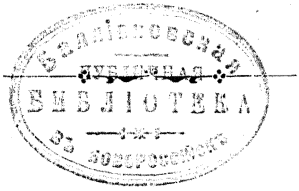
№ 1709.
Л. 4.
107.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ.

ОПЫТЪ ИЗСЛѢДОВАНІЯ ЦѢНЫ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ.

Д. И. Пихно.



КІЕВЪ,
Типо-Литографія И. Н. Кушнерева и К°. Елисаветинская ул. д. Михельсона.
1888

Дозволено цензурою. Кіевъ, 27 Февраля 1888 года.

БИБЛИОТЕКА
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
АКАДЕМИИ
1081
27

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ГЛАВА I.

СТРАНИЦЫ.

Общія понятія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ. § 1. Опредѣленіе тарифовъ. § 2. Виды тарифовъ. § 3. Тарифныя системы . . . . . 1—14

ГЛАВА II.

Спросъ на желѣзнодорожныя услуги. § 4. Элементы спроса на желѣзнодорожныя услуги. § 5. Потребность въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. § 6. Ея видовыя различія. § 7. Платежная способность пассажировъ и грузовъ. § 8. Цѣнность грузовъ, какъ общее мѣрило ихъ платежной способности . . . . . 15—31

ГЛАВА III.

Предложеніе желѣзнодорожныхъ услугъ. § 9. Главные факторы предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ. § 10. Особенности организаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій. Крупные размѣры этихъ предпріятій, причины, обусловливающія это явленіе. § 11. Преобладаніе недвижимыхъ капиталовъ и неспособность ихъ получать другое назначеніе. § 12. Размѣръ и характеръ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Процентъ на желѣзнодорожный капиталъ и текущіе расходы эксплоатаціи. § 13. Выводы о расходахъ желѣзнодорожнаго хозяйства. § 14. Условія поль-

страницы.

зованія желѣзнодорожными услугами § 15. Вліяніе особенностей желѣзнодорожнаго хозяйства на предложеніе желѣзнодорожныхъ услугъ . . 32—67

ГЛАВА IV.

Конкурренція и монополія въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Конкурренція рельсовыхъ путей съ простыми дорогами. § 16. Постановка вопроса о предѣлахъ конкурренціи и монополіи въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. § 17. Общій законъ конкурренціи путей сообщенія. § 18. Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ простыми и шоссейными дорогами. Повсемѣстность конкурренціи гужеваго извоза и слабость этой конкурренціи. § 19. Исключенія . 68—91

ГЛАВА V.

Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями. § 20. Общая характеристика конкурренціи водяныхъ путей. § 21. Конкурренція желѣзн. дорогъ съ моремъ. Высокія качества морскаго транспорта. Значеніе конкурренціи моря въ зависимости отъ величины района морскаго транспорта и количества конкурентныхъ грузовъ. § 22. Конкурренція морскаго и желѣзнодорожнаго транспорта въ Англіи. Мнѣніе Гус. Кона и разборъ его . . . . . 92—113

ГЛАВА VI.

Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ внутренними водяными путями. § 23. Положеніе внутреннихъ водяныхъ путей въ общей системѣ путей сообщенія. § 24. Конкурренція внутреннихъ водяныхъ путей съ желѣзными дорогами 114—122

ГЛАВА VII.

Конкурренція между желѣзными дорогами. § 25. Постановка вопроса. § 26. Юридическая монополія желѣзнодорожнаго транспорта. § 27. Конкурренція между желѣзными дорогами и ея предѣлы. § 28. Теорія О. Михаэлиса. § 29. Выводы . . . . . 123—156

ГЛАВА VIII.

СТРАНИЦЫ.

Желѣзнодорожныя сліянія и соглашенія для устраненія конкурренціи. § 30. Мнѣнія экономистовъ о соглашеніяхъ для устраненія конкурренціи. § 31. Условія для развитія этихъ соглашеній въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. § 32. Формы желѣзнодорожныхъ соглашеній для устраненія конкурренціи. § 33. Желѣзнодорожныя сліянія и союзы для устраненія конкурренціи въ Англіи, С. Америкѣ и другихъ странахъ . . . . . 157—187

ГЛАВА IX.

Конкурренція на линіи. § 34 . . . . . 188—200

ГЛАВА X.

Вліяніе коммерческаго интереса желѣзныхъ дорогъ при назначеніи провозной платы. § 35. . . . . 201—209

ГЛАВА XI.

Системы тарифовъ. § 36. Общія замѣчанія. § 37. Коммерческая система. § 38. Система государственнаго контроля. § 39. Государственная система. § 40. Руководящія начала государственной системы тарифовъ. §§ 41 и 42 Натуральная и историческая системы товарнаго тарифа. § 43. Заключеніе . . . . . 210—255

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ внутренними водяными путями. § 23. Общая характеристика естественныхъ внутреннихъ водяныхъ путей. § 24. Спорность вопроса о способности внутреннихъ водяныхъ путей конкуррировать съ желѣзными дорогами. § 25. Статистическія данныя о работѣ рельсовыхъ и водяныхъ путей. § 26. Положеніе водяныхъ путей въ Германіи. § 27. Во Франціи. § 28. Въ Англіи. § 29. Въ Бельгіи. § 30. Въ Австріи.

СТРАНИЦЫ.

§ 31. Въ С. А. Соединенныхъ Штатахъ. § 32. Въ Россіи. §§ 33 и 34. Мнѣнія о конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ рѣками и каналами . . . . . 114—222

ГЛАВА I.

Общія понятія о желѣзнодорожныхъ тарифахъ.

§ 1. Опредѣленіе тарифовъ. § 2. Виды тарифовъ. § 3. Тарифныя системы.

§ 1. Слово тарифъ, заимствованное изъ арабскаго языка, значитъ *разрядъ* и употребляется для обозначенія разрядовъ какихъ либо цѣнъ или сборовъ [1]). Выраженіе тарифъ по буквальному смыслу тождественно со словами прейскурантъ и такса. Наиболѣе широко этимъ терминомъ пользуется французскій языкъ; въ русскомъ языкѣ тарифами именуются росписи нѣкоторыхъ государственныхъ пошлинъ (напр. таможенный тарифъ), росписи цѣнъ за нѣкоторыя услуги частныхъ предпріятій (напр. страховые тарифы страховыхъ учрежденій); но въ особенности общеупотребительно выраженіе тарифъ для означенія вознагражденія за услуги транспортныхъ учрежденій, какъ то: почтовый тарифъ, телеграфный, судоходные тарифы — морскіе и рѣчные, наконецъ, желѣзнодорожные тарифы.

---

1) Lanckman. Traité des transports par chemin de fer. 1876. Другіе предполагаютъ, что слово *тарифъ* вошло въ употребленіе отъ имени укрѣпленной гавани *Тарифа*, находившейся у Гибралтара, и въ которой во время владычества мавровъ въ Испаніи взимались пошлины со всѣхъ судовъ, проходившихъ черезъ Гибралтарскій проливъ. Schreiber—Die Eisenbahnen, als offentliche Verkehrsemrichtungen. Vorbemerkungen, XIII.

Желѣзнодорожными тарифами называются росписи цѣнъ, взимаемыхъ желѣзнодорожными предпріятіями за оказываемыя ими публикѣ услуги, т. е. за перевозку пассажировъ и грузовъ и за дополнительныя операціи, связанныя съ этой перевозкой [1]).

Единичныя (т. е. пріуроченныя къ извѣстной единицѣ) *цѣны* желѣзнодорожныхъ услугъ, именуются *тарифными ставками* (*Tarifsatz*); однородныя тарифныя ставки соединяются въ *разряды* или *тарифные классы*, а совокупность построенныхъ по извѣстному плану тарифовъ составляетъ *тарифную систему*.

Перечни или таблицы провозныхъ платъ и цѣнъ за другія желѣзнодорожныя услуги сопровождаются особыми пояснительными указаніями и правилами, которыя называются *тарифными условіями, правилами, регламентами*. Выраженіе тарифъ употребляется или въ болѣе узкомъ смыслѣ для означенія собственно тарифныхъ цѣнъ, или обнимаетъ также тарифныя правила [2]).

§ 2. Вслѣдствіе разнообразія желѣзнодорожныхъ операцій, предметовъ желѣзнодорожной перевозки и условій перевозки существуетъ много видовъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Главнѣйшіе изъ нихъ поименованы въ нижеслѣдующей классификаціи:

1) *По роду оплачиваемыхъ публикою желѣзнодорожныхъ операцій* тарифы раздѣляются на двѣ категоріи: а) *тарифы провозной платы* и б) *тарифы дополнительныхъ сборовъ*.

а) *Провозная плата* состоитъ изъ трехъ частей: 1) изъ платы за пользованіе рельсовымъ путемъ и его

---

1) Ulrich. Eisenbahntarifwesen § 11.

2) Употребленіе термина тарифъ въ послѣднемъ болѣе широкомъ смыслѣ, не усвоенное вполнѣ русской дѣловой терминологіей, но обычное заграницей, получило санкцію на международныхъ желѣзнодорожныхъ конференціяхъ, состоявшихся въ Бернѣ въ 1878, 1881 и 1886 годахъ. См. протоколы конференціи 1878 г.

принадлежностями; 2) платы за пользованіе подвижнымъ составомъ, которымъ и въ которомъ совершается перевозка груза (локомотивы и вагоны); 3) платы собственно за перевозку. Эти три составныя части провозной платы или образуютъ три самостоятельныхъ тарифа, или сливаются въ одинъ. Если предпріятіе, владѣющее рельсовымъ путемъ, предоставляетъ его въ пользованіе другимъ предпріятіямъ для прохода чужихъ поѣздовъ, то оно взимаетъ только плату за пользованіе путемъ (Bahngeld, prix de peage); если желѣзнодорожная компанія по своему пути сама производитъ перевозку, но въ чужомъ подвижномъ составѣ, т. е. въ чужихъ вагонахъ и иногда чужими локомотивами, то она взимаетъ плату за пользованіе путемъ и за тягу поѣздовъ (тракцію). Въ этомъ случаѣ, какъ и въ тѣхъ, когда компанія, собственница пути, нанимаетъ у кого либо подвижной составъ или отдаетъ свой подвижной составъ въ наемъ другимъ предпріятіямъ, выдѣляется наемная плата за пользованіе подвижнымъ составомъ. Наконецъ, если желѣзнодорожная компанія по своему пути и въ своемъ подвижномъ составѣ производитъ перевозку, то всѣ три составныя части провозной платы сливаются въ одинъ тарифъ.

Это подраздѣленіе тарифа провозной платы на составныя части имѣетъ важное историческое значеніе, такъ какъ при устройствѣ первыхъ желѣзныхъ дорогъ предполагалось, что владѣніе рельсовымъ путемъ не будетъ соединено въ однихъ рукахъ съ перевозочной операціей. Вслѣдствіе ошибочной аналогіи рельсовыхъ путей съ каналами и простыми дорогами, первыя желѣзнодорожныя концессіи исходили изъ предположенія, что рельсовый путь будетъ легко доступенъ для пользованія частныхъ отправителей грузовъ и транспортныхъ компаній, владѣющихъ собственнымъ подвижнымъ составомъ; а потому тарифы первыхъ англійскихъ концессій

установили лишь плату за пользованіе путемъ; во французскихъ концессіяхъ prix de peage также отдѣленъ отъ prix de transport; въ нѣмецкихъ былъ опредѣленъ размѣръ Bahngeld'a. Хотя эти предположенія не оправдались, такъ какъ, въ видѣ общаго правила, желѣзнодорожныя компаніи владѣютъ подвижнымъ составомъ и сами производятъ перевозку, тѣмъ не менѣе указанное подраздѣленіе тарифа понынѣ не утратило своего значенія. И въ настоящее время нѣкоторыя желѣзнодорожныя компаніи пользуются правомъ пускать свои поѣзда по чужимъ дорогамъ; еще чаще практикуется перевозка грузовъ въ вагонахъ отправителей или особыхъ транспортныхъ компаній, которыя владѣютъ иногда не только вагонными, но и паровозными парками, отдавая ихъ въ наемъ (американскія транспортныя компаніи [1]).

б) *Тарифъ дополнительныхъ сборовъ* (Nebengebuhren, terminals, frais accessoires) есть роспись платъ за дополнительныя операціи, связанныя съ перевозкой. Эти сборы весьма разнообразны въ зависимости отъ рода грузовъ и условій перевозки. Важнѣйшіе изъ нихъ слѣдующіе: 1) *плата за нагрузку и выгрузку*, 2) *станціонный или экспедиціонный сборъ*, взимаемый за операціи по пріему, регистраціи и выдачѣ грузовъ, 3) *плата за гужевую доставку груза съ мѣста отправленія на станцію желѣзной дороги и со станціи на мѣсто назначенія внѣ желѣзной дороги* (cammionage), 4) *плата за храненіе грузовъ*, 5) *за пользованіе особыми приспособленіями*, 6) *за страхованіе отъ утраты, поврежденія, а также страхованіе срочности доставки грузовъ*, 7) *коммиссіонный сборъ за переводъ наложенныхъ платежей* и др. Дополнительные сборы, хотя составляютъ по существу самостоятельные платежи, отдѣлимые отъ платы

[1]) Кромѣ того нѣкоторые теоретики, какъ напр. Дорнъ, полагая, что желѣзныя дороги должны возвратиться къ первоначальной идеѣ старыхъ концессій, проектируютъ „freie Bewegung“ на рельсовомъ пути и отдѣленіе тракціи отъ экспедиціи грузовъ Al Dorn—Aufgaben der Eisenbahn-Politik.

за перевозку, тѣмъ не менѣе они нерѣдко сливаются въ одно цѣлое съ тарифомъ провозной платы.

2) *По роду грузовъ* тарифы раздѣляются: а) *на пассажирскіе* б) *багажные* и в) *товарные* [1]).

а) *Пассажирскіе тарифы* повсемѣстно, за исключеніемъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ, раздѣляются на три или четыре класса, съ подраздѣленіемъ въ каждомъ классѣ для взрослыхъ и дѣтей; параллельно съ общими тарифами для всѣхъ пассажировъ, существуютъ пониженные тарифы для нѣкоторыхъ категорій пассажировъ, какъ то: для рабочихъ, воинскихъ чиновъ, арестантовъ, туристовъ, совершающихъ путешествіе по извѣстному маршруту, для лицъ, отправляющихся съ особыми поѣздами на общественныя увеселенія, народныя празднества, выставки и пр.

Одни изъ этихъ пониженныхъ тарифовъ введены по требованію государства—въ интересахъ фиска (напр. воинскіе тарифы) или для облегченія малоимущихъ классовъ населенія (тарифы для рабочихъ); другіе—по собственной иниціативѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій съ коммерческою цѣлью.

Обычная форма пассажирскихъ тарифовъ есть расчетъ платы за переѣздъ одного пассажира въ вагонѣ соотвѣтственнаго класса, т. е. плата за одно пассажирское мѣсто; но сверхъ того существуютъ тарифы за большее число мѣстъ въ особомъ помѣщеніи (семейныя купе, отдѣльные вагоны) и за особые пассажирскіе поѣзда, отправляемые по спеціальному заказу (экстренные поѣзда).

б) *Багажными тарифами* называются тарифы за перевозку вещей, слѣдующихъ при пассажирахъ съ пассажирскими поѣздами и именуемыхъ багажемъ. Багажемъ въ точномъ смыслѣ слова называются пассажирскія

1) Существуютъ кромѣ того тарифы для грузовъ sui generis, не подходящихъ подъ эти категоріи, напр. для гробовъ съ покойниками, воинской клади.

вещи, необходимыя во время переѣздовъ, какъ-то: платье, мелкія домашнія вещи и пр.; но подъ именемъ багажа могутъ перевозиться всевозможные предметы. Для распознанія багажа отъ товара служатъ внѣшніе признаки, а именно: укупорка его въ такую тару, которая обыкновенно употребляется для перевозки необходимыхъ пассажирскихъ вещей (чемоданы, сундуки, коробки, корзины и т. п.).

Хотя желѣзная дорога можетъ отказаться отъ принятія товарныхъ грузовъ, предъявленныхъ какъ багажъ, но это право не имѣетъ существеннаго практическаго значенія, такъ какъ за багажъ назначается обыкновенно высокая провозная плата; наоборотъ, всякій багажъ можетъ быть по усмотрѣнію пассажира отправленъ какъ товарный грузъ, если пассажиръ находитъ такой способъ отправки для себя выгоднымъ.

в) *Товарные тарифы* обнимаютъ собою плату за провозъ всякой живой (напр. скотъ) и мертвой клади.

Единицей, къ которой пріурочивается товарный тарифъ, служитъ или *единица подвижнаго состава*, въ которомъ перевозится грузъ, или *единица груза*, которая можетъ быть въ свою очередь или *конкретной единицей—штукой*, или *единицей вѣса и объема*. Въ первомъ случаѣ мы имѣемъ *повагонные тарифы*, т. е. оплату подъемной силы и вмѣстимости вагона безъ отношенія къ дѣйствительному вѣсу находящагося въ немъ груза, лишь-бы этотъ грузъ не превышалъ подъемной силы вагона; во второмъ—*тарифы поштучные*, *тарифы по вѣсу*, *тарифы по вѣсу и по объему груза* или по *одному объему*.

По тарифамъ поштучнымъ производится перевозка скота, экипажей, а также нѣкоторыхъ тяжеловѣсныхъ и громоздкихъ предметовъ.

Наиболѣе употребительна система тарифовъ вѣсовыхъ, разсчитанныхъ на общепринятыя единицы вѣса

(пудъ, килограммъ, центнеръ, тонна). Вѣсовые тарифы употребляются во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда вагонъ можетъ быть нагруженъ извѣстнымъ грузомъ до его полной подъемной силы, и когда вслѣдствіе этого объемъ груза не имѣетъ значенія.

Если же между вѣсомъ и объемомъ существуетъ неблагопріятное отношеніе, мѣшающее воспользоваться въ полной мѣрѣ подъемной силой вагона (грузы легковѣсные и громоздкіе), то тарифъ разсчитывается или по единицѣ вѣса, но съ возвышенной ставкой (напр. единица дѣйствительнаго вѣса считается за $1^1/_2$ тарифныхъ единицы, и плата взимается такимъ образомъ на 50% дороже), или по мѣсту, занимаемому грузомъ въ подвижномъ составѣ (напр. за $^1/_2$, $^1/_4$ и т. д. вагона).

Въ основѣ всѣхъ этихъ комбинацій лежитъ расчетъ платы по единицѣ вѣса и объема груза, но этотъ расчетъ ради практическихъ удобствъ выражается въ различныхъ формахъ. Говоря иначе: каждый попудный тарифъ можетъ быть разсматриваемъ, какъ раздѣленный повагонный, а повагонный, какъ умноженный попудный; каждый поштучный тарифъ есть лишь обобщенный по среднему вѣсу или по вѣсу и объему вѣсовой тарифъ; тарифы громоздкихъ предметовъ, разсчитываемые по мѣсту, занимаемому грузомъ, суть тѣ-же вѣсовые тарифы, но основаніемъ служитъ не дѣйствительный вѣсъ груза, а тотъ вѣсъ, который могъ бы быть помѣщенъ въ вагонѣ на мѣстѣ, занимаемомъ громоздкимъ грузомъ. Иногда вслѣдствіе практическихъ удобствъ, ради которыхъ употребляется та или другая форма тарифовъ, измѣняется ихъ сущность. Такъ, напримѣръ, повагонными тарифами называются иногда пониженные тарифы, примѣняемые при перевозкахъ въ количествѣ не менѣе подъемной силы одного вагона (напр. не менѣе 600 пудовъ или 10.000 килограммовъ), хотя бы 600 пудовъ груза въ дѣйствительности не помѣщалось въ одномъ вагонѣ. Въ этомъ

случаѣ мы имѣемъ собственно не повагонный тарифъ, т. е. не оплату подъемной силы и вмѣстимости вагона, а тарифъ по вѣсовой единицѣ груза; по этому тарифу дана внѣшняя форма повагоннаго тарифа.

3) *По единицѣ пробѣга грузовъ* [1]) (пассажировъ, багажа, товаровъ) тарифы раздѣляются: 1) на *участковые* или *дистанціонные*, когда плата за провозъ груза назначается отъ мѣста отправленія до мѣста назначенія, на протяженіи одной или нѣсколькихъ дорогъ, безъ опредѣленнаго отношенія къ разстоянію, проходимому грузомъ, и 2) на тарифы, *пріуроченные къ общеупотребительнымъ мѣрамъ линейнаго протяженія:* поверстные, километрическіе, помильные. Первые называются *тарифами, независимыми отъ разстояній*, хотя это названіе не всегда точно; вторые—*тарифами по разстояніямъ*. Тарифы по разстояніямъ въ свою очередь могутъ быть: а) *прямо пропорціональные разстояніямъ*, т. е. съ неизмѣнной ставкой за единицу груза и единицу пути (пудо-верста или вагоно-верста, центнеро или вагоно-миля, тонно-километръ и т. д.), которая перемножается на число единицъ пути и на число единицъ груза, или б) *дифференціальные*, въ которыхъ тарифная ставка понижается по извѣстной скалѣ при увеличеніи пробѣга груза [2]).

---

1) *Пробѣгомъ груза* называется разстояніе, проходимое грузомъ

2) Терминъ *дифференціальный тарифъ* употребленъ здѣсь въ томъ болѣе узкомъ смыслѣ, въ которомъ онъ употребляется въ русской, французской и бельгійской дѣловой терминологіи. Въ Англіи и отчасти въ Германіи дифференціальными тарифами называютъ нерѣдко всѣ тарифы, уклоняющіеся отъ извѣстной тарифной системы, принятой на данной дорогѣ или сѣти дорогъ; тарифы-же съ убывающей по разстояніямъ скалой имѣютъ въ нѣмецкомъ языкѣ спеціальный терминъ *Skalatarif* или *Staffeltarif*. Слишкомъ широкій смыслъ выраженія „дифференціальный тарифъ“ вызвалъ въ нѣмецкой литературѣ не мало препирательствъ См. G. Cohn, —Untersuchungen uber die Englische Eisenbahnpolitik, II. 402 и слѣд. *G. Cohn.*— Die Englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre, 57—62, 114—117. *Ulrich.* —Eisenbahntarifwesen, § 25. J. Lehr—Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, 281—285, Kroenig. Die Differentialtarife der Eisenbahnen, 3 и слѣд.

При назначеніи тарифовъ по разстояніямъ, тарифный расчетъ разстояній или соотвѣтствуетъ дѣйствительному протяженію пути, или можетъ быть составленъ по условной единицѣ (тарифное протяженіе, тарифныя единицы разстояній), съ цѣлью экономическаго уравненія относительно провозной платы разнообразныхъ участковъ дороги, сообразно условіямъ ихъ сооруженія и эксплоатаціи. Въ послѣднемъ случаѣ кромѣ дѣйствительнаго протяженія пути принимаются во вниманіе исключительныя качества нѣкоторыхъ участковъ, а именно—чрезвычайная дороговизна ихъ сооруженія и эксплоатаціи (напримѣръ, верста моста или туннеля считается за 2, 5, 10 тарифныхъ верстъ).

4) *По объему дѣйствія* тарифы раздѣляются *на общіе или нормальные* и *спеціальные* или *исключительные*. Первая категорія тарифовъ примѣняется какъ общее правило; вторая—какъ исключеніе въ указанныхъ въ самомъ тарифѣ случаяхъ. На практикѣ тарифы спеціальные или исключительные [1]), вопреки своему названію, иногда имѣютъ гораздо болѣе частое примѣненіе, и по нимъ перевозится большее количество грузовъ, нежели по тарифамъ нормальнымъ. Большее или меньшее разнообразіе и распространенность спеціальныхъ тарифовъ зависитъ отъ характера тарифной системы; но тамъ, гдѣ примѣненіе спеціальныхъ тарифовъ не встрѣчаетъ юридическихъ препятствій, они представляютъ множество разновидностей по своему происхожденію, назначенію, способамъ установленія и условіямъ пользованія. Спеціальные тарифы могутъ устанавливаться или для развитія движенія и привлеченія новыхъ грузовъ,

---

1) Термины „спеціальный тарифъ“ и „исключительный тарифъ“ мы употребляемъ, какъ синонимы; но въ Германіи и Австріи спеціальными тарифами называются нѣкоторые классы нормальнаго или общаго тарифа, которымъ противополагаются тарифы исключительные (Ausnahmetarif).

или въ видахъ конкурренціи, которая въ свою очередь можетъ стремиться или къ охранѣ своихъ грузовъ, или къ отвлеченію ихъ съ другихъ путей; они могутъ устанавливаться для отдѣльныхъ станцій или для цѣлыхъ раіоновъ, для одного или нѣсколькихъ направленій, для одного или многихъ видовъ грузовъ, для всѣхъ отправителей или для нѣкоторыхъ группъ ихъ, даже для отдѣльныхъ лицъ; они, наконецъ, могутъ сопровождаться установленіемъ спеціальныхъ условій относительно времени и количества перевозки, сроковъ доставки и пр.; могутъ быть опубликованными или тайными и т. д.

Между спеціальными или исключительными тарифами слѣдуетъ въ особенности отмѣтить попиженные тарифы для крупныхъ отправителей, которые практикуются въ двухъ формахъ: или пониженный тарифъ назначается при единовременныхъ перевозкахъ крупными партіями, или при обязательствѣ грузоотправителя перевезти извѣстное количество грузовъ въ теченіе извѣстнаго періода времени. Въ послѣднемъ случаѣ перевозка производится по общему для всѣхъ отправителей тарифу, а затѣмъ, послѣ выполненія извѣстнымъ товароотправителемъ поставленнаго условія, ему дѣлается скидка, и возвращается часть провозной платы. Эти скидки называются *рефакціями*, а тарифы *рефакціонными*.

Нерѣдко терминъ *рефакція* понимается шире, а именно—въ смыслѣ всякихъ особыхъ льготъ, предоставляемыхъ отдѣльнымъ лицамъ или группамъ отправителей сравнительно съ другими отправителями.

5) *По раіону перевозки грузовъ* тарифы представляютъ двѣ формы: *тарифы мѣстные* или *внутренняго сообщенія* и *тарифы прямаго сообщенія*. Первые назначаются для перевозки грузовъ въ предѣлахъ рельсоваго пути, припадлежащаго одному желѣзнодорожному обществу (междустанціонная перевозка); вторые—для перевозки грузовъ по линіямъ дорогъ, принадлежащихъ раз-

личнымъ обществамъ, или по желѣзнодорожнымъ линіямъ и по другимъ путямъ сообщенія (напримѣръ, водянымъ).

Тарифами внутренняго сообщенія или мѣстными каждое желѣзнодорожное предпріятіе распоряжается независимо отъ другихъ предпріятій, такъ какъ оно назначаетъ провозную плату въ предѣлахъ своей дороги. Тарифы прямаго сообщенія, опредѣляющіе плату за провозъ груза по линіямъ двухъ или нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, а также по рельсовымъ и другимъ путямъ сообщенія, устанавливаются по соглашенію между участвующими въ перевозкѣ перевозочными предпріятіями и потому представляютъ форму болѣе сложную.

Чрезвычайно важныя послѣдствія введенія тарифовъ прямаго сообщенія будутъ объяснены въ другомъ мѣстѣ, здѣсь-же необходимо замѣтить, что эти тарифы могутъ быть какъ общими, такъ и спеціальными, но преимущественно они спеціальные. Выходя за предѣлы раіоновъ отдѣльныхъ компаній и охватывая цѣлыя сѣти рельсовыхъ и водяныхъ путей, эти тарифы гораздо разнообразнѣе по своимъ комбинаціямъ, нежели тарифы мѣстные, и оказываютъ гораздо больше вліянія на экономическія отношенія какъ въ хорошую, такъ и въ дурную сторону.

Особый видъ тарифовъ прямаго сообщенія составляютъ *тарифы международные*, распространяющіеся на рельсовые или на рельсовые и водяные пути двухъ или нѣсколькихъ государствъ. По своему назначенію въ международной торговлѣ эти тарифы раздѣляются на *ввозные* (импортные), *вывозные* (экспортные) и *транзитные* [1]).

---

[1]) Транзитные международные тарифы необходимо отличать отъ транзитныхъ внутреннихъ тарифовъ, т. е отъ тарифовъ, назначенныхъ для перевозки грузовъ, которые проходятъ по той или иной дорогѣ, не останавливаясь въ ея предѣлахъ и являются для этой дороги транзитными грузами.

6) *По времени дѣйствія* тарифы раздѣляются *на временные или срочные*, *періодическіе или сезонные*, (напр., зимніе и лѣтніе) и *безсрочные*.

7) *По скорости перевозки—тарифы обыкновеннаго и ускореннаго транспорта*. По скорости перевозки пассажирскіе поѣзда дѣлятся на обыкновенные, почтовые, скорые, экстренные и т. п.; въ товарномъ движеніи существуетъ *движеніе большой и малой скорости*.

Дѣленіе по скорости движенія пассажирскихъ поѣздовъ хотя существуетъ почти повсемѣстно, но не имѣетъ точно опредѣленныхъ градацій, нерѣдко даже это только реклама. Въ нѣкоторыхъ странахъ различіе между обыкновенными и скорыми пассажирскими поѣздами выражается лишь составомъ поѣздовъ (скорые поѣзда состоятъ изъ первыхъ двухъ, иногда даже изъ одного перваго класса), а не разницей въ тарифахъ. Такая система принята, напримѣръ, на русскихъ дорогахъ, за исключеніемъ Николаевской.

Напротивъ, въ товарномъ транспортѣ дѣленіе на движеніе большой и малой скорости прочно установилось и имѣетъ серьезное экономическое значеніе, какъ для публики, такъ и для желѣзныхъ дорогъ, ибо перевозка большой скорости имѣетъ иные обязательные сроки доставки груза, нежели перевозка малой скорости, но вмѣстѣ съ тѣмъ и стоимость провоза различна. Тарифы для грузовъ большой скорости (т. е. перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами или съ особыми скорыми товарными поѣздами) значительно выше тарифовъ малой скорости и нерѣдко состоятъ изъ одной ставки безъ подраздѣленій на классы. Спеціальные тарифы большой скорости также встрѣчаются сравнительно рѣдко, въ противоположность чрезвычайному обилію спеціальныхъ тарифовъ малой скорости.

§ 3. *Тарифныя системы*. Рельсовые пути могутъ эксплоатироваться: 1) какъ частныя коммерческія пред-

пріятія, ради коммерческихъ цѣлей; 2) какъ полу-коммерческія, полу-государственныя предпріятія, пользующіяся особыми привиллегіями, но находящіяся вмѣстѣ съ тѣмъ подъ особымъ надзоромъ государства и связанныя извѣстными обязательствами; 3) наконецъ, какъ предпріятія государственныя, имѣющія въ виду возможно полное удовлетвореніе общественныхъ потребностей. Сообразно этимъ тремъ основнымъ типамъ желѣзнодорожнаго хозяйства существуютъ и три системы установленія цѣнъ за желѣзнодорожныя услуги, т. е. три системы тарифовъ. Тарифы могутъ устанавливаться: 1) на подобіе другихъ рыночныхъ цѣнъ, отношеніемъ между спросомъ и предложеніемъ для каждаго отдѣльнаго случая или ряда аналогическихъ случаевъ; 2) по тому же принципу, но съ большими или меньшими ограниченіями, наложенными государствомъ въ интересахъ общаго блага, и подъ контролемъ государства; 3) по принципу среднихъ установленныхъ закономъ цѣнъ, или, какъ особый видъ этой системы—по принципу пошлинъ. Первая система можетъ быть названа *частно-хозяйственною или коммерческою*; вторая *смѣшанною*, а третья—*народно-хозяйственною или государственною* [1]).

---

[1]) Различіе между коммерческою и государственною системами желѣзнодорожныхъ тарифовъ проводится съ большею или меньшею отчетливостью многими экономистами. A. Wagner—Das Eisenbahnwesen, als Glied des Verkehrswesen разрабатываетъ этотъ вопросъ параллельно съ общимъ вопросомъ о частныхъ и государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Останавливается на немъ также Schaffle—Das gesellschaft System der menschlich. Wirthschaft. Эм. Сакъ различаетъ Unternehmungsprincip и Gebuhrenprincip, слѣдуя отчасти за А. Вагнеромъ, но его воззрѣнія болѣе односторонни, а ученіе о частныхъ желѣзнодорожныхъ компаніяхъ, какъ органахъ общественнаго управленія (delegirte offentliche Verwaltung), туманно. Гораздо шире и глубже разобранъ вопросъ о положеніи желѣзныхъ дорогъ, какъ коммерческихъ предпріятій (als Erwerbsanstalten) и какъ общественныхъ учрежденій (als offentliche Anlage) въ прекрасной брошюрѣ Ed. Reitzenstein'a—Die Gutertarife der Eisenbahnen. Наиболѣе научная постановка вопроса и наиболѣе подробное изложеніе

Прежде разсмотрѣнія руководящихъ принциповъ, выгодъ и неудобствъ каждой изъ этихъ системъ, необходимо опредѣлить условія спроса на желѣзнодорожныя услуги и условія предложенія этихъ услугъ, такъ какъ основной экономическій законъ спроса и предложенія служитъ основаніемъ не только коммерческой, но и государственной системы тарифовъ. Государство хотя не преслѣдуетъ коммерческихъ цѣлей, но оно должно, съ одной стороны, давать такіе тарифы которые удовлетворяли бы потребностямъ народнаго хозяйства, а съ другой—выручить доходъ, который покрывалъ-бы весьма значительные расходы эксплоатаціи и процентъ на затраченный капиталъ, пока этотъ капиталъ не амортизированъ. Чтобы достигнуть такого результата, государство должно согласовать свои тарифныя мѣропріятія съ естественными экономическими условіями, въ которыхъ находится желѣзнодорожное дѣло.

даетъ Franz Ulrich сначала въ монографіи, напечатанной въ Archiv fur Eisenbahnwesen по поводу трудовъ Густ Кона, а затѣмъ въ книгѣ—Das Eisenbahntarifwesen Ульрихъ весьма точно разграничиваетъ privatwirthschaftliche и gemeinwirthschafsliche Tarifgestaltung, хотя общественно-хозяйственная тарифная система представляется ему ошибочно въ образѣ нынѣшней германской тарифной системы. Schreiber, въ книгѣ вышедшей въ нынѣшнемъ году (Die Eisenbahnen als öffentliche Werkehrseinrichtungen) различаетъ четыре тарифныхъ принципа: 1) rein privatwirthschaftliche oder gewerbliche Princip, 2) gemeinschaftliche Princip der offentlichen Unternehmung, 3) Gebuhrenprincip oder das Princip der offentlichen Anstalt, 4) Princip der reinen Staatsausgabe. Разборъ тарифныхъ системъ будетъ сдѣланъ въ другомъ мѣстѣ.

ГЛАВА II.

Спросъ на желѣзнодорожныя услуги.

§ 4. Элементы спроса на желѣзнодорожныя услуги. § 5 Потребность въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. § 6. Ея видовыя различія. § 7 Платежная способность пассажировъ и грузовъ. § 8 Цѣнность грузовъ, какъ общее мѣрило ихъ платежной способности.

§ 4. Спросъ на цѣнныя вещи и услуги зависитъ вообще отъ количественнаго размѣра и настоятельности потребности въ этихъ вещахъ и услугахъ, ихъ потребительныхъ качествъ (степени годности) и отъ платежной способности покупщика. Согласно этому и спросъ на желѣзнодорожныя услуги зависитъ: 1) отъ размѣра и степени настоятельности потребности въ перевозкѣ людей и вещей по рельсовымъ путямъ, причемъ эта потребность можетъ быть разсматриваема съ точки зрѣнія родовыхъ или видовыхъ ея свойствъ; 2) отъ способности желѣзнодорожнаго транспорта удовлетворять болѣе или менѣе совершенно этой потребности и 3) отъ платежной способности пассажировъ и грузоотправителей.

§ 5. Желѣзныя дороги суть перевозочныя учрежденія, и потребность въ этихъ учрежденіяхъ зависитъ прежде всего отъ значенія перевозочнаго дѣла (транспорта) въ народномъ хозяйствѣ. Извѣстно, что передвиженіе людей и вещей есть необходимая составная часть

производственнаго и мѣноваго процесса, и потому потребность въ транспортѣ принадлежитъ къ числу потребностей крайне настоятельныхъ, а значеніе ея возрастаетъ въ огромной прогрессіи вмѣстѣ съ развитіемъ раздѣленія труда, профессіональнаго и территоріальнаго.

Но такъ какъ потребность въ перевозкахъ удовлетворяется одновременно нѣсколькими способами, то въ частности размѣръ и интенсивность спроса на желѣзнодорожныя перевозки зависитъ отъ качествъ этого транспорта, сравнительно съ перевозками по другимъ путямъ сообщенія.

Для оцѣнки значенія желѣзныхъ дорогъ въ ряду другихъ путей сообщенія необходимо имѣть въ виду слѣдующія ихъ свойства:

1) Всякая перевозка предполагаетъ участіе трехъ факторовъ: пути, перевозочнаго аппарата и движущей силы, при чемъ эти факторы могутъ или обособляться, или соединяться въ одномъ перевозочномъ учрежденіи. Желѣзныя дороги, въ отличіе отъ другихъ путей сообщенія, представляютъ по своей современной экономической и технической организаціи соединеніе всѣхъ трехъ вышеназванныхъ факторовъ, слѣдовательно, онѣ являются полными и законченными перевозочными учрежденіями, обладающими всѣми средствами для совершенія перевозки и производящими всѣ операціи, изъ которыхъ слагается транспортъ.

