятия Европы 258

Железнодорожные предприятия Германии 258
— — Франции 258
Железнодорожное предпринимательство 271
Железнодорожная прибыль 170
— промышленность 71, 105, 116
— — Франции 116
— — Германии 116
— — Австро-Венгрии 116
— — САСШ 116
— — Италии 116
— — России 117
Железнодорожные рабочие 171
— расходы 161, 168, 195, 206, 247, 253
— — переменные 99, 100
— — постоянные 99, 100, 101
— реформы 120
Железнодорожная сеть 137, 158, 204, 218, 258, 259, 272
— система 262
Железнодорожные служащие 171
— сообщения 16
— сооружения 43, 125, 128, 130, 138, 140, 142, 151, 160, 169, 171, 261
издержки железнодорожного сооружения 146
Железнодорожная спекуляция 115
Железнодорожные средства 220
Железнодорожное строительство 106, 108, 109, 110, 117, 143, 149, 167, 249, 261, 264, 265, 267, 269, 270, 272, 273, 274, 291
Железнодорожное строительство Франции 265
— — Англии 43, 265
— — Германии 43
— — России 51
— — Западной Европы 58
Железнодорожные тарифы 25, 26, 27, 84 114, 120, 156, 158, 159, 160, 161, 167 173, 174, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 192, 203, 205 2,3, 235, 267, 302, 311, 318, 319, 335
Железнодорожный тариф во Франции 25, 26
— — в Германии 25, 26
— — в России 25
— — в СССР 26
— — в САСШ 26
Железнодорожная тарификация 185, 193, 300, 305
Железнодорожный транспорт 6, 9, 16, 21, 27, 28, 29, 34, 47, 49, 50, 51, 58, 66, 70, 74, 75, 80, 81, 82, 87, 89, 90, 101, 106, 136, 141, 155, 156, 159, 163, 164, 165, 168, 170, 172, 195, 220, 227, 230, 247, 249, 250, 254, 300, 315, 317, 346
— — Франции 51, 253, 254
— — Англии 51
Железнодорожный транспорт Австро-Венгрии 51
— — Бельгии 51
— — САСШ 51, 253, 254
— — Германии 253, 254
— — Италии 253, 254
— — СССР 253, 254
— — Канады 253, 254
Железнодорожное управление 161, 188
Железнодорожные услуги 118, 154, 162, 163, 164, 165, 167, 168
безвозмездность железнодорожных услуг 161, 162, 164, 165, 167
платность железнодорожных услуг 161
Железнодорожный устав Российский 132, 134, 135, 266
— — — РСФСР 214
— — — СССР 132, 134, 136, 214, 216
Железнодорожные участки 131
— финансы 176
Железнодорожное хозяйство 6, 7, 96, 138, 140, 141, 145, 148, 150, 159, 160, 164, 179, 230, 252, 256, 261, 263, 265
издержки железнодорожного хозяйства 160
Железнодорожное хозяйство государственное 143
— — казенное 140
— — частное 140, 144, 174
— — Франции 174
— — Англии 174
Железнодорожная экономика 6, 7, 141
— экономия 101
— эксплоатация 89, 95, 98, 99, 101, 110, 111, 118, 121, 122 125, 126, 128, 131, 140, 146, 148, 149, 151, 160, 163, 169, 176, 187, 218, 221 253, 262, 263, 266, 271
Заводы вагоностроительные 265
— железоделательные 265
— рельсопрокатные 265
Заработная плата 53, 118, 252
Земля 62
ценность земли 86, 87,
Земельная арендная плата 62, 63
Земельные участки 56, 126
отчуждение земельного участка 126,
Капитал 42, 55, 81, 87, 104, 108, 110, 112, 120, 159, 179, 243, 264
доходность капитала 120, 126
затрата капитала 42, 44, 46, 97, 118, 203
накопление капитала 44
прибыль на капитал 81, 120, 126
— акционерный 99, 260, 270
— железнодорожный см. ж. д.
— крупный 103
— номинальный 298
— оборотный 98, 248
затраты оборотного капитала 39

Капитал облигационный 99, 260
— основной 38, 39, 55, 98, 102, 168, 248, 250, 261, 270, 284, 320
затраты основного капитала 38, 39, 41, 102
размеры основного капитала 41
Капитал постоянный 40, 41, 43, 45, 46, 168
— строительный 260
— частный 182, 257, 259, 270
Капитальные вложения 249, 278
Каменный уголь 49, 55, 68, 212, 240
перевозка каменного угля 68, 147
Каменноугольная промышленность 67, 68, 72, 178
Каменноугольные тарифы 176
Коммунизм 162
— военный 162
Каналы 15, 36, 64, 93, 151, 277
— материальные 276
— оросительные 276
— осушительные 276
— сплавные 276
— судоходные 276
Каналы: Панамский 303
Суэцкий 303
Конвенция Бернская 137, 155
Конкуренция 71, 111, 116, 117, 158, 180, 227, 290
— внутренняя 181
— заграничная 114
— международная 71
— промышленная 79, 113
— свободная 110, 119
— торговая 79
Концессии 94, 110, 112, 113, 127, 218, 256
— в Англии 125, 133
— в Австро-Венгрии 125, 132
— в Пруссии 125, 133
— в САСШ 133
— во Франции 125, 133, 136
Концессия предварительная 126
Концессионирование железных дорог 151
Концессионный договор 142
Концессионная система 261, 262, 267
Концессионер 128, 132, 133
Корабли 283, 285, 289, 292, 294, 299, 321
— железные 286, 287
— стальные 287
Культура сельскохозяйственная 178
Местный налог с грузов 344
Местные пути сообщения 343, 344
Местный транспорт 16, 221, 247, 242, 344, 345, 346
Местный транспорт:
дороги местного транспорта см. дороги
Мореплавание 17, 34
Морские перевозки 306
— — СССР 207
Морские пути сообщения 16, 275, 276, 306, 308
Морское страхование 278
Морская тарификация см. тариф
Морские тарифы в Европе
— — в Вост. Азии см. тариф
— — местные см. тариф
— — прямые см. тариф
Морская торговля см. торговля
Морской транспорт см. транспорт
— морской фрахт 221, 223
Оборудование 8
Пароходы 41, 82, 282, 284
Пароход Фультона 40
Пароходы английские 286
— грузовые 203
— морские 35
— парусные 293
— пассажирские 285
— трампы 288, 293, 294, 298
Пароходное сообщение 289
Пароходный тоннаж 284, 298, 305
Пароходство 55, 73, 280, 281, 282, 319
— американское 17
— английское 17, 50
— Балтийское 306
— германское 17, 50, 282, 294
— государственное 306
— Каспийское 306
— линейное 289
— морское 15, 17, 37, 53, 80, 84, 304
тарификация морского пароходства 304
Пароходство регулярное 304
— речное 15, 64, 84
— русское 17
— Северное 306
— свободное 296, 297
— срочное 290, 293, 296
— трансатлантическое 17
— Черноморско-Азовское 306
Паровоз 89
Паровой двигатель 36, 41
— транспорт см. транспорт
Пассажиры 133, 135, 137, 154, 169, 193, 209, 234, 266
Пассажирское движение 47, 48, 90, 159, 231, 232, 286
Пассажирский налог 154
Пассажирская скорость 214
Пассажирский тариф см. тариф
Перевозка 5, 28, 29, 49, 54, 81, 82, 90, 94, 95, 101, 113, 120, 133, 134, 136, 137, 190, 193, 195, 196, 198, 201, 202, 209, 212, 216, 221, 222, 226, 228, 237, 238, 242, 266, 345
бесплатность перевозки 162, 195
выгоды перевозки 193
издержки перевозки 36, 46, 83, 102, 172, 193, 200, 208, 277, 293
платежеспособность перевозки 189, 191, 192, 206, 209, 210, 241, 292, 304
расходы перевозки 235, 293