2) Съ полнотой и законченностью перевозочныхъ операцій рельсовые пути соединяютъ многосторонность этихъ операцій, выражающуюся въ томъ, что желѣзныя дороги обладаютъ способностью производить всевозможныя перевозки: онѣ перевозятъ пассажировъ, товары всевозможныхъ видовъ, почту; онѣ одинаково удобны для массоваго транспорта и для мелкихъ посылокъ, словомъ—онѣ являются универсальными перевозчиками.

БИБЛІОТЕКА ВИЛЬНЮССКОЙ АКАДЕМІИ

3) При такой всесторонней перевозочной способности, удовлетворяющей всевозможнымъ видамъ спроса на транспортъ, желѣзныя дороги, благодаря совершенству ихъ экономической и технической организаціи, имѣютъ возможность дать и въ качественномъ отношеніи наиболѣе совершенный, т. е. наиболѣе скорый, удобный, безопасный, регулярный, а при извѣстныхъ условіяхъ и наиболѣе дешевый транспортъ. Вслѣдствіе универсальности желѣзнодорожнаго транспорта и его высокихъ качествъ существованіе другихъ способовъ сообщенія слабо уменьшаетъ потребность въ желѣзнодорожномъ сообщеніи. При существованіи болѣе совершеннаго орудія перевозки пользованіе менѣе совершенными орудіями представляется невыгоднымъ; а невыгодность, при режимѣ конкурренціи, равносильна во многихъ случаяхъ экономической невозможности.

Къ этой относительной хозяйственной невозможности обойтись безъ желѣзнодорожнаго транспорта, которая одинаково имѣетъ силу, какъ для частныхъ хозяйствъ, такъ и для цѣлаго народнаго хозяйства, присоединяется за извѣстными предѣлами и абсолютная техническая невозможность или, говоря иначе, абсолютная потребность въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Эта абсолютная потребность обусловливается несоотвѣтствіемъ техники менѣе совершенныхъ путей сообщенія съ нынѣшними размѣрами пассажирскаго и товарнаго движенія. Для передвиженія пассажировъ и огромныхъ количествъ товарныхъ грузовъ, какъ то: каменнаго угля, желѣза, хлопка, обработанныхъ издѣлій, которыя перевозятся нынѣ по желѣзнымъ дорогамъ въ предѣлахъ одной Англіи, едва-ли хватило-бы движущей силы лошадей и рабочаго скота всей Европы [1]).

---

1) Въ 1872 г. по англійскимъ желѣзнымъ дорогамъ перевезено 424 мил. пассажировъ и 152 мил. тоннъ грузовъ; въ 1881 г движеніе возросло

Въ силу вышеизложенныхъ причинъ другіе менѣе совершенные способы перевозки не могутъ замѣнить рельсовыхъ путей, а служатъ лишь вспомогательнымъ средствомъ, содѣйствуя желѣзнодорожному транспорту и въ нѣкоторыхъ случаяхъ конкуррируя съ нимъ.

О размѣрахъ и настоятельности потребности въ желѣзныхъ дорогахъ даютъ понятіе суммы, затраченныя на ихъ сооруженіе. Стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ уже нынѣ исчисляется многими десятками милліардовъ рублей, между тѣмъ устройство рельсовой сѣти во многихъ странахъ не закончено, въ нѣкоторыхъ только начато. Можно безъ преувеличенія сказать, что желѣзныя дороги составляютъ наиболѣе колоссальное твореніе колоссальной техники XIX вѣка, которое могло быть вызвано лишь крайне настоятельной потребностью, крайне интенсивнымъ спросомъ на желѣзнодорожный транспортъ [1]).

до 623 мил. пассажировъ и 249 мил тоннъ грузовъ. (Annuaire special des chemins de fer Belges, XI, p 308); въ 1885 г перевезено пассажировъ 697 мил , товаровъ 257 мил тоннъ (отчетъ Board of trade за 1885 г.). По расчетамъ Лера (Lehr, Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, 3) въ срединѣ 70-хъ годовъ рельсовые пути всѣхъ странъ перевозили *ежедневно* среднимъ числомъ 3 мил. пассажировъ и 30 мил. центнеровъ грузовъ; Neumann Spallart говоритъ, что въ 1882 г. по мировой желѣзнодорожной сѣти проѣхало 2400 милліоновъ пассажировъ, т. е по $6^1/_2$ мил. пассажировъ въ день (Uebersichten der Weltwirthschaft).

[1]) Въ устарѣлой Statistique universelle Пейрамона протяженіе мировой рельсовой сѣти опредѣлено въ 331.475 килом , а стоимость сооруженія въ 65 милліардовъ франковъ. Hermann Strang (Altes und Neues aus der Eisenbahn-Statistik, 1886 г) исчисляетъ для 1876 г. для 14 важнѣйшихъ государствъ, не исключая русскихъ дорогъ, основной желѣзнодорожный капиталъ въ 72 м. фр. По даннымъ за 1881 г. стоимость сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Англіи равнялась $18^1/_2$ милліардамъ франковъ, по оффиціальнымъ даннымъ за 1885 г. акціонерный и облигаціонный капиталъ желѣзныхъ дорогъ въ Великобританіи=816 милліонамъ фунт. стерл ; по даннымъ Loisel'a стоимость рельсовой сѣти въ 1881 г во Франціи простиралась свыше 10 милліардовъ фр., въ Германіи—около 12 милліардовъ фр.; въ Австро-Венгріи около 6 милліардовъ фр.; Швейцаріи—759 милліоновъ

§ 6. Но при весьма высокой родовой интенсивности спроса на желѣзнодорожныя услуги, видовая и конкретная интенсивность этого спроса столь же разнообразна, какъ мотивы и цѣли, вызывающія передвиженіе по рельсовымъ путямъ пассажировъ и грузовъ, и условія, при которыхъ происходитъ это передвиженіе.

Потребность въ пассажирскомъ транспортѣ, начиная съ прихоти, отъ которй можно отказаться безъ всякихъ существенныхъ неудобствъ, постепенно возрастаетъ и доходитъ до той степени настоятельности, когда отъ возможности удовлетворенія этой потребности зависитъ благосостояніе отдѣльныхъ лицъ, цѣлыхъ классовъ населенія и даже судьба народовъ и государствъ. Для поясненія сказаннаго достаточно сравнить,—какъ крайнія ступени,—

фр.; Бельгіи—1.636 мил. фр.; Италіи—2.678 м. фр.; Соединенныхъ Штатахъ, около 33 милліардовъ фр., не считая отведенныхъ государствомъ земель; Россія—$2^1/_2$ милліард. кред. руб или по нынѣшнему курсу $2^1/_2$ франка за рубль, свыше 6 милліардовъ франковъ. Итакъ стоимость рельсовыхъ путей въ поименованныхъ государствахъ простирается свыше 90 милліардовъ франковъ, а съ присоединеніемъ другихъ европейскихъ государствъ, а также дорогъ внѣевропейскихъ (въ Южной Америкѣ, Индіи) можно считать болѣе 100 милліардовъ франковъ. Этотъ расчетъ подтверждается исчисленіемъ Neumann—Spallart'a (Weltwirthschaft, 1880), который для 1880 г. опредѣлялъ протяженіе жел. дорогъ въ 369000 кил., стоимость—въ $83_{,8}$ милліардовъ марокъ.

По даннымъ Archiv fur Eisenbahnwesen за 1887 г. (213—217), протяженіе желѣзнодорожной сѣти земнаго шара къ концу 1885 г. равнялось 487.740 километровъ, при чемъ европейская желѣзнодорожная сѣть къ началу 1886 г составляла около 200.000 килом. Если принять для опредѣленія стоимости среднюю цифру, вычисленную Neumann—Spallart'омъ, т е. 216 000 марокъ километръ, то это составитъ свыше 105 милліардовъ марокъ. Въ редакціонной статьѣ Archiv fur Eisenbahnwesen на основаніи оффиціальныхъ данныхъ о стоимости рельсовой сѣти въ 14 европейскихъ и 12 внѣевропейскихъ государствахъ (1886, 289 — 297) принята стоимость километра ж. д. для Европы 298 тыс. мар , для остальныхъ частей свѣта около 157 тыс мар. По этому расчету стоимость всѣхъ желѣзныхъ дорогъ составитъ свыше 104 милліардовъ марокъ.

спросъ на увеселительные пассажирскіе поѣзда съ настоятельностью разнаго рода служебныхъ и дѣловыхъ поѣздокъ или перевозки арміи въ военное время.

Такое же разнообразіе настоятельности спроса имѣетъ мѣсто относительно товарнаго транспорта. Спросъ на перевозку новыхъ произведеній, служащихъ для удовлетворенія потребностей, которыя и раньше болѣе или менѣе полно удовлетворялись другими продуктами, спросъ на перевозку товаровъ, ищущихъ новыхъ рынковъ, съ цѣлью расширенія производства, при существованіи старыхъ рынковъ, обезпечивающихъ сбытъ и т. д.—будетъ обладать весьма слабой настоятельностью сравнительно со спросомъ на перевозку предметовъ продовольствія для терпящей нужду или даже страдающей голодомъ мѣстности, или для предпріятій, не имѣющихъ вовсе мѣстнаго сбыта и т. д. Не менѣе различна интенсивность спроса только что возникающихъ или могущихъ возникнуть при благопріятныхъ условіяхъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій сравнительно съ существующими старыми предпріятіями. Тогда какъ новыя предпріятія вовсе не возникнутъ, если имъ не будутъ предложены выгодныя условія перевозки,—предпріятія, уже существующія, не могутъ обойтись безъ помощи рельсовыхъ путей для подвоза сырья и сбыта продуктовъ, если они основаны въ расчетѣ на услуги желѣзныхъ дорогъ, или если этими дорогами пользуются ихъ конкурренты. Эти предпріятія будутъ обращаться къ услугамъ рельсовыхъ путей даже на крайне тяжелыхъ условіяхъ [1]).

---

[1]) Американскія желѣзныя дороги для вновь возникающихъ въ ихъ раіонахъ фабричныхъ и заводскихъ предпріятій перевозили строительные матеріалы и сырые продукты не только по пониженнымъ цѣнамъ, но иногда даже даромъ; подобной же системы онѣ нерѣдко держались при перевозкѣ колонистовъ. Эти уступки вознаграждались позже повышеніемъ провозной платы.

Въ частности слѣдуетъ также различать, по степени настоятельности, спросъ торговыхъ посредниковъ и спросъ производителей. Торговецъ гораздо свободнѣе въ своихъ операціяхъ: онъ перевозитъ товаръ только при разницѣ въ цѣнахъ, покрывающей издержки провоза съ прибавкой торговой прибыли, а при отсутствіи этого условія или вовсе не совершаетъ сдѣлки, или ищетъ другого рынка, или, наконецъ, прекращаетъ невыгодныя операціи и даетъ капиталу другое назначеніе. При покупкѣ товара онъ предлагаетъ производителю такую цѣну, которая соотвѣтствовала-бы цѣнѣ на рынкѣ сбыта за вычетомъ стоимости провоза и прибыли торговца. Вотъ почему для торговаго посредника не столь важна дороговизна или дешевизна провоза, ложащаяся преимущественно на производителя и потребителя, сколько извѣстное постоянство провозной платы, дающее возможность закончить торговую сдѣлку при тѣхъ условіяхъ, при которыхъ она начата, и оправдать расчетъ, положенный въ основаніе сдѣлки.

Хотя сокращеніе, а тѣмъ болѣе полное прекращеніе торговыхъ операцій въ извѣстномъ мѣстѣ или по извѣстной отрасли торговли всегда почти сопровождается убытками, для избѣжанія которыхъ торговецъ можетъ предъявлять въ теченіе извѣстнаго времени спросъ на услуги желѣзной дороги даже на тяжелыхъ для себя условіяхъ; но сравнительно незначительныя затраты въ торгово-посредническихъ операціяхъ основнаго недвижимаго капитала и относительная легкость перемѣщенія капитала оборотнаго облегчаютъ положеніе торговаго посредника.

Въ гораздо большей зависимости находятся производители, въ особенности тѣ, въ производствѣ которыхъ преобладающая роль принадлежитъ недвижимому капиталу, вслѣдствіе чего ликвидація предпріятія равносильна или полной потерѣ этого капитала, или, по крайней мѣрѣ,

потерѣ значительной его части. Производители, находящіеся въ подобныхъ условіяхъ (землевладѣльцы, заводчики и фабриканты) будутъ предъявлять спросъ на желѣзнодорожныя услуги до тѣхъ поръ, пока есть малѣйшая возможность пользоваться ими т. е. пока предпріятіе окончательно не раззорится. Но до окончательнаго раззоренія предпріятіе можетъ значительно обезцѣниться, вслѣдствіе уменьшенія прибыли (фабрика, стоющая 100.000 руб., можетъ давать прибыли вмѣсто 10.000 руб.—5, 3, 2 и 1 тысячу), и вся эта прибыль можетъ перейти въ руки транспортнаго учрежденія въ видѣ высокой провозной платы.

Приведенные примѣры далеко не исчерпываютъ причинъ и условій, отъ которыхъ зависитъ степень настоятельности спроса на желѣзнодорожныя услуги, но они достаточно разъясняютъ, что настоятельность спроса какъ на пассажирскій, такъ и на товарный транспортъ, чрезвычайно разнообразна и открываетъ возможность весьма широкихъ колебаній провозной платы вверхъ и внизъ.

§ 7. Второй элементъ спроса на желѣзнодорожныя услуги—платежная способность покупщиковъ этихъ услугъ, т. е. пассажировъ и грузоотправителей.

Платежная способность пассажировъ находится въ зависимости отъ состоятельности, общественнаго положенія и привычекъ различныхъ классовъ населенія и потому весьма разнообразна. Въ то время, какъ одна часть пассажировъ можетъ и желаетъ заплатить высокую провозную плату, требуя за нее скораго и удобнаго передвиженія (въ особыхъ курьерскихъ поѣздахъ, въ спальныхъ вагонахъ и пр.); другая часть удовлетворяется менѣе роскошной и удобной обстановкой при извѣстной быстротѣ переѣзда; наконецъ, для большинства малосостоятельныхъ пассажировъ обстановка не имѣетъ значенія, скорость передвиженія

также отходитъ на второй планъ, а главную роль играетъ дешевизна провозной платы.

Платежная способность пассажировъ, кромѣ степени состоятельности, зависитъ также отъ обычаевъ. Тогда какъ въ Соединенныхъ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ республиканское равенство гражданъ было причиной отсутствія пассажирскихъ классовъ, и богатые люди доставляютъ себѣ комфортъ, путешествуя въ особыхъ спальныхъ вагонахъ, содержимыхъ особыми транспортными компаніями; въ Европѣ для лицъ высшихъ классовъ считается не вполнѣ приличнымъ ѣздить въ вагонахъ 3-го и 4-го классовъ, назначенныхъ для бѣдняковъ и простолюдиновъ.

Нельзя также не замѣтить, что на платежную способность желѣзнодорожныхъ пассажировъ оказываетъ вліяніе большая или меньшая бережливость времени, которая не одинакова у различныхъ классовъ населенія и у различныхъ народовъ. Англо-американская практическая аксіома time is money (время—деньги) представляется весьма сомнительной для русскаго или ирландца.

Платежная способность пассажировъ, какъ объяснено выше, зависитъ въ значительной мѣрѣ отъ ихъ *личной* состоятельности. Это правило имѣетъ весьма ограниченное примѣненіе въ товарномъ транспортѣ, т. е. лишь въ рѣдкихъ случаяхъ провозная плата, которую согласится уплатить за перевозку товара грузоотправитель, находится въ зависимости отъ его *личнаго* богатства или бѣдности. Подобные случаи имѣютъ мѣсто только тогда, когда перевозимый товаръ назначается для удовлетворенія личныхъ потребностей грузоотправителя, при чемъ богатые люди могутъ удовлетворять свои потребности или прихоти, не стѣсняясь дороговизной провоза.

Но огромное большинство грузовъ перевозится ради коммерческихъ цѣлей, т. е. или торговцами для пере-

продажи потребителямъ или для производственныхъ цѣлей (сырые матеріалы, топливо, орудія производства и т. д.). Всѣ эти *коммерческіе грузы* имѣютъ свою спеціальную платежную способность т. е. способность выносить издержки перевозки, независимую отъ личной платежной способности ихъ владѣльцевъ.

Внѣшнимъ выраженіемъ и мѣриломъ способности перевозимаго груза выносить фрахтъ служитъ разница въ цѣнѣ его на мѣстѣ отправленія и на мѣстѣ назначенія. Чѣмъ значительнѣе эта разница, тѣмъ высшую провозную плату за единицу пространства способенъ вынести грузъ или тѣмъ больше единицъ пути онъ можетъ прослѣдовать. Но разница товарныхъ цѣнъ и колебанія этихъ цѣнъ зависятъ отъ множества причинъ, которыхъ перечислить невозможно, такъ какъ къ нимъ относятся всѣ условія производства, торговли и потребленія. Вслѣдствіе этого и платежная способность грузовъ далеко не одинакова, что доказывается разнообразіемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые по высотѣ провозной платы раздѣляются обыкновенно на много классовъ, причемъ высшая плата превосходитъ нисшую въ 10, 15 и даже 20 разъ [1]).

§ 8. Кромѣ этихъ частныхъ причинъ, общимъ мѣриломъ платежной способности грузовъ является ихъ цѣнность т. е. грузы цѣнные выносятъ болѣе высокую провозную плату, нежели грузы малоцѣнные.

---

[1]) Рейценштейнъ (E. Reitzenstein. Die Gütertarife der Eisenbahnen, 11) говоритъ, что высшіе тарифы превосходятъ нисшіе не болѣе, какъ въ пять разъ, но эта пропорція справедлива лишь для германскихъ товарныхъ тарифовъ и при томъ только для тарифовъ малой скорости; въ другихъ странахъ разница гораздо больше. Въ Россіи тарифъ для грузовъ большей скорости=$^1/_6$ коп. съ пуда и версты, высшій предѣльный тарифъ малой скорости $^1/_{12}$ к., а нисшіе существующіе тарифы $^1/_{125}$ к. съ пудо-версты, слѣдовательно получается отношеніе 1.20$^5/_6$, а для однихъ тарифовъ малой скорости 1:10$^5/_{12}$.

Провозная плата, которую въ состояніи вынести грузъ, опредѣляется, какъ сказано выше, разницей въ цѣнѣ товара на мѣстѣ отправленія и на мѣстѣ назначенія. Если мы имѣемъ нѣсколько товаровъ разной цѣнности, то одинаковыя процентныя колебанія или разницы въ ихъ цѣнахъ дадутъ весьма различныя абсолютныя разницы. Для товаровъ цѣнностью въ 10 руб., 5 р., 50 к. и 10 к. за пудъ при колебаніи цѣнъ этихъ товаровъ на 5, 10, 20, 30, 40 и т. д. %, получаются слѣдующія абсолютныя разницы въ цѣнахъ:

	5%	10%	20%	30%	40%	и т. д
I класса цѣна 10 р пудъ	50 к	100 к.	200 к.	300 к.	400 к.	
II „ „ 5 „ „	25 к.	50 к	100 к.	150 к	200 к.	
III „ „ 50 к „	2½ к.	5 к	10 к.	15 к.	20 к.	
IV „ „ 10 „ „	½ к.	1 к.	2 к.	3 к.	4 к.	

Эти цифры выражаютъ собою тѣ суммы, которыя могутъ быть взяты съ каждаго груза въ формѣ провозной платы при данномъ колебаніи цѣнъ, и наглядно показываютъ, что при равныхъ колебаніяхъ способность выносить фрахтъ прямо пропорціональна цѣнности груза. Хотя устойчивость въ цѣнахъ разныхъ товаровъ не одинакова, т. е. цѣны однихъ товаровъ колеблются сильнѣе, нежели другихъ, тѣмъ не менѣе эти колебанія имѣютъ извѣстный предѣлъ. Разницы и колебанія въ цѣнахъ на 2, 3, 5, 10 % составляютъ обыкновенное явленіе; рѣже они доходятъ до нѣсколькихъ десятковъ процентовъ, но никогда цѣна товара на одномъ рынкѣ не превосходитъ цѣны его на другомъ рынкѣ въ нѣсколько десятковъ разъ. Такія крупныя различія въ цѣнахъ, будетъ-ли это дороговизна или паденіе цѣнъ, столь радикально

измѣняютъ всѣ условія производства и потребленія, что прежде нежели они могутъ наступить, въ мѣстностяхъ крайней дороговизны прекратилось бы потребленіе, а въ мѣстностяхъ крайней дешевизны—производство продукта. Если допустить предположеніе, что малоцѣнные товары могутъ сильнѣе колебаться въ цѣнахъ, нежели предметы высокой цѣнности (что не всегда соотвѣтствуетъ дѣйствительности), то и тогда преимущество останется на сторонѣ цѣнныхъ товаровъ. Повышеніе въ цѣнѣ на 10% товара I класса цѣнностью въ 10 рублей, напр. шерсти, дастъ на каждый пудъ 1 руб. разницы; чтобы получить такую же разницу для товара IV класса, напр. для пуда каменнаго угля, цѣнностью въ 10 коп. пудъ, уголь долженъ вздорожать въ 11 разъ. Но колебаніе цѣны пуда шерсти съ 10 до 11 руб. составляетъ заурядный фактъ, тогда какъ вздорожаніе пуда каменнаго угля съ 10 коп. до 1 руб. 10 коп. представляется невозможнымъ.

Способность высокоцѣнныхъ грузовъ выносить болѣе дорогой фрахтъ находится также въ непосредственной связи съ тѣмъ экономическимъ закономъ, по которому прибыль какъ производителя, такъ и торговца всегда разсчитывается пропорціонально цѣнности товара. Если въ странѣ средняя коммерческая прибыль будетъ напр. 10%, то на пудъ шерсти производитель или торговецъ разсчитываетъ заработать 1 рубль, а на пудъ угля всего 1 копѣйку. Еслибы условія сложились такъ, что часть или всю эту прибыль производитель или торговецъ долженъ уступить перевозочному учрежденію въ формѣ провозной платы, то торговецъ шерстью можетъ безъ убытка, а только съ потерей прибыли уплатить за провозъ прибавочную максимальную плату 1 рубль, а торговецъ углемъ всего 1 копѣйку.

Положеніе, что цѣнность грузовъ является общимъ мѣриломъ ихъ способности выносить издержки провоза,

или, говоря иначе, мѣриломъ экономической *провозоспособности грузовъ*, подтверждается исторіей провозныхъ платъ на всѣхъ путяхъ сообщенія. Не только на желѣзныхъ дорогахъ провозныя платы повсемѣстно находятся въ извѣстной зависимости отъ цѣнности грузовъ и сообразно этому составляются тарифныя классификаціи по цѣнности (Werthklassification) [1]), но такое же явленіе имѣетъ мѣсто на сухопутныхъ и водяныхъ путяхъ. Нерѣдко можно слышать, говоритъ Густавъ Конъ [2]), что классификація товарныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, принимающая во вниманіе цѣнность грузовъ, независимо отъ издержекъ перевозки для желѣзной дороги, есть результатъ произвола желѣзнодорожныхъ управленій, и что эта система была немыслима въ прежнихъ транспортныхъ учрежденіяхъ. Относительно Англіи это не вѣрно: классификація грузовъ по цѣнности была унаслѣдована англійскими желѣзными дорогами отъ старыхъ перевозочныхъ учрежденій. Для полуадминистративныхъ, полукоммерческихъ компаній („Trustes“), завѣдывавшихъ въ XVII и XVIII вв. англійскими сухопутными путями, былъ установленъ правительствомъ по особымъ концессіямъ (Turnpike-Acts) тарифъ пошлинъ за провозъ, который сообразовался не только съ вѣсомъ грузовъ, но и съ другими данными. Этотъ тарифъ покровительствовалъ перевозкѣ товаровъ и взималъ высшую плату съ легкихъ экипажей: за грузовую повозку въ двѣ лошади взималась пошлина за шесть англійскихъ миль 8 пенсовъ, а за дорожный легковой экипажъ въ 2 лошади 12 пен-

---

1) Отъ классификаціи по цѣнности не свободна и такъ называемая натуральная система желѣзнодорожныхъ тарифовъ, хотя она отрицаетъ въ принципѣ эту классификацію

2) G. Cohn, Untersuchungen uber die englische Eisenbahnpolitik, II, 474 и слѣд

совъ. Уже Ад. Смитъ [1]) считалъ эту систему наиболѣе справедливой, говоря: „Если съ роскошныхъ экипажей, почтовыхъ каретъ, колясокъ взимается высшая дорожная пошлина, нежели съ повозокъ, перевозящихъ предметы необходимости, какъ напр. съ ломовыхъ телѣгъ, фуръ и пр., то такимъ образомъ роскошь и тщеславіе богатыхъ весьма удобно привлекаются для облегченія бѣдныхъ, удешевляя перевозку тяжелыхъ грузовъ во всѣхъ частяхъ государства“.

Этотъ зародышъ классификаціи тарифовъ по цѣнности товаровъ получаетъ дальнѣйшее развитіе въ англійскихъ концессіяхъ на устройство каналовъ, въ которыхъ былъ установленъ слѣдующій классификаціонный тарифъ за тонну и милю грузовъ:

Каменный уголь и земледѣльческія удобренія	—$^1/_2$	пенс.
Пшеница	$1^1/_2$	„
Шерсть	$2^1/_2$	„
Сукно	3	„

По этому образцу были назначены максимальные тарифы въ желѣзнодорожныхъ концессіяхъ. Такъ въ концессіи первой торговой англійской желѣзной дороги между Ливерпулемъ и Манчестеромъ 1826 года принятъ слѣдующій тарифъ за тонно-милю:

Известь	1	пенс.
Уголь и удобренія	$1^1/_2$	„
Коксъ, камень, песокъ и кирпичъ	2	„
Сахаръ, зерно, мука, строительный лѣсъ, металлы	$2^1/_2$	„
Шерсть, хлопокъ, мануфактурные товары .	3	„

Въ Германіи старыя судоходныя компаніи, перевозившія грузы между нѣмецкими портами, также взимали

---

[1]) *А. Смитъ*, О существѣ и причинахъ богатства народовъ, кн. V. гл I. въ русскомъ переводѣ т. III, 48—49.

плату не только по вѣсу, но и по роду груза. На основаніи особой классификаціи, дѣйствовавшей болѣе 200 лѣтъ, грузы дѣлились на три класса: 1) Ordinari-Sachen—грузы обыкновенные; 2) Pretiosen-Sachen—цѣнные предметы, какъ-то: бархатъ, шелкъ и другіе цѣнные товары, а также книги, газеты и вообще произведенія печати; 3) Victualien—съѣстные припасы. Съ цѣнныхъ товаровъ, т. е. со второго класса, а также со съѣстныхъ припасовъ, принадлежавшихъ къ предметамъ роскоши, взималась двойная плата противъ ординарнаго тарифа, установленнаго для перваго класса, остальные victualien, составлявшіе предметы необходимости, перевозились по пониженному тарифу, равнявшемуся половинѣ ординарнаго тарифа. Въ Страсбургскомъ судоходномъ тарифѣ 1731 г. была принята чрезвычайно детальная классификація грузовъ. Такъ напр. на участкѣ отъ Страсбурга до Майнца дѣйствовалъ тарифъ, въ которомъ было болѣе 30 наименованій и болѣе 10 тарифныхъ классовъ, причемъ плата за перевозку грузовъ цѣнныхъ и нѣкоторыхъ громоздкихъ предметовъ была значительно выше, нежели для грузовъ малоцѣнныхъ. Почти такой же детальностью отличается тарифъ Инспрукскаго судоходства 1799 г., имѣвшій нѣсколько классовъ и сверхъ того особыя ставки по сезонамъ (тарифъ осенній и весенній и тарифъ лѣтній) [1]).

Во Франціи до открытія желѣзныхъ дорогъ перевозка грузовъ по обыкновеннымъ дорогамъ производилась большими транспортными компаніями, классифицировавшими грузы по цѣнности и скорости движенія. Въ тарифѣ этихъ компаній существовало 3 класса; въ каждомъ классѣ плата слагалась изъ двухъ ставокъ: независимой отъ разстоянія (плата за нагрузку и выгрузку)

[1]) Em. Sax. Verkehrsmittel, I. 176—179.

и пропорціональной разстоянію (за перевозку). Независимая отъ разстоянія тарифная ставка составляла обыкновенно для I класса отъ 10 до 15 франковъ за тонну, для II класса 7—10 фр., для III класса—7 фр.; километрическая ставка для обыкновеннаго транспорта была 18—20 сантимовъ за тонно-километръ, для ускореннаго движенія 30—35 сант. [1]).

Тарифъ 1831 г. на ронскомъ каналѣ Givors за проходъ судовъ имѣлъ два нормальныхъ класса отъ 2 фр. 50 сант. до 1 фр. 25 сант. съ тонны за все разстояніе (т. е. за 36 километровъ) и спеціальный пониженный тарифъ для каменнаго угля—90 сант. съ тонны за все разстояніе.

На Рейнско-Ронскомъ каналѣ плата за провозъ грузовъ раздѣлялась на три класса, и эта система правильно выдерживалась на всѣхъ участкахъ канала. Напримѣръ, на участкѣ между Страсбургомъ и Мюльгаузеномъ за все разстояніе взималось съ тонны:

За товары вообще (marchandises). . . . 17 франк.
„ хлѣбъ, муку, сѣмена . . . . . 16 „
„ желѣзо, металлы не въ дѣлѣ, минералы . 14 „

На протяженіи между Страсбургомъ и Пфъ-Брисакомъ соотвѣтственные классы составляли 15 фр., 14 фр, 12 фр., между Страсбургомъ и Баломъ—27 фр., 25 фр. и 21 фр. [2]).

Нынѣшнія крупныя судоходныя, какъ морскія, такъ и рѣчныя компаніи также держатся классификаціоннаго тарифа, усваивая или классификацію желѣзнодорожныхъ тарифовъ, когда они вступаютъ въ прямыя сообщенія съ желѣзными дорогами, или вырабатывая свои тарифы. Извѣстныя компаніи Австро-Венгерскаго Лойда

---

[1]) Ed. Teisserenc. Etudes sur les voies de communication. I, 245—251
[2]) Ibidem., I, 130—136.

и Дунайскаго пароходства держатся классификаціи австрійскихъ желѣзныхъ дорогъ и имѣютъ спеціальные тарифы для нѣкоторыхъ важнѣйшихъ грузовъ; нѣкоторыя рейнскія пароходныя общества держатся старой системы германскихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, другія приняли новую германскую систему тѣхъ-же тарифовъ [1]); судоходныя компаніи по Эльбѣ регулируютъ свои тарифы, сообразуясь и съ германскими, и съ австрійскими желѣзнодорожными тарифами. Вообще, въ силу конкурренціи съ желѣзными дорогами, нынѣшніе судоходные тарифы значительно подчинились вліянію желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и въ силу этого они для нашей цѣли менѣе поучительны, нежели прежніе самостоятельные тарифы.

Эта всеобщность факта зависимости провозныхъ платъ отъ цѣнности перевозимыхъ товаровъ подтверждаетъ правильность теоретическаго вывода, что *цѣнность должна быть признана общимъ мѣриломъ платежной способности грузовъ, или иначе, способности ихъ выносить издержки провоза.* Но такъ какъ цѣнность грузовъ чрезвычайно разнообразна, то, слѣдовательно, платежная способность грузовъ дѣйствуетъ въ томъ же направленіи, какъ и разнообразіе настоятельности спроса, т. е. *открываетъ желѣзнымъ дорогамъ широкій просторъ въ назначеніи провозныхъ платъ.*

---

[2]) Напримѣръ, Кельнское пароходное общество таксируетъ грузы только по вѣсу, но устанавливаетъ три класса по величинѣ предъявляемыхъ къ перевозкѣ партій: до 2 500 килограм., отъ 2500 до 10 000 кил. и свыше 10 000 килограммовъ

ГЛАВА III.

Предложеніе желѣзнодорожныхъ услугъ.

§ 9. Главные факторы предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ. § 10. Особенности организаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій. Крупные размѣры этихъ предпріятій, причины, обусловливающія это явленіе. § 11 Преобладаніе недвижимыхъ капиталовъ и неспособность ихъ получать другое назначеніе. § 12. Размѣръ и характеръ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства Процентъ на желѣзнодорожный капиталъ и текущіе расходы эксплоатаціи. § 13 Выводы о расходахъ желѣзнодорожнаго хозяйства. § 14 Условія пользованія желѣзнодорожными услугами. § 15. Вліяніе особенностей желѣзнодорожнаго хозяйства на предложеніе желѣзнодорожныхъ услугъ.

§ 9. Для характеристики предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ необходимо имѣть въ виду:

1) особенности экономической организаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій;

2) размѣры и характеръ издержекъ производства желѣзныхъ дорогъ;

3) условія пользованія желѣзнодорожными услугами.

§ 10. Желѣзныя дороги представляютъ собою весьма крупныя предпріятія, разсчитанныя на большое производство съ большимъ основнымъ капиталомъ, прикрѣпленнымъ къ землѣ, имѣющимъ спеціальный характеръ и вслѣдствіе этого неспособнымъ къ реализаціи въ другой формѣ. По размѣру своихъ капиталовъ и оборотовъ желѣзнодорожныя предпріятія—настоящіе гиганты

современной промышленности; ихъ колоссальныя фигуры рѣзко выдѣляются при сопоставленіи даже съ наиболѣе крупными представителями другихъ отраслей производства, торговли, банковаго и страховаго дѣла и пр. [1]).

---

[1]) Только въ банковомъ и страховомъ дѣлѣ можно встрѣтить предпріятія, приближающіяся по величинѣ своихъ капиталовъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Приводимъ нѣсколько примѣровъ большихъ желѣзнодорожныхъ компаній. Акціонерный и облигаціонный капиталъ англійской компаніи London and North Western составлялъ въ 1883 г. 95$^3/_4$ мил. фунтовъ стерлинговъ по номинальной цѣнѣ и 122$^1/_4$ мил ф. с. по биржевому курсу, т. е. около милліарда металлическихъ рублей Облигаціонные капиталы другихъ большихъ англійскихъ компаній съ точностью не извѣстны; акціонерные же ихъ капиталы были слѣдующіе:

Номинальные	По биржевому курсу въ началѣ 1883 г
Midland 23$^1/_3$ мил. ф ст.	32$^2/_3$ мил. ф ст
North Eastern 22$^2/_3$ мил. ф. ст.	36 „ „ „
Great Western 17$^1/_6$ „ „ „	25 „ „ „
Lancashire and Yorkshire 14$^1/_5$ мил ф с.	18$^3/_5$ „ „ „

Съ присоединеніемъ облигаціоннаго капитала эти суммы для однихъ компаній должны быть удвоены, для другихъ утроены. Крупнымъ компаніямъ принадлежитъ $^3/_4$ англійской рельсовой сѣти. (G. Cohn, Die Englische Eisenbahnpolitik der Letzten zehn Jahre, 181).

Протяженіе и стоимость сооруженія линій шести большихъ французскихъ компаній къ концу 1882 г.

Протяженіе	Стоимость сооруженія
Nord —2,157 километровъ	1,004$^1/_2$ мил. фр.
Est — 3,159 „	1,465$^1/_2$ „ „
Ouest—3,236 „	1,492 „ „
Paris-Orleans—4,359 километровъ	1,660 „ „
Paris-Lyon-Mediterranée—7,129 кил.	3,435 „ „
Midi – 3,000 кил.	1,042$^1/_2$ „ „

(A. Picard. Les chemins de fer français, T. IV, 726—740, 842—845).

Между русскими желѣзными дорогами первое мѣсто занимаетъ Главное общество, основной капиталъ котораго акціонерный и облигаціонный, вмѣстѣ съ Николаевской дорогой, составлялъ въ кредитныхъ рубляхъ къ концу 1885 г — 471 мил., далѣе слѣдуютъ Юго-Западныя дороги—254$^1/_2$ мил., Закавказская—139$^1/_2$ мил , Московско-Курская—109 мил., Московско-Брестская—105$^1/_2$ мил , Либаво Роменская—100$^1/_2$ мил., 12 компаній имѣютъ капиталъ отъ 50 до 95 мил каждая, 15 компаній—отъ 20 до 50 мил., и

Столь крупные размѣры желѣзнодорожныхъ предпріятій обусловливались слѣдующими главнѣйшими причинами:

Во 1-хъ, стремленіемъ желѣзнодорожныхъ компаній, при самомъ возникновеніи ихъ, строить и эксплоатировать линіи значительнаго протяженія. Для обезпеченія дорогѣ значительнаго движенія, дохода и независимаго положенія, строители стремятся соединять большіе торговопромышленные центры и дѣлать ихъ исходными пунктами желѣзнодорожныхъ линій, но такъ какъ большіе города лежатъ обыкновенно на болѣе или менѣе значительномъ разстояніи одинъ отъ другаго, то отсюда значительное протяженіе сооружаемыхъ линій [1]).

Само собою разумѣется, что это стремленіе къ соединенію большихъ центровъ должно было ослабѣть, когда эти центры были связаны другъ съ другомъ рельсовой сѣтью, и приходилось или прокладывать пути отъ главныхъ центровъ къ второстепеннымъ, или между этими послѣдними; но о силѣ вышеупомянутаго стремленія свидѣтельствуетъ тотъ фактъ, что въ то время, когда сооруженіе линій между второстепенными пунктами

только 10 компаній—менѣе 10 мил. каждая (Свѣдѣнія о желѣзныхъ дорогахъ за 1885 г. издан Государственнымъ контролемъ). Курсъ металлическаго рубля принятъ 1 р. 60 к. кредитныхъ.