скорость перевозки 76, 199, 213
стоимость перевозки 24, 27, 66, 76, 82, 113, 225
удешевление перевозки 52, 58
условия перевозки 24, 35, 117, 210, 213, 214
цена перевозки 83
ценность перевозки 194, 216, 217, 293
Перевозка багажа 331
буксирные экипажи 19
дилижансы 19
паровой омнибус 19
паровой экипаж 19
Перевозки бесплатные 163, 165, 166, 167, 231, 249
— водные 190
Перевозка вьючным способом 24
— гужевая 25, 27, 348
— гужевая в Америке 27
— — во Франции 24
— грузов 49, 82, 92, 93, 104, 116, 128, 134, 137, 154, 156, 209, 214, 266, 280, 281, 286, 289, 293, 328
— железнодорожная см. железные дороги
Перевозки каботажные 307, 308
Перевозка массовая 55
— пассажиров 293
Перевозки платные 248
— сухопутные 190
Перевозочные предприятия 178
— силы 221
— средства 23, 131, 165, 346
Перевозочные условия 171, 210, 213, 217
Провозная плата 113, 114, 120, 133, 134, 156, 157, 164, 183, 194, 195, 196, 197, 199, 210, 213, 215, 217, 218, 219, 220, 221, 224, 227, 228, 229, 231, 237, 244
Передвижение водное 16
средства передвижения 16
Подвижной состав 22, 39, 41, 199, 202
затраты подвижного состава 40
размер — — 39, 40
свойства 40
сила 39
утилизация 201, 202
Подвижной состав железнодорожный см. железные дороги
Политика государственная 160, 222
— покровительственная 185
— финансовая 197
— экономическая 160, 222
Порты 302, 303
— ввозные 301
— вывозные 301
— индийские 302
Портовые пошлины 284
— сборы в Антверпене 303
— — в Восточной Азии 303
Пошлины 93, 312
Предприят. 5, 54, 87, 88, 109, 117, 120, 158, 208
доходность предприятий 37
издержки предприятия 304
эксплоатация предприятий 261
Предприятия железнодорожные см. железные дороги
— мелкие 13, 15
— судоходные 301
— судостроительные 292
Продовольствие 65
Продовольственные ресурсы 65, 80
— средства 65
Продукты сельскохозяйственные 12, 56, 57
Производительные силы 16, 42, 79, 101, 104, 126, 159, 179, 194, 196
Промышленность 16, 30, 31, 50, 55, 65, 71, 79, 80, 88, 100, 108, 109, 110, 111, 114, 115, 134, 170, 179, 182, 185, 204, 224, 226, 228, 239, 257
издержки 177
интенсификация 79
свобода 291
Промышленность винокуренная 192
— горнозаводская 31, 44, 67, 265
— добывающая 66, 79, 179, 190, 191
— железнодорожная см. жел. дор.
— кустарная 282
— машиностроительная 178
— металлическая 44, 72
— мукомольная 75
— перерабатывающая 44, 69, 70, 75, 179, 190, 191
— сахарная 74, 75
— свекло-сахарная 74
— текстильная 44, 178
— транспортная 5
— фабрично-заводская 265
— хлопковая 75, 191
Пути сообщения 6, 11, 14, 15, 16, 22, 23, 36, 39, 41, 42, 59, 65, 81, 86, 91, 95, 123, 125, 151, 230, 257
интенсивность путей сообщения 47
свойства путей сообщения 35, 36
эксплоатация путей 151
Пути сообщения в России 39
— — безрельсовые 344
— — водные см. водные пути
— — грунтовые 38, 107
— — мощеные 38
— — морские см. морские пути
— — подъездные 47, 90
— — рельсовые 18, 38, 39, 64, 91, 94, 107, 117, 150, 257, 258, 259, 261
— — рельсовые России 38
— — речные 16
— сухопутные 16
интенсификация сухопутных путей 38
— сообщения усовершенствованные 30
— шоссированные 14

Рабочие 124
Рабочая сила 35, 55
Районы аграрные 65, 66
— лесные 65
— потребительские 221
— производительные 221, 272
— промышленные 55, 63, 66, 68, 114, 185
— торговые 185
Расходы жел. дор. см. жел. дор.
Рельсовые сети 116, 144, 150, 167, 168, 173, 275
стоимость рельсовой сети 41
Рельсовая сеть Аргентины 59
— — Бразилии 59
— — Канады 59
— — Ост-Индии 59
— — САСШ 59
Рельсовая сеть и добыча каменного угля 67
Рента 53
Рынок 52, 68, 71, 76, 79, 112, 315
— внутренний 65, 183
— мировой 63, 64, 65, 279
— потребительский 52, 69, 83, 224
Рыночные цены, 60, 279
Рефакция 135, 209
— САСШ 135
Сбыт 12
район сбыта 73
рынок сбыта 54
Сбор попудный
Северо-германский Ллойд 295, 303
Снабжение СССР хлебом и углем 272
Совторгфлот 308
СНК 177, 188, 246, 249, 315
СТО 177, 188, 246, 249
Сооружение железных дорог см. железные доророги
Социализм 162
Социалистическое общество 162
Средства государственные 343
Средства материальные 194
— общегосударственные 187
Ставки диференциальные 231, 238
Страны 12, 152
индустриализация страны 54
обороты страны 180
социальная жизнь страны 343
экономическая жизнь страны 343
Страны аграрно-сырьевые 64
— промышленные 64
Страховые премии 281, 286
Строительство жел. дорог см. ж. д.
— казенное 268
— частное 268
Строительные расходы 126, 128
Строительная стоимость 261
Судоходство 13, 290
— Англии 17
— Германии 17
Судоходство Франции 17
— вольное 298, 304
— внутреннее 30, 40, 93, 277, 308, 309, 311, 312, 313, 314, 317, 337
— крупное 48, 308
— линейное 288, 289, 290, 299
— мелкое 310
— морское 16, 31, 58, 85, 93, 156, 275, 277, 278, 279, 280, 283, 286, 294, 299, 304, 308, 314, 329, 337
— океанское 28
— паровое 16, 283
— парусное 47, 280, 282, 284, 285, 286, 290, 293
— регулярное 293
тарификация регулярного судоходства 303
— речное 159, 275, 310, 313
— свободное 155, 156, 288, 290, 293, 295, 296, 299
— срочное 156, 294, 295, 296
Судоходная амортизация Англии 294
— — Германии 294
— — Франции 294
Судоходные предприятия 288
Суда железобетонные 308
— моторные 287
— товаропассажирские 317
Судовая команда 312
— машина 287
Сырье 12, 54, 65, 69, 71, 73, 190, 345
перевозка сырья 71
Таможенное запрещение ввоза и вывоза 180
Таможенные лицензии 180
Таможенное покровительство 180, 184, 185
Таможенная политика 184
Таможенные пошлины 180, 181
— премии 180
— ставки 184
Тарифы 58, 60, 68, 73, 74, 112, 113, 114, 121, 133, 134, 135, 143, 144, 155, 158, 169, 170, 171, 172, 188, 189, 190, 192, 200, 212, 224, 240, 241, 244, 266, 319
публичность тарифов 209
Тарифы Австро-Венгрии 190
— Германии 190, 241
— американские 230
— внутренние 184
— воинские 186, 229
— волжские см. волжские тарифы
— государственные 242
— грузовые 245
— диференциальные 58, 182, 218, 219, 220, 221
— железных дорог см. железные дороги
— иностранные 191
— исключительные 225, 244
— льготные 229, 234

Тарифы морские в Европе 301
— — в Восточной Азии 301
— — местные 303
— — прямые 303
— навигационные 225
Тариф пассажирский 118, 231, 232, 233, 245, 297
Тарифы переселенческие 186, 229
— пониженные 74, 101, 102, 114, 117, 171, 183, 186, 191, 216, 224, 229
— — в Австрии 173
— — — Англии 173
— — — СССР 173
— почтовые 186, 229
— пригородные 223
— прямые 289
— русские 241
— специальные 243, 244
— схемные 157, 218, 220, 228, 229, 236
— товарные 118
— транзитные 243
— убыточные 102
— французские 241, 242, 243
— экстренные 243
Тарификация 161, 180, 196, 197, 198, 202, 205, 209, 230, 235, 239
принцип тарификации 159
система — 159, 204
Тарификация морская 290, 300, 301
— по ценности в Австрии 205
— — — России 205
— — — Франции 205
Тарифное дело 156, 175, 177, 183, 186, 196, 238, 318
— — в Германии 182, 199
— — Франции 182, 199
Тарифный индекс в Англии 245
— — — Германии 245
— — — Голландии 245
— — — Швейцарии 245
— — — САСШ 245
Тарифные классы 198, 205, 210, 215, 236, 237, 238, 240, 241, 242, 244, 246, 313
— льготы 171, 181
Тарифная плата 135
Тарифное покровительство 184
Тарифная политика 177, 179, 196, 269
— система 6, 161, 183, 186, 197, 205, 206, 241, 296
— система в Германии 205, 207, 236
— — коммерческая 207, 208
— — натуральная 197, 198, 200, 201, 202, 204, 206, 207
— — СССР 244, 245
— ставки 68, 120, 136, 143, 144, 170, 181, 188, 190, 192, 193, 195, 196, 198, 199, 200, 203, 204, 207, 209, 213, 214, 215, 216, 222, 235, 240, 243, 244, 248, 249, 269
Тарифные учреждения 155, 181, 185, 186, 187
Тарифный комитет 176, 187, 267, 319
совет по тарифным делам 267
департамент железнодор. дел 267
Техника
прогресс техники 36
Техника специальная 23
Технические усовершенствования 22
Товары 51, 76, 77, 212, 214
перевозка товаров 68
ценность — 293, 310
Товары драгоценные 11
Товар малоценный 208
Товары массовые 71, 286
Товарный индекс 245
Товарное обращение 11
Товарная стоимость
закон товарной стоимости 6
Товарные цены 28, 49, 51, 52, 53, 60 71, 112, 158, 210, 247
нивелирование товарных цен 52,
Товарообмен 218
Товарооборот 44
— государственный 248
— частный 248
Топливо 36, 54, 69, 71, 96, 345
Торговля 13, 30, 31, 49, 76, 79, 88, 109, 114, 115, 134, 143, 170, 182, 186, 193, 224, 239, 289
— внешняя 66, 180, 306, 307
— внутренняя 66
— международная 291, 292
— морская 13, 307
— оптовая 76
— розничная 75
— частная 182
Торговые операции 76, 278, 281
Транспорт 6, 7, 12, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 31, 32, 33, 36, 37, 41, 42, 45, 48, 49, 75, 77, 78, 92, 103, 112, 154, 163, 165, 172, 193, 225, 243, 245, 249, 291
интенсивность транспорта 46, 48
интенсификация — 79
производительность — 52
рационализация — 79
себестоимость — 101
удешевление — 68, 69
экономика — 90, 93, 95
Транспорт автомобильный см. автотранспорт
— внутренний 247
— водный см. водн. транспорт
— воздушный см. авиация
— гужевой 27, 28, 92, 103, 132, 184, 280, 347
— железных дорог см. железные дороги
— массовый 106, 280, 313
— местный см. дороги
Транспорт морской 30, 34, 35, 58, 75, 159, 247, 276, 278, 279, 290, 298, 299, 300, 302, 304, 313, 328
экономика морского транспорта 278