1) Otto Michaelis. Volkswirthschaft Schritten. Differentialtarife der Eisenbahnen. Въ силу этой тенденціи въ странахъ съ болѣе рѣдкимъ населеніемъ и слабой обрабатывающей промышленностью и торговлею, гдѣ крупные городскіе центры встрѣчаются рѣже, при постройкѣ рельсовой сѣти должны формироваться болѣе крупныя желѣзнодорожныя компаніи, нежели въ странахъ, густо населенныхъ Исторія постройки германскихъ, французскихъ и англійскихъ дорогъ, точно такіе какъ русскихъ и американскихъ, подтверждаетъ это предположеніе. Въ первыхъ трехъ странахъ (за исключеніемъ тѣхъ германскихъ дорогъ, которыя строились правительствами) первоначально сѣть была раздроблена, и компаніи—гиганты возникли позже путемъ слияній, въ Россіи и Америкѣ сразу возникали компаніи для сооруженія линій и сѣтей въ нѣсколько сотъ и даже тысячъ верстъ.

только что начиналось, главные центры соединялись двумя, иногда даже тремя параллельными или почти параллельными линіями, не смотря на опасность конкурренціи [1]).

Во 2-хъ, не меньшее вліяніе имѣетъ на размѣръ желѣзнодорожныхъ предпріятій дороговизна сооруженія единицы рельсоваго пути. Средняя стоимость сооруженія километра рельсоваго пути въ началѣ 80-хъ годовъ колебалась для государственныхъ большихъ рельсовыхъ сѣтей отъ 40 до 160 тыс. металлическихъ рублей [2]).

Къ этимъ среднимъ цифрамъ слѣдуетъ, впрочемъ, относиться весьма осторожно, такъ какъ онѣ выведены изъ статистическихъ рядовъ, представляющихъ большія колебанія вверхъ и внизъ. Разница въ стоимости сооруженія рельсовыхъ путей по областямъ одной и той же страны и отдѣльныхъ линій чрезвычайно велика [3]).

---

1) Это явленіе особенно рельефно обнаружилось тамъ, гдѣ не было составлено заранѣе опредѣленнаго плана рельсовой сѣти, и сооруженіе ея предоставлено было частной предпріимчивости (Англія).

2) А именно Великобританія 630 тысячъ франковъ $157\frac{1}{2}$ тыс мет. руб.

въ томъ числѣ:	Англія	748	„	„	174	„ „ „
	Шотландія.	503	„	„	$120\frac{3}{4}$	„ „ „
	Ирландія . . .	218	„	„	$54\frac{1}{2}$	„ „ „
	Франція	434	„	„	$108\frac{1}{2}$	„ „ „
	Германія . . .	333	„	„	$83\frac{1}{4}$	„ „ „
	Австрія . . .	346	„	„	$86\frac{1}{2}$	„ „ „
	Италія	305	„	„	$76\frac{1}{4}$	„ „ „
Бельгія	государст. дорог.	416	„	„	104	„ „ „
	частныя дороги	255	„	„	$63\frac{3}{4}$	„ „ „
	Соедин. Штаты.	173	„	„	$43\frac{1}{4}$	„ „ „
	Россія	—	„	„	$71\frac{1}{4}$	(114 тыс. кред).

Annuaire special des chemins de fer Belge, T. X, XI, 298; Свѣдѣнія о желѣз дорог. въ Россіи въ 1885 г., изд. Госуд контроля.

3) Изъ приведенной выше таблицы видно, что въ Великобританіи ирландскія дороги построены въ $2\frac{1}{2}$ раза дешевле дорогъ шотландскихъ и въ $3\frac{1}{2}$ раза дешевле дорогъ англійскихъ. Въ Бельгіи государственныя первоклассныя дороги обошлись въ $1\frac{1}{2}$ раза дороже дорогъ частныхъ Въ Сѣверной Америкѣ въ различныхъ областяхъ республики стоимость сооруженія

Эта разница обусловливается не только разнообразіемъ топографическихъ и экономическихъ условій, отъ которыхъ зависитъ стоимость сооруженія отдѣльныхъ линій; но также различіемъ типовъ рельсовыхъ путей, представляющихъ довольно много разновидностей, начиная съ первоклассныхъ линій, связывающихъ главные торгово-промышленные центры и служащихъ главными артеріями міровой торговли, и оканчивая рельсовыми путями, предназначенными исключительно для мѣстныхъ нуждъ.

Съ теченіемъ времени эта разница возрастаетъ вслѣдствіе понижения стоимости сооруженія второстепенныхъ путей. Постройка дешевыхъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ составляетъ въ настоящее время одинъ изъ самыхъ серьезныхъ вопросовъ, озабочивающихъ правительства и техниковъ. Техника дѣлаетъ въ этомъ отношеніи успѣхи, а нѣкоторые компетентные спеціалисты желѣзнодорожнаго дѣла высказываютъ убѣжденіе, что въ Европѣ вслѣдъ за сооруженіемъ сѣти дорогихъ рельсовыхъ линій долженъ наступить періодъ строительства дешевыхъ мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ. Это убѣжденіе къ извѣстной степени подтверждается какъ дешевизной сооруженія нѣкоторыхъ отдѣльныхъ линій, такъ и хорошими результатами, достигнутыми даже для цѣлыхъ сѣтей желѣзныхъ дорогъ въ нѣкоторыхъ второстепенныхъ государствахъ [1]). Хотя

километра рельсовыхъ путей была слѣдующая. въ Центральныхъ Штатахъ 71½ тыс. мет. руб. (286 тыс. фр), Тихо-Океанская линія 53¾ тыс мет р (215 тыс. фр.), въ Новой Англіи 42 тыс. мет. р. (168 т фр), Западные и Юго-Западные Штаты 38½ тыс. мет р. (154 тыс фр.), Южные 30 тыс. мет. р. (120 тыс. фр.). Разницу въ стоимости сооруженія отдѣльныхъ дорогъ смот. ниже. Annuaire special des chemins de fer belges XI, 309.

1) Въ Англіи при средней стоимости сооруженія километра рельсоваго пути въ 174 тыс руб. есть линія, постройка которой обошлась всего 18 тыс. руб. (Leven and East of Fife); въ Германіи самая дешевая узкоколейныя линія (Brolthaler Bahn) стоила 18 087 марокъ, т. е. 5½ тыс мет. руб , въ Австріи есть линія стоимостью въ 19 317 марокъ, т е 6000 мет. руб. Самую дешевую желѣзнодорожную сѣть имѣетъ Швеція, не смотря на невыгодныя топографическія условія. На 36 ширококолейныхъ дорогахъ кило-

опыты постройки дешевыхъ желѣзныхъ дорогъ далеко не вездѣ увѣнчались успѣхомъ, но необходимо имѣть въ виду, съ одной стороны, традиціи техники, воспитавшейся на образцахъ дорогаго англійскаго и французскаго желѣзнодорожнаго строительства, а съ другой—стѣснительность законодательства, препятствующаго нерѣдко возможному удешевленію постройки чрезмѣрно высокими техническими нормами [1]). Сооруженіе дешевыхъ рельсовыхъ путей остается еще въ значительной мѣрѣ въ области пожеланій, но въ виду имѣющихся уже нынѣ фактовъ и компетентныхъ заявленій техниковъ и экономистовъ нельзя согласиться съ тѣми изслѣдователями

метръ пути обошелся въ среднемъ выводѣ въ 79000 франк. ($19^3/_1$ тыс мет. руб.), причемъ нѣсколько линій стоили отъ 35 до 50 тыс. фр. ($8^3/_1$—$12^1/_2$ тыс. мет руб.). Постройка 26 линій узкоколейныхъ дорогъ обошлась въ среднемъ 50000 франк. километръ (12500 руб. мет.), въ томъ числѣ 8 линій—отъ 29 до 35 тысячъ марокъ ($7^1/_1$—$8^3/_4$ тыс. мет. руб). Arch f. Eisenbahnwesen, 1886 г., 81—89.

[1]) Правильная постановка вопроса о второстепенныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ смыслѣ необходимости упрощенія и „индивидуализаціи“ какъ постройки, такъ и эксплоатаціи мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ и питательныхъ вѣтвей, составляетъ заслугу Вебера. Эту мысль онъ усердно пропагандировалъ въ своихъ большихъ работахъ и брошюрахъ, полнѣе всего она развита въ его Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen der minderer Ordnung. Обстоятельно останавливаются на томъ же вопросѣ Ad. Wagner, Die Eisenbahnen, §. 253, Em. Sax—Die Eisenbahnen, 328—356 Въ концѣ 70-хъ и началѣ 80 хъ годовъ сознаніе значенія второстепенныхъ дорогъ и необходимости облегчить ихъ устройство и эксплоатацію переходитъ въ законодательство, и издаются регламенты о второстепенныхъ дорогахъ во Франціи, Австріи, Италіи, Бельгіи. Разработка вопроса продолжается нынѣ въ спеціальныхъ журналахъ Изъ новѣйшихъ работъ слѣдуетъ отмѣтить статью Ulrich'a—Die Klassification der Eisenbahnen, въ Arch fur Eisenbahnwesen, 1884, Heft 2. Изъ русскихъ желѣзнодорожныхъ практиковъ занимался этимъ вопросомъ г Рихтеръ, старавшійся привить у насъ доктрину Вебера. Рихтеръ—Очеркъ мѣръ, уменьшающихъ расходы содержанія и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

желѣзнодорожнаго хозяйства, которые назначаютъ слишкомъ высокій *минимальный* предѣлъ стоимости сооруженія желѣзныхъ дорогъ [1]).

По отношенію къ разсматриваемому здѣсь вопросу, т. е. зависимости величины желѣзнодорожныхъ предпріятій отъ стоимости сооруженія рельсовыхъ путей, слѣдуетъ замѣтить, что удешевленіе постройки желѣзныхъ дорогъ не всегда оказываетъ вліяніе на уменьшеніе величины желѣзнодорожныхъ компаній, такъ какъ мѣстныя дешевыя дороги могутъ сооружаться и эксплоатироваться не самостоятельно, а въ качествѣ питательныхъ вѣтвей при главныхъ линіяхъ.

3) Третьей причиной преобладанія въ желѣзнодорожной промышленности крупныхъ предпріятій являются сліянія мелкихъ и среднихъ компаній въ большія общества. Къ этому вопросу мы возвратимся въ другомъ мѣстѣ, здѣсь же замѣтимъ, что сліянія желѣзныхъ дорогъ, происходившія въ однѣхъ странахъ по иниціативѣ компаній, а въ другихъ по иниціативѣ правительства [2]), объясняются тремя мотивами: во 1-хъ, выгодностью большихъ компаній относительно расходовъ эксплоатаціи; во 2-хъ, стремленіемъ къ устраненію конкурренціи и тѣми выгодами, которыя достигаются большою капитальною силою и независимостью крупныхъ компаній; въ 3-хъ, стремленіемъ къ болѣе равномѣрному распредѣленію доходовъ между желѣзнодорожными предпріятіями.

Что касается перваго мотива, то преимущества большихъ компаній относительно экономіи издержекъ

---

[1]) Ср. напр. мнѣніе проф. Чупрова, опредѣлявшаго минимальную стоимость постройки версты рельсоваго пути въ 30 тыс руб. Необходимо имѣть въ виду, что изслѣдованіе почтеннаго профессора вышло 12 лѣтъ назадъ.

[2]) Сліянія желѣзныхъ дорогъ по иниціативѣ компаній происходили въ обширныхъ размѣрахъ въ Англіи и С. Америкѣ, по иниціативѣ правительства во Франціи.

производства считаются въ настоящее время спорными. Нѣкоторые французскіе ученые, мнѣніе которыхъ въ русской экономической литературѣ поддерживается проф. Чупровымъ [1]), придаютъ важное значеніе экономіи большихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій на расходахъ центральнаго управленія; нѣмецкіе выдающіеся авторитеты, какъ Эм. Саксъ [2]), А. Вагнеръ [3]) считаютъ эту экономію не имѣющею существеннаго значенія, но указываютъ на возможность лучшей организаціи транспорта; а Веберъ отзывается о выгодности большихъ компаній и возможности достиженія ими дѣйствительной экономіи весьма скептически [4]),

---

1) А. Чупровъ. Желѣзнодорожное хозяйство, т. I. 159 и слѣд.

2) E. Sax. Die Eisenbahnen, 391—393

3) A. Wagner. Das Eisenbahnwesen, § 248, хотя признаетъ, что издержки центральнаго управленія на большихъ линіяхъ могутъ быть относительно меньше, нежели на малыхъ, но замѣчаетъ, что общая дороговизна или дешевизна расходовъ эксплоатаціи зависитъ отъ другихъ болѣе вліятельныхъ факторовъ.

4) Weber, Nationalität und Eisenbahnpolitik. Относительно англійскихъ слияній Веберъ говоритъ. Если сравнить издержки производства небольшихъ англійскихъ дорогъ съ крупными компаніями, то окажется, что слія-нія были вызваны выгодностью ихъ для большихъ компаній, а не необходимостью для малыхъ. Изъ 306 англійскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ осталось 83 самостоятельныхъ предпріятій, и въ томъ числѣ 66 изъ нихъ владѣютъ сравнительно маленькими линіями Издержки очень многихъ небольшихъ компаній представляютъ благопріятное отношеніе, въ Шотландіи и Ирландіи, гдѣ особенно заботились объ экономномъ веденіи дѣла, доходность этихъ компаній во всякомъ случаѣ не меньше, нежели большихъ (стр. 23—24). По мнѣнію автора, если большимъ компаніямъ удалось путемъ слія-ній возвысить свою доходность, то это достигнуто не дѣйствительной эко-номіей, а ухудшеніемъ эксплоатаціи на менѣе прибыльныхъ участкахъ и кон-центраціей силъ на главныхъ доходныхъ линіяхъ. Но эта система, которая практикуется большими желѣзнодорожными компаніями и въ другихъ стра-нахъ, напр во Франціи, весьма невыгодна для народнаго хозяйства (Ib. стр 21, 34). Говоря о слияніи въ большія компаніи французскихъ желѣзныхъ дорогъ, Веберъ высказываетъ слѣдующее общее положеніе тамъ, гдѣ не-избѣжны схема и однообразіе въ постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ

Несомнѣнно, что большія желѣзнодорожныя компаніи, какъ и другія большія предпріятія, *могутъ* достигнуть экономіи на расходахъ центральнаго управленія, но во 1-хъ, эти расходы не столь велики, чтобы *сбереженія* на нихъ оказывали существенное вліяніе на желѣзнодорожное хозяйство [1]); во 2-хъ, расточительность большихъ желѣзнодорожныхъ компаній не рѣдко парализуетъ эту возможную экономію. Такъ французская сѣть, раздѣленная между шестью огромными компаніями, имѣетъ расходы центральнаго управленія выше, нежели во многихъ

дорогъ, экономія можетъ возростать вмѣстѣ съ увеличеніемъ размѣровъ желѣзнодорожнаго предпріятія, но этотъ результатъ вовсе не достигается во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ не существуетъ указанныхъ условій. Слияніе съ другой дорогой освобождаетъ маленькую линію отъ значительной части издержекъ центральнаго управленія; но въ то же время оно отягощаетъ формы управленія и эксплоатаціи, которыя составляются по мѣркѣ большой линіи, такъ что въ концѣ концовъ итогъ этихъ счетовъ всегда остается проблематическимъ (Ib. стр 35). Большія компаніи не способны къ хозяйственному управленію, согласованному съ различными мѣстными обстоятельствами и условіями, а также къ маленькимъ улучшеніямъ и нововведеніямъ техническимъ и административнымъ. Для успѣшнаго управленія линіями и сѣтями въ 2000, 3000, 5000 килом., при посредствѣ цѣлой арміи агентовъ, требуется устойчивая схематизація, при которой почти совершенно исчезаетъ возможность проявленія личной инициативы администраторовъ. Послѣдствіемъ этого является рутина и застой, которыми страдаютъ французскія дороги, тогда какъ въ сосѣднихъ странахъ желѣзнодорожное дѣло прогрессируетъ (Ib. 38).

[1]) Em. Sax опредѣляетъ средніе расходы центральнаго управленія отъ $3,_{15}$ до $7,_{4}$ %, а именно: Бельгія $3,_{15}$ % Австро-Венгрія $5,_{88}$ %, Великобританія $6,_{05}$ %, Франція 7%, Пруссія $7,_{4}$ % Въ Россіи расходы на центральное управленіе въ теченіе послѣдняго десятилѣтія съ 1875 по 1884 годъ колебались отъ $5,_{8}$% до $6,_{75}$%; расходы на управленіе дорогою отъ $8^{1}/_{4}$ до 7%, а по обѣимъ статьямъ отъ 14 до 15%. Въ статистич. свѣдѣніяхъ и государственнаго контроля за 1885 годъ расходы на общее управленіе исчислены въ $12,_{9}$%.

другихъ странахъ [1]). Такой же результатъ обнаруживается при сравненіи отдѣльныхъ крупныхъ компаній съ компаніями средними и мелкими [2]). Въ 3-хъ, если

---

1) Проф. Чупровъ ссылается именно на французскія компаніи: „Пруссія, говоритъ онъ, въ которой сѣть въ 1388 миль была въ 1869 г., разбита между 30 управленіями, несмотря на всю нѣмецкую экономію, заставляетъ свои грузы платить въ пользу дирекцій больше, нежели Франція, гдѣ плата высшимъ служащимъ щедрѣе, но въ то же время вся сѣть находится въ рукахъ шести большихъ компаній". (Желѣзнодор. хозяйство, Т. I, 162). Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что это сравненіе не убѣдительно, такъ какъ не только на бельгійскихъ, но также на австрійскихъ и англійскихъ дорогахъ расходы центральнаго управленія, не смотря на раздробленность сѣти, значительно ниже, нежели на французскихъ. Къ этимъ среднимъ выводамъ слѣдуетъ впрочемъ относиться крайне осторожно, такъ какъ на процентное отношеніе расходовъ центральнаго управленія къ остальнымъ расходамъ эксплоатаціи имѣютъ значительное вліяніе размѣры движенія и доходность дорогъ, при увеличеніи которыхъ процентное отношеніе этихъ расходовъ къ остальнымъ понижается.

2) До какой степени расходится съ дѣйствительностью теоретически правильное предположеніе объ относительной дешевизнѣ центральнаго управленія и общихъ расходовъ въ большихъ желѣзнодорожныхъ компаніяхъ, доказательствомъ могутъ служить русскія желѣзныя дороги. Изъ напечатанной ниже (см. приложеніе къ настоящей главѣ) таблицы расходовъ на общее завѣдываніе дорогами видно, что эти расходы весьма разнообразны Начиная съ нѣсколькихъ десятковъ тысячъ руб (Ливенская жел. дорога— 21 тыс , Лодзинская 51 тыс., Тамбово-Козловская 58 тыс Шуйско-Ивановская 77 тыс , Рязско-Моршанская 126 тыс. и т. д), они достигаютъ въ большихъ компаніяхъ свыше миллона рублей. Такъ: общество Либаво-Роменской дороги расходуетъ на общее управленіе дорогою 1,083, 358 руб , Главное общество—1,900,000 руб , а Юго Западное общество—2,084,000 р. Между протяженіемъ дороги и расходами центральнаго управленія не существуетъ никакого правильнаго отношенія Есть маленькія линіи, на которыхъ расходуется на версту пути по этой статьѣ до 2000 руб. (Лодзинская, Рязанско-Козловская), но есть и такія, на которыхъ расходуется 400—500 руб. (Ливенская, Митавская, Шуйско-Ивановская). Съ другой стороны, огромныя общества въ 800, 900, 1000 и 2000 верстъ каждое имѣютъ расходы центральнаго управленія весьма различные и нерѣдко выше малыхъ и среднихъ обществъ. Такъ средніе расходы центральнаго управленія для всей сѣти русскихъ дорогъ равняются 790 руб. на версту пути; между

экономія на расходахъ центральнаго управленія и достигается, то она нерѣдко поглощается увеличеніемъ расходовъ по другимъ статьямъ вслѣдствіе шаблонности управленія и веденія всего хозяйства en grand [1]).

тѣмъ самыя большія общества имѣютъ по этой статьѣ расходы не ниже, а выше среднихъ, именно: Главное общество (2227 верстъ) расходуетъ на версту пути 853 руб., Либаво-Роменская дорога (1191 вер.)—909 руб., Юго-Западныя дороги (2,300 вер.)—906 руб. Другія крупныя компаніи расходуютъ значительно меньше: Московско-Брестская д. (1028 в) расходуетъ на версту пути 663 руб., Закавказская дорога (941 вер)—617 руб., Козлово-Воронежско-Ростовская (800 вер.)—732 руб , Харьково-Николаевская д.(830 вер.)—585 руб., Грязе-Царицинская (702 вер.)—557 руб., Нѣкоторыя дороги средней величины и малыя расходуютъ на версту пути столько же и даже меньше, напр : Динабурго-Витебская д. (244 в.) расходуетъ 993 р., Курско-Кіевская (440 вер.)—727 р., Моршанско-Сызранская (498 в)—611 р.. Ряжско-Вяземская (657 в.) -589 р., Московско-Ярославская (271 в.)—472 р., Шуйско-Ивановская (172 в.)—347 руб. Если для опредѣленія относительной тяжести расходовъ центральнаго управленія взять единицу движенія—поѣздо-версту, то окажется, что въ нѣкоторыхъ самыхъ крупныхъ обществахъ этотъ расходъ также выше средняго и выше, нежели на нѣкоторыхъ малыхъ линіяхъ. Средніе расходы центральнаго управленія для всей сѣти на поѣздо-версту равняются 18,$_4$ коп., между тѣмъ на Юго-Западныхъ дорогахъ они составляютъ 20 к., на Закавказской дор. 21 к., на Либаво-Роменской 22 коп., а на малыхъ линіяхъ: Рыбинско-Бологовской д. (286 вер.)—20 коп., Ряжско-Моршанской (133 вер.)—20 коп , Рига-Динабургской (215 в.)—19 коп. Орлово-Грязской (289 в)—16 коп., Рязанско-Козловской (198 в.)—15 к. Московско-Рязанской (244 в.)—14 к., Московско-Ярославской (271 в.)—11 коп., Ярославско-Вологодской (192 в.)—10 коп.

Не смотря на большое разнообразіе желѣзнодорожныхъ обществъ по величинѣ и доходности, расходы на общее управленіе, достигая въ среднемъ около 13%, колеблются между 10 и 20% всѣхъ расходовъ эксплоатаціи, за исключеніемъ одной Новоторжской дороги (30%). Такая амплитуда колебаній, относительно нешироката, доказываетъ, что расходы на центральное управленіе возрастаютъ почти пропорціонально величинѣ и средствамъ компаній, и что сбереженія по этой статьѣ въ большихъ обществахъ довольно сомнительны.

[1]) Большія русскія компаніи, не достигая даже относительной экономіи на расходахъ центральнаго управленія, тѣмъ болѣе не достигаютъ ея на остальныхъ расходахъ. Изъ двухъ самыхъ крупныхъ компаній Глав-

Но если экономія на расходахъ эксплоатаціи въ большихъ желѣзнодорожныхъ компаніяхъ представляется проблематическою, то главными мотивами сліяній должно признать, съ одной стороны, стремленіе компаній устранить конкурренцію и пріобрѣсть бо́льшую самостоятельность и силу, а съ другой—стремленіе государственной власти достигнуть равномѣрнаго распредѣленія доходовъ между большими желѣзнодорожными компаніями, составляемыми изъ доходныхъ и малодоходныхъ линій, и тѣмъ

ное Общество Россійскихъ желѣзн дорогъ, благодаря чрезвычайно высокой доходности двухъ своихъ линій (Николаевской—34½ тыс. руб. и Нижегородской—21 тыс. руб на версту пути) имѣетъ благопріятный коэфиціентъ расходовъ эксплоатаціи; на Юго-Западныхъ дорогахъ, не смотря на доходность выше средней, расходы эксплоатаціи до 1885 г. поглощали 70—90% дохода, и даже въ исключительно благопріятномъ по доходности 1885 году, когда доходъ общества увеличился на 6 мил. руб., а расходы почти не измѣнились, они оказались весьма высокими сравнительно съ другими дорогами.

Въ 1885 году при 29,3 мил. дохода, что составляетъ на версту дороги 12753 р , Юго-Западныя дороги расходовали 15,24 мил. руб. или на версту 6634 руб. или 52%. Изъ дорогъ приблизительно такой же доходности или слабѣйшей нѣсколько линій имѣютъ меньшій абсолютный расходъ и болѣе благопріятный коэфиціентъ расходовъ эксплоатаціи. Такъ:

	Валовой доходъ на версту пути.	Расходы эксплоатаціи.	Коэфиціентъ расходовъ эксплоатаціи
Юго-Западныя . . .	12,753	6,634	52%
Курско-Кіевская . .	13,832	5,724	41½%
Курско-Хар.-Азовская	12,835	6,319	49¼%
Рыбинско-Бологовск.	11,384	5,824	51%
Ряжско-Моршанская	10,691	5,380	50⅓%
Московско-Ярославск.	12,348	4,940	40%
Фастовская	8,258	4,305	52%

Изъ этого видно, что всѣ хозяйственно эксплоатируемыя дороги даже небольшаго протяженія (до 300 верст.) даютъ болѣе благопріятные результаты, нежели общество Юго-Западныхъ дорогъ, располагающее огромной сѣтью въ 2300 верстъ. Можно указать, конечно, и линіи менѣе хозяйственныя сравнительно съ Юго-Западными дорогами (Орловско-Витебская, Орловско-Грязская, Привислянская, Риго-Динабургская).

облегчить для государства бремя приплатъ по линіямъ малодоходнымъ [1]),

Каковы бы ни были въ отдѣльныхъ случаяхъ причины желѣзнодорожныхъ сліяній, эти сліянія представляютъ выдающійся историческій фактъ и привели къ тому, что размѣры желѣзнодорожныхъ предпріятій, весьма крупные при самомъ ихъ возникновеніи, съ теченіемъ времени еще болѣе увеличились [2]).

§ 11. Вторая характерная черта желѣзнодорожныхъ предпріятій состоитъ въ преобладаніи постояннаго капитала надъ оборотнымъ и въ слабой способности постояннаго капитала къ извлеченію изъ предпріятія.

Постоянный капиталъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ: рельсовой путь со всѣми его сооруженіями, станціонныя и иныя зданія съ принадлежностями, мастерскія, телеграфъ, подвижной составъ; оборотный капиталъ заключается главнымъ образомъ въ необходимыхъ запасахъ разнаго рода матеріаловъ, между которыми первое мѣсто занимаетъ почти всегда топливо. Хотя абсолютно оборотные капиталы желѣзныхъ дорогъ довольно велики, но сравнительно съ капиталами постоянными они составляютъ незначительную долю.

Всякіе вообще основные капиталы мѣняютъ разъ данное назначеніе не безъ чувствительныхъ затрудненій; по

---

[1]) Согласно этому принципу во Франціи образованы шесть большихъ компаній изъ доходныхъ старыхъ линій (ancien reséau) и малодоходныхъ новыхъ (nouveau-reséau). Въ Россіи при образованіи Юго-Западнаго общества къ Одесской, Кіево-Брестской и Брест-Граевской дорогамъ присоединена бездоходная стратегическая Бендеро-Галацкая дорога.

[2]) Противуположныя явленія, т. е дробленіе большихъ компаній на мелкія—не извѣстны, если не считать нѣкоторыхъ широко задуманныхъ предпріятій, которыя не могли осуществиться, и вслѣдствіе этого нѣсколько линій, концессіонированныхъ первоначально одной компаніи, были въ послѣдствіи построены нѣсколькими компаніями.

капиталы жел.-дорожн. отличаются этимъ свойствомъ въ высокой степени вслѣдствіе прикрѣпленности ихъ къ землѣ, строго спеціальнаго назначенія и непримѣнимости къ нимъ въ сколько нибудь значительныхъ размѣрахъ постепенной потребительной амортизаціи. Изъ основнаго желѣзнодорожнаго капитала только незначительная часть (подвижной составъ, верхнее строеніе полотна, машины и разныя движимыя принадлежности) могутъ быть проданы отдѣльно и при благопріятномъ стеченіи обстоятельствъ безъ большихъ убытковъ; главная же составная часть желѣзнодорожнаго капитала,—полотно дороги, мосты, зданія имѣютъ при ликвидаціи желѣзнодорожнаго предпріятія самую ничтожную цѣну. Полотно рельсоваго пути не только ни къ чему не пригодно, кромѣ развѣ устройства на немъ шоссе, но своими насыпями и выемками крайне понижаетъ цѣнность принадлежащихъ желѣзной дорогѣ земельныхъ участковъ; точно также имѣетъ крайне ничтожную продажную цѣну значительная часть желѣзнодорожныхъ зданій, разбросанныхъ по линіи и въ большинствѣ случаевъ удаленныхъ отъ городскихъ и сельскихъ поселеній или расположенныхъ на ихъ окраинахъ.

Кромѣ прямой и непосредственной реализаціи затраченнаго въ предпріятіе капитала путемъ распродажи его, существуетъ еще реализація посредствомъ потребительной амортизаціи, т. е. посредствомъ оставленія снашиваемаго капитала безъ ремонта и возобновленія. Но и этотъ всегда убыточный способъ [1]) къ желѣз-

---

1) Извлеченіе капитала изъ предпріятія путемъ прекращенія ремонта и возобновленія всегда убыточно потому, что, во 1-хъ, при этомъ способѣ устраняются изъ хозяйства предметы, которые далеко еще не износились, а лишь подверглись частичной порчѣ; во 2-хъ), отсутствіе ремонта усиливаетъ въ огромной прогрессіи естественное разрушеніе капитала, независящее отъ хозяйственнаго потребленія. Въ хозяйствѣ, капиталъ кото-

нымъ дорогамъ примѣнимъ менѣе, нежели къ другимъ предпріятіямъ. При громадности желѣзнодорожныхъ капиталовъ, прекращеніемъ или значительнымъ сокращеніемъ ремонта пути, зданій, подвижнаго состава и пр. можно извлечь милліоны, и извѣстны случаи, когда компаніи для достиженія нѣкоторыхъ цѣлей пользовались этимъ пріемомъ; тѣмъ не менѣе подобный способъ ликвидаціи имѣетъ весьма узкіе предѣлы. Для огражденія безопасности движенія, а также извѣстныхъ удобствъ публики требуется поддержаніе рельсоваго пути и его принадлежностей на довольно высокомъ уровнѣ техническаго совершенства. Эти требованія безопасности и удобства, получившія выраженіе въ полицейскихъ и техническихъ желѣзнодорожныхъ регламентахъ и обязательныя такимъ образомъ не только по существу дѣла, но и въ силу закона, ставятъ такія условія, что прежде нежели прекращеніемъ ремонта будетъ извлечена сколько-нибудь значительная часть капитала, должна прекратиться эксплоатація дороги.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что большая часть капитала, затраченнаго въ желѣзнодорожное предпріятіе, должна считаться затратой абсолютно безвозвратной, какъ бы не измѣнялись въ послѣдствіи обстоятельства. Хотя случаи совершеннаго закрытія разъ устроенныхъ желѣзныхъ дорогъ встрѣчаются весьма рѣдко, но вышеприведенныя соображенія имѣютъ одинаковое значеніе и для ликвидаціи частичной, напр. когда приходится вслѣдствіе сократившагося движенія по дорогѣ или не оправдавшихся расчетовъ на большое движеніе закрывать одинъ путь на дорогѣ, устроенной въ два пути, закрывать часть станцій, мастерскихъ и т. п. Эта частичная

раго не ограждается своевременнымъ ремонтомъ, предоставляется широкій просторъ вліянію разрушительныхъ силъ природы, которыя быстро истребляютъ значительную часть капитала.

ликвидація хотя гораздо легче, но все же связана съ неизбѣжными значительными потерями капитала.

§ 12. Вторымъ факторомъ, опредѣляющимъ условія предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ, являются расходы желѣзнодорожнаго хозяйства. Исчисленіе и точная характеристика этихъ расходовъ составляетъ до настоящаго времени труднѣйшую и далеко не рѣшенную проблему желѣзнодорожной экономіи, не смотря на значительное количество ученыхъ трудовъ, посвященныхъ этому вопросу. Для нашей цѣли не представляется, впрочемъ, надобности углубляться въ спорныя детали, такъ какъ для выясненія условій предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ, въ зависимости отъ стоимости этихъ услугъ самому предпріятію, достаточно ограничиться болѣе общей и менѣе спорной характеристикой расходовъ желѣзныхъ дорогъ

Всѣ изслѣдователи сходятся въ признаніи основнаго положенія, что желѣзнодорожные расходы въ общей ихъ совокупности находятся въ довольно слабой зависимости отъ размѣровъ дѣятельности рельсоваго пути или, выражаясь технически,—отъ размѣровъ движенія; но это правило имѣетъ неодинаковое значеніе для различныхъ категорій расходовъ.

Расходы желѣзнодорожнаго хозяйства, которые должны быть выручены работой рельсоваго пути, распадаются на двѣ большія группы: А) процентъ на капиталъ желѣзнодорожнаго предпріятія и В) текущіе расходы эксплоатаціи.

А) Процентъ на капиталъ желѣзнодорожнаго предпріятія [1]), составляетъ въ среднемъ для цѣлыхъ сѣтей

---

1) Слѣдуетъ-ли причислять процентъ на капиталъ предпріятія къ расходамъ хозяйства? Мнѣнія на этотъ счетъ различны. Проф. Чупровъ говоритъ: „Находятся-ли желѣзныя дороги въ рукахъ государства, или ими владѣютъ частныя компаніи, все равно въ составъ издержекъ, вытека-

отъ 70 до 100% текущихъ расходовъ эксплоатаціи или отъ 35 до 55% общей суммы расходовъ. По от-

ющихъ изъ предварительной затраты капитала, долженъ быть включаемъ процентъ за пользованіе этими капиталами" (Желѣзнодор хозяйство, т I, стр 89). По мнѣнію Эм Сакса„ подъ издержками производства слѣдуетъ понимать только затраты труда и капитала, которые вызываются дѣятельностью желѣзнодорожнаго аппарата, но не проценты на основной капиталъ". Но вслѣдъ за этимъ, повидимому, отрицательнымъ рѣшеніемъ вопроса онъ прибавляетъ: „процентъ на капиталъ составляетъ однако составную часть стоимости транспорта (Selbskosten oder Gestehungskosten) наравнѣ съ другими общими расходами, напр. налогами, которые должны быть возмѣщены въ цѣнѣ транспорта (Die Eisenbahnen, 357).

Въ оффиціальной желѣзнодорожной статистикѣ повсемѣстно подъ издержками производства понимаются только текущіе расходы эксплоатаціи.

Рѣшеніе общаго вопроса о томъ, включать или не включать процентъ на капиталъ въ стоимость производства продукта, зависитъ отъ взгляда на процентъ съ капитала· если процентъ отождествляется съ предпринимательской прибылью, то включеніе не должно имѣть мѣста; если же капитальный процентъ, какъ средняя плата за пользованіе капиталомъ, отдѣляется отъ предпринимательской прибыли, т. е. отъ дохода, обусловливающагося экономической предпріимчивостью, то включеніе необходимо наравнѣ съ расходомъ на оплату труда. Мы держимся послѣдняго взгляда, ибо только онъ даетъ выходъ изъ неразрѣшимыхъ противорѣчій промышленной статистики. Въ самомъ дѣлѣ совершенно не понятно, почему процентъ на собственный капиталъ предпріятія не включается въ издержки производства, а на заемный капиталъ включается; почему плата за аренду, напр. машинъ (въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ сплошь и рядомъ практикуется наемъ подвижнаго состава), входитъ въ издержки производства; а если тѣ же машины будутъ построены на собственный капиталъ предпріятія, то оплата пользованія ими, за исключеніемъ ремонта, не попадетъ въ отчеты. Представимъ себѣ два предпріятія: одно имѣетъ большой основной капиталъ, на который пріобрѣтены всѣ хозяйственныя принадлежности, а другое ограничивается лишь затратой капитала на часть этихъ принадлежностей, остальныя же пріобрѣтаетъ посредствомъ найма. Очевидно, текущіе издержки производства перваго предпріятія будутъ по отчетамъ всегда гораздо меньше, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности они могутъ быть выше, нежели во второмъ предпріятіи. Напр. если сравнить издержки производства сахара двухъ владѣльцевъ сахарныхъ заводовъ, изъ которыхъ одинъ производитъ свекловицу на собственной землѣ, держитъ для этого собственный скотъ, орудія и проч., но не включаетъ въ стоимость производства ни поземельной ренты,

дѣльнымъ линіямъ колебанія будетъ, конечно, значительнѣе [1]).