Транспорт океанский 40
— паровой 19, 21, 58, 75, 82, 84
— паровой в Англии 19
— — во Франции 19
— речной 75, 316, 317
— сухопутный 13, 17, 30, 106
— усовершенствованный 36, 42, 43, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 60, 62, 64, 68, 69, 71, 73, 77, 78, 79, 80, 81, 88, 169, 227, 276
— хозрасчетный 248
Транспортное дело 12, 13, 15, 16, 17, 22, 30, 31, 40, 41, 50, 92, 93, 143, 280
Транспортные издержки 81, 193, 212
— операции 6, 12, 132, 133, 145, 194
Транспортная платежеспособность 193, 202
— политика 7, 8
Транспортные потребности 90, 105, 129, 137, 145, 167, 220, 248, 280
— предприятия 8, 37, 41, 42, 92, 98, 167, 278, 292
— — акционерные 93
— — единоличные 93
— — казенные 41
— — частные 41
Транспортная промышленность 21
Транспортные расходы 172, 189, 197
— силы 220
— сооружения 46
Транспортный союз 137
Транспортные средства 7, 11, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 76, 102, 126, 169, 193, 283
— средства Германии 44
— — СССР 44
Транспортное страхование 276
— строительство 249
Транспортные условия 11
Транспортные услуги 22, 23, 24, 35, 46, 47, 55, 103, 112, 145, 195, 203, 231, 291, 292, 319
ценность транспортных услуг 45
Транспортное хозяйство 248
Транспортная экономика 7
Трансформация 196
Труд 87
затраты труда 39, 42, 46, 81, 193, 203
Труд народный 35
Трудовая стоимость
закон трудовой стоимости 6
Тяга 312
— буксирная 317
Флот 93, 315
национализация флота СССР 159
управление морским и речным флотом 316
Флот государственный 298, 306
— донской 315
— иностранный 307
Флот паровой 281
— непаровой 315
— парусный 282
— речной 318
— русский 305
— советский 308
— морской торговый 247, 281, 282, 284, 287, 305, 307
национализация морского торгового флота 306
Фрахт 40, 60, 291, 292, 297, 298, 303, 304, 308, 311, 314
Фрахты Америки 301
— Англии 298, 301
— САСШ 298, 301
— Франция 298, 301
— водные см. водные фрахты
— волжские 314
— дифференцированные 314
Фрахт речной 221, 275
Фрахтовая конъюнктура 292, 310
Фрахтовый рынок 159, 292, 297
Фрахтовые суда 307
Хлеб 55, 62, 64
экспорт хлеба 318
Хлебные грузы 115, 191, 240
Хлебный вывоз 65
— рынок международный 59, 64
Хлебные тарифы 182
Хлебная торговля 58
— — и Англия 64
Хлебные цены 53, 62, 64
Хлебный экспорт 65
Хозяйство железнодорожное см. железные дороги
— зерновое 62
— местное 71
— мировое 16, 71, 78, 85
— народное 6, 7, 8, 11, 12, 31, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 56, 66, 67, 75, 76, 77, 81, 83, 87, 89, 91, 101, 104, 105, 106, 109, 110, 166, 167, 168, 169, 170, 172, 174, 176, 178, 180, 181, 186, 193, 194, 195, 196, 201, 202, 203, 204, 218, 220, 226, 227, 238, 257, 259, 260, 261, 265, 267, 270, 290, 291, 347
интенсивность народного хозяйства 8
производительные силы народного хозяйства 8
экономия народного хозяйства 165, 196
система народного хозяйства 44, 45
Хозяйство сельское 44, 58, 63, 64, 66, 75, 79, 114, 272
продукты сельского хозяйства 191, 318
Цены 52, 61, 253
— товарные см. товар
— хлебные см. хлеб