ни процента на хозяйственный основной и оборотный капиталы, а другой покупаетъ свекловицу у плантаторовъ, то издержки производства сахара перваго заводчика будутъ гораздо ниже, хотя въ дѣйствительности при одинаковомъ способѣ расчета онѣ могутъ быть значительно выше. Такой же неправильный выводъ получился бы при сравненіи издержекъ производства двухъ желѣзныхъ дорогъ, изъ которыхъ одна работаетъ исключительно своимъ подвижнымъ составомъ, а другая имѣетъ наемные вагоны, локомотивы, арендуетъ въ узловыхъ пунктахъ станціи у другихъ дорогъ и т. п. При сравнительной статистикѣ расходовъ эксплоатаціи, напр. русскихъ дорогъ, работающихъ своимъ подвижнымъ составомъ, и дорогъ американскихъ, гдѣ значительная часть подвижнаго состава арендуется у особыхъ компаній, можетъ оказаться чувствительная ошибка въ выводахъ

Вопросъ о включеніи процента на капиталъ въ издержки производства не имѣетъ значенія лично для предпринимателя, ибо процентъ на капиталъ и предпринимательская прибыль сливаются въ одной кассѣ; но онъ имѣетъ весьма серьезное значеніе для опредѣленія производственной стоимости вещи и услуги съ точки зрѣнія какъ частнаго, такъ и народнаго хозяйства. Правильный и однообразный расчетъ издержекъ производства требуетъ оплаты всѣхъ производительныхъ силъ, участвующихъ въ производствѣ, причемъ безразлично, кому эти силы принадлежатъ. Для этого расчетъ долженъ вестись не отъ имени предпринимателя, а отъ имени *предпріятія*, оплачивающаго всѣ производительныя силы, которыми оно пользуется. Это основное начало правильнаго счетоводства, которое однако сплошь и рядомъ игнорируется.

Процентъ на капиталъ опредѣляется по среднимъ существующимъ въ странѣ нормамъ вознагражденія за ссудный капиталъ при безопасномъ его помѣщеніи, напр въ государственныхъ займахъ, ипотечныхъ бумагахъ и т. п.

1) E. Sax, Die Eisenbahnen, 368, приводитъ слѣдующую таблицу, показывающую отношеніе процентовъ на основной капиталъ къ текущимъ расходамъ эксплоатаціи; расчетъ сдѣланъ на километръ пути въ маркахъ:

	Процентъ на основной капиталъ.	Расходы эксплоатаціи	Отношеніе къ общей суммѣ тѣхъ и друг. расходовъ.
Англія	19.208 мар (4%)	25.248	43%
Бельгія	11.356 „ (4%)	19.813	36%
Голландія	9.530 „ (4%)	9.848	49%
Франція	14.755 „ (4%)	15.725	48%

Проценты на основной капиталъ желѣзныхъ дорогъ находятся въ нѣкоторой зависимости отъ размѣровъ движенія, такъ какъ дороги съ большимъ движеніемъ требуютъ бо́льшихъ затратъ на подвижной составъ, станціи, мастерскія и пр., не говоря уже о второмъ пути, который оказывается необходимымъ, когда пропускная способность перваго пути исчерпана. Но зависимость эта имѣетъ значеніе лишь въ извѣстныхъ, болѣе или менѣе широкихъ предѣлахъ и при томъ, главнымъ образомъ, при усиленіи работы, а не при ея сокращеніи. Если первоначально дорога устроена была на 10 паръ поѣздовъ въ сутки, то движеніе можетъ увеличиваться до этихъ предѣловъ, вызывая лишь относительно небольшое увеличеніе основнаго капитала. Если движеніе перейдетъ указанный предѣлъ и понадобится устройство втораго пути на всемъ протяженіи или большаго количества разъѣздныхъ путей и остановочныхъ пунктовъ, то такая достройка линіи потребуетъ новой затраты значительнаго основнаго капитала, который за то сразу значительно усилитъ пропускную способность дороги, такъ что при дальнѣйшемъ развитіи движенія потребуется

Процентъ на основной капиталъ.	Расходы эксплоатаціи.	Отношеніе къ общей суммѣ тѣхъ и друг. расходовъ.
Германія . . . . . 12 822 „ (5%)	18 480	41%
Австро-Венгрія . . 13.497 „ (5%)	11.643	53%
Италія . . . . . 12.171 „ (5%)	9 721	55%
Общая для европ. д. 15.422	16.486	48%
Сѣв. Америка . . 9.408 „ (6%)	11 062	46%
Россія . . . . . 5.711 руб. (5%)	6.126 руб.	48%

Для Россіи расчетъ сдѣланъ на версту пути, принимая за основаніе цифры Государст. Контроля за 1885 г., въ которыхъ основной (акціонерный и облигаціонный) капиталъ для сѣти въ 22.967 верстъ исчисленъ 2 623 397 000 руб. или на версту пути 114 225 руб. кредит., а расходы эксплоатаціи въ 140.902.000 руб. кредит. Процентъ на основной капиталъ взятъ безъ погашенія.

лишь усиленіе подвижнаго состава и расширеніе нѣкоторыхъ бойкихъ станцій. Наоборотъ, если на дорогѣ, разсчитанной первоначально на большое движеніе, его не оказывается, или движеніе, сначала значительное, затѣмъ сокращается, то уменьшить расходы на основной капиталъ весьма трудно вслѣдствіе объясненной выше трудности реализаціи разъ затраченнаго основнаго капитала.

Вотъ почему проценты на основной капиталъ можно считать расходомъ, слабо зависящимъ отъ движенія [1]).

В) Текущіе расходы эксплоатаціи, составляющіе второй большой отдѣлъ издержекъ ж. д. хозяйства, раздѣляются на *общіе* и *спеціальные* (терминологія Em. Sax'a) или иначе на *зависящіе* и *нѣзависящіе* отъ движенія. Не смотря на чрезвычайную теоретическую и практическую важность этого дѣленія и обширную литературу, посвященную изслѣдованію текущихъ расходовъ эксплоатаціи, характеристика и классификація ихъ остаются весьма спорными [2]). Помимо сложности статисти-

---

1) Кстати замѣтить, что расходы на усиленіе основнаго и оборотнаго капиталовъ въ отчетности ж дорогъ нерѣдко не отдѣляются строго отъ текущихъ расходовъ эксплоатаціи, вслѣдствіе чего въ расходы эксплоатаціи запосятся иногда значительныя суммы по достройкѣ дорогъ, пріобрѣтенію новаго подвижнаго состава и проч. Точно также не ведется и точныхъ счетовъ изнашиванія капитала, и не дѣлаются отчисленія въ возобновительные фонды, вслѣдствіе чего временно расходы эксплоатаціи могутъ значительно сокращаться, а затѣмъ при усиленномъ ремонтѣ изношеннаго капитала сильно возрастать. Эти крупные пробѣлы въ счетоводствѣ не только ослабляютъ достовѣрность статистическихъ данныхъ о стоимости сооруженія ж. дорогъ и высотѣ расходовъ эксплоатаціи, но имѣютъ серьезныя практическія неудобства для правительства по расчетамъ съ гарантированными ж. дорогами. Вопросъ объ упорядоченіи счетоводста на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ былъ возбужденъ еще въ 1881 г. Государст. Совѣтомъ, разрабатывался особой коммиссіей, а въ 1886 г разсматривался въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Здѣсь онъ вызвалъ принципіальныя разногласія, и дѣло не получило окончательнаго рѣшенія.

2) Старая литература вопроса объ исчисленіи и характеристикѣ расходовъ эксплоатаціи сведена въ прекрасномъ изданіи г. *Блиоха*—„Русскія

ческихъ вычисленій, требующихся для научнаго анализа расходовъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, изслѣдователь встрѣчается здѣсь съ непреоборимыми до настоящаго времени принципіальными трудностями, обусловливающимися: а) разнообразіемъ и массовымъ характеромъ желѣзнодорожныхъ расходовъ и б) разнородностью желѣзнодорожныхъ грузовъ и условій ихъ перевозки.

а) Всѣ расходы эксплоатаціи имѣютъ одну конечную цѣль—перевозку грузовъ, а потому всѣ расходы, строго говоря, находятся въ *извѣстной* зависимости отъ работы желѣзнодорожнаго аппарата; но дѣло въ томъ, что зависимость эта чрезвычайно неодинакова. Она тѣмъ сильнѣе и очевиднѣе, чѣмъ спеціальнѣе расходъ, чѣмъ болѣе онъ связанъ съ одной какой либо операціей и съ передвиженіемъ извѣстнаго количества одинаковыхъ грузовъ, и тѣмъ слабѣе, чѣмъ на бо́льшее число операцій и грузовъ онъ долженъ быть разложенъ.

То же явленіе существуетъ во всѣхъ отрасляхъ промышленности и представляетъ большія трудности для точнаго исчисленія издержекъ производства; но въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ эти трудности въ особенности

желѣзныя дороги относительно доходовъ и расходовъ эксплоатаціи, стоимости провоза и движенія грузовъ", также у *Ад. Вагнера* и *Эм. Сакса*. Болѣе извѣстныя изъ новѣйшихъ работъ: *Barychar*—Berechnung der Kosten auf den Eisenbahnen, 1877 *Laundhart*—Die Betriebskosten der deutschen Eisenbahnen, 1877. *Schübler*—Ueber Selbstkosten und Tarifbildung der deutschen Eisenbahnen 1879 г. *Baum*—Résultats de l'éxploitation des chemins de fer français. 1877. *Baumeister*—Summarische Veranschlagung der Betriebskosten 1880 г. Nordling.—Die Selbstkosten des Eisenbahntransports und die Wasserstrassenfrage in Frankreich, Preussen und Oesterreich, Wien. 1885. Его же статьи и полемика изъ за нихъ въ Archiv fur Eisenbahnwesen 1887 г На русскомъ языкѣ: монографія г. *Лопушинскаго*—Матеріалы по вопросу о раздѣленіи эксплоатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ на зависящія и независящія отъ движенія 1886 г.; спеціальные доклады объ исчисленіи издержекъ производства гг. инженеровъ Горчакова, фонъ-Вендриха, Дьякова и др въ „Желѣзнодорожномъ дѣлѣ" за 1886—87 гг.

велики, потому что количество расходовъ, которые непосредственно пріурочиваются къ данному грузу, здѣсь относительно незначительно. Можно съ точностью вычислить, напр. расходъ на упаковку, взвѣшиваніе груза и на нѣкоторыя другія столь же простыя операціи, пріурочивая ихъ непосредственно къ единицѣ груза; но уже расходъ на топливо можно непосредственно пріурочить только къ работѣ локомотива, т. е. къ передвиженію цѣлаго поѣзда, переводя его затѣмъ на единицу подвижнаго состава (вагонъ), а отсюда на единицу полезнаго груза, при чемъ такія вычисленія оказываются условными и шаткими, потому что между поѣздомъ и полезнымъ грузомъ не существуетъ устойчиваго отношенія. Другіе расходы, напр. на ремонтъ полотна дороги и подвижнаго состава, нельзя съ точностью вычислить не только на пудо-версту, но и на поѣздо-версту, хотя зависимость этихъ расходовъ отъ движенія не подлежитъ сомнѣнію. Подвигаясь далѣе къ расходамъ станціоннымъ, расходамъ по ремонту зданій, надзору за путемъ и т. д., наконецъ, къ общимъ расходамъ по всѣмъ службамъ, мы все болѣе и болѣе теряемъ возможность перевода ихъ на единицу груза и, слѣдовательно, — возможность точнаго опредѣленія степени ихъ зависимости отъ движенія.

Если для нѣкоторыхъ расходовъ эта зависимость такъ слаба, что ее можно безъ особаго ущерба для точности исчисленій издержекъ желѣзнодорожнаго хозяйства игнорировать, то для другихъ подобное игнорированіе приведетъ къ крупнымъ ошибкамъ. Установить апріорно границу для терпимой погрѣшности и общій принципъ классификаціи расходовъ на зависящіе и независящіе отъ движенія невозможно; опытныя же изслѣдованія даютъ чрезвычайно разнообразные и противурѣчивые результаты, вслѣдствіе разнообразія условій и взаимодѣйствующихъ причинъ, подъ вліяніемъ которыхъ они находятся.

б) Но если допустить, что путемъ теоретическихъ изслѣдованій и опытовъ удалось бы установить, хотя приблизительно, точную характеристику расходовъ эксплоатаціи въ зависимости отъ движенія грузовъ, то и въ такомъ случаѣ окажется не меньше трудностей при распредѣленіи этихъ расходовъ между пассажирскимъ и товарнымъ движеніемъ. Условія перевозки пассажировъ и товаровъ столь различны, что попытки подвести ихъ къ общему знаменателю не увѣнчались до сихъ поръ успѣхомъ. Хотя всѣ изслѣдователи по необходимости дѣлаютъ уравненіе пассажира съ извѣстнымъ количествомъ товарныхъ грузовъ, но до какой степени эти уравненія гадательны, видно изъ того, что одни считаютъ пассажира равнымъ $^1/_2$ тоннѣ (30 пуд.) товара, другіе—тоннѣ, третіе $1^1/_2$ тоннѣ и выше [1]). Каждая изъ этихъ формулъ дастъ, очевидно, совершенно различные выводы.

Вслѣдствіе трудности точной характеристики расходовъ эксплоатаціи болѣе осторожные экономисты не вдаются въ детальное ихъ изслѣдованіе, ограничиваясь общими замѣчаніями [2]). Общій и безспорный выводъ

---

1) Изъ русскихъ изслѣдователей г. Чупровъ, (Желѣзнодорожн. Хозяйство Т. I, 85) слѣдуя расчетамъ нѣкоторыхъ старыхъ писателей, принимаетъ пассажира равнымъ 30 пуд., также считаетъ г. Бліохъ (Русскія жел. дороги относительно доходовъ и расходовъ эксплоатаціи, 143), другіе изслѣдователи держатся французской формулы, по которой пассажиръ=тоннѣ груза. Той же формулы придерживаются изслѣдователи нѣмецкіе, какъ напр. Baumeister, Nordling; нѣкоторые опредѣляютъ перевозку пассажира еще дороже. Такъ напр. Todt—Der Personenverkehr auf den Preussischen Staatsbahnen (Arch f. Eisenbahnwesen 1886, 12—44) считаетъ стоимость тонно-километра въ 2 пф., а стоимость пассажиро-километра въ $3{,}_{12}$ пф. Журналъ „Stahl unp Eisen“ для Бреславльскаго округа исчисляетъ тонно-километръ въ $1{,}_{94}$ пф., пассажиро-километръ въ $3{,}_{03}$ пфенига.

2) Приводимъ только, какъ матеріалъ, официальныя данныя о расходахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1875 по 1884 г. по принятой Министерствомъ Путей Сообщенія классификаціи Таблица взята изъ статистической работы г. Баландина (Желѣзнодорожное дѣло, 1886 г. № 10).

тотъ, что значительная часть текущихъ расходовъ эк-

Распредѣленіе расхода на русскихъ жел. д. по его главнымъ элементамъ, въ 1875—1884 гг.

Годъ	Центральное управленіе.			Управленіе дорогой.			Путь и строенія.			Движущая сила и подвижной составъ.						Движеніе.			Всего расходовъ.		
											На версту:				На версту:					
	Всего.	На версту дороги.	% всего расхода.	Всего.	На версту дороги.	% всего расхода.	Всего.	На версту дороги.	% всего расхода.	Всего.	Локомотивы.	Товарные.	% всего расхода.	Всего.	Локомотивы.	Товарные.	% всего расхода.	Всего.	На версту дороги.	% валового расхода.
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
	милл. р.	р.		милл. р.	р.		милл. р.	р.		милл. р.	р.	к.		милл. р.	р.	к.		милл. р.	р.	
1875	5,56	320	6,17%	7,44	428	8,25%	26,83	1543	29,74%	36,60	2105	51,7	40,57%	13,78	792	19,9	15,27%	90,21	5188	63,53%
1876	6,50	366	6,76—	7,77	437	8,08—	29,91	1683	31,10—	37,59	2114	51,8	39,09—	14,40	810	19,9	14,97—	96,17	5410	65,18—
1877	7,15	374	6,17—	8,35	437	7,21—	34,92	1827	30,11—	46,66	2440	52,6	40,24—	18,87	987	21,3	16,27—	115,95	6065	59,94—
1878	8,24	416	6,09—	9,61	484	7,10—	42,98	2167	31,77—	53,90	2717	54,5	39,84—	20,56	1036	20,8	15,20—	135,29	6820	60,14—
1879	8,33	401	5,81—	10,07	485	7,02—	45,93	2212	32,01—	56,82	2736	57,7	39,60—	22,23	1075	22,6	15,56—	143,48	6916	67,34—
1880	9,03	430	6,18—	10,51	500	7,20—	47,61	2266	32,57—	55,74	2652	59,9	38,14—	23,26	1107	25,0	15,91—	146,15	6955	75,08—
1881	9,31	438	6,62—	10,03	472	7,13—	43,80	2036	30,77—	53,84	2532	57,7	38,26—	24,23	1140	26,0	17,22—	140,71	6618	70,11—
1882	9,28	435	6,76—	10,03	470	7,31—	39,74	1862	28,95—	53,65	2513	55,5	39,07—	24,59	1152	25,4	17,91—	137,29	6432	63,84—
1883	9,45	430	6,64—	10,67	485	7,49—	40,67	1850	28,59—	55,62	2529	54,2	39,10—	25,86	1176	25,2	18,18—	142,27	6470	61,44—
1884	9,45	421	6,77—	9,78	436	7,01—	39,65	1766	28,42—	54,33	2420	53,5	38,94—	26,30	1172	25,8	18,86—	139,51	6215	60,81—

сплоатаціи находится въ довольно слабой зависимости отъ полезной работы жел. дороги, а потому эти расходы возрастаютъ и убываютъ не пропорціонально колебаніямъ въ движеніи грузовъ, а слабѣе. Вслѣдствіе этого при уменьшеніи движенія стоимость перевозки единицы груза возрастаетъ, при чемъ оказывается высокій минимальный предѣлъ, ниже котораго расходы не падаютъ при самой ничтожной работѣ желѣзной дороги; наоборотъ, при увеличеніи движенія стоимость перевозки единицы груза понижается въ довольно быстрой прогрессіи [1]).

---

[1]) Для опредѣленія прогрессіи пониженія расходовъ при увеличеніи движенія было предложено нѣсколько эмпирическихъ формулъ. Такъ въ цитированномъ выше изданіи г. Бліоха (стр. 220), для русскихъ желѣзныхъ дорогъ принято: 1) что расходы, вполнѣ независящіе отъ движенія, равняются 600 руб. на версту пути, 2) что расходы, зависящіе отъ движенія, для дорогъ съ валовымъ доходомъ ниже 7.600 руб. на версту пути, составляютъ 33% валоваго дохода, а съ доходомъ выше 7.600 руб =30% валоваго дохода; наконецъ, 3) расходы, отчасти зависящіе отъ движенія, составляютъ величину, которая можетъ быть выражена формулою $500\sqrt{x}$, гдѣ x означаетъ валовой доходъ съ версты, выраженный въ тысячахъ рублей. Сообразно этому формула расхода для дорогъ съ доходомъ ниже 7.600 руб на версту пути будетъ 600 руб.$+500\sqrt{x}+330\,x$; а для дорогъ съ доходомъ выше 7.600 руб.$=600+500\sqrt{x}+300\,x$. По этой формулѣ на дорогахъ

съ доходомъ въ	1000	руб.	на	версту	пути	расходы	эксплоат.=143%
„	2000	„	„	„	„	„	„ 98%
„	5000	„	„	„	„	„	„ 67%
„	10000	„	„	„	„	„	„ $51{,}8$%
„	15000	„	„	„	„	„	„ $46{,}9$%
„	20000	„	„	„	„	„	„ 44%
„	30000	„	„	„	„	„	„ 41%

По расчетамъ Баумейстера для прусскихъ дорогъ изъ 297 мил. марокъ расходовъ эксплоатаціи приходится на расходы независящіе отъ движенія, (общіе расходы—$25{,}25$ мил. марокъ и путевые расходы, независящіе отъ движенія—$53{,}75$ мил.) 79 мил. или $26^1/_2$%; на расходы, отчасти

Среднюю стоимость перевозки должно отличать отъ минимальной нормы расходовъ передвиженія, существующей для нѣкоторыхъ категорій грузовъ. Грузы дополнительные, помѣщаемые въ неполные поѣзда или полунагруженные вагоны и не требующіе прибавочныхъ поѣздовъ или даже прибавочныхъ вагоновъ въ поѣздѣ, а также грузы обратные, перевозимые въ пустыхъ обратныхъ вагонахъ и поѣздахъ,—вызываютъ собственно на передвиженіе (не считая расходовъ экспедиціи, общихъ расходовъ и пр.) весьма незначительные прибавочные расходы, которые нерѣдко вовсе игнорируются [1]).

зависящіе отъ движенія (станціонная служба)—85,73 мил. или $28^1/_2{}^0/_0$, наконецъ, на расходы, зависящіе отъ движенія—133 мил. или $45^0/_0$

Нордлингъ (Archiv fur Eisenbahnwesen 1886, 55) для австрійскихъ дорогъ приводитъ слѣдующій расчетъ пониженія стоимости перевозки при увеличеніи движенія, сдѣланный на километръ пути: перевозка первыхъ 250000 тоннъ или пассажировъ обходится дорогѣ въ 2,83, пф. за тонну или пассажира; каждыя слѣдующія 250 тыс. тоннъ обходятся: въ 1,52 пф., 1,38 пф., 1,24 пф., 1,10 пф., 0,90 пф. По этой формулѣ средняя стоимость перевозки при $1^1/_2$ мил. тоннъ или пассажировъ на километръ будетъ 1,30 пф за тонно-километръ или пассажиро-километръ. Авторъ утверждаетъ, что эта формула оправдывается и на нѣкоторыхъ германскихъ дорогахъ

[1]) Относительно стоимости перевозки дополнительныхъ и обратныхъ грузовъ мнѣнія еще болѣе расходятся, нежели относительно перевозки прямыхъ грузовъ. Одни желѣзнодорожные практики считаютъ ихъ равными $^1/_2$—$^1/_4$ среднихъ расходовъ эксплоатаціи или расходовъ по перевозкѣ прямыхъ грузовъ, другіе утверждаютъ, что эти расходы такъ ничтожны что ихъ можно вовсе не считать. Директора англійскихъ желѣзныхъ дорогъ не разъ заявляли передъ парламентскими коммиссіями, что они расходовъ на передвиженіе груза netto вовсе не считаютъ; разъ идетъ поѣздъ, прибавка или уменьшеніе груза не составляетъ никакой разницы. Казалось бы, при такомъ взглядѣ англійскія желѣзн. дороги должны были бы обращать особенное вниманіе на нагрузку поѣздовъ, увеличивающую чистый доходъ; но въ дѣйствительности оказывается обратное: англійскіе поѣзда отличаются слабой нагрузкой. Несмотря на огромное пассажирское движеніе, пассажирскій поѣздъ въ среднемъ везетъ въ Англіи 50 пассажировъ, а товарный, за исключеніемъ такъ называемыхъ минеральныхъ поѣздовъ, имѣетъ нагрузку въ 50 тоннъ (3100 пуд). На континентѣ составъ и нагрузка поѣздовъ вообще

§ 13. Изъ изложенной выше общей характеристики желѣзнодорожныхъ расходовъ видно, что стоимость перевозки грузовъ можетъ опредѣляться различно и давать цѣлый рядъ нормъ въ зависимости отъ того, какіе элементы будутъ включаться въ счетъ, и какіе грузы будутъ имѣться въ виду. Средняя стоимость перевозки, въ которую должны войти какъ всѣ текущіе расходы эксплоатаціи, такъ и процентъ на основной капиталъ, будетъ вообще довольно высока; если отбросить процентъ на капиталъ и ограничиться одними текущими расходами эксплоатаціи, общими и спеціальными, то эта вторая норма окажется на 50—100%, а на нѣкоторыхъ дорогахъ даже на 150—200% ниже первой; если отбросить общіе (независящіе отъ движенія) расходы эксплоатаціи и ограничиться одними спеціальными издержками, связанными съ перевозкой груза (расходы, зависящіе отъ движенія), то получится третья норма, которая будетъ ниже второй также въ $1^1/_2$—2 раза; наконецъ, если для грузовъ дополнительныхъ и обратныхъ исчислять только дополнительные расходы, причиняемые этими грузами, отбрасывая всѣ остальные, то получится четвертая норма, весьма низкая вообще, а иногда крайне ничтожная.

Перевозка грузовъ обратныхъ и дополнительныхъ по цѣнѣ ниже 4-й нормы и грузовъ прямыхъ ниже 3-й нормы будетъ обсолютно убыточна; перевозка же по цѣнамъ между 3-ей и 1-ой нормами можетъ быть относительно выгодна, если грузы, перевозимые по 1-ой нормѣ, покрываютъ процентъ на основной капиталъ; а грузы, перевозимые по 2-ой нормѣ, вмѣстѣ съ грузами первой категоріи, покрываютъ и всѣ общіе расходы эксплo-

---

значительно больше, въ особенности товарныхъ. Средняя нагрузка товарныхъ поѣздовъ на русскихъ желѣзн. дорогахъ 8760 пудовъ netto. На нѣкоторыхъ дорогахъ она доходитъ до 13000 пуд. (Грязе-Царицынская дорога Грязе-Борисоглѣбскій участокъ, Рига-Динабургская).

атаціи. Но очевидно, что, вслѣдствіе примѣненія нисшихъ нормъ, высшія нормы стоимости перевозки должны значительно возрости сравнительно съ той средней цѣной, которая получилась бы, еслибы всѣ расходы эксплоатаціи и процентъ на капиталъ были равномѣрно распредѣлены на всѣ грузы. Говоря иначе: примѣненіе нисшихъ неполныхъ нормъ издержекъ перевозки для одной части грузовъ неизбѣжно повышаетъ высшія полныя нормы для другой части.

§ 14. Наконецъ, для характеристики предложенія услугъ желѣзныхъ дорогъ необходимо имѣть въ виду условія пользованія этими услугами (условія ихъ потребленія). Желѣзнодорожное хозяйство производитъ не вещи, а цѣнныя услуги, которыя, являясь результатомъ непрерывно дѣйствующей силы, неразрывно связаны съ дѣйствіемъ этой силы. *Перевозочная* (транспортная) *сила* желѣзной дороги непрерывно создается вновь каждый часъ, каждую минуту, но тотчасъ же исчезаетъ, если она не потребляется въ моментъ своего возникновенія. Къ накопленію и сбереженію эта сила совершенно неспособна; непотребленный остатокъ погибаетъ непроизводительно и безвозвратно.

Возможна отсрочка въ пользованіи желѣзнодорожными услугами въ томъ смыслѣ, что пассажиръ или товаръ, не перевезенные сегодня, могутъ быть перевезены завтра, черезъ недѣлю, черезъ мѣсяцъ; но передвиженіе ихъ будетъ совершено не той производительной силой, которую создалъ желѣзнодорожный аппаратъ вчера или недѣлю тому назадъ, а новою.

Неспособность къ сбереженію и къ отсрочкѣ потребленія производимыхъ цѣнностей, хотя не составляетъ исключительной особенности желѣзнодорожнаго хозяйства [1]), но для этого хозяйства имѣетъ особенно важное

[1]) По этому вопросу см. нашу брошюру „Законъ спроса и предложенія“, стр 38—40.

значеніе, потому что производительная сила желѣзной дороги и связанные съ ея созданіемъ расходы, какъ объяснено выше, обладаютъ слабой эластичностью и съ трудомъ могутъ быть сокращены ниже извѣстнаго, довольно высокаго предѣла.

§ 15. Въ предыдущихъ §§ указаны слѣдующія особенности желѣзнодорожныхъ предпріятій: 1) желѣзныя дороги представляютъ собою крупныя предпріятія, съ большимъ постояннымъ капиталомъ,—спеціализированнымъ, прикрѣпленнымъ къ землѣ и неспособнымъ получить другое назначеніе; 2) расходы желѣзнодорожнаго хозяйства отчасти вовсе не зависятъ отъ размѣровъ работы рельсоваго пути, отчасти возрастаютъ въ меньшей прогрессіи сравнительно съ этой работой, вслѣдствіи чего, съ одной стороны, для минимальныхъ расходовъ существуетъ относительно высокій предѣлъ, а съ другой—стоимость единицы работы значительно понижается при увеличеніи движенія грузовъ; наконецъ, 3) желѣзнодорожныя услуги не способны къ сбереженію и накопленію и должны быть утилизованы въ моментъ ихъ возникновенія.

Всѣ эти свойства желѣзнодорожнаго хозяйства имѣютъ одинаковое вліяніе, а именно: они должны въ высокой степени развивать настоятельность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ. Какъ предпріятіе, разсчитанное на большое производство и неспособное къ сокращенію расходовъ ниже извѣстнаго, довольно высокаго уровня, желѣзная дорога можетъ быть выгодна лишь при значительномъ количествѣ работы, лишь при массовомъ транспортѣ, который покрылъ бы ея крупные расходы и могъ бы дать процентъ на большой основной капиталъ. Для обезпеченія этой работы желѣзная дорога должна настоятельно искать грузовъ, должна развивать движеніе, предлагая свои услуги на такихъ условіяхъ, которыя содѣйствовали бы этому развитію. Если доходность желѣзнодорожнаго предпріятія болѣе или менѣе

обезпечена, то мотивомъ къ развитію движенія является стремленіе увеличить прибыль, такъ какъ прибавочные грузы требуютъ меньшаго расхода и даютъ бо́льшую чистую прибыль; если же желѣзная дорога работаетъ съ убыткомъ, то настоятельность предложенія ея услугъ еще болѣе возрастаетъ. Не будучи въ состояніи ни прекратить свои операціи, такъ какъ это равносильно потерѣ огромной части основнаго капитала, ни даже сократить расходы ниже извѣстнаго предѣла, желѣзнодорожное предпріятіе вынуждено работать даже на крайне тяжелыхъ условіяхъ, потому что выгоднѣе заработать что-нибудь и покрыть хотя часть убытковъ, нежели вовсе отказаться отъ работы.

Въ томъ же направленіи вліяетъ на настоятельность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ территоріальная прикрѣпленность желѣзной дороги, ставящая ее въ зависимость отъ извѣстныхъ рынковъ,—отъ производительности, потребленія и торговли извѣстнаго района.

Вліяніе на настоятельность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ неспособности этихъ услугъ къ накопленію, вслѣдствіе чего является необходимость немедленнаго и постояннаго потребленія перевозочной силы, создаваемой желѣзнодорожнымъ аппаратомъ, не требуетъ поясненій.

Совокупность указанныхъ причинъ объясняетъ весьма нерѣдкое явленіе чрезвычайной дешевизны желѣзнодорожныхъ перевозокъ и установленія такихъ провозныхъ платъ, которыя далеко не покрываютъ издержекъ производства.

Изъ вышесказаннаго можно сдѣлать выводъ, что желѣзнодорожныя предпріятія находятся въ невыгодномъ положеніи относительно предложенія своихъ услугъ. До извѣстной степени это справедливо, но не слѣдуетъ однако преувеличивать этихъ невыгодъ. Параллельно съ указанными выше причинами, вліяющими на высокую

настоятельность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ, желѣзнодорожное хозяйство заключаетъ въ себѣ нѣкоторые факторы, могущественно дѣйствующіе въ обратномъ направленіи. Кромѣ монопольнаго характера желѣзныхъ дорогъ, о чемъ будетъ рѣчь въ другомъ мѣстѣ, необходимо отмѣтить слѣдующія обстоятельства:

1) Выше было указано, что крупные размѣры желѣзнодорожныхъ предпріятій вліяютъ на настоятельность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ; но эти же крупные размѣры и большіе обороты служатъ источникомъ силы, ослабляющей вышеупомянутое вліяніе. О желѣзныхъ дорогахъ мало сказать, что онѣ большія предпріятія; это—промышленные колоссы, находящіеся, благодаря своимъ огромнымъ силамъ, въ исключительномъ положеніи. Средства и обороты желѣзнодорожныхъ предпріятій такъ велики, что ставятъ ихъ въ независимое положеніе не только отъ отдѣльныхъ кліентовъ, но и отъ цѣлыхъ значительныхъ группъ ихъ. Что значитъ партія груза, отправляемая отдѣльнымъ частнымъ лицомъ, заводомъ, фабрикой, даже грузы цѣлаго города средней руки или уѣзда для желѣзной дороги, дѣлающей ежегодный оборотъ на десятки милліоновъ руб., перевозящей сотни милліоновъ пудовъ, прорѣзывающей нѣсколько областей или губерній? Такія желѣзныя дороги должны считаться съ *общими экономическими факторами,* опредѣляющими ихъ работу; но онѣ могутъ игнорировать каждаго отдѣльнаго кліента и цѣлыя группы ихъ, подчиняя ихъ своему вліянію и авторитетно диктуя имъ свои условія. Это не гипотетическій выводъ, а явленіе, засвидѣтельствованное всею исторіей желѣзнодорожнаго дѣла [1]).

---

1) Относящихся къ этому вопросу фактовъ чрезвычайно много. Здѣсь достаточно напомнить нѣсколько выдающихся примѣровъ проявленій силы желѣзнодорожныхъ компаній въ борьбѣ ихъ съ большими городами. Ливер-

2) Точно также прикрѣпленіе рельсовыхъ путей къ извѣстнымъ территоріальнымъ районамъ, которое на первый взглядъ можетъ казаться весьма невыгоднымъ для желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ дѣйствительности имѣетъ относительное значеніе. Желѣзныя дороги, говорятъ нѣкоторые изслѣдователи желѣзнодорожнаго хозяйства, безусловно прикрѣплены къ извѣстному пространству; рынокъ ихъ навсегда ограниченъ опредѣленнымъ географическимъ райономъ, а потому положеніе ихъ болѣе невыгодно, нежели другихъ видовъ транспорта и другихъ отраслей промышленности. Извозчикъ со своею лошадью, морякъ со своимъ кораблемъ, т. е. со всѣмъ своимъ хозяйственнымъ аппаратомъ, могутъ передвигаться съ мѣста на мѣсто, предлагая услуги на тѣхъ рынкахъ, гдѣ предложеніе ихъ наиболѣе выгодно. Другія производства хотя прикрѣплены къ опредѣленному мѣсту, но они могутъ передвигать свои продукты, избирая для нихъ наиболѣе выгодные рынки сбыта. Желѣзныя дороги лишены этой способности и должны довольствоваться тѣмъ, что даетъ имъ ихъ районъ, отъ котораго онѣ находятся въ полной зависимости [1]). Это мнѣніе можетъ быть принято лишь съ существенными оговорками. Физически рельсовые пути прикрѣплены, конечно, къ извѣстному мѣсту точно также, какъ фабрика, заводъ и т. п.; но въ такой ли мѣрѣ они прикрѣплены экономически? Дѣйствительно-ли желѣзныя дороги вынуждены черпать грузы лишь съ опредѣленныхъ районовъ, по коимъ онѣ пролегаютъ? Говоря о географическомъ районѣ рельсоваго пути необходимо различать мѣстное движеніе отъ движенія передаточнаго или тран-

---

пульско-Манчестерская линія вела долго борьбу съ могущественнымъ Ливерпулемъ и его торговою палатою; прирейнскіе города безплодно воевали много лѣтъ съ прирейнскими дорогами и потерпѣли пораженіе и т п.

1) Чупровъ. Желѣзнодорожное хозяйство, т. I, 263 и др.

зитнаго. Районъ мѣстныхъ грузовъ, въ который входитъ извѣстная полоса по обѣимъ сторонамъ рельсоваго пути, имѣетъ опредѣленныя границы, и если желѣзная дорога назначена только для мѣстнаго движенія, если она оторвана отъ остальной рельсовой сѣти и водяныхъ путей или примыкаетъ къ нимъ лишь однимъ концемъ, то ея дѣятельность всецѣло находится въ зависимости отъ подвижности населенія, отъ размѣровъ и характера производства, торговли и потребленія въ ея мѣстномъ районѣ. Но большинство дорогъ, дессервируя свои районы, въ то же время совершаютъ перевозку грузовъ передаточныхъ, слѣдующихъ изъ чужихъ районовъ и въ чужіе районы, и такимъ образомъ расширяютъ рынокъ для сбыта своихъ услугъ на всѣ тѣ мѣстности, въ перевозкѣ грузовъ которыхъ онѣ принимаютъ участіе Такъ напр. мѣстный районъ Курско-Кіевской дороги составляетъ полосу въ 40—50 верстъ шириною отъ Курска до Кіева; но та же дорога везетъ въ Москву сахаръ изъ Юго-Западнаго края; черезъ Ворожбу примыкаетъ къ Харьковскому району; черезъ Одессу и Севастополь участвуетъ въ перевозкѣ разныхъ произведеній, слѣдующихъ изъ Южной Европы, а также изъ Индіи и Китая; черезъ Кіевъ, Юго-Западныя дороги и дороги Привислянскаго края она можетъ отправлять грузы въ Среднюю Европу и получать ихъ оттуда; черезъ Бахмачъ и Московско-Курскую дорогу для нея открывается доступъ къ портамъ Балтійскаго моря; черезъ Московско-Курскую дорогу она примыкаетъ къ Московскому промышленному району и районамъ далѣе лежащимъ и т. д. Перевозя эти грузы, Курско-Кіевская дорога распространяетъ районъ своего транзитнаго движенія на всѣ вышеупомянутыя мѣстности и рынки русскіе, западно-европейскіе и азіатскіе.

Изъ этого примѣра видно, что не только для дорогъ, примыкающихъ къ портамъ и вообще къ большимъ

торгово-промышленнымъ центрамъ, но и для промежуточныхъ линій, служащихъ путями для значительной внутренней или международной торговли, районъ транзитныхъ грузовъ чрезвычайно обширенъ. Рынкомъ для продажи услугъ такихъ дорогъ являются мѣстности, отстоящія на тысячи верстъ отъ мѣстъ нахожденія рельсовой линіи, лежащія въ другихъ странахъ и въ другихъ частяхъ свѣта. На всѣхъ этихъ рынкахъ желѣзная дорога можетъ выступить съ предложеніемъ своихъ услугъ при посредствѣ другихъ дорогъ и другихъ транспортныхъ учрежденій или непосредственно. Внѣшнимъ формальнымъ выраженіемъ этого факта являются договоры прямаго сообщенія внутренняго и международнаго, въ силу которыхъ уполномоченныя дороги и пароходныя компаніи заключаютъ условія о перевозкѣ (продаютъ транспортъ) не только за свой счетъ, но и за счетъ всѣхъ другихъ дорогъ, связанныхъ съ ними прямымъ сообщеніемъ. Кромѣ того нерѣдко желѣзнодорожныя предпріятія, имѣющія значительное транзитное движеніе и ведущія конкурренцію съ другими направленіями, имѣютъ собственныя агентуры на большихъ отдаленныхъ рынкахъ для продажи своихъ услугъ. Въ Лондонѣ и Ливерпулѣ находится много агентовъ континентальныхъ дорогъ; въ большихъ бельгійскихъ и голландскихъ портахъ держатъ своихъ агентовъ французскія, германскія, швейцарскія дороги; въ Нью-Іоркѣ, Филадельфіи и другихъ важнѣйшихъ американскихъ портахъ можно найти представителей многихъ европейскихъ дорогъ; въ Москвѣ, Кіевѣ, Харьковѣ и въ большихъ русскихъ портахъ живутъ постоянно или пріѣзжаютъ туда временно представители германскихъ и австрійскихъ дорогъ и т. д.

3) Къ условіямъ, ослабляющимъ интенсивность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ, должно отнести также универсальность желѣзнодорожнаго транспорта. Желѣзныя дороги, какъ мы уже говорили раньше, обладаютъ спо-

собностью перевозить всевозможные грузы, т. е. какъ пассажировъ, такъ и всѣ виды товаровъ на самыхъ разнообразныхъ условіяхъ относительно скорости и удобства перевозки. Такая разносторонность перевозочной способности рельсовыхъ путей ослабляетъ ихъ зависимость отъ той или иной категоріи грузовъ. Это обстоятельство имѣетъ существенное, хотя не для всѣхъ дорогъ одинаковое значеніе. Для дорогъ съ подавляющимъ преобладаніемъ одного какого либо груза (напр. каменнаго угля, хлѣба, лѣса) ихъ универсальная перевозочная способность остается втунѣ лежащей; но для дорогъ съ бойкимъ пассажирскимъ и разнообразнымъ товарнымъ движеніемъ она можетъ имѣть значительное вліяніе на предложеніе ихъ услугъ.

4) Наконецъ, важное значеніе имѣетъ условность желѣзнодорожныхъ издержекъ производства. Выше было объяснено, что *абсолютно* убыточной для желѣзныхъ дорогъ должна быть признана только плата, не покрывающая спеціальныхъ издержекъ, связанныхъ съ передвиженіемъ даннаго груза; всѣ же нормы выше этого предѣла при извѣстной комбинаціи могутъ быть признаны выгодными и увеличивающими чистый доходъ дороги. Такъ какъ расходы, непосредственно связанные съ передвиженіемъ груза, вообще составляютъ меньшую часть желѣзнодорожныхъ расходовъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ они крайне ничтожны (для грузовъ дополнительныхъ и обратныхъ), то отсюда вытекаетъ возможность для желѣзной дороги предлагать свои услуги на чрезвычайно разнообразныхъ условіяхъ и опускать до весьма низкаго minimum'а свои требованія. Говоря иными словами, предложеніе желѣзнодорожныхъ услугъ, въ зависимости отъ издержекъ производства, отличается не только высокой настоятельностью, но вмѣстѣ съ тѣмъ и высокой эластичностью. Эта эластичность тѣмъ значительнѣе, чѣмъ болѣе желѣзнодорожное предпріятіе способно понижать minimum своихъ издержекъ производства и при-

способляться къ колебаніямъ транспорта. Хотя нынѣ эксплоатація рельсовыхъ путей сильно грѣшитъ шаблонностью, но необходимо имѣть въ виду, что желѣзнодорожная техника и экономика далеко не сказали въ этомъ направленіи своего послѣдняго слова.

Подводя итоги изложенной выше характеристикѣ предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ, можно установить слѣдующіе выводы: основные факторы желѣзнодорожнаго хозяйства (большой недвижимый капиталъ, трудно извлекаемый изъ предпріятія, пониженіе издержекъ производства при увеличеніи работы, высокій минимальный предѣлъ издержекъ производства и неспособность желѣзнодорожныхъ услугъ къ накопленію и сбереженію) вызываютъ высокую настоятельность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ; но вліяніе этихъ факторовъ ослабляется огромной капитальной и производственной силой желѣзнодорожныхъ предпріятій, возможностью раздвигать рынокъ для сбыта желѣзнодорожныхъ услугъ далеко за предѣлы мѣстнаго района, разносторонностью желѣзнодорожнаго транспорта и возможностью довольствоваться при перевозкѣ нѣкоторыхъ грузовъ лишь незначительною долею среднихъ расходовъ производства. Въ конечномъ результатѣ этихъ двухъ противуположныхъ стремленій получается высокая родовая настоятельность предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ при весьма различной и нерѣдко довольно слабой настоятельности видовой и конкретной.

ГЛАВА IV.

Конкурренція и монополія въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Конкурренція рельсовыхъ путей съ простыми дорогами.

§ 16. Постановка вопроса о предѣлахъ конкурренціи и монополіи въ желѣзнодорожномъ транспортѣ § 17. Общій законъ конкурренціи путей сообщенія. § 18. Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ простыми и шоссейными дорогами. Повсемѣстность конкурренціи гужеваго извоза и слабость этой конкурренціи § 19. Исключенія.

§ 16. Въ предъидущихъ главахъ указаны элементы спроса на желѣзнодорожныя услуги и элементы предложенія этихъ услугъ; въ дальнѣйшемъ изложеніи необходимо разсмотрѣть *отношеніе между спросомъ и предложеніемъ*, которое можетъ устанавливаться подъ вліяніемъ конкурренціи или монополіи.

Какой изъ этихъ двухъ случаевъ имѣетъ мѣсто при установленіи цѣны желѣзнодорожнаго транспорта, или, говоря иными словами: должна-ли быть признана провозная плата, взимаемая желѣзными дорогами, цѣною конкуррентною или монопольною?

Этотъ вопросъ вызвалъ немало споровъ. При самомъ возникновеніи желѣзныхъ дорогъ законодательная власть признавала монопольный характеръ желѣзныхъ дорогъ и вслѣдствіе этого ограничивала свободу установленія провозныхъ платъ максимальными тарифами; но одновременно существовала мысль о возможности

регулировать цѣны желѣзнодорожной перевозки путемъ конкурренціи, и въ этомъ направленіи дѣлались практическіе опыты, въ особенности въ Англіи (система разрѣшенія конкуррирующихъ линій). Въ настоящее время наиболѣе компетентные ученые и государственные дѣятели признаютъ желѣзныя дороги предпріятіями монопольными, хотя вмѣстѣ съ тѣмъ не отрицаютъ извѣстнаго вліянія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ конкурренціи; а многіе желѣзнодорожные практики приписываютъ этому вліянію чрезвычайно важное значеніе. Очевидно, здѣсь имѣетъ мѣсто сложное явленіе, которое не можетъ быть выражено простымъ утвержденіемъ или отрицаніемъ, а потому, какъ удачно замѣтилъ Густавъ Конъ, сказать, что въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ господствуетъ монополія или конкурренція значитъ ничего не сказать. Такъ какъ въ этой области совмѣстно оказываютъ вліяніе и *монополія*, и *конкурренція*, то сущность вопроса состоитъ въ опредѣленіи степени вліянія и предѣловъ дѣйствія той и другой силы.

Въ перевозочной промышленности вообще конкурренція можетъ возникать или на различныхъ дорогахъ—*конкурренція путей*, или на одной и той же дорогѣ—*конкурренція перевозчиковъ*. Необходимо разсмотрѣть оба эти случая.

Желѣзныя дороги могутъ конкуррировать: 1) съ грунтовыми и шоссейными путями, 2) съ путями водяными (моря, озера, судоходныя рѣки и каналы) и 3) съ другими желѣзными дорогами. Конкурренція перевозчиковъ на желѣзной дорогѣ будетъ имѣть мѣсто въ случаѣ эксплоатаціи одной и той же рельсовой линіи нѣсколькими самостоятельными перевозочными учрежденіями. Прежде нежели перейти къ изложенію частностей этого сложнаго вопроса, не безполезно будетъ уяснить общіе принципы конкурренціи между различными путями сообщенія.

§ 17. *Общій законъ конкурренціи путей сообщенія* [1]).

Представимъ себѣ два или нѣсколько пунктовъ, между которыми совершается перевозка грузовъ. Эти пункты могутъ быть соединены многими однокачественными или разнокачественными путями сообщенія, проходящими въ различныхъ направленіяхъ, причемъ перевозка, очевидно, направится по тѣмъ путямъ, которые окажутся наиболѣе экономными. Это стремленіе къ движенію по наиболѣе экономнымъ путямъ E. Sax называетъ „закономъ направленія транспорта“ (Richtungsgesetz des Verkehrs).

Законъ выгоднѣйшаго направленія транспорта дается при прочихъ равныхъ условіяхъ геометріей: прямой путь, какъ кратчайшее соединеніе между двумя точками, удовлетворяетъ и экономическому закону дешевизны. Но это правило имѣетъ полное приложеніе только на горизонтальной площади и при одинаковыхъ свойствахъ почвы. Подъёмы на возвышенности, неудобныя свойства грунта (сильно песчаная или болотистая почва) и другія препятствія, встрѣчаемыя на пути, уменьшаютъ экономическія преимущества кратчайшаго пути въ быстрой прогрессіи, вслѣдствіе чего представляется выгоднѣе сдѣлать уклоненія отъ прямой. На морскихъ путяхъ противныя теченія и другія препятствія играютъ такую же роль, какъ различія въ уровнѣ поверхности и свойствахъ почвы на сушѣ. Такимъ образомъ вмѣсто геометрической прямой является *экономическая прямая*, т. е. линія, связывающая два пункта такимъ образомъ, что перевозка по этому направленію оказывается во всѣхъ отношеніяхъ наиболѣе выгодною.

При одновременномъ существованіи нѣсколькихъ разнокачественныхъ путей т. е. путей, стоящихъ по

---

[1]) Лучшее изложеніе этого вопроса у E. Sax'a—Verkehrsmittel, I, 50—55.

степени совершенства на различныхъ уровняхъ, долженъ быть сдѣланъ выборъ между ними. Не требуетъ доказательствъ, что, если одни и тѣ же пункты для одной и той же цѣли соединены *менѣе совершенными* и *болѣе совершенными* параллельными путями сообщенія, то транспортъ между конечными соединительными пунктами будетъ производиться исключительно по послѣднимъ путямъ. Этотъ случай имѣетъ мѣсто, когда болѣе совершенный способъ сообщенія не предшествуетъ, а является за менѣе совершеннымъ, подавляя послѣдній и уничтожая его значеніе для извѣстныхъ пунктовъ. Менѣе совершенные способы сообщеній не выдерживаютъ конкурренціи съ параллельными болѣе совершенными путями и вполнѣ упраздняются, если только менѣе совершенный путь не служитъ для соединенія другихъ мѣстностей, которыя не захвачены болѣе совершеннымъ путемъ [1]).

Вліяніе болѣе совершеннаго пути, не ограничиваясь пунктами, находящимися на линіи пути, распространяется на прилегающія мѣстности, которыя входятъ такимъ образомъ въ *раіонъ* этого пути. Чѣмъ опредѣляются предѣлы такого раіона?

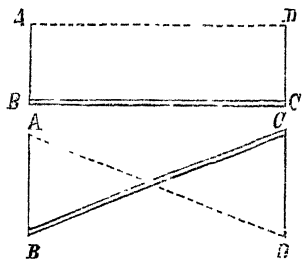
Представимъ себѣ извѣстную область, имѣющую форму круга, и по которой пути сообщенія пролегаютъ въ видѣ радіусовъ. Представимъ далѣе, что въ видѣ новаго радіуса прокладывается болѣе совершенный путь, напр. каналъ или желѣзная дорога, между тѣмъ какъ остальные пути будутъ простыя дороги. Такъ какъ перевозка по каналу значительно дешевле, нежели по простымъ дорогамъ, а по желѣзной дорогѣ—быстрѣе

---

[1]) Напр. шоссейная или простая почтовая дорога, проходя параллельно рельсовому пути, не теряетъ своего значенія для сообщенія между тѣми лежащими при ней населенными пунктами, которые не прорѣзаны рельсовымъ путемъ.

и дешевле, то въ ближайшихъ къ этимъ усовершенствованнымъ путямъ мѣстностяхъ обнаружится слѣдующее явленіе: грузы, идущіе отъ окружности къ центру, покидаютъ старые несовершенные пути, сворачиваютъ по кратчайшему направленію (т. е. подъ прямымъ или близкимъ къ прямому угломъ) къ каналу или рельсовому пути, а затѣмъ уже движутся по этимъ послѣднимъ путямъ къ центру. Въ образовавшемся такимъ образомъ изъ стараго и двухъ новыхъ путей треугольникѣ грузы вмѣсто прежней прямой (гипотенузы), идутъ по ломанной линіи (по двумъ катетамъ), состоящей изъ новаго усовершенствованнаго пути и новаго подъѣзднаго къ нему менѣе совершеннаго пути. То же происходитъ и въ обратномъ направленіи, т. е. при движеніи грузовъ отъ центра къ окружности. Это отвлеченіе грузовъ отъ кратчайшихъ, менѣе совершенныхъ путей на пути длиннѣйшіе, но болѣе совершенные, имѣетъ мѣсто по обѣимъ сторонамъ усовершенствованнаго пути на такихъ разстояніяхъ и до тѣхъ поръ, пока перевозка по ломаной линіи (угловой транспортъ) оказывается выгоднѣе перевозки по прямой линіи (транспорта прямолинейнаго).

Сказанное выше относительно сообщенія пунктовъ, находящихся на линіи усовершенствованнаго пути, съ боковыми пунктами, не лежащими непосредственно на этой линіи, прилагается и къ сообщенію боковыхъ пунктовъ между собою посредствомъ усовершенствованнаго пути. До тѣхъ поръ пока это оказывается выгоднымъ, грузы вмѣсто прямаго кратчайшаго пути движутся подъ угломъ къ ближайшему пункту пересѣченія съ усовершенствованнымъ путемъ, затѣмъ идутъ по послѣднему до ближайшаго пункта къ конечному мѣсту доставки и оттуда опять по менѣе совершенному подъѣздному пути. Какъ видно изъ чертежа, грузъ отъ A къ D вмѣсто



прямой линіи несовершеннаго пути, означенной пунктиромъ, пойдетъ по ломаной ABCD, въ которой линія BC составляетъ усовершенствованный путь, а AB и CD подъѣздные къ нему несовершенные пути.

Для ускоренной передачи извѣстій между пунктами, не связанными телеграфной сѣтью, пользуются не почтой, проходящей между этими двумя пунктами, а передаютъ депешу по почтѣ до ближайшей телеграфной станціи, затѣмъ она идетъ по телеграфной линіи до ближайшей къ мѣсту назначенія почтовой станціи и оттуда опять передается почтой. Точно также подвозятся грузы и пассажиры къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и отвозятся отъ нихъ на лошадяхъ, а срединный путь совершаютъ по желѣзной дорогѣ, минуя кратчайшіе простые пути.

Такимъ образомъ усовершенствованный путь привлекаетъ къ себѣ транспортъ и опредѣляетъ на извѣстныхъ разстояніяхъ направленіе движенія для боковыхъ пунктовъ. Транспортъ между двумя данными пунктами движется по прямому направленію до тѣхъ поръ, пока онъ не отклоняется подъ угломъ силою притяженія болѣе совершеннаго пути. Это есть законъ направленія транспорта для разнокачественныхъ путей; пространство, заключенное между линіями, до которыхъ достигаетъ сила притяженія даннаго пути, называется транспортной областью или раіономъ этого пути, а линія усовершенствованнаго пути составляетъ главную линію или главный путь.

Величина и геометрическая форма раіоновъ усовершенствованныхъ путей, сравнительно съ райономъ путей менѣе совершенныхъ, зависятъ отъ многихъ условій. Прежде всего здѣсь имѣетъ вліяніе протяженіе главнаго совершен-

наго пути или протяженіе той части этого пути, по которой идетъ грузъ (пробѣгъ груза по главному пути). Сила притяженія главнаго пути различна на различныхъ пунктахъ его линіи: она тѣмъ слабѣе, чѣмъ ближе конечный пунктъ, къ которому направляется грузъ по этому пути, и возрастаетъ по мѣрѣ удаленія отъ этого конечнаго пункта. Это явленіе объясняется тѣмъ, что силой притяженія обладаетъ только совершенный путь, слѣдовательно, чѣмъ онъ длиннѣе, тѣмъ больше можетъ вынести на себѣ несовершеннаго подъѣзднаго пути, прибавка котораго должна быть парализована въ общей суммѣ расходовъ передвиженія сравнительно съ конкуррирующимъ болѣе короткимъ несовершеннымъ путемъ.

Если напр., усовершенствованный путь относительно грузовъ, проходящихъ по немъ сто верстъ, имѣетъ силу притяженія по подъѣзднымъ путямъ на разстояніи 20 верстъ въ обѣ стороны отъ линіи и, слѣдовательно, имѣетъ для этихъ грузовъ раіонъ шириною въ 40 вер., то такой-же путь въ состояніи привлечь грузы, проходящіе по немъ 1.000 вер., съ гораздо болѣе отдаленныхъ мѣстностей и сообразно этому онъ будетъ имѣть для сихъ грузовъ значительно большій раіонъ.

Въ томъ же направленіи, какъ длина главнаго пути, оказываетъ вліяніе степень совершенства одного пути сравнительно съ другимъ, т. е превосходство въ дешевизнѣ и другихъ качествахъ перевозки, принимая во вниманіе родъ перевозимыхъ грузовъ. Чѣмъ дешевле и чѣмъ выше по другимъ качествамъ перевозка по усовершенствованному пути, тѣмъ дальше простирается его боковое притяженіе.

Комбинаціи указанныхъ факторовъ другъ съ другомъ даютъ различные результаты: или протяженіе болѣе совершеннаго пути и степень совершенства перевозки (въ особенности дешевизна) поддерживаютъ вліяніе другъ друга или, напротивъ дѣйствіе протяженія пути ослабляется

его качествами. Точно также одни качества транспорта усиливаются или ослабляются другими. Напр. перевозка по каналамъ пассажировъ, не смотря на дешевизну этого сообщенія сравнительно съ ѣздой на лошадяхъ, представляетъ нисшую ступень пассажирскаго транспорта, вслѣдствіе непривлекательности и медленности движенія по каналамъ. Вслѣдствіе этого каналъ не только не въ состояніи отвлечь пассажирское движеніе отъ шоссейныхъ и простыхъ дорогъ, но скорѣе самъ подчиняется силѣ притяженія этихъ дорогъ. Напротивъ, желѣзныя дороги, благодаря быстротѣ и удобствамъ пассажирскаго движенія, могутъ подавлять простые пути и каналы даже при болѣе высокой платѣ за проѣздъ пассажировъ.

Изъ предъидущаго слѣдуетъ, что *каждый болѣе совершенный путь*, исключая вовсе параллельные менѣе совершенные пути и притягивая къ себѣ грузы боковыхъ путей, *пріобрѣтаетъ*, въ зависимости отъ всѣхъ вышеуказанныхъ факторовъ, *фактическую монополію перевозки въ извѣстномъ раіонѣ, въ предѣлахъ котораго о конкурренціи съ нимъ не можетъ быть рѣчи*. Конкурренція начинается за предѣлами этого раіона и ведется за пограничные пункты его, такъ какъ строго опредѣленныхъ и неизмѣнныхъ границъ здѣсь не существуетъ.

Если менѣе совершенные пути во многихъ пунктахъ и направленіяхъ пересѣкаютъ или могутъ пересѣчь раіонъ болѣе совершеннаго пути, то и конкурренція можетъ также возникнуть повсемѣстно на границахъ раіона болѣе совершеннаго пути; при отсутствіи этого условія она возможна только въ нѣкоторыхъ мѣстахъ. Вслѣдствіи этого при изученіи конкурренціи между различными путями сообщенія необходимо постоянно имѣть въ виду два вопроса:

Во 1-хъ, насколько эта конкурренція повсемѣстна или пространственно ограничена?

Во 2-хъ, какъ велика ея сила въ зависимости отъ качествъ транспорта на конкуррирующихъ путяхъ, т. е. отъ преимуществъ или недостатковъ одного способа перевозки сравнительно съ другимъ?

Переходимъ теперь къ разсмотрѣнію въ частности различныхъ видовъ конкурренціи, съ которыми могутъ встрѣтиться и встрѣчаются рельсовые пути.

§ 18. *Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ перевозкой по грунтовымъ и шоссейнымъ дорогамъ.*

Такъ какъ сѣть грунтовыхъ и отчасти шоссейныхъ дорогъ густо покрываетъ всю страну, а перевозочныя средства имѣются повсемѣстно и могутъ легко передвигаться съ одного мѣста на другое, то желѣзныя дороги при извѣстныхъ условіяхъ и въ извѣстныхъ размѣрахъ повсемѣстно встрѣчаютъ конкурренцію съ извозомъ по грунтовымъ и шоссейнымъ дорогамъ. Извозчикъ съ своею лошадью и экипажемъ можетъ явиться всюду, гдѣ существуетъ спросъ на его услуги; потому перевозка по простымъ дорогамъ, съ одной стороны, сама регулируется общими законами конкурренціи, а съ другой—является единственнымъ общимъ и постояннымъ соперникомъ всѣхъ другихъ видовъ перевозочной промышленности [1]).

Сила и значеніе этого соперничества опредѣляется степенью совершенства перевозки по грунтовымъ и шоссейнымъ дорогамъ Но извѣстно, что эта степень довольно низкая, какъ въ количественномъ отношеніи, т. е. относительно способности перевозить массы грузовъ, такъ и въ качественномъ—относительно быстроты, удобства, безопасности, регулярности и дешевизны перевозки.

Что касается способности гужеваго извоза къ передвиженію массы грузовъ, то раньше было уже указано [2]), что при нынѣшнихъ размѣрахъ товарнаго тран-

1) Чупровъ, Желѣзнодорожное хозяйство, т. I, стр. 263.

2) См. глава II.

спорта гужевая перевозка, доведенная до maximum'a напряженности, могла-бы передвинуть лишь небольшую часть желѣзнодорожныхъ грузовъ, вслѣдствіе ограниченности движущей животной силы; между тѣмъ увеличеніе этой силы, зависящее отъ развитія скотоводства, имѣетъ во многихъ странахъ довольно узкіе предѣлы [1]).

---

[1]) Вотъ приблизительный расчетъ потребной животной движущей силы для замѣны работы желѣзныхъ дорогъ. Иностранные техники, какъ напр, Weisbach, опредѣляютъ движущую силу лошади въ 176 400 000 футофунтовъ или 1537 пудо-верстъ въ сутки, считая передвигаемую тяжесть въ 1400 нѣмец. фунтовъ (42,$_7$ пудовъ), скорость движенія 3,$_5$ фута въ секунду при 10 рабочихъ часахъ въ сутки. Принимая 300 рабочихъ дней въ году, получаемъ годичную работу лошади 461000 пудо-верстъ Предѣльная максимальная норма движущей силы лошади для товарнаго транспорта въ Россіи можетъ быть принята не выше 1400 пудо-верстъ въ сутки (40 пудовъ полезнаго груза при скорости 35 верстъ въ сутки) или при 300 рабочихъ дней—420000 пудо-верстъ въ годъ. Въ пассажирскомъ движеніи лошадиная сила не превосходитъ въ среднемъ 60—80 вер. пассажиро-верстъ въ сутки или 18.000—24.000 пассажиро-верстъ въ годъ. Обѣ нормы, взятыя нами, такъ высоки, что въ дѣйствительности онѣ *въ среднемъ выводѣ* никогда не достигаются, но для примѣрнаго исчисленія мы примѣнимъ ихъ. Товарное движеніе на русской желѣзнодорожной сѣти въ 1884 г.=565.078 милліоновъ пудо-верстъ, пассажирское=3 695 милліоновъ пассажиро-верстъ; это потребовало-бы по вышеприведенному расчету для товарнаго движенія 1.345.000, для пассажирскаго 205.000, а всего 1.650 000 лошадей. Эта цифра выведена въ предположеніи, что при всѣхъ перевозкахъ имѣются обратные грузы и пассажиры. Но такъ какъ значительно большая часть гужеваго извоза не имѣетъ обратнаго груза; то, предположивъ, что только половина подводъ возвращается порожнякомъ, мы должны приведенныя цифры увеличить на 25% и получаемъ свыше 2 милліоновъ лошадей и милліонъ людей, которые должны быть исключительно круглый годъ заняты извозомъ, чтобы замѣнить работу желѣзныхъ дорогъ, не считая всего нынѣ существующаго коннаго и воловьяго извоза. Но движеніе пассажировъ и грузовъ распредѣляется неравномѣрно по временамъ года, а потому, чтобы удовлетворить нынѣшнимъ потребностямъ въ перевозкѣ *не по среднимъ*, а по существующимъ нормамъ (напр. чтобы вывезти въ теченіи осеннихъ мѣсяцевъ столько хлѣбныхъ грузовъ, сколько вывозятъ желѣзныя дороги) пришлось бы приведенныя цифры увеличить въ 5—10 разъ. Такую движущую животную силу едвали была бы въ состояніи содержать даже

Но кромѣ абсолютнаго препятствія, заключающагося въ недостаткѣ рабочей животной силы, существенное значеніе имѣетъ также то обстоятельство, что появленіе желѣзныхъ дорогъ дѣйствуетъ разрушительно на гужевой извозъ и такимъ образомъ ослабляетъ способность его къ конкурренціи. Желѣзныя дороги, вступая въ борьбу съ гужевымъ извозомъ и побѣждая его, заставляютъ значительную часть населенія, жившаго прежде этимъ промысломъ, оставить его и перейти къ другимъ занятіямъ; прежніе бойкіе тракты запускаются и приходятъ въ упадокъ; нужныя приспособленія для ночлеговъ, кормовки и пр. исчезаютъ. Очевидно, при такомъ положеніи дѣла, разстроенный извозный промыселъ, какъ остатки разбитой арміи, не можетъ оказать прежняго сопротивленія рельсовому пути.

Вслѣдствіе этихъ причинъ конкурренція гужеваго извоза съ желѣзными дорогами, хотя можетъ возникать повсемѣстно, но значеніе для регулированія цѣнъ желѣзнодорожной перевозки она пріобрѣтаетъ только тамъ, гдѣ рельсовый путь имѣетъ незначительную работу, которая подъ силу мѣстному гужевому извозу. Напротивъ, въ пунктахъ бойкаго торговаго движенія желѣзная дорога можетъ вовсе не считаться съ уровнемъ провозной платы гужеваго извоза, потому что, если она даже перейдетъ этотъ уровень, то не потеряетъ своихъ грузовъ, а только подниметъ цѣны гужеваго извоза. Такъ какъ извозный промыселъ не въ состояніи передвинуть ни всѣхъ грузовъ, ни даже значительной части

Россія со своими обширными степями, а для Западной Европы, при ея густомъ населеніи и весьма развитомъ транспортѣ, она совершенно недоступна. Тамъ даже нынѣшняя потребность въ рабочей животной силѣ для вспомогательнаго транспорта, при обширномъ желѣзнодорожномъ и водяномъ сообщеніи, не удовлетворяется мѣстнымъ скотоводствомъ. При разсмотрѣніи вопроса о конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ гужевымъ извозомъ нельзя упускать изъ виду этого обстоятельства, хотя оно часто игнорируется.

ихъ, то повышеніе платы за провозъ по желѣзной дорогѣ вызоветъ усиленный спросъ на гужевую перевозку, и этотъ спросъ, при ограниченномъ предложеніи, подниметь цѣны на гужевой извозъ до уровня (относительнаго) желѣзнодорожной провозной платы. Говоря иными словами: при значительномъ желѣзнодорожномъ движеніи не гужевой извозъ регулируетъ цѣну желѣзнодорожнаго транспорта, а наоборотъ—желѣзнодорожная провозная плата можетъ регулировать цѣны гужеваго извоза.

Еще большее значеніе, нежели слабость гужеваго извоза въ количественномъ отношеніи, имѣютъ качественные недостатки перевозки по грунтовымъ и шоссейнымъ путямъ, сравнительно съ транспортомъ желѣзнодорожнымъ.

Скорость передвиженія на лошадяхъ для пассажирскаго движенія не превышаетъ при крайнемъ напряженіи силъ пассажира 160—200 вер. въ сутки (движеніе со скоростью 10—12 вер. въ часъ при 8 часахъ отдыха въ сутки), а для товарнаго, на значительныхъ разстояніахъ, 30—50 верстъ въ сутки; на желѣзныхъ дорогахъ средняя скорость пассажирскаго движенія равняется 600—1200 верстъ въ сутки (25—50 в. въ часъ); товарнаго 150—300 верстъ въ сутки.

Въ такомъ же выгодномъ положеніи находятся желѣзныя дороги относительно удобства и безопасности перевозокъ, имѣя болѣе совершенный подвижной составъ, и относительно регулярности движенія. Регулярность желѣзнодорожной перевозки достигаетъ идеальнаго совершенства въ пассажирскомъ движеніи, которое разсчитано по минутамъ; товарный же транспортъ, хотя еще весьма далекъ отъ этого идеала, но въ нѣкоторыхъ странахъ (какъ напр. въ Англіи) желѣзныя дороги стремятся къ нему. Не всѣ эти качества и не для всѣхъ грузовъ имѣютъ одинаковое значеніе, но въ общемъ вліяніе ихъ весьма немаловажно.

Что касается главнаго фактора, т. е. стоимости провоза, то въ этомъ отношеніи извозъ по простымъ дорогамъ также, за нѣкоторыми исключеніями, не въ состояніи соперничать съ желѣзными дорогами. Стоимость путешествія въ Россіи на почтовыхъ лошадяхъ, при самыхъ ограниченныхъ требованіяхъ относительно удобствъ и подъ условіемъ, чтобы на каждую почтовую лошадь причиталось по одному пассажиру, обходится не дешевле путешествія въ I-мъ классѣ по желѣзной дорогѣ; но такъ какъ почтовое движеніе значительно медленнѣе, то съ расходами на содержаніе пассажира самое скромное путешествіе на почтовыхъ обойдется значительно дороже вполнѣ удобной поѣздки по желѣзной дорогѣ. При путешествіяхъ въ одиночку и при нѣкоторой требовательности относительно экипажа расходы передвиженія на лошадяхъ возрастаютъ въ нѣсколько разъ [1]).

---

1) Такое же отношеніе между стоимостью путешествія на лошадяхъ и по желѣзнымъ дорогамъ существуетъ и въ другихъ странахъ. *Въ Англіи*, по свидѣтельству Тейсерана, обычная плата за пассажирское мѣсто въ дилижансахъ составляла въ I классѣ 25—32 сантима, во II классѣ 16—20 сант за километръ; средній же пассажирскій тарифъ на желѣзныхъ дорогахъ Франкевиль опредѣляетъ для I класса 12 сантимовъ, II класса—9 сантим, и III класса—6 сант. (Franqueville. Du regime des travaux publiques en Angleterre т. I, стр. 288 и слѣд.) Въ поѣздахъ для рабочихъ плата за проѣздъ дешевле. По свидѣтельству Portes (Progres of the nation) въ 1834 г., передъ открытіемъ большихъ желѣзнодорожныхъ линій въ почтовыхъ дилижансахъ за англійскую милю (1_6 километра) взимали за мѣсто I-го класса 6 пенс, что составляетъ 50 пфениговъ, за мѣсто II кл.—4 пенс.=33 пфен. Въ настоящее время средняя плата за пассажирокилометръ на англійскихъ желѣзныхъ дор. во II классѣ=8_{32} пфен., въ III кл.=4_{96} пфениговъ. (Schreiber, Die Eisenbahnen, als öffentliche Verkehrseinrichtungen, 3).

Во Франціи компаніи messageries взимали за перевозку пассажировъ отъ 7 до 16 сантим. съ километра; максимальный желѣзнодорожный тарифъ по Cahiers des charges назначенъ по классамъ $5^1/_2$, $7^1/_2$ и 10 сант., не считая государственнаго сбора (Pikard, Les chemins de fer français, IV, 692).

Что касается товарнаго транспорта, то цѣны гужеваго извоза сильно колеблются по мѣстностямъ и временамъ года; тѣмъ не менѣе можно составить приблизительный расчетъ, который даетъ понятіе о minimum'ѣ этихъ цѣнъ. Въ Россіи, гдѣ гужевой извозъ дешевле, нежели на Западѣ, на простыхъ грунтовыхъ дорогахъ среднюю нагрузку лошадиной подводы можно принять въ 40 пудовъ полезнаго груза при скорости движенія 35 верстъ въ сутки. Даже при дешевыхъ кормахъ и низкой заработочей платѣ цѣну лошадиной подводы нельзя считать дешевле 75 к —100 коп. въ сутки. По этому расчету пудо-верста гужеваго извоза обойдется $^1/_{14}$—$^1/_{18}$ коп., если извозчикъ имѣетъ обратный грузъ, и на 25—30% дороже, т. е. $^1/_{10}$—$^1/_{15}$ коп. при отсутствіи обратнаго груза. Такъ какъ въ гужевомъ извозѣ обратные грузы составляютъ исключеніе, то цѣны $^1/_{10}$—$^1/_{15}$ коп. съ пудо-версты скорѣе могутъ быть приняты за среднія [1]).

Въ Австріи болѣе распространенная почтовая такса за перевозку пассажировъ составляетъ $5^1/_2$—8 крейцера за пассажиро-километръ; максимальный желѣзнодорожный тарифъ по классамъ: 5, 3,6 и 2,4 крейцеровъ, а въ IV кл., гдѣ онъ существуетъ,—$1^1/_2$ крейц. за пассажиро-километръ (Em. Sax Die Eisenbahnen, 5)

Въ Германіи на государственныхъ дорогахъ нормальный пассажирскій тарифъ по классамъ составляетъ 8, 6, 4 и 2 пфеннига въ пассажирскихъ поѣздахъ и 9, 6,67 и 4,67 въ скорыхъ поѣздахъ.

[1]) Хотя цѣны гужевой перевозки сильно колеблются по мѣстностямъ и временамъ года, и для крестьянскаго извоза въ зимнее время, онѣ могутъ оказаться иногда и ниже приведенной средней, однако разница эта не идетъ слишкомъ далеко внизъ, какъ видно изъ имѣющихся данныхъ о стоимости гужевой перевозки въ разныхъ губ. Такъ по свѣдѣніямъ проф. Чупрова пудо-верста гужеваго извоза при перевозкѣ на значительныхъ разстояніяхъ колеблется въ Орловской губерніи отъ $^1/_6$ до $^1/_{13}$ коп., въ Калужской губ. отъ $^1/_7$ до $^1/_{13}$ коп, въ Рязанской губ отъ $^1/_{15}$ до $^1/_{16}$ коп. Г. Головачевъ считаетъ стоимость гужевой перевозки въ $^1/_{30}$—$^1/_{36}$ к. съ пудо-версты, но этотъ расчетъ мы вмѣстѣ съ г. Чупровымъ не можемъ не признать сомнительнымъ. (Чупровъ, Желѣзнодорожное хозяйство, т I, стр. 15). По даннымъ г Гиацинтова въ Новоузенскомъ уѣздѣ

Но эти нормы для желѣзнодорожнаго транспорта максимальныя. Высшая плата въ $^1/_6$ к. съ пудо-версты на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ существуетъ только для грузовъ большой скорости, относительно которыхъ о конкурренціи крайне медленнаго гужеваго движенія не можетъ быть рѣчи. Тарифныя ставки въ $^1/_{12}$—$^1/_{18}$ коп. съ пудо-версты при перевозкахъ малой скорости назначаются лишь для наиболѣе дорогихъ грузовъ, которые ради сохранности и скорости перевозки предпочтутъ вообще желѣзную дорогу; для остальныхъ-же грузовъ, составляющихъ главную массу движенія, желѣзно-

---

Самарской губ. и въ области Уральскаго казачьяго войска, гдѣ гужевая перевозка весьма дешева, вслѣдствіе многихъ благопріятныхъ условій, цѣны за пудо-версту колеблются отъ $^1/_4$ до $^1/_{13}$ коп. и только въ одномъ случаѣ показана минимальная цѣна въ $^1/_{23}$ коп (Гіацинтовъ, Основанія организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ, стр. 61—62).

Заграницей перевозка тяжестей на лошадяхъ вообще дороже, въ особенности въ Англіи. Poles опредѣляетъ стоимость перевозки грузовъ на лошадяхъ въ Англіи въ 13 пенсовъ за тонно-милю (англійскую), что составляетъ около $^1/_3$ коп металлической за пудо-версту; по желѣзнымъ дорогамъ средній тарифъ за тонну-милю=1,3 пенса, т. е. въ десять разъ дешевле.

Во Франціи стоимость обыкновенной конной перевозки считалась прежде 20—25 сант. за тонно-километръ ($^1/_{10}$—$^1/_{12}$ коп. мет. за пудо-версту), цѣна ускоренной перевозки=40—45 сант за тонно-километръ ($^1/_6$—$^1/_5$ коп мет. за пудо-версту). Foville (La transformation des moyens de transport) опредѣляетъ для настоящаго времени стоимость обыкновенной лошадиной перевозки въ 25 сантимовъ за тонно-километръ, а цѣну перевозки по желѣзнымъ дорогамъ въ 6 сантимовъ. Въ 1864 г. французскія дороги перевезли 75 мил. пассажировъ, считая по $5^1/_2$ сант. за километръ и 50 мил. тоннъ товаровъ по $6^1/_2$ сант Эта перевозка сравнительно съ цѣнами перевозки на лошадяхъ даетъ экономію въ 800 милліоновъ франковъ. (Schäffle, Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirtschaft, II, 186).