Шлюзы камерные 14, 15
Экономика железнодорожная см железные дороги
— мировая 14
— промышленности 6
— транспортная см. транспорт
Экономисты 80, 101
— американские 120
— немецкие 28
Экономическая политика 7, 8, 161, 177, 178, 179, 180, 184, 185, 263, 306
Экономия 249
— народная 115
Эксплоатация 8, 204, 247, 251, 252
— государственная 144
— железнодорожная см. железные дороги
— судоходная 288, 294
Эксплоатационные издержки 182, 195, 291, 294
— расходы 37, 170, 177, 193, 207, 221, 243
— сметы 249

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

Акворт 196
Бекиншау Джон 18
Бель Генри 17
Бернштейн-Коган, С. В. 69, 276
Бленкинсон 18
Боргт 275, 284, 325, 336, 397
Борисов, И. Н. 145, 147
Брониковский 330
Бунге 150
Бутон 20
Вагнер Адольф 151
Вандербильт 119
Вебер Альфред 69
Витте, С. Ю. 150, 196
Вронский 330
Вышнеградский, И. А. 150, 267
Гармс Бернард 70
Гарриман 119
Герстнер, Ф. 255
Гизе Курт 156, 299, 303, 311
Гинзбург, А. М. 6, 69
Гиршфельд, Ф. 71
Гриневецкий, В И. 44
Дауэс 153
Демлер 332
Дюпюи 84
Жиффар 323
Жоссеран, Л. 121
Зайцев, А. Ф. 121
Закс, Э. 11, 33, 35, 41, 45, 60, 78, 79, 102, 119, 145, 146, 170, 171, 200, 207, 291, 302, 310. 311, 329, 337, 338
Звонков, В. В. 314, 315, 316
Ивановский, Н. В. 178
Канкрин 255
Кольбер 13
Кольсон, К. 24, 28, 41, 84, 85, 119, 141, 151, 208, 209, 216, 311
Кребс 323
Куров, Н. А. 178
Ламprехт 78
Ларднер 17
Ларионов. А. М. 148
Лауэр 125
Лебоди 324
Лейг 84
Лист, Ф. 50
Лотц Вальтер 28
Лященко, П. И. 53
Мак Адам 14, 345
Мальтус 57
Мауэр Отто 125
Михальцев, Е. 6, 7
Молчанов, С. А. 100
Монгольфье 20
Морган Гиль 119
Нобиле Гумберт 29
Николай I, 256
Оппенгейм 11
Отрешков 256
Пегу 204
Первушин, С. 270
Персеваль 324
Полуян 313
Райт Вильбур 20
Райт Орвилль 20
Рейтерн 150
Ренар 323
Риплей 120
Розье Пилатр 20
Рокфеллер Гульд 119
Рухлов 271
Стефенсон Георг 18, 19
Струмилин, С. Г. 45
Тельфорд, Т. 14
Толь 255
Уатт Джемс 17, 18
Форд 32
Фрейсинс 84
Фролов, А. Н. 62
Фультон Роберт 17
Цеппелин 324, 325
Чевкин 259, 261
Чупров 30, 65, 101
Чэпман 18
Шапошников, Н. Н. 198, 203, 204
Энгель 84

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие Струмилина 3

Глава I.

Экономика и политика транспорта и руководящий принцип последней.

1. Понятие транспорта и его экономика 5
2. Транспортная политика 7
3. Высший руководящий критерий транспортной политики 8

Глава II.

Возникновение и историческое развитие транспорта.

1. Первоначальное возникновение путей сообщения и состояние их в древнее время 9
2. Неудовлетворительное состояние путей и средств транспорта в средние века 11
3. Отделение транспорта от производства и торговли 12
4. Улучшение грунтовых и водных путей сообщения в начале XVIII в. 13
5. Переворот в транспортном деле в связи с применением к перевозке силы пара 15
6. Усовершенствование средств передвижения по различным видом путей сообщения. Изобретение парохода 16
7. Изобретение железной дороги и паровоза 17
8. Изобретение автотранспорта 19
9. Возникновение авиации 20

Глава III.

Усовершенствование транспорта и сравнительные преимущества различных видов его.

1. Основные элементы усовершенствований в транспортном деле и общая характеристика их 22
2. Относительные достоинства и недостатки различных видов транспорта (прежнего несовершенного и современного усовершенствованного) а) стоимость перевозки, б) постоянство, регулярность и срочность, в) скорость, г) безопасность, д) приспособление условий перевозки к особенным свойствам перевозимых пассажиров и грузов, е) массовый характер транспорта . . 23

Глава IV.

Стр

Интенсификация путей сообщения, средств транспорта и связь ее с капиталистическим характером современного народного хозяйства.