Въ Пруссіи по исчисленію Henz'a центнеро-миля каменнаго угля обходилась въ 1836 г. до открытія желѣзныхъ дорогъ 15 пфен , въ 1848 г.—4,2 пф., въ 1858 г.—1,87 пф., въ 1878 г.—0,85 пф., т. е. провозная плата понизилась въ 18 разъ (Schreiber, Die Eisenbahnen, 4).

дорожные тарифы гораздо ниже. Такимъ образомъ *минимальныя* цѣны гужеваго извоза соотвѣтствуютъ лишь *максимальнымъ* цѣнамъ желѣзнодорожнаго транспорта; среднія провозныя платы за перевозку товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ на сколько нибудь значительныхъ разстояніяхъ ($^1/_{30}$, $^1/_{40}$, $^1/_{50}$ к. съ пудо-версты) стоятъ уже внѣ конкурренціи гужеваго извоза. Между тѣмъ желѣзныя дороги имѣютъ возможность значительно понизить и дѣйствительно понижаютъ ихъ при конкурренціи до $^1/_{80}$—$^1/_{100}$ коп. съ пудо-версты.

Изъ предъидущаго слѣдуетъ, что гужевой извозъ, сравнительно съ транспортомъ желѣзнодорожнымъ, представляется во всѣхъ отношеніяхъ менѣе выгоднымъ, а потому о конкурренціи грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ съ рельсовымъ путемъ, соединяющимъ тѣ же пункты, не можетъ быть собственно рѣчи. Проложеніе желѣзной дороги по всей линіи упраздняетъ работу грунтовыхъ и шоссейныхъ параллельныхъ дорогъ, соединяющихъ тѣ же пункты, и съ ихъ конкурренціей рельсовый путь не считается, за немногими исключеніями, о которыхъ будетъ сказано ниже.

Нѣсколько иначе стоитъ вопросъ о конкурренціи съ дорогами боковыми, идущими отъ пунктовъ, находящихся внѣ желѣзнодорожной линіи. Здѣсь происходитъ борьба, результаты которой опредѣляютъ, какую полосу по обѣимъ сторонамъ желѣзной дороги эта дорога втянетъ въ свой районъ, замѣняя направленіе перевозокъ по прямой линіи непосредственно къ мѣсту назначенія вертикальнымъ движеніемъ къ ближайшимъ желѣзнодорожнымъ станціямъ, при чемъ конкуррирующіе пути превращаются въ подъѣздные. Ближайшіе боковые пути въ скоромъ времени испытываютъ участь путей параллельныхъ и входятъ въ районъ желѣзной дороги; болѣе удаленные могутъ сопротивляться и сохранять свою независимость долѣе. На эту то конкурренцію желѣзныхъ до-

рогъ съ болѣе далекими боковыми простыми путями указываютъ иногда, какъ на регуляторъ желѣзнодорожныхъ провозныхъ платъ. Но, очевидно, такая конкурренція, во 1-хъ, ограничивается только той частью грузовъ, которая получается желѣзной дорогою изъ наиболѣе отдаленныхъ пунктовъ ея района; во 2-хъ, она имѣетъ большій или меньшій практическій интересъ лишь при рѣдкой сѣти желѣзныхъ дорогъ. Съ уплотненіемъ этой сѣти районы желѣзныхъ дорогъ сближаются и перекрещиваются, вслѣдствіе чего всѣ пункты, имѣющіе какое нибудь торговое или промышленное значеніе, попадаютъ въ одинъ изъ этихъ желѣзнодорожныхъ раіоновъ, а болѣе крупные прямо на рельсовыя линіи. Такимъ образомъ сфера конкурренціи боковыхъ грунтовыхъ дорогъ съ рельсовыми путями сильно съуживается, а при значительномъ развитіи рельсовой сѣти грунтовые и шоссейные пути окончательно перестаютъ быть конкуррентами желѣзныхъ дорогъ, становясь въ качествѣ подъѣздныхъ путей ихъ помощниками и союзниками.

§ 19. Таково общее явленіе неспособности обыкновеннаго извоза конкуррировать съ желѣзными дорогами, наблюдаемое во всѣхъ странахъ и легко объяснимое теоретически. Для болѣе или менѣе значительныхъ разстояній это общее правило не знаетъ даже исключеній; но *исключенія* встрѣчаются при перевозкахъ на малыя разстоянія, гдѣ мы находимъ конкурренцію съ желѣзными дорогами не только боковыхъ простыхъ дорогъ, но даже дорогъ параллельныхъ, т. е. связывающихъ тѣ пункты, черезъ которые проходитъ рельсовой путь. Примѣры подобной конкурренціи можно указать во всѣхъ странахъ. Въ Бельгіи, напримѣръ, довольно значительное количество каменнаго угля изъ копей, расположенныхъ вблизи Брюсселя, доставлялось гужемъ, хотя къ этимъ копямъ проведена изъ Брюсселя желѣзная дорога и ка-

налъ [1]); директоръ большой англійской желѣзнодорожной компаніи Ленкаширъ и Іоркширъ заявлялъ передъ парламентской комиссіей 1866 г., что компанія, которой представителемъ онъ является, должна перевозить грузы изъ Манчестера въ Болтонъ по убыточно низкому тарифу, потому что въ противномъ случаѣ фабриканты предпочитаютъ перевозить свои товары на лошадяхъ, находя этотъ способъ перевозки болѣе выгоднымъ [2]). Въ Россіи встрѣчаются факты въ томъ же родѣ. Напримѣръ, часть товаровъ изъ Бердичева въ Кіевъ на разстояніи около 150 верстъ доставлялась гужемъ параллельно желѣзной дорогѣ; хлѣбные грузы привозятся иногда къ портамъ и рѣчнымъ пристанямъ гужемъ за 100 и 150 верстъ. На такомъ разстояніи подвозился гужемъ хлѣбъ въ Одессу и къ волжскимъ пристанямъ. О волжскихъ хлѣбныхъ пристаняхъ г. Клоповъ говоритъ [3]): „По словамъ хлѣбопромышленниковъ, можно принять за общее правило, что хлѣбъ, собранный въ мѣстности, лежащей за 100 и менѣе верстъ отъ какого-либо большаго хлѣбнаго рынка, всегда подвозится къ нему гужемъ, не смотря на то, что чрезъ эту мѣстность проходитъ вблизи желѣзная дорога. Такое предпочтеніе объясняется многими причинами, но главнымъ образомъ тѣмъ, что подвозка хлѣба производится или самими производителями, или нанятыми вощиками, которые всегда возвращаются съ рынка не пустыми, а нагруженные различнымъ товаромъ, на который существуетъ большой спросъ въ селахъ и городахъ“.

---

1) Teisserenc, Etudes sur les voies de communication perfectionnees, I, 247—248.

2) G. Kohn, Untersuchungen uber die englische Eisenbahnpolitik, II, 358—359.

3) Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ, стр. 23.

Рѣже и на болѣе короткихъ разстояніяхъ то же явленіе замѣчается относительно пассажирскаго движенія, причемъ съ паровыми желѣзными дорогами конкуррируютъ конно-желѣзныя дороги, омнибусы и городскіе извозчики. Такъ напр. движеніе въ окрестностяхъ Манчестера, между сосѣдними городами и городками, вслѣдствіе чрезвычайно густой населенности этой мѣстности, имѣетъ характеръ уличнаго движенія въ большомъ городѣ. Директоръ желѣзной дороги между Манчестеромъ и Болтономъ, которая должна вести конкурренцію съ гужевымъ извозомъ, жалуется также на то, что относительно пассажирскаго движенія онъ долженъ конкуррировать съ „Omnibus-trafic.“ Мы должны, говоритъ онъ, вблизи Манчестера держать низкіе тарифы, потому что, въ противномъ случаѣ, публика предпочитаетъ ѣздить въ омнибусахъ по пролегающему здѣсь шоссе [1]).

Причина всѣхъ этихъ исключительныхъ случаевъ конкурренціи одна и та же и состоитъ въ томъ, что желѣзная дорога при перевозкахъ на короткія разстоянія не въ состояніи выносить тяжести подъѣзднаго простаго пути и связанной съ нимъ перегрузки товара. Если желѣзная дорога не въ состояніи непосредственно забирать грузы съ мѣста производства (напр. съ фабрики, завода, каменноугольной копи) и доставлять ихъ непосредственно къ конечному пункту назначенія (напр. въ торговые склады, на фабрики, заводы, въ гавани и т. п.), то стоимость перевозки слагается изъ

---

1) G. Cohn, II, 359—360.

Вблизи большихъ городовъ это общее явленіе, что часть публики, хотя незначительная, ѣздитъ въ экипажахъ въ предмѣстья, соединенныя съ городомъ желѣзной дорогой. Но желѣзныя дороги на это не жалуются и тарифовъ не понижаютъ какъ по ничтожности такого движенія, такъ и потому, что тарифы на указанное движеніе не имѣютъ вліянія. Экипажъ предпочитаютъ ради удовольствія, не смотря на то, что катанье въ экипажѣ обходится дороже, нежели поѣздка по желѣзной дорогѣ.

стоимости подвоза груза на желѣзнодорожную станцію, доставки со станціи на мѣсто назначенія и собственно желѣзнодорожной перевозки, при чемъ перемѣна пути вызываетъ необходимость произвести два, а иногда и три раза операцію нагрузки и выгрузки, всегда дорогую и нерѣдко болѣе или менѣе опасную для груза. Такъ какъ при гужевой доставкѣ нагрузка и выгрузка производятся лишь одинъ разъ, то выгоды безперегрузочнаго движенія оказываются столь значительными, что на нѣкоторомъ разстояніи онѣ превышаютъ выгоды дешевой платы за провозъ по желѣзной дорогѣ. Разстояніе, на которомъ можетъ происходить такая конкурренція между гужевымъ извозомъ и желѣзнодорожной перевозкой, зависитъ, съ одной стороны, отъ стоимости нагрузки и выгрузки, сравнительно съ разницей въ платѣ за провозъ по рельсовому пути и гужемъ, а съ другой—отъ риска, связаннаго съ нагрузкой и выгрузкой, который не одинаковъ для различныхъ товаровъ.

Очевидно вмѣстѣ съ тѣмъ, что это явленіе можетъ быть устранено удаленіемъ той спеціальной причины, которою оно вызывается, т. е введеніемъ безперегрузочной перевозки. Такой результатъ достигается проложеніемъ рельсовыхъ подъѣздныхъ вѣтвей вмѣсто простыхъ подъѣздныхъ путей. Въ настоящее время относительно товарнаго движенія эта система практикуется въ широкихъ размѣрахъ: заводы, фабрики, копи и пр. соединяются рельсовыми вѣтвями, доходящими непосредственно до фабричныхъ зданій или вообще до пунктовъ производства; та же система примѣнена на рѣчныхъ пристаняхъ и въ портахъ; наконецъ, соединяются рельсами и большіе товарные склады въ городахъ, такъ что грузъ съ фабрики или завода доходитъ безъ перегрузки до торговаго склада, до другой фабрики, до борта корабля

и пр. [1]). Въ томъ же направленіи дѣйствуетъ устройство складовъ на самихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ. Въ Англіи эта система желѣзнодорожныхъ складовъ примѣнена къ каменному углю, составляющему $^2/_3$ всѣхъ желѣзнодорожныхъ грузовъ [2]). Для хлѣбныхъ грузовъ существуетъ извѣстная система элеваторовъ, получившая широкое развитіе въ Америкѣ и перенесенная оттуда въ Европу.

Проложеніе *подъѣздныхъ рельсовыхъ* путей лишаетъ гужевой извозъ возможности конкуррировать съ желѣзной дорогой даже на самыхъ короткихъ разстояніяхъ. Ограниченіемъ для проложенія подъѣздныхъ рельсовыхъ вѣтвей служитъ незначительность движенія по нимъ грузовъ, вслѣдствіе чего для среднихъ и мелкихъ станцій, а также для грузовъ, поступающихъ небольшими количествами въ разныя руки, конкурренція простыхъ путей сохраняетъ свое значеніе.

Что касается конкурренціи съ желѣзными дорогами омнибусовъ и городскихъ извозчиковъ, то вслѣдствіе дороговизны и трудности проложенія подъѣздныхъ рельсовыхъ путей по городскимъ улицамъ или устройства окружныхъ дорогъ и центральныхъ станцій,—эта конкурренція имѣетъ болѣе прочныя основанія, хотя значеніе ея по количеству движенія ничтожно и, за

---

[1]) Эта система введена не только въ такихъ большихъ торговыхъ центрахъ, какъ Антверпенъ, Гамбургъ, Лондонъ, Ливерпуль, Нью Іоркъ, Филадельфія и пр, но и въ центрахъ средней руки, напр въ торговыхъ городахъ по Рейну, Эльбѣ и др. Въ Россіи весьма хорошее устройство рельсовыхъ подъѣздныхъ путей имѣется въ Одессѣ, гдѣ какъ гавань, такъ и многіе хлѣбные склады соединены вѣтвями съ желѣзнодорожными станціями; не дурно устроены также рельсовые подъѣздные пути въ С.-Петербургѣ къ Калашниковской пристани и новому морскому порту.

[2]) Обстоятельныя и весьма интересныя свѣдѣнія о перевозкѣ и торговлѣ каменнымъ углемъ въ Англіи у G. Cohn'a, II, 92—112.

рѣдкими исключеніями, не можетъ быть принимаемо въ расчетъ [1]).

Говоря о конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ простыми дорогами, необходимо для полноты упомянуть еще о двухъ случаяхъ конкурренціи: съ пѣшеходнымъ сообщеніемъ и съ прогономъ гуртовъ скота. Первое явленіе

---

1) Энгель въ своей замѣчательной работѣ о границахъ усовершенствованій транспорта (Engel. Die Grenzen der Verbesserung im Transportwesen. Zeitsch der Kön. preus. Statist. Bureaux, 1867) анализируетъ подробно конкурренцію желѣзныхъ дорогъ съ другими способами городскихъ сообщеній, поясняя свои выводы на примѣрѣ Лондона. Онъ показываетъ, какъ улучшаются пути, какъ совершенствуется подвижной составъ, проводятся воздушныя и подземныя дороги, пока, наконецъ, достигаются границы возможныхъ усовершенствованій. Границы техническія не совпадаютъ съ экономическими. Пассажирское движеніе въ омнибусахъ по Лондонскимъ улицамъ побѣждено технически конно-желѣзными и паровыми городскими дорогами, но не подавлено экономически. Способность омнибусовъ бороться за существованіе со своими техническими побѣдителями, говоритъ Гус. Конъ, опирается на томъ же основаніи, какъ и способность портнаго, шьющаго платье по заказу и по мѣркѣ, бороться съ фабрикой готовыхъ платьевъ. Омнибусъ пробирается до каждаго угла въ самыхъ тѣсныхъ улицахъ и проулкахъ, между тѣмъ какъ паровая желѣзная дорога требуетъ простора, она проходитъ по отдаленнымъ мѣстностямъ города, и къ ея станціи нужно сначала дойти. Конно-желѣзныя дороги, хотя требуютъ меньше пространства, но все же въ Лондонѣ онѣ могутъ двигаться только по широкимъ и не людным улицамъ предмѣстій, а въ центрѣ города не пригодны даже для такихъ относительно широкихъ улицъ, какъ напр. Оксфордъ-Стритъ. Вслѣдствіе этого омнибусъ сохраняетъ способность къ жизни и можетъ имѣть даже значительную работу. Наконецъ, въ тѣхъ улицахъ, гдѣ по тѣснотѣ или малолюдству не появляется даже омнибусъ, работаютъ исключительно извозчики.

Выводы, сдѣланные Энгелемъ для Лондона, могутъ быть примѣнены съ оговорками и къ другимъ городамъ, принимая во вниманіе количество населенія, особенности распланированія и ширину улицъ, равнинный или гористый характеръ мѣстности и т. п. Такъ напр. узкія улицы, мѣшающія проложенію конно-желѣзныхъ дорогъ, встрѣчаются въ старыхъ нѣмецкихъ и итальянскихъ городахъ, но въ городахъ болѣе новыхъ или перестроенныхъ, а также въ новыхъ частяхъ старыхъ городовъ конно-желѣзныя дороги проходятъ по самымъ людным улицамъ.

встрѣчается въ Ирландіи и въ Россіи; второе тамъ же и, вѣроятно, въ Америкѣ, но о послѣдней мы свѣдѣній не имѣемъ.

Въ Ирландіи, говоритъ Гус. Конъ [1]), на короткихъ разстояніяхъ желѣзныя дороги должны конкуррировать не только съ извозчиками, но и съ пѣшеходнымъ сообщеніемъ, такъ какъ, вслѣдствіе бѣдности и отсутствія привычки дорожить временемъ, ирландскіе простолюдины предпочитаютъ идти пѣшкомъ, нежели платить за проѣздъ, если плата не очень низка [2]).

Въ Россіи не разъ указывалось въ періодической печати и констатировано въ работахъ желѣзнодорожной комиссіи графа Баранова, что рабочіе, отправляющіеся въ отхожіе промыслы, проходятъ пѣшкомъ, параллельно рельсовымъ путямъ значительныя разстоянія. Это явленіе, связанное отчасти съ бѣдностью, отчасти съ дешевизною труда въ извѣстное время года, вызвало введеніе на нѣкоторыхъ линіяхъ спеціальныхъ дешевыхъ поѣздовъ для рабочихъ—по $^3/_4$ коп. за пассажиро-версту безъ государственнаго сбора. Точно также, какъ рабочіе, идущіе на отхожіе промыслы, двигаются и наши переселенцы.

Прогонъ гуртовъ скота параллельно рельсовымъ путямъ объясняется дешевизною этого способа передвиженія. Явленіе это существуетъ въ Ирландіи и въ значительныхъ размѣрахъ въ Россіи. Такъ нѣкоторыя управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ заявляли, что они не въ состояніи привлечь перевозку скота на

---

1) Cohn, Englische Eisenbahnpolitik, II, 361.

2) Конкуренція пѣшеходнаго сообщенія существуетъ впрочемъ не только въ Ирландіи, но и въ Англіи. Передъ парламентской комиссіей 1872 г. нѣкоторые рабочіе показывали, что, живя въ предмѣстьяхъ Лондона, они вынуждены ходить пѣшкомъ на работу и обратно вслѣдствіе дороговизны желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

желѣзную дорогу и возлагали надежды на законодательное запрещеніе прогона гуртовъ ради санитарныхъ цѣлей [1]).

Изъ изложенныхъ выше соображеній и данныхъ относительно конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ перевозкой по грунтовымъ и шоссейнымъ дорогамъ нельзя не придти къ убѣжденію, что эта конкурренція, распространяющаяся лишь на отдаленныя мѣстности желѣзнодорожныхъ районовъ и на грузы, проходящіе небольшія разстоянія по рельсовому пути, имѣетъ весьма ограниченное значеніе, которое все болѣе и болѣе ослабѣваетъ съ уплотненіемъ желѣзнодорожной сѣти и съ устройствомъ подъѣздныхъ рельсовыхъ вѣтвей. При такихъ условіяхъ цѣны гужеваго извоза не въ состояніи оказывать существеннаго вліянія на желѣзнодорожную провозную плату и не могутъ быть признаны регуляторомъ этой платы.

Перейдемъ теперь ко второму виду конкурренціи, которую встрѣчаютъ желѣзныя дороги, а именно—къ конкурренціи ихъ съ водяными путями.

---

[1]) Въ видахъ прекращенія эпидемій скота правительство постепенно закрываетъ скотопрогонные тракты, но параллельно съ этимъ должны быть приняты серьезныя мѣры относительно желѣзнодорожныхъ тарифовъ, такъ какъ создаваемая закономъ монополія на перевозку скота по рельсовымъ путямъ можетъ повлечь за собою повышеніе тарифовъ.

ГЛАВА V.

Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями.

§ 20 Общая характеристика конкурренціи водяныхъ путей. § 21 Конкурренція желѣзн. дорогъ съ моремъ. Высокія качества морскаго транспорта. Значеніе конкурренціи моря въ зависимости отъ величины ралона морскаго транспорта и количества конкуррентныхъ грузовъ. § 22 Конкурренція морскаго и желѣзнодорожнаго транспорта въ Англіи. Мнѣніе Гус. Кона и разборъ его.

§ 20. Водяными путями сообщенія служатъ: моря, судоходныя рѣки и каналы. Эти пути сообщенія не равнокачественны и потому требуютъ отдѣльнаго разсмотрѣнія; но они имѣютъ нѣкоторыя общія свойства, которыя слѣдуетъ отмѣтить, чтобы избѣжать повтореній.

1) Конкурренція водяныхъ путей сообщенія съ рельсовыми путями существуетъ не повсемѣстно, а лишь въ извѣстныхъ раіонахъ, т. е. тамъ, гдѣ желѣзная дорога входитъ въ раіонъ водянаго пути.

2) Водяные пути страдаютъ медленностью движенія, хотя далеко не въ одинаковой степени.

3) Нѣкоторые грузы не выносятъ или съ трудомъ выносятъ перевозку по водѣ, подвергаясь порчѣ вслѣдствіе сырости. Этотъ недостатокъ, зависящій главнымъ образомъ отъ несовершенства судна, также присущъ водянымъ путямъ не въ одинаковой степени.

4) Водяные пути дают при извѣстных условіях наиболѣе дешевый транспорт, как вслѣдствіе высокаго техническаго достоинства пути, требующаго ничтожной движущей силы, так и вслѣдствіе дешевизны подвижнаго состава сравнительно съ его вмѣстимостью. Первое мѣсто по дешевизнѣ занимают естественные водяные пути, данные природой, въ особенности при пользованіи даровой движущей силой (вѣтром, рѣчными и морскими теченіями); стоимость транспорта возрастает на путях искуственных, требующих значительных затрат на сооруженіе, и при пользованіи цѣнной движущей силой (человѣческой, животной и паровой тягой).

Послѣ этих общих замѣчаній разсмотрим главныя категоріи водяных путей въ отдѣльности.

§ 21. *Конкурренція желѣзных дорог съ морем.* Морское сообщеніе пріобрѣло высокое значеніе въ самыя отдаленныя эпохи и до сих поръ сохраняет его. Это вполнѣ понятно, если принять во вниманіе, что, во 1-хъ, море для большей части земной поверхности, а вмѣстѣ съ тѣм и для огромной массы грузов, движущихся между материками и островами, составляет единственный путь; во 2-хъ, этот путь соединяет въ себѣ въ самой высокой степени всѣ преимущества водяных путей и въ самой слабой степени их недостатки. Морскому транспорту присущи: высшая скорость движенія, дешевизна перевозки и совершенство судов, уменьшающее опасность порчи даже для грузов, боящихся перевозки по водѣ; к этому присоединяется крупная капитальная сила морскаго судоходства и высокая экономическая организація его.

Неудивительно поэтому, что морское сообщеніе въ своем районѣ является могущественным и опасным конкуррентом всѣх остальных путей.

Но что такое районъ морскаго пути, въ предѣлахъ котораго этотъ путь можетъ вступить въ конкурренцію съ желѣзными дорогами? Очевидно, корабль и паровозъ, какъ китъ и слонъ, не могутъ бороться ни за грузы, слѣдующіе исключительно по морю, ни за грузы, слѣдующіе исключительно по сушѣ; а потому конкурренція ихъ не касается ни перевозокъ между материками, или между материками и островами, ни перевозокъ внутри материковъ или острововъ, между мѣстностями, отстоящими болѣе или менѣе далеко отъ моря. Борьба возникаетъ лишь за грузы, которые могутъ выбрать каждый изъ двухъ путей (морской или сухопутный) или смѣшанную перевозку. Къ такимъ грузамъ принадлежатъ грузы приморскихъ мѣстностей, которые могутъ перевозиться изъ гавани въ гавань каботажнымъ судоходствомъ или слѣдовать по сухому пути. Но эта конкурренція не ограничивается приморскими пунктами въ строгомъ смыслѣ слова, т. е. гаванями. Въ силу извѣстнаго намъ закона притяженія грузовъ подъ угломъ путями болѣе совершенными отъ діагональныхъ путей менѣе совершенныхъ, вліяніе морскаго транспорта проникаетъ на извѣстное разстояніе отъ морскихъ береговъ внутрь страны, и, слѣдовательно, чувствуется не только на прибрежномъ, но и на внутреннемъ транспортѣ.

Значеніе конкурренціи морскаго пути зависитъ: 1) оттого, какъ далеко внутрь страны простирается притяженіе морской перевозки, и 2) какое количество конкуррентныхъ грузовъ море привлекаетъ къ себѣ, отнимая ихъ у рельсовыхъ путей.

Дать точный отвѣтъ на первый вопросъ въ высшей степени трудно, даже едва ли возможно. Трудность эта обусловливается тѣмъ, что въ настоящее время судоходство работаетъ очень часто въ союзѣ съ желѣзными дорогами различныхъ направленій и имѣющими противуположные интересы. Такъ какъ всѣ сколько-нибудь зна-

чительные порты включены въ рельсовую сѣть и связаны съ центральными большими рынками внутри страны, а съ другой стороны—имѣются рельсовыя линіи, проходящія болѣе или менѣе въ глубинѣ материка, но по направленію, параллельному морскимъ берегамъ, при чемъ эти линіи также примыкаютъ къ большимъ внутреннимъ рынкамъ и къ портамъ, то за импортные, экспортные и даже каботажные грузы желѣзныя дороги посредствомъ тарифовъ ведутъ между собою дѣятельную конкурренцію. Однѣ желѣзнодорожныя компаніи стремятся, какъ можно раньше, отнять грузъ у морскаго судоходства и привлечь его для дальнѣйшаго слѣдованія на свои линіи; а другія компаніи, напротивъ, заинтересованы въ томъ, чтобы грузъ прошелъ бо́льшее разстояніе моремъ, прибылъ въ болѣе отдаленныя отъ мѣста отправленія гавани и попалъ на другія желѣзныя дороги. Въ этой борьбѣ желѣзныхъ дорогъ между собою и въ союзѣ съ морскимъ судоходствомъ или противъ него почти невозможно оріентироваться и опредѣлить, какія явленія должны быть приписаны самостоятельнымъ силамъ судоходства, и какія составляютъ результатъ вліянія рельсовыхъ путей.

Отказываясь по этой причинѣ отъ рѣшенія общаго вопроса о границахъ районовъ, въ предѣлахъ которыхъ можетъ оказывать *самостоятельное* вліяніе на рельсовые пути конкурренція морской перевозки, считаемъ нелишнимъ отмѣтить нѣкоторые характерные факты, какъ они существуютъ въ дѣйствительности. Эти факты, повидимому, свидѣтельствуютъ, что конкурренція моря съ рельсовыми путями нерѣдко чувствуется далеко внутри материка, за сотни верстъ отъ морскаго берега.

Если материкъ, омываемый съ двухъ противуположныхъ сторонъ морями, покрытъ въ то же время рельсовою сѣтью, соединяющею эти моря, или если по морскому берегу расположены нѣсколько портовъ, свя-

занныхъ рельсовыми путями между собою и съ внутренними рынками, то въ первомъ случаѣ возникаетъ борьба портовъ различныхъ морей, во второмъ—борьба различныхъ портовъ одного и того же моря за грузы, слѣдующіе изъ портовъ внутрь страны и обратно. Въ такомъ положеніи находится почти вся Европа, не исключая значительной части Европейской Россіи, и отсюда многочисленные случаи подобной конкурренціи. Такъ за снабженіе колоніальными продуктами Южной Германіи, Австріи, Швейцаріи идетъ борьба между бельгійскими, голландскими и германскими портами Нѣмецкаго и Балтійскаго морей (Антверпенъ, Амстердамъ, Гамбургъ, Бременъ, Любекъ, Штетинъ)—съ одной стороны, и портами Средиземнаго и Адріатическаго морей—французскими (Марсель), итальянскими (Генуя, Венеція) и австрійскими (Тріэстъ)—съ другой стороны. Вслѣдствіе этой конкурренціи, колоніальные товары, идущіе изъ складочныхъ портовъ Англіи въ центральныя области континентальной Европы, или направляются къ ближайшимъ портамъ Нѣмецкаго моря, или идутъ водою вокругъ Европы въ южные порты; индійскіе грузы, слѣдующіе черезъ Суецъ, выгружаются или въ южныхъ портахъ и отсюда проникаютъ по рельсовымъ путямъ на континентъ, или обходятъ Европу, складываются въ англійскихъ гаваняхъ и затѣмъ идутъ на континентъ черезъ Антверпенъ, Гамбургъ и проч. Тождественное явленіе представляетъ конкурренція за импортъ и экспортъ русскихъ и германскихъ портовъ Балтійскаго моря (Петербургъ, Ревель, Рига, Либава, Кенигсбергъ, Данцигъ) съ черноморскими и азовскими портами (Одессой, Николаевымъ, Севастополемъ, Ростовымъ на Дону). Кромѣ борьбы между портами различныхъ морей, ведется одновременно конкурренція между портами одного и того же побережья: Петербургъ за грузы, слѣдующіе въ центральныя губерніи, главнымъ образомъ за москов-

скій рынокъ, конкуррируетъ съ Ревелемъ, Ригою, Либавою и проч., Одесса — съ Николаевымъ, Севастополемъ и проч.

Хотя эта конкурренція имѣетъ весьма важное значеніе, какъ для судоходства, такъ и для желѣзныхъ дорогъ, но въ ней рѣшающее значеніе при нынѣшней системѣ тарифовъ принадлежитъ, повидимому, не судоходству, а рельсовымъ путямъ, вслѣдствіе чего приведенные случаи скорѣе слѣдуетъ отнести къ явленіямъ конкурренціи между желѣзными дорогами при участіи морскихъ путей [1]).

Болѣе отчетливые выводы можно извлечь изъ примѣровъ непосредственной конкурренціи между моремъ и рельсовыми путями, т. е. изъ тѣхъ случаевъ, когда грузъ можетъ слѣдовать изъ мѣста отправленія до мѣста назначенія или исключительно по морю, или исключительно сухимъ путемъ. Такого рода конкурренція существуетъ, напр. за грузы, идущіе изъ балтійскихъ и германскихъ портовъ (Антверпена, Гамбурга, Штетина) въ Петербургъ, которые перевозятся или моремъ, или по желѣзнымъ дорогамъ; другой подобный же случай представляетъ перевозка алжирскихъ произведеній, въ особенности хлопка, въ сѣверные французскіе порты: алжирскіе грузы идутъ или черезъ Марсель по желѣзнымъ дорогамъ, или моремъ черезъ Гибралтаръ вокругъ Испаніи и Франціи. Еще болѣе интересный примѣръ представляетъ перевозка моремъ вокругъ

---

1) Какъ на примѣръ весьма сложной конкурренціи между желѣзными дорогами при участіи моря и рѣчныхъ путей, можно указать на конкурренцію за доставку бакинскаго керосина въ Новороссійскій край, Западныя и Привислянскія губерніи. Керосинъ въ эти мѣста перевозится по двумъ направленіямъ: 1) по Каспійскому морю, Волгѣ до Царицына или Саратова и далѣе по желѣзнымъ дорогамъ; 2) по Закавказской дорогѣ, Черному морю и по желѣзнымъ дорогамъ, ведущимъ отъ черноморскихъ портовъ (главнымъ образомъ по линіямъ Юго-Западнаго общества).

Европы крымской соли въ остзейскіе порты [1]) и перевозка тѣмъ же путемъ нѣкоторыхъ товаровъ изъ Петербурга въ Одессу (стекла, свѣчей и др.) и въ Батумъ (въ 1886 г. такимъ способомъ перевозились изъ Петербурга рельсы для Закаспійской ж. дороги). Изъ этихъ примѣровъ видно, что въ однихъ случаяхъ желѣзнымъ дорогамъ, идущимъ параллельно морскому берегу и не имѣющимъ преимуществъ *кратчайшаго* пути, удается отнимать грузы у судоходства; въ другихъ, наоборотъ, гораздо болѣе дальній, окружной морской путь успѣшно соперничаетъ съ прямолинейнымъ и гораздо болѣе короткимъ рельсовымъ путемъ.

Что касается втораго поставленнаго выше вопроса о значеніи конкурренціи моря по количеству конкуррентныхъ грузовъ, то размѣры этой коккурренціи зависятъ отъ многихъ причинъ, главнѣйшія между которыми слѣдующія:

1) Протяженіе удобной для судоходства береговой линіи и отношеніе ея къ площади страны. Чѣмъ больше береговая линія, тѣмъ при прочихъ равныхъ условіяхъ будетъ больше и площадь береговой полосы, входящей въ районъ морскаго сообщенія.

2) Географическая форма страны. Напр. форма длиннаго, узкаго полуострова (Данія) выгоднѣе, нежели форма треугольника (Англія), потому что въ первомъ случаѣ вся или почти вся страна можетъ войти въ районъ морскаго транспорта; во второмъ—внутри треугольника можетъ остаться много мѣстъ, куда вліяніе этого транспорта не достигаетъ, хотя бы отношеніе береговой линіи къ площади страны было въ обоихъ случаяхъ одинаково.

---

[1]) Въ 1885 г. было доставлено въ остзейскіе порты моремъ вокругъ Европы 3.134.570 пудовъ крымской соли (Вѣст Фин., промышл. и торговли, 1887 г. № 10—13); въ 1886 г. отправлено туда же болѣе 15 пароходовъ съ крымской солью (К. Скальковскій, Русскій торговый флотъ, стр. 252—253)

3) Отдаленность отъ морскаго берега или близость къ нему густонаселенныхъ мѣстностей и главныхъ центровъ производства и торговли. Морскіе берега, вслѣдствіе удобства сношеній, вообще привлекаютъ населеніе; но этому притяженію могутъ противодѣйствовать другія причины, напр. безплодіе береговой полосы и плодородіе центральныхъ провинцій, нахожденіе внутри страны минеральныхъ богатствъ, имѣющихъ рѣшительное вліяніе на развитіе добывающей и обрабатывающей промышленности и т. п. Въ послѣднемъ случаѣ каботажное сообщеніе будетъ имѣть несравненно меньше значенія, сравнительно съ внутренними сухопутными перевозками, нежели въ томъ случаѣ, когда промышленная жизнь болѣе развита на береговой полосѣ.

4) Расположеніе судоходныхъ рѣкъ и удобство ихъ устьевъ для морскаго судоходства и для устройства гаваней.

5) Степень развитія внѣшней международной торговли, пользующейся морскимъ сообщеніемъ, сравнительно съ производствомъ для внутренняго потребленія и внутренней торговлей страны.

Изъ этого перечня далеко неполнаго, видно, что значеніе морскаго транспорта, сравнительно съ сухопутнымъ сообщеніемъ, весьма различно въ различныхъ странахъ. Въ странахъ прибрежныхъ (Бельгія, Голландія) а также на полуостровахъ и островахъ (Англія), морское сообщеніе играетъ чрезвычайно важную роль по количеству грузовъ и по району, тяготѣющему къ морю; а потому конкурренція съ моремъ оказываетъ большое вліянія на всю желѣзнодорожную сѣть и на всѣ сношенія, какъ внутреннія, такъ и международныя. Въ странахъ, расположенныхъ внутри материковъ, эта конкурренція не оказываетъ никакого вліянія на внутреннія сообщенія, слѣдовательно, на огромную массу грузовъ, но

отражается на международной торговлѣ, если послѣдняя ведется съ приморскими странами. Наконецъ, для странъ материковыхъ, съ незначительной береговой морской линіей или окруженныхъ только сухопутными границами и не ведущихъ значительной международной торговли съ приморскими странами, вліяніе моря вовсе не отражается на сухопутныхъ сообщеніяхъ. Тѣ же соображенія имѣютъ силу и для отдѣльныхъ провинцій одной и той же страны.

§ 22. Въ состояніи-ли желѣзныя дороги бороться съ морскимъ транспортомъ при выгодныхъ для послѣдняго условіяхъ? Отвѣтъ на этотъ интересный вопросъ, уясняющій значеніе конкурренціи моря съ рельсовыми путями, можетъ дать Англія. Островное положеніе, высокое развитіе флота вообще и въ частности каботажнаго судоходства, огромный импортъ и экспортъ создаютъ въ Англіи для конкурренціи моря съ желѣзными дорогами исключительно выгодныя условія въ пользу морской перевозки. Въ какомъ же положеніи находится эта конкурренція? Не подлежитъ сомнѣнію, что вліяніе ея на рельсовые пути весьма значительно, хотя оцѣнивается неодинаково. Нѣкоторые изъ желѣзнодорожныхъ спеціалистовъ заявляли передъ парламентскими коммиссіями, что по ихъ мнѣнію $^3/_5$ торговыхъ пунктовъ Соединеннаго Королевства относительно желѣзнодорожныхъ тарифовъ находятся подъ вліяніемъ морской конкурренціи. Въ подтвержденіе своихъ словъ они ссылаются на многіе факты. Директоръ большой желѣзнодорожной компаніи Midland, мистеръ Allport, жалуется на несчастную для его компаніи конкурренцію моря, которая заставляетъ держать низкіе тарифы на всѣхъ участкахъ, гдѣ эта конкурренція существуетъ. Директоръ другой большой компаніи (Great Northern) говоритъ, что обычный тарифъ на перевозку каменнаго угля, безъ сомнѣнія, установленъ подъ вліяніемъ конкурренціи по перевозкѣ угля между морскимъ судоходствомъ

и желѣзными дорогами; онъ полагаетъ также, что усовершенствованія локомотивовъ на англійскихъ дорогахъ сдѣланы подъ вліяніемъ той же конкурренціи и вынужденныхъ ею низкихъ тарифовъ. Директоръ третьей главной компаніи (North Eastern) на вопросъ: почему компанія держитъ низкій тарифъ на перевозку угля между Ньюкестлемъ и Гуллемъ?—отвѣчаетъ: потому что иначе уголь пошелъ-бы моремъ.

Эта конкурренція, говоритъ Г. Конъ, оказываетъ вліяніе не только на тарифы въ сообщеніяхъ между портами, но и на мѣстности, не лежащія при морѣ не имѣющія, по видимому, непосредственнаго отношенія къ борьбѣ между судоходствомъ и рельсовыми путями. За перевозку тонны пряжи изъ Глазгова въ Лондонъ назначена плата въ 45 шил., между тѣмъ какъ за другіе товары того же класса и на томъ же разстояніи 70 шил. Такой низкій тарифъ для пряжи вызванъ по объясненію желѣзнодорожной компаніи опасеніемъ морской конкурренціи по перевозкѣ пряжи изъ Лейча въ Лондонъ. Конкурренція между судами, совершающими рейсы между Англіей и Ирландіей, вліяетъ не только на тарифы за проѣздъ по морю, но также на тарифы желѣзныхъ дорогъ, идущихъ отъ гаваней внутрь страны. Такъ тарифъ за проѣздъ отъ Манчестера къ Флитвуду не выше ставокъ отъ Манчестера къ Престону, хотя Флитвудъ на 20 миль дальше, нежели Престонъ.

Парламентская комиссія 1872 года хотя считаетъ преувеличеннымъ увѣреніе желѣзнодорожныхъ директоровъ, будто бы $^3/_5$ торговыхъ и промышленныхъ центровъ Великобританіи находятся относительно желѣзнодорожныхъ тарифовъ подъ вліяніемъ морской конкурренціи; но не сомнѣвается, что морской транспортъ имѣетъ серьезное вліяніе на желѣзнодорожные тарифы. Это потому, говоритъ комиссія, что море—открытая дорога, которую никто не можетъ ни закрыть, ни монополизи-

ровать, которая допускаетъ неограниченное число конкуррентовъ. На морѣ, какъ выразился одинъ изъ членовъ этой комиссіи, желая показать различіе между моремъ и желѣзными дорогами: „господствуетъ неограниченное runing power“ [1])

Конкурренція морскаго сообщенія имѣетъ, впрочемъ, далеко не одинаковое вліяніе на пассажирское и товарное движеніе. Сравнительная медленность и непріятность въ теченіе большей части года морскаго путешествія, весьма затрудняетъ конкурренцію судоходства съ желѣзными дорогами. Что касается товарнаго транспорта, то хотя морское судоходство является весьма опаснымъ конкуррентомъ англійскихъ желѣзныхъ дорогъ; но, по мнѣнію Густава Кона, послѣднія не побѣждены моремъ, а скорѣе выходятъ побѣдителями въ борьбѣ съ нимъ. Въ подтвержденіе своего мнѣнія Г. Конъ ссылается на данныя о развитіи англійскаго судоходства, изъ которыхъ видно, что съ 1840 по 1872 г. импортъ англійскаго флота изъ иностранныхъ гаваней и англійскихъ колоній возросъ съ 4 мил. до 17 мил. тоннъ, а каботажное судоходство съ 1840 по 1866 г. увеличилось съ $10,_7$ до $18,_6$ мил. тоннъ, но затѣмъ въ теченіе слѣдующихъ шести лѣтъ до 1872 г. оставалось неподвижнымъ.

Такъ какъ именно каботажное судоходство ведетъ конкурренцію съ желѣзными дорогами, то Гус. Конъ дѣлаетъ предположеніе, что остановка его роста вызвана этой конкурренціей. Такое заключеніе находитъ, по мнѣнію Гус. Кона, подтвержденіе и въ спеціальныхъ данныхъ о перевозкѣ каменнаго угля изъ Ньюкестля въ Лондонъ водою и по желѣзнымъ дорогамъ [2]). Во всякомъ случаѣ развитіе каботажнаго судоходства идетъ медленнѣе, нежели развитіе желѣзнодорожныхъ перевозокъ. На 18 милліон.

---

1) Право прохода поѣздовъ одной дороги по линіямъ другихъ дорогъ.

2) G. Cohn, Untersuchungen, II, 323

тоннъ, перевезенныхъ въ 1872 г. каботажемъ, приходилось 179 мил. тоннъ груза, перевезенныхъ желѣзными дорогами [1]).

Изъ вышеприведенныхъ фактовъ, говоритъ Густ. Конъ видно, что, не смотря на значительное развитіе англійскаго каботажнаго судоходства и благопріятное для него географическое положеніе страны, желѣзныя дороги не только выдерживаютъ конкурренцію съ крайне дешевымъ морскимъ транспортомъ, но даже до извѣстной степени побѣждаютъ его. Такъ какъ, продолжаетъ авторъ, въ неподвижномъ положеніи эта борьба оставаться не можетъ, то нынѣшнее состояніе судоходства предвѣщаетъ, по всей вѣроятности, дальнѣйшія побѣды желѣзныхъ дорогъ. Этимъ побѣдамъ рельсовыхъ путей надъ судоходствомъ способствуютъ: 1) переходъ во владѣніе желѣзнодорожныхъ компаній гаваней и доковъ; 2) владѣніе въ большихъ размѣрахъ собственными судами въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ море образуетъ проливы; 3) образованіе большихъ пароходныхъ компаній и ихъ союзы съ желѣзными дорогами.

1) По первому пункту отчетъ парламентской коммиссіи 1872 г. между прочимъ говоритъ: „Желѣзнодорожнымъ компаніямъ рѣдко удается овладѣть въ извѣстной гавани всѣми доками, за исключеніемъ такихъ случаевъ, какъ владѣніе гаванями Фолкстонъ, Гартлепуль, Флитвудъ или Берровъ, гдѣ желѣзныя дороги къ выгодѣ публики сами устроили гавани и развиваютъ транспортъ. Но если такіе случаи и бываютъ, то рѣдко

---

1) Къ этимъ числамъ, приводимымъ G. Cohn'омъ. нужно впрочемъ относиться осторожно, такъ какъ англійская желѣзнодорожная статистика не даетъ данныхъ о пробѣгѣ грузовъ, а желѣзнодорожная сѣть очень раздроблена Въ силу этого возможно, что грузы каботажнаго судоходства имѣютъ большій пробѣгъ, и отношеніе тонно-километровъ будетъ болѣе благопріятно для каботажнаго судоходства, нежели число тоннъ.

по сосѣдству нѣтъ другихъ конкуррирующихъ гаваней. Тѣмъ не менѣе возможно, что желѣзнодорожныя компаніи оказываются въ силахъ завладѣвать гаванями и пристанями. Владѣя въ то же время ведущими къ нимъ рельсовыми путями, онѣ становятся хозяевами какъ морскаго, такъ и сухопутнаго транспорта. Таковъ былъ бы, напр., результатъ сліянія компаній Norht Eastern, Great Northern и Midland, потому что такое соединенное общество овладѣло-бы всѣмъ теченіемъ Тайна, Вира и Тиса, какъ въ настоящее время North Eastern владѣетъ Гартлепулемъ. При такихъ условіяхъ морская перевозка каменнаго угля въ Лондонъ была бы, вѣроятно, подавлена. Эта опасность заслуживаетъ вниманія парламента и недостаточно предупреждается закономъ, хотя онъ воспрещаетъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ пріобрѣтать гавани.

2) По второму пункту въ отчетѣ той же коммиссіи читаемъ: „Существуетъ форма транспорта, въ которой желѣзныя дороги распространили свою монополію и на морскія перевозки, а именно это встрѣчается тамъ, гдѣ море имѣетъ характеръ пролива, и гдѣ желѣзныя дороги сами владѣютъ пароходами для перевозки грузовъ или вошли въ соглашенія съ пароходными компаніями. Такой случай представляетъ сообщеніе между англійскими гаванями—съ одной стороны, и ирландскими и нѣкоторыми континентальными—съ другой (напр. сообщенія между Довером или Фолкстономъ и Булонью; между Гарвичемъ и Антверпеномъ, Галигидомъ и Книгстономъ, Мильфордомъ и Ватерфордомъ). Противъ этихъ операцій желѣзныхъ дорогъ протестуютъ владѣльцы независимыхъ судовъ, утверждая, что владѣніе собственными пароходами даетъ желѣзнодорожнымъ обществамъ фактическую монополію морскаго транспорта, такъ какъ онѣ могутъ держать низкіе фрахты, невозможные для частныхъ судовладѣльцевъ. Эти зая-

вленія, говоритъ парламентская коммиссія, безъ сомнѣнія, справедливы; но съ другой стороны, публика извлекаетъ большія выгоды изъ стройности, единства и дешевизны транспорта. Въ силу этихъ соображеній парламентъ предоставилъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ право производить указанный морской транспортъ и ограничилъ ихъ отвѣтственность за вредъ и убытки, какъ это установлено для судовладѣльцевъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ обязалъ желѣзнодорожныя компаніи перевозить по низкимъ тарифамъ всѣхъ безъ исключенія пассажировъ, а не только тѣхъ, которые ѣдутъ дальше по желѣзной дорогѣ".

Въ этомъ случаѣ, говоритъ Конъ, мы видимъ результаты экономической послѣдовательности. Централизація, единство, внутренняя связь различныхъ отраслей транспорта и различныхъ путей сообщенія, въ силу внутренней необходимости, заставляютъ желѣзныя дороги, по мѣрѣ развитія этой прогрессирующей системы транспорта, распространять свое господство на другія сферы. Большія желѣзнодорожныя компаніи могутъ не только временно произвести пониженіе тарифа, чтобы подавить своихъ конкуррентовъ, опираясь на свой главный источникъ доходовъ; но онѣ въ состояніи, посредствомъ выгоднаго сочетанія силъ и единства транспорта, доставить постоянныя выгоды обществу. Могущественному стремленію къ объединенію транспорта должно служить даже то, что, повидимому, направлено противъ него. Такъ законъ 1868 г., обязавшій желѣзнодорожныя компаніи перевозить всѣхъ безъ различія пассажировъ по одинаково низкимъ тарифамъ, вмѣстѣ съ тѣмъ помогаетъ имъ подавлять конкурренцію частныхъ судовладѣльцевъ, отнимая у послѣднихъ почти все пассажирское движеніе.

3) Не менѣе важное значеніе имѣетъ для вопроса о конкурренціи между желѣзнодорожнымъ и морскимъ транспортомъ метаморфоза, происходящая въ самомъ

морскомъ транспортѣ. Изъ статистическихъ данныхъ о судостроеніи видно, что, во 1-хъ, паровое судоходство все болѣе и болѣе беретъ верхъ надъ парусным; во 2-хъ, что вмѣстимость судовъ также съ каждымъ годомъ возрастаетъ [1]); въ 3-хъ, въ связи съ двумя пре-

[1]) Развитіе англійскаго флота въ теченіе 45 лѣтъ видно изъ слѣдующей таблицы:

ГОДЪ.	Парусныя суда.			Паровыя суда.			ВСЕГО.		
	Число судовъ.	Общая вмѣстим. въ 1000 т.	Средняя вмѣстимость одного судна въ тоннахъ	Число судовъ.	Общая вмѣстимость въ 1000 тоннъ.	Средняя вмѣстимость одного судна въ тоннахъ	Число судовъ.	Общая вмѣстимость въ 1000 тоннъ.	Средняя вмѣстимость одного судна въ тоннахъ
1840	21.833	2 680	122	771	88	114	22.654	2 768	122
1850	24 797	3.396	137	1187	168	142	25.984	3.565	137
1860	19.090	3 852	202	929	399	430	20 019	4.252	212
1865	20.207	4.707	233	1419	702	494	21.626	5.408	250
1870	19.940	4 519	227	2240	1040	464	22.180	5 559	251
1872	19.709	4.246	215	2845	1516	533	22.554	5 762	255
1882	18.892	3.621	192	5814	3335	572	24.706	6 957	281
1883	18 415	3.514	191	6260	3728	595	24.675	7.242	290
1884	18 053	3.465	191	6601	3944	597	24 654	7.409	300

Данныя для этой таблицы за 1840—1872 гг. заимствованы изъ Untersuchungen G. Cohn'a, II, 334—341; за 1882 г изъ Meyers-Conversation Lex. B. XXI, 373; за 1883 и 1884 гг —изъ Annuaire de l'economie politique M. Block'a, 1886 г. 43 e Année 789.

Изъ этой таблицы видно, что огромный парусный флотъ Англіи съ 1865 года сокращается; между тѣмъ какъ паровой за 45 лѣтъ выросъ съ 88 тыс. тоннъ, до 4 мил. тоннъ. Также уменьшается и средняя вмѣстимость парусныхъ судовъ при быстромъ ростѣ средняго тоннажа паровыхъ. Но среднія цифры не даютъ понятія объ увеличеніи вмѣстимости вновь строющихся судовъ. Изъ данныхъ о судостроеніи видно, что средняя вмѣстимость паровыхъ судовъ, построенныхъ въ началѣ 70-хъ годовъ (въ 1872 г.), достигала уже 655 тоннъ, а вмѣстимость судовъ построенныхъ на большихъ верфяхъ въ 1873 г.=1348 тоннъ. Въ настоящее время тоннажъ новыхъ

дыдущими явленіями замѣчается концентрація судоходства въ рукахъ большихъ акціонерныхъ компаній.

Заключительный выводъ Гус. Кона о конкурренціи морскаго сообщенія съ желѣзными дорогами таковъ: море, на которое всегда смотрѣли, какъ на вполнѣ не-

---

паровыхъ судовъ значительно увеличился сравнительно съ началомъ 70-хъ годовъ. До 1870 г. пароходы въ 2500 тоннъ были рѣдкостью; но за послѣдніе 15 лѣтъ они заняли видное мѣсто, какъ показываютъ слѣдующія данныя о совокупной вмѣстимости большихъ пароходовъ британскаго торговаго флота :

	Отъ 2000 до 2500 тоннъ.	Отъ 2500 до 3000 тоннъ.	Свыше 3000 тоннъ.	Всего вмѣстимости судовъ свыше 2000 т.
		тысячъ тоннъ		
1870 г.	53	11	3,1	67,7
1880 г.	214	94,3	32,5	341
1884 г.	329	230,6	100,5	660,2

По отношенію къ вмѣстимости всего пароваго флота въ 1870 г. пароходы вмѣстимостью болѣе 2000 тоннъ составляли всего 6%, а въ 1884 г 17% („Рус. судоходство“, 1886 г. № 1). Главными заказчиками большихъ судовъ являются крупныя акціонерныя компаніи. Такъ напр. изъ числа большихъ судовъ. построенныхъ на англійскихъ верфяхъ въ 1873 г., заказано 9 пароходовъ вмѣстимостью въ 28895 тоннъ (средній тоннажъ 3210 тон.) компаніей „Pacific Steam-Navigation Comp.“, 6 пароходовъ вмѣстимостью въ 18200 тонн. (средній тоннажъ 3033 тон.) компаніей „Nordeutcher Lloyd“; 5 пароходовъ вмѣстимостью въ 13325 тоннъ (средній тоннажъ 2665 т.) компаніей „Peninsular and Oriental Comp.“ и т. д. Значительное число большихъ кораблей было построено для Суэцкаго канала. (Cohn, Untersuchungen, T. II, стр. 341). Быстроходныя суда трансатлантическаго судоходства, дѣлающія рейсы между Европой и Америкой въ 6—7 сутокъ, имѣютъ вмѣстимость отъ 5500 до 8100 тоннъ каждый Такъ пароходъ *America* имѣетъ вмѣстимость 5528 тоннъ, *Alaska*—6586 т *Etruria*—7100 т., *Umbria*—7129 т., *Oregon*—7375 т, *Serbia*—7212 т, *Aurania*—7269 т., *City of Kome*—8144 тон. (Рус. Суд. 1886, № 5 и 6, стр. 36).

Тѣ же явленія замѣчаются и въ судостроеніи другихъ странъ. Такъ въ Германіи за пятилѣтіе 1880—84 гг. средняя вмѣстимость судовъ торговаго флота возросла съ 245 до 294 тоннъ, въ томъ числѣ паровыхъ съ 525 до 621 тоннъ; за тотъ же періодъ общее количество судовъ уменьшилось съ 4777 до 4315, а число паровыхъ возросло съ 374 до 603 (Annuaire de l'economie politique 46 Année, p. 700.

зависимый источникъ конкурренціи съ желѣзными дорогами, даже въ островной странѣ, какъ Великобританія, подчинилось до извѣстной степени могущественной силѣ рельсовыхъ путей, и нѣкоторые признаки указываютъ на дальнѣйшее его подчиненіе [1]).

Хотя Густавъ Конъ справедливо считается однимъ изъ наиболѣе авторитетныхъ знатоковъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Англіи, но съ приведеннымъ выводомъ трудно согласиться, такъ какъ онъ, по нашему мнѣнію, грѣшитъ преувеличеніями. Не смотря на быстрое развитіе рельсовыхъ путей, морское судоходство между средствами міроваго торговаго транспорта до настоящаго времени занимаетъ первое мѣсто, обладаетъ почти въ два раза большей перевозочной силой, нежели желѣзныя дороги и постоянно прогрессируетъ, какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніи. Торговый флотъ не только ростетъ, но достигъ замѣчательнаго совершенства относительно быстроты и дешевизны перевозки [2]). Смутившія Густава Кона предполо-

---

1) Gustav Kohn, Untersuchungen, II, 342.

2) По исчисленію наиболѣе компетентнаго спеціалиста, директора норвежскаго статистическаго бюро Kiaer'a, редижировавшаго Statistique internationale de la navigation maritime, подъемная сила подвижнаго состава міровой сѣти желѣзныхъ дорогъ составляетъ около 16 милліоновъ тоннъ, дѣйствительная же подъемная сила флота=27½ мил. тоннъ, въ томъ числѣ на паровой флотъ приходится 7 мил., на парусный 20½ мил. тоннъ (регистровая вмѣстимость флота считается меньше, а именно - 19,3 мил. тоннъ). Такимъ образомъ подъемная сила морскаго флота болѣе чѣмъ на 70% превосходитъ подъемную силу желѣзныхъ дорогъ, и хотя интенсивность работы подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ выше, но это преимущество все болѣе и болѣе уменьшается вмѣстѣ съ развитіемъ *парового* флота.

Что касается развитія судоходства, то въ теченіе полустолѣтія съ 1830 по 1880 г. увеличеніе дѣйствительной подъемной силы флота составляло въ среднемъ около 4½% въ годъ; увеличеніе же регистровой подъемной силы по десятилѣтіямъ было таково: 1830—39 гг.—2,1%; 1840—49 гг.—3,65%; 1850—59 гг.—5%; 1860—69 гг.—2,74%; 1870—79 гг.—

женія о пріостановкѣ роста англійскаго каботажнаго судоходства также не оправдались, такъ какъ съ 1872 г. англійскій каботажъ сдѣлалъ бо́льшіе успѣхи, нежели загра-

---

3,65%. Принимая во вниманіе, что въ послѣдніе десятилѣтія указанный приростъ подъемной силы приходится главнымъ образомъ на *паровыя* суда, слѣдуетъ признать, что перевозоч ная сила морскаго флота въ послѣднія десятилѣтія возростала значительнѣе, нежели въ первыя. Перевозочная сила пароваго судна считается въ 3 раза болѣе паруснаго суда такой же вмѣстимости. Если принять этотъ расчетъ, то окажется, что 1834 году перевозочная сила пароваго флота составляла 3% перевозочной силы всего флота, въ 1840 году—6%, въ 1850 г.—около 9%, въ 1860 г.—17½, въ 1870 г.—30%, въ 1880 г.—50½!

Весьма поучительна параллель между развитіемъ міровой сѣти желѣзныхъ дорогъ и пароваго флота, которую даетъ Kaier за 50 лѣтъ:

ГОДЪ.	Протяженіе рельсовой сѣти въ километрахъ.	Вмѣстимость паровато флота въ тоннахъ	Средній приростъ по періодамъ. ПЕРІОДЫ.	Приростъ сѣти желѣзныхъ дорогъ.	Приростъ подъемной силы флота.
1831	332	32,000	1831—1840	38,45%	12,63%
1841	8.501	105,121	1841—1845	15,19%	5,89%
1846 . .	17,424	139,973	1846—1850	16,89%	11,48%
1851	38,022	263,679	1851—1855	12,38%	16,91%
1856	68,148	575,928	1856—1860	9,42%	7,86%
1861	106,886	803,003	1861—1865	6,31%	12,13%
1866	145,114	1,423,232	1866—1870	8,87%	6,38%
1871	221,980	1,939,089	1871—1875	5,91%	11,17%
1876	295,783	3,293,072	1876—1879	3,86%	5,67%
1880	331,136	4,105,000			

Изъ этой таблицы видно, что міровая сѣть жел. дорогъ въ періодъ 1831—1850 гг. развивалась почти вдвое быстрѣе, нежели паровое судоходство; въ періодъ 1851—1871 гг развитіе обоихъ средствъ сообщенія почти

ничныя сношенія [1]). Вмѣстѣ съ тѣмъ весьма значительное пониженіе морскихъ фрахтовъ въ послѣніе годы, обусло-

---

уравнивается; а въ послѣднее пятилѣтіе 1876—80 гг. процентный приростъ пароваго флота оказывается вдвое болѣе, нежели приростъ желѣзн. дорогъ. При этомъ заслуживаетъ особаго вниманія тотъ фактъ, что паровой флотъ, перевозочная сила котораго равняется половинѣ перевозочной силѣ всѣхъ локомотивовъ, работаетъ 3,7 мил. лошадиныхъ силъ, тогда какъ для локомотивовъ требуется около 20 мил такихъ же силъ. Этимъ объясняется между прочимъ дешевизна морской перевозки. Приведенная таблица по справедливому замѣчанію Neumann Spallart'a убѣждаетъ, что огромное развитіе рельсовыхъ путей не наноситъ никакого ущерба морскому судоходству, а лишь дополняетъ его работу. Neumann Spallart, Uebersichten der Weltwirthschaft, Jahrgang 1880, стр. 343—346.

1) Параллельное развитіе заграничнаго плаванія англійскаго флота и каботажа видно изъ слѣдующихъ сравнительныхъ данныхъ о приходѣ въ англійскія гавани груженыхъ судовъ изъ иностранныхъ портовъ и судовъ каботажныхъ.

Прибыло изъ иностранныхъ гаваней въ англійскія судовъ съ грузомъ вмѣстимостью въ тоннахъ.	Прибыло изъ одной англійской гавани въ другую (каботажъ) груженыхъ судовъ вмѣстимостью въ тоннахъ.
1860 г . . . 10 054.000	1860 г 17.003.000
1866 г. 13.277 190	1866 г. 18.598 000
1872 г. . . . 17.905.000	1872 г. 18 099.000
1878 г. 21.318 000	1878 г. 25.157.795
1882 г. 24 815.000	1882 г. 26.137.000
1883 г. 26.310.000	1882 г. 41.535.000
1884 г 24.596.000	1883 г 43.235 000

Данныя по 1872 г. заимствованы у G. Coha'n Untersuchungen II, 322 за 1882—84 гг. въ первой колоннѣ и поставленныя въ скобкахъ за 1882—83 г во второй колоннѣ изъ Annuaire de l'economie politique M. Blok, Année 41, p. 703, Année 43, p. 789; тоже въ лексиконѣ Брокгауза, B. VIII, 453, за 1878 г во второй колоннѣ у Minoprio—Jahrbuch für Volks und Staatswirthschaft aller Länder der Erde; 241, во второй колоннѣ за 1882 г —Conversation Lexicon Meyers, B. XXI, 373. Цифры, поставленныя въ скобкахъ во второй колоннѣ за 1882—1883 г., показываютъ приходъ всѣхъ каботажныхъ судовъ, въ томъ числѣ негруженыхъ.

вливавшееся не только усиленною конкурренціею судовладѣльцевъ, но и успѣхами судостроенія, свидѣтельствуетъ, что силы судоходства далеко не исчерпаны, и что трудность для рельсовыхъ путей конкурренціи съ моремъ не ослабѣваетъ, а усиливается [1]). Нельзя отри-

---

Изъ этихъ данныхъ видно, что до 1872 г. заграничныя сообщенія Англіи развивались гораздо быстрѣе ея каботажа; съ 1872 г. по 1883 г. развитіе того и другаго судоходства идетъ параллельно; съ 1884 г. заграничное плаваніе начало сокращаться въ связи съ упадкомъ международной торговли Англіи, который обнаружился въ послѣдніе годы. См. по этому вопросу интересное изслѣдованіе Erwin Nasse.—Ein Blick auf die commercielle und industrielle Lage Englands. Jahrbüch. fur Nat. Oeck. und Statistik Conrad'a, 1887, Heft 2.

Такимъ образомъ опасенія G. Cohn'a относительно сокращенія англійскаго каботажа не оправдались, но если бы такое явленіе и существовало, то оно еще не доказывало бы побѣды ж. дорогъ надъ морскимъ судоходствомъ: устройство рельсовыхъ путей непремѣнно должно было отвлечь къ нимъ часть грузовъ изъ наиболѣе отдаленныхъ отъ морскаго берега пунктовъ, которые прежде перевозились каботажемъ вслѣдствіе отсутствія другаго удобнаго пути. Вслѣдствіе этого обнаружилось сокращеніе каботажа во Франціи, хотя въ послѣдніе годы онъ вновь, повидимому, началъ увеличиваться. Во Франціи grand cabotage (т. е. каботажъ болѣе дальняго плаванія) съ 1852 по 1882 г. сократился съ 283.000 до 73.000 тоннъ; petit cabotage водвергая меньшей убыли: въ 1852 году перевезено 2.261.500 тоннъ, 1882 г. 1.912.000 тоннъ. Въ 1884 г. нѣсколько возросли цифры обоихъ видовъ каботажа. Legros приписываетъ сокращеніе grand cabotage развитію желѣзнодорожнаго транспорта. Dictionnaire des Finances, publié par Leon Say, 742.

[1]) Вотъ нѣкоторыя, хотя отрывочныя, но достаточныя для нашей цѣли данныя о постепенномъ пониженіи морскихъ фрахтовъ. Въ 1846 г. въ Одессѣ фрахты въ Англію были 45—100 шил. за тонну, въ Антверпенъ 60—102 шил. за тонну, въ Марсель 2—9½ фр. за шаржу. Въ 1857 году фрахты были въ Лондонъ за тонну отъ 25 до 60 шил., въ Марсель отъ 1½ до 4⅜ фр. Послѣ повышенія фрахтовъ послѣ русско-турецкой войны въ 1878 г.. фрахты въ 1879 г. колебались между 19 и 50 шил. въ Англію и 1½—3¼ фр. въ Средиземное море. Съ того времени они сильно понизились.. Въ 1883 г фрахты въ Англію равнялись 13—22½ шил., въ 1884 г. 8—25½ шил., средній 16¾ шил., въ 1885 г. 8—30 шил., средн. 19 шил., въ порты Средиземнаго моря отъ 75 сант. до 2¼ фр. Въ 1886 г.

цать, что могущество большихъ морскихъ пароходныхъ компаній за послѣдніе 12—15 лѣтъ возросло еще болѣе, а союзы этихъ компаній съ желѣзными дорогами въ видахъ прекращенія конкурренціи укрѣпились, но это лишь союзы, а не подчиненіе. Къ тому же, какъ ни сильны нѣкоторыя судоходныя компаніи, имъ за рѣдкими исключеніями удалось создать на нѣкоторыхъ путяхъ монопольное положеніе лишь относительно пассажирскаго и срочнаго ускореннаго товарнаго транспорта; масса же торговыхъ грузовъ по прежнему остается въ рукахъ частныхъ судовладѣль-

---

въ первое полугодіе высшіе фрахты въ Англію не привышали 13 шил., а низшіе, доходили до $6^1/_2$—7 шил (К. Скальковскій, Русскій торговый флотъ и пр. стр 209—211).

Удешевленіе фрахтовъ, кромѣ усиленной конкурренціи и поддержки торговаго флота правительственными преміями (во Франціи, Германіи, Италіи, Россіи), зависѣло отъ удешевленія постройки и содержанія судовъ. Стоимость постройки судовъ въ Англіи въ послѣднее время дошла до 9 фунт. стерлинговъ за тонну стальныхъ судовъ вмѣстимостью отъ 2000 до 3000 регистровыхъ тоннъ Увеличеніе грузоподъемности сопровождалось значительной экономіей въ расходахъ по содержанію судовъ. Такъ въ 1870 году на паровомъ флотѣ вмѣстимостью въ 1.039.000 тоннъ служило 48 755 чел. команды, т. е. около 47 чел. на каждую тысячу тоннъ; въ 1880 году паровой флотъ Великобританіи увеличился до 2.594.000 тонъ, а численность команды лишь до 84.304 чел., т. е. число рабочихъ рукъ уменьшилось на каждую тысячу тоннъ на 15 чел. или на 32%. Къ 1884 г. это число уменьшилось еще на 4 чел. Другими словами: 14 лѣтъ тому назадъ для каждой 1000 тоннъ вмѣстимости паровыхъ судовъ требовалось около 70% болѣе рабочихъ рукъ, чѣмъ въ настоящее время. Подобная экономія въ рабочей силѣ замѣтна и на парусныхъ судахъ: въ 1870 г. каждая тысяча тоннъ требовала 33 чел., а въ 1884 г. только 28 чел. („Русс. Судох.“ № 1, 1886 г., стр. 135).

Todt,—Der Guterverkehr der deutschen Wasserstrassen исчисляетъ расходы содержанія большихъ морскихъ судовъ въ 50 пфениговъ въ день на тонну netto вмѣстимости, что при скорости движенія 300—400 километр. въ сутки составитъ $^1/_7$ пфенига съ тонно-километра, а съ простоемъ въ гаваняхъ $^1/_4$ пф , т. е $^1/_{720}$ коп. металлическихъ съ пудо-версты. Но вслѣдствіе усиленной конкурренціи фрахты пали ниже этой цѣны. Такъ хлѣбъ

цевъ и мелкихъ компаній, которыя ведутъ дѣятельную конкурренцію какъ между собою, такъ и съ большими компаніями. Не смотря на могущество большихъ компаній и сильное развитіе въ послѣднее время торгово-промышленныхъ стачекъ, весьма сомнительно, чтобы въ морской перевозкѣ удалось водворить монопольныя цѣны путемъ ли побѣды компаній—монстръ, или путемъ прочной стачки; а потому конкурренція моря съ желѣзными дорогами всегда сохранитъ свое значеніе во всѣхъ тѣхъ районахъ, гдѣ судоходство можетъ вступить въ состязаніе съ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ.

пъ Америки въ Германію (разстояніе 5000—6000 килом.) перевозится по 10 марокъ за тонну, т. е. $^1/_5$—$^1/_6$ пфеннига за тонно-километръ, между тѣмъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ фрахтъ былъ вдвое дороже. Фрахтъ на близкія разстоянія, конечно, выше. Уголь изъ Англіи доставляется въ германскіе порты (700—1400 кил) по 4—5 марокъ за тонну, т. е $^1/_2$—$^7/_{10}$ пфеннига за тонно-километръ, въ русскія гавани (1300—2300 килом.) по 5 марокъ за тонну, т. е. по $^1/_3$—$^2/_5$ пфеннига за тонно-километръ. Archiv fur Eisenbahnw. 1887, Heft 2,—179

Если прибавить къ фрахту даже высокую страховую премію, то все же морская перевозка по дешевизнѣ далеко превзойдетъ желѣзнодорожную.

ГЛАВА VI.

Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ внутренними водяными путями.

§ 23. Положеніе внутреннихъ водяныхъ путей въ общей системѣ путей сообщенія. § 24. Конкурренція внутреннихъ водяныхъ путей съ желѣзными дорогами.

Вопросъ о способности внутреннихъ водяныхъ путей, т. е. судоходныхъ рѣкъ и каналовъ, конкуррировать съ желѣзными дорогами и о значеніи этой конкурренціи относится къ числу весьма спорныхъ вопросовъ. Чтобы оріентироваться въ этомъ спорѣ, мы должны были сдѣлать сводку фактическаго матеріала, къ сожалѣнію неполнаго и недостаточнаго, о состояніи и успѣхахъ судоходства и подвергнуть разбору противурѣчивыя мнѣнія, высказанныя въ литературѣ. Это изслѣдованіе помѣщено въ видѣ приложенія въ концѣ книги; здѣсь же мы даемъ только общіе выводы.

§ 23. Для уясненія экономическаго значенія внутреннихъ водяныхъ путей необходимо различать два вопроса:

1) положеніе внутреннихъ водяныхъ путей въ общей системѣ путей сообщенія.

2) роль этихъ водяныхъ путей, какъ конкурентовъ желѣзныхъ дорогъ.

1) Что касается перваго вопроса, то данныя о состояніи рѣчнаго судоходства приводятъ къ убѣжденію, что эти

водяные пути, бывшіе съ колыбели цивилизаціи удобнѣйшимъ средствомъ сношеній, не утратили своего значенія и нынѣ. Строительная техника нынѣшняго столѣтія, въ соединеніи съ усовершенствованіями коммерческой организаціи транспорта, сдѣлала рельсовый путь могущественнымъ орудіемъ передвиженія, обладающимъ чрезвычайно высокими и разносторонними качествами; но та же техника и коммерческая предпріимчивость не мало поработали и еще болѣе могутъ поработать въ будущемъ для усовершенствованія водяныхъ путей, на сторонѣ которыхъ остаются по прежнему естественныя преимущества дешевизны, обусловливающіяся стихійными свойствами водяной площади, какъ пути. Хотя въ настоящее время судоходство по внутреннимъ водянымъ путямъ, за исключеніемъ важнѣйшихъ рѣкъ, по своей технической и коммерческой организаціи далеко отстало отъ желѣзнодорожнаго транспорта,—однако нѣтъ основаній думать, что такое положеніе сохранится и впредь, тѣмъ болѣе, что для внутренняго судоходства имѣются уже готовые образцы въ организаціи морскихъ и желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Это подтверждается быстрыми успѣхами судоходства по рѣкамъ и каналамъ въ послѣдніе годы, въ особенности въ Германіи. Замѣна человѣческой и лошадиной тяги паровою, передвиженіе караваповъ судовъ тоуэрами и буксирными пароходами на подобіе желѣзнодорожныхъ поѣздовъ, правильное срочное пассажирское и товарное движеніе, мало уступающее по скорости и удобствамъ движенію желѣзнодорожному—всѣ эти усовершенствованія на нѣкоторыхъ большихъ рѣкахъ уже вышли изъ области пожеланій и превратились въ факты. Та же система, за исключеніемъ, конечно, пассажирскаго движенія, можетъ въ большей или меньшей мѣрѣ получить примѣненіе и на каналахъ, придавъ имъ новыя силы. Нельзя при этомъ не указать, что желѣзныя дороги, облегчая и развивая транспортъ вну-

тренній и международный, сами содѣйствовали въ значительной мѣрѣ поднятію значенія внутреннихъ водяныхъ путей. Рельсовые пути и паровой морской флотъ привлекли на всемірный рынокъ произведенія новыхъ областей, даже цѣлыхъ новыхъ странъ и чрезвычайно усилили конкурренцію во всѣхъ отрасляхъ промышленности и торговли, въ особенности въ важнѣйшихъ отрасляхъ производства,— земледѣліи, горномъ дѣлѣ, металлургической промышленности. Въ ожесточенной экономической борьбѣ международной (между различными странами) и внутренней (между различными областями одной и той же страны) потребность въ дешевой перевозкѣ сдѣлалась крайне настоятельной, такъ какъ пониженіе издержекъ транспорта можетъ имѣть рѣшающее значеніе на судьбу цѣлыхъ обширныхъ территорій и отраслей промышленности При нынѣшнемъ огромномъ развитіи движенія малоцѣнныхъ грузовъ, рельсовый путь, казавшійся еще недавно достаточно дешевымъ, признается въ настоящее время уже слишкомъ дорогимъ, въ особенности сравнительно съ морской перевозкой, которою съ удобствомъ могутъ пользоваться нѣкоторыя страны. При такомъ положеніи и при отсутствіи надежды достигнуть значительнаго удешевленія желѣзнодорожной перевозки, взоры коммерческихъ людей и техниковъ вновь обратились къ внутреннимъ водянымъ путямъ. При большомъ движеніи грузовъ, наиболѣе дешевыми оказываются тѣ пути, которые имѣютъ наименьшіе постоянные расходы эксплоатаціи, хотя бы сооруженіе ихъ требовало затраты значительнаго основнаго капитала. Рельсовые пути по дешевизнѣ текущихъ расходовъ эксплоатаціи, при значительномъ количествѣ транспорта, далеко превосходятъ простыя и шоссейныя дороги; а водяные пути стоятъ въ этомъ отношеніи выше желѣзныхъ дорогъ, какъ вслѣдствіе меньшихъ расходовъ на движущую силу, на поддержаніе пути и на подвижной составъ (при болѣе благопріятномъ отношеніи мертваго

груза подвижнаго состава къ полезному), такъ и вслѣдствіе значительно большей пропускной способности водяныхъ путей. Вотъ почему нельзя не согласиться съ мнѣніемъ, высказываемымъ нынѣ многими учеными и практическими дѣятелями, что желѣзныя дороги дали міровому транспорту быстроту, а водяные пути могутъ дать требующуюся въ настоящее время дешевизну.