1. Последовательная интенсификация путей сообщения и средств транспорта . . 39
2. Основное условие хозяйственности затрат в транспортное дело и сходство последнего с прочими промышленными предприятиями 41
3. Особая роль усовершенствованного транспорта в развитии интенсивности народного хозяйства 43
4. Закон интенсивности транспорта 45

Глава V.

Влияние усовершенствованного транспорта, в особенности железнодорожного, на различные стороны человеческой жизни (народное хозяйство, государственная, культурная и общественная жизнь).

1. Основное влияние усовершенствованного транспорта 49
2. Влияние на товарные цены 51
3. Влияние на производство 54
4. Влияние на земледелие 56
5. Обособление под влиянием усовершенствованного транспорта промышленных и аграрных районов 64
6. Время возникновения у нас различных отраслей добывающей промышленности под влиянием сооружения железных дорог 66
7. Влияние на горнозаводскую промышленность 67
8. Влияние на промышленность перерабатывающую 68
9. Влияние на металлургическую промышленность 71
10. Влияние на нефтяную промышленность 73
11. Влияние на сельскохозяйственное производство; свеклосахарная промышленность, винокурение, мукомолье и др. . . . . —
12. Влияние на торговлю 75
13. Влияние на другие стороны человеческой жизни 77
14. Общее заключение о влиянии железных дорог 78

Глава VI.

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

1. Прямые народнохозяйственные выгоды усовершествованного транспорта и трудность их исчисления 80
2. Опыты исчисления народнохозяйственной пользы усовершенствованного транспорта Энгеля, Фрейсине, Дюпюи, Лейга и К. Кольсона 84
3. Понятие косвенных выгод усовершенствованного транспорта, их значение и оценка 86

Глава VII.

Железнодорожный транспорт и его особенности.

1. Понятие железнодорожного транспорта 89
2. Различные виды железных дорог 90
3. Основное отличие железнодорожного транспорта в организационном отношении от других видов транспорта 92
4. Отличительные особенности железнодорожных предприятий сравнительно с предприятиями в промышленности и торговле: а) крупные размеры железнодорожных предприятий; б) безвозвратный характер основных капитальных затрат, их специальное назначение и невозможность использования их в иной форме; в) особенный характер и состав железнодорожных

Стр.

расходов: расходы, не зависящие от движения, и расходы, непосредственно связанные с движением; г) ограничение деятельности железных дорог определенными территориальными районами; д) неспособность железнодорожных услуг к сбережению 95

Глава VIII.

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

1. Непригодность системы свободы промышленности для организации железнодорожного дела 105
2. Необходимость планомерности в деле сооружения новых железных дорог и усиления существующей сети 106
3. Отношение государственной власти к учреждению и осуществлению новых железнодорожных предприятий. Понятие концессии 109
4. Применение системы свободы промышленности к эксплоатации железных дорог. Особенности железнодорожной конкуренции и ее последствия для самих дорог, для государства и для народного хозяйства 110
5 Последовательный ход объединения железнодорожного дела в разных странах Европы и Соединенных штатах Америки. Железнодорожные законы: английский и французский 1921 г., Соединенных штатов 1920 г. и декрет СССР 28 июня 1918 г. о национализации крупных капиталистических предприятий в применении его к железным дорогам 116

Глава IX.

Публично-правовая природа железнодорожного дела.

1. Публично-правовой характер железнодорожного дела 123
2. Система положений публичного железнодорожного права. Государственная железнодорожная монополия и порядок разрешения новых железных дорог 125
3. Планомерность сооружения железнодорожной сети 126
4. Принудительное отчуждение земель . . . . . —
5. Основное содержание железнодорожной концессии 127
6. Финансовая солидность предприятия и порядок составления и расходования основного капитала . . . . . —
7. Правительственное освидетельствование строительных работ и представление предпринимателем отчета 128
8. Правительственный надзор за эксплоатацией . . . . . —
9. Единство в сооружении и в эксплоатации железных дорог 129
10. Специальная железнодорожная полиция 130
11. Нераздельность железнодорожного имущества и неотчуждаемость отдельных его частей . . . . . —
12. Обязанность эксплоатации и перевозки 131
13. Прекращение прав концессионера 132
14. Принцип равного отношения железных дорог к пассажирам и грузоотправителям: а) Публичность тарифов; б) запрещения всякого рода отступлений и нарушений опубликованных тарифов; в) очередность отправления и срочность составки грузов 133
15. Высшее право государства на контроль и руководство тарифами железных дорог 136
16. Перевозка в прямых внутренних и международных сообщениях . . . . . —
17. Общий характер договора перевозки 137
18. Общее заключение о публично-правовом характере железнодорожных предприятий 138

Стр

Глава X.

Системы железнодорожного хозяйства.

1. Понятие различных систем жел. дор. хозяйства 140
2. Их относительные преимущества и недостатки 141
3. Относительное распространение обеих систем в различных странах мира . . 150

Глава XI.

Железнодорожные тарифы и руководящие задачи управления ими.

1. Понятие тарифов и отличие их от налогов и сборов налогового характера, а также от фрахтов 154
2. Табличные и схемные тарифы 156
3. Сознательный и планомерный характер установления железнодорожных тарифов 158
4. Руководящие задачи управления железнодорожными тарифами 159
5. Система безвозмездного предоставления железнодорожных услуг во всеобщее пользование 162
6. Система платности железнодорожных услуг 167
7. Железнодорожные тарифы, как орудие общей экономической политики и как средство удовлетворения народных и государственных потребностей вообще 177

Глава XII.

Принципы построения железнодорожных тарифов

1. Построение тарифов по платежной способности перевозок 188
2. Построение тарифов по собственным издержкам железных дорог (так называемая натуральная система тарифов) 197
3. Смешанная система железнодорожных тарифов 205

Глава XIII.

Классификация перевозок и грузов по их транспортной платежной способности, основные признаки последней и определяющиеся в зависимости от нее виды тарифов.

1. Классификация перевозок и ее руководящие начала 208
2. Природа товара 211
3. Условия перевозки 212
4. Протяжение и особенности сообщения, в котором перевозка совершается. Учет расстояния. Дифференциальные тарифы 217
5. Учет других, кроме расстояния, технических и экономических особенностей отдельных сообщений. Мажорация и минорация расстояний. Исключительные тарифы 222
6. Пассажирские тарифы, принципы их построения, история и действующая у нас система 230

Глава XIV.

Тарифная система в формальном смысле слова.

1. Нормальные тарифные классы 235
2. Первоначальный характер развития тарифных систем и постепенное внесение в это развитие определенного порядка и планомерности 238
3. Специальные и исключительные тарифы и дополнительные сборы 240
4. Тарифные системы Франции, Германии и СССР. 241

Глава XV. *Стр.*

Финансовое положение железнодорожного транспорта СССР и система его финансирования.

1. Причины ухудшения финансового положения нашего железнодорожного транспорта после войны и революции 246
2. Система финансирования железных дорог и ее постепенное развитие . . . —
3. Постепенное улучшение и современное состояние финансов и работы железнодорожного транспорта 250
4. Сравнительные данные о грузообороте, финансовом положении и работе железных дорог главнейших стран мира . . . . . —

Глава XVI.

Исторический очерк нашей железнодорожной политики, развитие нашей рельсовой сети и перспективный план железнодорожного строительства на ближайшие 5 лет.

1. Возникновение у нас железных дорог и наша первоначальная железнодорожная политика 255
2. Железнодорожная политика и развитие сети с 1866 по 1878 г. 259
3. Десятилетие 1879 — 1888 гг. 263
4. Период 1889 — 1901 гг. 267
5. 1902 — 1908 гг. 269
6. Подъем железнодорожного строительства с 1909 г. 270
7. Время с Октябрьской революции до наших дней 271
8. Современное железнодорожное строительство и перспективы его на ближайшие 5 лет 272

Глава XVII.

Водный транспорт.

1 Понятие водных путей сообщения и различные их виды 275
2. Морской транспорт и его мировой характер 277
3. Парусное судоходство и пароходство 280
4. Рост размеров кораблей 283
5. Переход от деревянных кораблей к железным и стальным 286
6. Регулярное (линейное) и свободное судоходство и принципы их тарификации . 288
7. Советский морской транспорт 305
8. Внутреннее судоходство 308
9. Речной транспорт СССР и современное положение 314

Глава XVIII.

Воздушный транспорт.

1. Основные технические элементы воздухоплавания 321
2. Воздухоплавательные аппараты легче воздуха 322
3. Воздухоплавательные аппараты тяжелее воздуха 325
4. Значение современного воздухоплавания 227
5. Современное состояние воздушного транспорта 331
6. Тарифы воздушного транспорта 333
7. Отношение государственной власти к воздухоплаванию 336

Стр.

Глава XIX.

Местный транспорт.

1. Понятие местного транспорта и классификация местных дорог 342
2. Финансово-экономический принцип управления путями местного транспорта 343
3. Значение местного транспорта и его соотношение с железнодорожным и водным транспортом 344
4. Современое состояние местного транспорта в СССР и его стоимость 346
Литература по проработке тем 349
Предметный указатель 354
Именной указатель 363