Наконецъ, при оцѣнкѣ значенія искусственныхъ водяныхъ сообщеній нельзя упускать изъ виду, что каналы въ нѣкоторыхъ случаяхъ могутъ оказать несравненную услугу, какъ орудіе орошенія [1]).

Принимая во вниманіе всѣ эти условія, едва ли можно сомнѣваться, что агитація въ пользу улучшенія внутреннихъ водяныхъ путей, возникшая одновременно въ нѣсколькихъ европейскихъ государствахъ и пріобрѣтающая все большее число сторонниковъ, имѣетъ серьезныя основанія, хотя бы она и впадала въ нѣкоторыя крайности [2]).

Не меньшее значеніе, нежели для Зап. Европы и Сѣверной Америки, имѣетъ вопросъ о внутреннихъ водяныхъ путяхъ сообщеній для нашего отечества. Рус-

---

[1]) Интересный опытъ канализаціи съ сельскохозяйственными цѣлями представляетъ бельгійскій каналъ de la Campine, начатый въ 1838 г. и оконченный въ началѣ 40-хъ годовъ. Кромѣ навигаціи, главною цѣлью сооруженія этого канала примыкающаго съ одной стороны къ Шельдѣ, а съ другой къ Маасу, было орошеніе необработанныхъ и рѣдко населенныхъ округовъ Антверпенской и Лимбургской провинцій. Этотъ каналъ, обошедшійся весьма дешево (40 000 фр. километръ), былъ сооруженъ государствомъ при участіи поземельныхъ собственниковъ. Государство отпустило на работы 4 мил. фр, а владѣльцы прилегающихъ къ каналу земель обязались въ теченіе 25 лѣтъ уплачивать сборъ на погашеніе долга. По положенію земли относительно канала, владѣльцы были раздѣлены на четыре категоріи и сообразно этому уплачивали сборъ отъ 2 фр. до 40 сантимовъ съ гектара.

[2]) Противники этого движенія, какъ напр. Nordling, Les prix du transport et la question de la navigation грѣшатъ еще большей односторонностью и преувеличеніями.

ская желѣзнодорожная сѣть не можетъ оставаться въ нынѣшнихъ ея предѣлахъ, и со временемъ потребуется проложеніе новыхъ линій усовершенствованныхъ путей. При рѣшеніи вопроса объ этихъ путяхъ въ нашихъ южныхъ степяхъ, огромныя почвенныя богатства которыхъ до настоящаго времени эксплоатируются весьма слабо по причинѣ безводія, необходимо будетъ рѣшить, что предпочтительнѣе для этихъ мѣстностей: устройство новыхъ желѣзныхъ дорогъ или проложеніе сѣти судоходно-оросительныхъ каналовъ, соединенныхъ съ Волгою, Дономъ, Днѣпромъ, Бугомъ и Днѣстромъ. Быть можетъ, нѣкогда сѣть этихъ каналовъ сдѣлается для русскаго юга такой же пламенной мечтой, какою представляется въ настоящее время для нѣмцевъ сѣть каналовъ, долженствующихъ соединить въ одну общую систему германскія рѣки отъ Рейна до Вислы.

§ 24. При разсмотрѣніи втораго вопроса—о конкурренціи рѣкъ и каналовъ съ желѣзными дорогами, необходимо различать, идетъ ли рѣчь о существующей конкурренціи или о возможной, а также имѣется ли въ виду техническая или коммерческая способность къ конкурренціи.

Что касается существующей конкурренціи, то нѣкоторыя большія судоходныя рѣки, являются равносильными и даже побѣдоносными соперниками рельсовыхъ путей во всѣхъ родахъ транспорта. Относительно товарнаго движенія малой скорости оказываются болѣе или менѣе равносильными желѣзнымъ дорогамъ также важнѣйшіе каналы французскіе, бельгійскіе, американскіе, русскіе (Маріинская система) и даже немногіе независимые англійскіе. Каналы же второстепенные, маловодные, устройство которыхъ не удовлетворяетъ современнымъ условіямъ судоходнаго дѣла, а также второстепенныя рѣки, представляющія много препятствій для

правильнаго судоходства, хотя имѣютъ мѣстное значеніе, но не могутъ считаться конкуррентами рельсовыхъ путей и не оказываютъ на послѣдніе замѣтнаго вліянія.

Но нынѣшняя способность къ конкурренціи рѣкъ и каналовъ съ желѣзными дорогами далеко не исчерпываетъ возможной ихъ силы въ будущемъ. Улучшеніе водяныхъ путей, остававшихся повсемѣстно въ теченіе нѣсколькихъ десятковъ лѣтъ въ заброшенномъ видѣ, усовершенствованія судостроительной техники, способовъ тяги и коммерческой организаціи судоходства обѣщаютъ дать важные результаты.

Говоря о способности искусственныхъ водяныхъ путей къ конкурренціи съ желѣзными дорогами, необходимо имѣть въ виду, что даже при нынѣшнемъ ихъ положеніи побѣда желѣзныхъ дорогъ только отчасти зависѣла отъ техническихъ недостатковъ сооруженія каналовъ и неудовлетворительной организаціи судоходства; на ряду съ этой причиной дѣйствовала другая, весьма вліятельная. Многіе каналы были подавлены желѣзными дорогами не въ качествѣ менѣе совершенныхъ технически и экономически орудій транспорта, а какъ слабѣйшія коммерческія предпріятія. Говоря иначе: во многихъ случаяхъ не каналы какъ пути сообщенія побѣждены техническимъ превосходствомъ желѣзныхъ дорогъ, а компаніи собственницы каналовъ подавлены огромною капитальной силой желѣзнодорожныхъ компаній. Тождественное явленіе мы встрѣчаемъ въ конкурренціи между желѣзными дорогами, когда одна изъ дорогъ подавляетъ другія, обладающія такими же техническими качествами, но коммерчески слабѣйшія. Этимъ побѣдамъ сильнѣйшихъ своими капиталами предпріятій способствуетъ неравномѣрность работы и доходовъ различныхъ частей государственной сѣти путей сообщенія, вслѣдствіе чего часть каналовъ и желѣзныхъ дорогъ оказывается неизбѣжно малодоходной или вовсе бездоходной, и потому

пріобрѣтеніе ихъ богатыми компаніями не требуетъ даже значительныхъ пожертвованій.

Придавая высокое значеніе внутреннимъ водянымъ путямъ не слѣдуетъ однако упускать изъ виду, что при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ, ихъ конкурренція съ рельсовыми путями не можетъ быть признана общимъ регуляторомъ желѣзнодорожнаго движенія, какъ а) по качеству водяныхъ путей, такъ и б) по ихъ протяженію и в) территоріальному распредѣленію.

а) По качеству водяной транспортъ только на первокласныхъ рѣкахъ можетъ считаться равносильнымъ желѣзнодорожному во всѣхъ родахъ движенія; на второстепенныхъ рѣкахъ и каналахъ конкурренція ограничивается перевозкой товарныхъ грузовъ малой скорости. Кромѣ того, вслѣдствіе замерзанія, ледоходовъ, а нерѣдко и лѣтнихъ обмеленій, конкурренція всѣхъ водяныхъ путей періодически ослабляется [1]).

б) По протяженію сѣть водяныхъ путей во многихъ странахъ меньше сѣти рельсовыхъ путей, а потому многія желѣзныя дороги были бы свободны отъ конкурренціи рѣкъ и каналовъ, если бы даже тѣ и другіе пути шли всегда параллельно.

в) Но территоріальное распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей не совпадаетъ, т. е., часто

---

1) Мы говоримъ *ослабляется*, а не прекращается, потому что вліяніе конкурренціи водяныхъ путей въ дѣйствительности чувствуется круглый годъ. Желѣзныя дороги въ зимніе мѣсяцы, во время прекращенія судоходства, держатъ тарифы выше лѣтнихъ, но при этихъ повышеніяхъ онѣ принимаютъ во вниманіе, что грузы могутъ остаться на мѣстѣ до будущей навигаціи, если провозная плата по желѣзной дорогѣ будетъ выше той экономіи на процентахъ и вообще тѣхъ выгодъ, которыя можетъ получить владѣлецъ груза при перевозкѣ его зимою по рельсовому пути. Въ зависимости отъ рода товаровъ, состоянія рынковъ и проч., срочность доставки имѣетъ различное значеніе, а потому и желѣзная дорога можетъ устанавливать большую или меньшую разницу между лѣтними и зимними тарифами.

тамъ, гдѣ проходятъ водяные пути, нѣтъ рельсовыхъ, и обратно. Это явленіе объясняется тѣмъ, что при сооруженіи желѣзныхъ дорогъ старались избѣгать постройки ихъ параллельно слабымъ водянымъ путямъ, такъ какъ въ такихъ мѣстахъ нельзя было расчитывать на достаточное количество грузовъ; линіи же, построенныя параллельно сильнымъ водянымъ артеріямъ подвергались опасности трудной и иногда непосильной конкурренціи. Хотя, не смотря на это, параллельность рельсовыхъ и водяныхъ путей все таки встрѣчается довольно часто, но она имѣетъ мѣсто относительно такихъ первоклассныхъ и богатыхъ грузами путей и первоклассныхъ торговыхъ пунктовъ, гдѣ и безъ того существуетъ или можетъ существовать сильная конкурренція различныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

Въ силу всѣхъ этихъ условій водяные пути во многихъ случаяхъ не конкуррируютъ, а восполняютъ желѣзныя дороги. Тоже явленіе сохранится, вѣроятно, и въ будущемъ. Въ однихъ случаяхъ водяные пути будутъ съ большимъ или меньшимъ удобствомъ замѣнять совершенно желѣзныя дороги, устраняя необходимость устройства послѣднихъ; въ другихъ они будутъ восполнять рельсовые пути, давая дешевую перевозку малоцѣнныхъ грузовъ и оставляя желѣзнымъ дорогамъ ускоренный, но болѣе дорогой транспортъ. Тамъ, гдѣ рельсовая сѣть возникла при системѣ развитыхъ внутреннихъ водяныхъ путей (какъ напр. въ Англіи, Франціи, Бельгіи), ея первоначальное назначеніе было восполнить водяные пути и дать ускоренную перевозку, оставивъ за водяными путями массовой транспортъ. Въ настоящее время все болѣе и болѣе выясняется, что функціи обоихъ видовъ путей остаются прежнія; но взаимное ихъ положеніе измѣнилось: прежніе главные пути стали дополнительными, а дополнительные сдѣлались главными. Но одни пути не исклю-

чаютъ другихъ. Они прогрессируютъ параллельно, вызывая взаимодѣйствіе и дальнѣйшія усовершенствованія перевозочной промышленности относительно всѣхъ условій, т. е., въ отношеніи скорости, регулярности и дешевизны перевозки.

ГЛАВА VII.

Конкурренція между желѣзными дорогами.

§ 25. Постановка вопроса. § 26. Юридическая монополія желѣзнодорожнаго транспорта. § 27. Конкурренція между желѣзными дорогами и ея предѣлы. § 28. Теорія О. Михаэлиса. § 29. Выводы.

§ 25. Конкурренція рельсовыхъ путей съ другими путями, разсмотрѣнная въ предыдущихъ главахъ, опредѣляетъ внѣшнія границы желѣзнодорожнаго транспорта, т. е. территоріальные предѣлы, количество и виды грузовъ, достающихся желѣзнымъ дорогамъ сравнительно съ другими способами сообщенія, а именно—гужевой и водяной перевозкой. Но такъ какъ область желѣзнодорожнаго транспорта эксплоатируется многими предпріятіями, то за раздѣлъ между ними работы также возникаетъ борьба. Въ противуположность внѣшней борьбѣ или конкурренціи *изъ за области* желѣзнодорожнаго транспорта, это будетъ внутренняя борьба или конкурренція въ области этого транспорта.

Такъ какъ здѣсь идетъ соперничество на технически и экономически равныхъ путяхъ, то при отсутствіи законодательныхъ ограниченій, создающихъ юридическую монополію для того или иного пути, конкурренція можетъ выразиться въ двухъ формахъ:

Во 1-хъ, въ формѣ конкурренціи между различными желѣзнодорожными линіями;

Во 2-хъ, въ формѣ конкурренціи между различными перевозочными предпріятіями на одной и той же линіи.

Каждая желѣзнодорожная линія, какъ и всякій другой путь, имѣетъ свой территоріальный районъ и вмѣстѣ съ тѣмъ служитъ посредникомъ для обмѣна грузовъ между сосѣдними районами. Если другіе рельсовые пути прорѣзываютъ районъ данной дороги на всемъ его протяженіи или отчасти, или соприкасаются съ нимъ въ извѣстныхъ пунктахъ, или если для сообщенія между извѣстными районами имѣется нѣсколько передаточныхъ путей, то между двумя или нѣсколькими рельсовыми путями можетъ возникнуть конкурренція за всѣ, или за извѣстную часть грузовъ.

Точно также, если допустить возможность, что рельсовый путь эксплоатируется не однимъ, а нѣсколькими независимыми транспортными предпріятіями, то между ними можетъ возникнуть такая же конкурренція, какая существуетъ между извозчиками на простыхъ сухопутныхъ дорогахъ или между судовладѣльцами на водяныхъ путяхъ.

Этими условіями опредѣляется возможность возникновенія конкурренціи; вѣроятная же степень ея напряженности и силы будетъ зависѣть въ первомъ случаѣ (конкурренція между различными линіями) отъ того, какъ часто встрѣчаются скрещиванія и соприкосновенія территоріальныхъ районовъ рельсовыхъ путей, и какъ велико количество дорогъ для передаточнаго транспорта (транзита); а во второмъ (конкурренція перевозчиковъ на линіи)—въ какой мѣрѣ технически и экономически удобна и возможна эксплоатація одного и того же рельсоваго пути нѣсколькими транспортными учрежденіями.

Такова способность къ конкурренціи, опредѣляемая существованіемъ извѣстныхъ условій, или *возможная конкурренція* между рельсовыми путями, которую нельзя

смѣшивать съ дѣйствительно существующей конкурренціей. Дѣйствительная конкурренція проявляется въ такой мѣрѣ, въ какой способность къ конкурренціи не встрѣчаетъ юридическихъ препятствій къ своему обнаруженію и не парализуется отсутствіемъ желанія вести борьбу. Такимъ образомъ для опредѣленія размѣровъ и силы конкурренціи, о которой идетъ рѣчь, необходимо разсмотрѣть слѣдующіе вопросы:

1) Не ограничивается ли конкурренція между рельсовыми путями юридической монополіей, а если ограничивается, то въ какой степени?

2) Въ какой мѣрѣ конкурренція между желѣзнодорожными линіями и конкурренція на линіи возможна по техническимъ и экономическимъ условіямъ сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей, и каковы дѣйствительные размѣры этой конкурренціи?

3) Не парализуется ли конкурренція соглашеніями конкуррирующихъ предпріятій?

§ 26. *Юридическая монополія желѣзнодорожнаго транспорта.* Рельсовые пути, устраиваемые акціонерными компаніями, сооружаются не иначе, какъ въ силу особыхъ разрѣшеній законодательной власти, именуемыхъ концессіями. При выдачѣ концессій разрѣшающая власть, въ зависимости отъ господствующихъ воззрѣній на значеніе и характеръ рельсовыхъ путей, а также въ зависимости отъ финансовыхъ условій, можетъ или значительно расширить права желѣзнодорожной компаніи предоставленіемъ ей болѣе или менѣе широкой юридической монополіи транспорта, или наоборотъ — наложить на владѣльцевъ желѣзной дороги извѣстныя обязательства въ пользу государства, другихъ транспортныхъ учрежденій и вообще публики, при чемъ создается какъ бы сервитутное право участія въ пользованіи дорогою другихъ транспортныхъ предпріятій и частныхъ перевозчиковъ.

Юридическая монополія желѣзнодорожнаго транспорта можетъ быть предоставлена желѣзнодорожной компаніи въ двухъ видахъ: во 1-хъ, какъ монополія эксплоатаціи даннаго района (Verkehrsmonopol); во 2-хъ, какъ монополія эксплоатаціи желѣзнодорожною компаніею устроенной ею рельсовой линіи (Betriebsmonopol).

Въ силу первой монополіи, желѣзнодорожной компаніи предоставляется исключительное право на постройку въ извѣстномъ районѣ рельсоваго пути т. е. право на исключительную эксплоатацію этого района, причемъ государство отказывается отъ права сооружать или предоставлять кому либо сооруженіе конкуррирующихъ линій.

Въ силу второй монополіи, компанія собственница рельсоваго пути получаетъ исключительное право на эксплоатацію этого пути, т. е., право перевозить въ своемъ подвижномъ составѣ пассажировъ и грузы, которое не предоставляется ни частнымъ лицамъ, ни другимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ.

Вопросъ объ обоихъ этихъ видахъ юридической монополіи желѣзнодорожнаго транспорта разрѣшается различно дѣйствующими законодательствами.

Ни той, ни другой монополіи не знаетъ англійское законодательство, хотя въ Англіи вся сѣть сооружена исключительно по иниціативѣ и на средства частной предпріимчивости. Англійское желѣзнодорожное концессіонное право, въ основаніе котораго легли нормы, выработанныя для каналовъ, не только ни когда не предоставляло жел.-дор. компаніямъ монополіи сооруженія рельсоваго пути въ предѣлахъ извѣстнаго района, но на практикѣ широко пользовалось правомъ выдачи концессій на конкуррирующія линіи. Точно также первымъ и основнымъ положеніемъ англійскаго желѣзнодорожнаго права было обязательство компаніи предоставлять за извѣстную плату проѣздъ по линіи чужимъ поѣздамъ, какъ частныхъ лицъ, такъ и другихъ же-

лѣзнодорожныхъ обществъ. Образцомъ желѣзнодорожныхъ концессій въ Англіи послужила концессія первой общественной желѣзной дороги между Манчестеромъ и Ливерпулемъ. Однимъ изъ основныхъ положеній этой концессіи было то, что дорога должна быть свободнымъ путемъ для каждаго перевозчика съ уплатой извѣстной пошлины. Заботѣ объ обезпеченіи свободы проѣзда посвящается много параграфовъ. Частнымъ владѣльцамъ сосѣднихъ имѣній предоставляется право пристраивать вѣтви къ дорогѣ и пользоваться ею для проѣзда и провоза грузовъ въ своихъ вагонахъ. Эти положенія повторяются въ слѣдующихъ концессіяхъ. Вопреки опыту, говоритъ Конъ, фикція о правѣ свободнаго проѣзда не только остается въ позднѣйшихъ концессіяхъ, но исключительно на ней строится максимальный тарифъ. Тогда какъ для Ливерпульско-Манчестерской дороги былъ назначенъ не только тарифъ за проѣздъ поѣздовъ, но и за провозъ грузовъ въ вагонахъ дороги, въ позднѣйшихъ концессіяхъ для втораго случая тарифа не назначено (концессіи Ливерпульско-Бирмингамской, Лондонско-Бирмингамской, Лондонско-Сутгамптонской, Great-Western и др.). Постановленіе о правѣ свободнаго проѣзда по линіи чужихъ вагоновъ и локомотивовъ сохраняется и развивается въ желѣзнодорожныхъ законахъ 1845, 1854, 1868 гг. и др. [1]).

Во Франціи желѣзныя дороги также не пользовались юридической монополіей эксплоатаціи райновъ. Въ самыхъ раннихъ концессіяхъ правительство сохраняло за собой полную свободу устраивать или выдавать концессіи на новыя линіи по своему усмотрѣнію [2]); въ

---

1) *G. Cohn*—Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik T. I; *Franqueville*—Le regime des travaux publiques.

2) Такъ напр. въ концессіи на линію отъ Сентъ-Этьена до Ліона, выданную 7 марта 1827 г., правительство выговариваетъ la liberté absolue

томъ же смыслѣ разрѣшенъ этотъ вопросъ въ нормальныхъ Cahiers des charges 1857—59 гг., гласящихъ, что правительство сохраняетъ исключительно за собою право выдавать новыя концессіи на линіи, примыкающія къ разрѣшеннымъ дорогамъ или составляющія ихъ продолженіе, и что послѣдующее разрѣшеніе на устройство новой простой дороги, канала или желѣзной дороги въ мѣстности, гдѣ проходитъ разрѣшенная къ постройкѣ желѣзная дорога, и въ мѣстахъ сосѣднихъ не даетъ компаніи права требовать какого-либо вознагражденія (Art. 60, 61). Что касается монополіи эксплоатаціи компаніями устроенныхъ ими линій, то французскія концессіи не разрѣшаютъ общаго вопроса, имѣетъ ли право каждое частное лицо посылать по желѣзной дорогѣ свои вагоны и локомотивы; но это право категорически предоставляется всѣмъ прилегающимъ желѣзнымъ дорогамъ и вѣтвямъ съ уплатой опредѣленнаго сбора за проѣздъ (peage), который можетъ быть пониженъ по требованію правительства. Главная линія пользуется взаимно такимъ же правомъ проѣзда по вѣтвямъ. Сверхъ того Cahiers des charges обязываютъ желѣзнодорожныя компаніи посылать за извѣстное вознагражденіе свои вагоны на всѣ частныя вѣтви, проложенныя къ фабрикамъ и заводамъ (embranchements industriels) [1]).

Такимъ образомъ хотя французскія концессіи, въ отличіе отъ англійскаго права, не даютъ широкаго принципіальнаго рѣшенія о правѣ проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ чужихъ вагоновъ и поѣздовъ, но вполнѣ удо-

---

d'autoriser ou d'ordonner l'établissement des nouvelles voies de communication. Picard, T I, 6.

[1]) Въ Cahiers des charges 1880—81 г. эти положенія остались безъ перемѣны, измѣнена только нумерація параграфовъ, и сдѣланы редакціонныя поправки.

влетворительно разрѣшаютъ вопросъ относительно сосѣднихъ дорогъ и вѣтвей, которыя поставлены къ главнымъ линіямъ въ опредѣленное и выгодное положеніе.

Принципъ юридической монополіи былъ признанъ, хотя въ ограниченномъ видѣ, старымъ прусскимъ желѣзнодорожнымъ правомъ. По прусскому желѣзнодорожному уставу 1838 г. правительство не можетъ разрѣшать другому предпринимателю устройства второй линіи по тому же направленію и для соединенія тѣхъ же главныхъ пунктовъ, по которымъ прошла первая линія, въ теченіи 30 лѣтъ со времени постройки этой послѣдней [1]). Это правило отмѣнено § 41 Германской Конституціи 1871 года, гласящимъ, что желѣзныя дороги, которыя будутъ признаны необходимыми въ интересахъ защиты Германіи или въ интересахъ общественныхъ сношеній, могутъ быть построены правительствомъ, или постройка ихъ можетъ быть предоставлена частнымъ лицамъ въ силу имперскаго закона, даже вопреки желанію членовъ союза, черезъ территоріи которыхъ пройдутъ эти дороги. Каждая существующая желѣзная дорога обязана допустить соединеніе съ новыми линіями. Законодательныя опредѣленія, предоставляющія желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ право не допускать проложенія параллельныхъ или конкуррентныхъ линій, отмѣняются для всей имперіи, не нарушая однако пріобрѣтенныхъ правъ. Постановленія, ограничивающія право сооруженія новыхъ линій, не могутъ быть впредь включаемы въ будущія концессіи [2]).

Что касается монополіи эксплоатаціи линій, то она допускалась прусскимъ закономъ 1838 г. только на ко-

---

1) Preussisches Gesetz uber die Eisenbahn-Unternehmungen v. 3 November 1838, § 44. *Schroetter*—Das Preussische Eisenbahnrecht.

2) Verfassung des deutschen Reichs, 16 april 1871 г. § 41. Schroetter, 28, 165.

роткій срокъ. На основаніи этого закона желѣзнодорожной компаніи предоставляется право исключительной эксплоатаціи линіи, не допуская другихъ конкуррентовъ въ теченіе первыхъ трехъ лѣтъ послѣ сооруженія дороги (§ 26). По истеченіи этого срока, министерство торговли имѣло право выдавать разрѣшенія другимъ учрежденіямъ на пользованіе сооруженной линіей съ уплатой установленнаго сбора за право прохода поѣздовъ по рельсамъ въ пользу владѣльцевъ дороги (§§ 27 и слѣд.). Такое право можетъ быть предоставлено примыкающимъ къ желѣзной дорогѣ боковымъ линіямъ или составляющимъ ея продолженіе даже до истеченія трехлѣтняго срока (§ 45). Прусское министерство не пользовалось своимъ правомъ разрѣшать эксплоатацію дорогъ другимъ учрежденіямъ [1]); въ новомъ же германскомъ Betriebs-Reglament'ѣ 11 мая 1874 г. и въ имперской конституціи 1871 г. объ этомъ правѣ ничего не говорится.

Наиболѣе широкое примѣненіе юридическая желѣзнодорожная монополія получила въ Австрійскомъ законодательствѣ, такъ какъ Koncessionsgesetz 14 Сентября 1854 установилъ оба вида этой монополіи. Разъ какой либо компаніи выдана концесссія на сооруженіе извѣстной желѣзной дороги, то въ теченіе срока концессіи не можетъ быть разрѣшено устройство для публичнаго пользованія другой линіи, которая соединяла бы тѣ же конечные пункты, не касаясь новыхъ, имѣющихъ политическое, коммерческое или стратегическое значеніе. Но правительство сохранило за собой право устраивать на свой счетъ или выдавать другимъ предпринимателямъ концессіи на сооруженіе боковыхъ вѣтвей и продолженій концедированной линіи (§ 9, пунктъ b).

Тѣмъ же закономъ 1854 г. установлено монопольное право эксплоатаціи желѣзнодорожною компа-

1) J. Lehr—Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, 73.

ніею сооруженной ею линіи съ единственнымъ лишь условіемъ, что перевозка пассажировъ и товаровъ не нарушала бы почтовой регаліи, предоставленной исключительно почтовымъ учрежденіямъ (§ 9, пунктъ d) [1]).

Оба эти монопольныя права, весьма широко понимавшіяся желѣзными дорогами, подверглись въ судебной практикѣ и новѣйшихъ концессіяхъ ограниченіямъ, хотя не были отмѣнены общимъ закономъ, какъ это сдѣлано въ Германіи [2]).

По русскимъ концессіямъ монополія эксплоатаціи районовъ была предоставлена на 20 лѣтъ Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и дорогамъ: Варшавско-Вѣнской, Московско-Рязанской и Динабургско-Витебской; на 15 лѣтъ Московско-Ярославской и на 5 лѣтъ Варшавско-Тереспольской. Въ уставахъ Московско-Рязанской (§ 10) и Московско-Ярославской (§ 11) дорогъ монополія дана безъ всякихъ оговорокъ въ слѣдующихъ выраженіяхъ: „Въ предупрежденіе вреднаго совмѣстничества никакая новая желѣзная дорога, начинающаяся отъ одной изъ точекъ Московско-Рязанской (Московско-Ярославской) дороги и подходящая къ другому мѣсту этой же дороги, не будетъ разрѣшаема въ теченіе 20 (15) лѣтъ...“ Въ другихъ уставахъ прибавлена оговорка: „развѣ только по высшимъ торговымъ или инымъ государственнымъ уваженіямъ, признаннымъ правительствомъ заслуживающими особаго вниманія“ (Уст. Динабургско-Витебской жел. дороги § 25, Уст. Главн. Общества § 11). Но и въ этомъ случаѣ сооруженіе новыхъ линій предоставляется компаніи преимущественно предъ другими соискателями. Для всѣхъ этихъ привиллегій нынѣ истекли уже сроки, и онѣ имѣютъ лишь историческій интересъ.

Вопросъ о монопольной эксплоатаціи линій компаніями—владѣлицами разрѣшенъ различно въ разныхъ

1) *Victor Roll.* Oesterreichische Eisenbahngesetze, B. I, 73—102.

2) Haberer. Das Oesterreichische Eisenbahnrecht, 43—44.

уставахъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ въ старѣйшихъ концессіяхъ дорогъ Царства Польскаго: Варшавско-Вѣнской, Варшавско-Бромбергской, Варшавско-Тереспольской и Лодзинской дорогъ установлено, что если бы какая либо новая желѣзная дорога, для общественной надобности устроенная, сошлась съ какою либо принадлежащею компаніи желѣзною дорогою, то она не можетъ воспретить прохода порожнихъ и нагруженныхъ поѣздовъ новой дороги за добровольно условленную или третейскимъ судомъ постановленную плату съ предоставленіемъ лишь себѣ взамѣнъ того же права. (Уступочный договоръ Варшавско-Вѣнской и Варшавско-Бромбергской дорогъ, ст. XII, уст. Варшавско-Тереспольской и Лодзинской дорогъ, ст. XVIII). Въ уставѣ Главнаго Общества ничего не говорится о правѣ прохода чужихъ поѣздовъ, но на Общество налагается обязательство заключить договоръ съ Николаевской дорогой (бывшей въ то время въ казенномъ управленіи) съ цѣлью „опредѣлить плату за вагоны Общества, переходящіе на Николаевскую дорогу и за вагоны Николаевской дороги, переходящіе на линіи Главнаго Общества (уст. Глав. Общества § 19). Затѣмъ въ цѣломъ рядѣ уставовъ, утвержденныхъ въ 60-хъ и началѣ 70-хъ годовъ ничего не говорится о пропускѣ не только чужихъ поѣздовъ, но и вагоновъ, и выражено лишь обязательство „вступить въ прямое сообщеніе со всѣми сосѣдственными дорогами“, но на какихъ началахъ должно быть организовано это прямое сообщеніе, уставы не опредѣляютъ. Съ 1876 г. право прохода вагоновъ и поѣздовъ по чужимъ линіямъ вновь возстановляется и формулируется въ слѣдующей редакціи: общество обязано: а) перевозить грузы въ вагонахъ, принадлежащихъ отправителямъ или другимъ желѣзнымъ дорогамъ и б) съ устройствомъ вторыхъ путей пропускать поѣзда въ полномъ составѣ. Въ обоихъ случаяхъ условія движенія и вознагражденія опредѣляются по взаимному соглашенію

съ подлежащими дорогами и отправителями, а еслибы таковаго соглашенія не послѣдовало, то министръ путей сообщенія опредѣляетъ условія сего соглашенія для обязательнаго приведенія оныхъ въ дѣйствіе. Причемъ, если министръ путей сообщенія признаетъ нужнымъ, можетъ потребовать пропуска стороннихъ поѣздовъ съ паровозами и прислугою ихъ. (Уст. Харьково-Николаевской дороги, § 21, Либаво-Роменской § 24 и др.). Въ еще болѣе позднихъ уставахъ прибавлено, что обязательство пропускать цѣлые поѣзда другихъ дорогъ можетъ быть возложено и до устройства втораго пути, если по провозоспособности дороги министръ путей сообщенія признаетъ то возможнымъ (Уст. Юго-Западныхъ дорогъ § 18, Закавказской дороги, § 22 и др.).

Высочайше утвержденнымъ положеніемъ Комитета Министровъ 15 іюня 1879 г. эти обязательства съ нѣкоторыми измѣненіями распространены на всѣ русскія дороги и затѣмъ вошли въ ст. 9 Общаго Уст. Росс. ж. дорогъ [1]). Отличіе этой статьи состоитъ въ томъ, что въ ней не предусмотрѣно право министра путей сообщенія требовать пропуска чужихъ поѣздовъ на дорогахъ съ однимъ путемъ, если г. министръ признаетъ это возможнымъ по провозоспособности дороги. Такъ какъ въ Россіи огромное большинство дорогъ имѣетъ одинъ

---

[1]) Вотъ текстъ ст. 9: „Желѣзныя дороги, находящіяся въ прямомъ между собою сообщеніи, подчинялсь общимъ правиламъ, для перевозки по желѣзнымъ дорогамъ установленнымъ, сверхъ того обязаны: 1) перевозить грузы въ вагонахъ, принадлежащихъ отправителямъ или другимъ желѣзнымъ дорогамъ; 2) съ устройствомъ вторыхъ путей, пропускать поѣзда другихъ дорогъ въ полномъ составѣ, безъ принадлежащихъ имъ паровозовъ, а по требованію Министра Путей Сообщенія, основанному на постановленіи совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ,—также съ паровозами и прислугою посторонней дороги, и 3) передавать провозимые грузы и принятый пассажирскій багажъ съ одной дороги на другую, безъ участія въ томъ хозяина груза или багажа.

путь, то ст. 9 Общ. Уст. умалила права правительства сравнительно съ нѣкоторыми позднѣйшими частными уставами [1]).

Такъ разрѣшенъ вопросъ о юридической монополіи желѣзнодорожнаго транспорта въ желѣзнодорожномъ законодательствѣ различныхъ странъ; но на практикѣ эта монополія имѣла гораздо болѣе широкое значеніе даже въ тѣхъ странахъ, гдѣ она принципіально отвергалась. Только въ Англіи и Соед. Штатахъ давались легко разрѣшенія на сооруженіе конкуррентныхъ линій; въ остальныхъ государствахъ Европы такія разрѣшенія составляли исключеніе [2]), ибо правительства, затрачивая на сооруженіе сѣти государственныя средства или выдавая гарантіи частнымъ компаніямъ, были непосредственно заинтересованы въ томъ, чтобы не понижать доходности желѣзныхъ дорогъ. Говоря иначе: даже тамъ, гдѣ юридическая монополія не предоставлялась прямо той или иной дорогѣ, какъ ея право, она сохранялась за ней фактически государствомъ. Тѣмъ не менѣе съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти неизбѣжно оказались конкуррентныя дороги, хотя при сооруженіи ихъ конкурренція не имѣлась въ виду. Необходимо разсмотрѣть размѣры и значеніе этой конкурренціи.

§ 27. Выше было объяснено, что для возникновенія конкурренціи между желѣзными дорогами необходимо,

---

1) Можно предполагать, что это произошло отъ простаго редакціоннаго недосмотра При разсмотрѣніи 9 статьи Уст. Общ Рос жел. дорогъ въ Государственномъ Совѣтѣ министръ путей сообщенія сослался на законъ 15 іюля 1879 г., который и введенъ въ Общій Уставъ. Никакихъ соображеній, почему пропущено примѣчаніе, имѣющееся въ уставахъ Юго-Западныхъ, Закавказской и другихъ дорогъ, въ мотивахъ Госуд. Совѣта не приведено, а отсюда слѣдуетъ заключить, что это примѣчаніе не имѣлось въ виду Госуд. Совѣтомъ.

2) Одно время система разрѣшенія конкуррентныхъ линій практиковалась въ Австріи. *Lehr*, 39.

чтобы или ихъ районы непосредственно соприкасались, или чтобы рельсовые пути, такъ или иначе, примыкали къ соприкасающимся районамъ другихъ путей. Это явленіе встрѣчается въ самыхъ разнообразныхъ формахъ, а потому и конкурренція между рельсовыми путями имѣетъ не одинаковый характеръ и значеніе. Двѣ или нѣсколько линій могутъ имѣть на всемъ протяженіи одинъ общій районъ, или же ихъ районы могутъ скрещиваться или соприкасаться только въ извѣстныхъ частяхъ. Скрещиваніе районовъ двухъ или нѣсколькихъ дорогъ иногда отражается только на этихъ дорогахъ; въ другихъ случаяхъ вліяніе его передается на всѣ слѣдующія линіи, служащія продолженіемъ первыхъ въ извѣстномъ направленіи. Въ послѣднемъ случаѣ можетъ возникнуть конкурренція *направленій*, въ которой принимаютъ участіе иногда десятки дорогъ, нигдѣ не соприкасающихся непосредственно, но поддерживающихъ борьбу начальныхъ или конечныхъ линій. Исходнымъ пунктомъ конкурренціи могутъ быть даже не желѣзныя дороги, а другіе пути, напр. водяные. Желѣзныя дороги, примыкая къ водянымъ путямъ, создаютъ или поддерживаютъ раньше существовавшую конкурренцію, точно также какъ послѣдующія рельсовыя линіи извѣстнаго направленія участвуютъ въ конкурренціи линій начальныхъ. Наконецъ, конкурренція между желѣзными дорогами извѣстныхъ направленій можетъ иногда возникнуть только потому, что за ними лежатъ водяные пути, которые даютъ возможность нѣсколькимъ рельсовымъ путямъ примкнуть къ однимъ и тѣмъ же мѣстамъ производства или рынкамъ сбыта.

Сообразно этимъ различнымъ случаямъ возникаетъ или можетъ возникнуть полная или частичная конкурренція, какъ между отдѣльными дорогами, такъ и между *направленіями*, изъ которыхъ каждое слагается изъ нѣсколькихъ рельсовыхъ и водяныхъ путей; наконецъ мо-

жетъ возникнуть конкурренція непосредственная между рельсовыми путями или посредствомъ другихъ путей.

Полная конкурренція, т. е. конкурренція относительно всѣхъ грузовъ, возможна въ томъ случаѣ, если районы конкуррирующихъ дорогъ вполнѣ совпадаютъ, а для этого необходимо, чтобы рельсовые пути проходили на всемъ протяженіи, по однимъ и тѣмъ же пунктамъ или по мѣстностямъ, весьма близкимъ. Полной параллельности рельсовыхъ путей въ чистой формѣ не существуетъ, такъ какъ нельзя найти двухъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ вполнѣ тождественные районы. Но если отнести къ дорогамъ вполнѣ параллельнымъ всѣ тѣ случаи, когда двѣ дороги соединяютъ одни и тѣ же конечные пункты и проходятъ на всемъ протяженіи недалеко одна отъ другой, такъ что ихъ районы могутъ тяготѣть полностью или частью къ станціямъ обѣихъ дорогъ, то и такіе случаи встрѣчаются весьма рѣдко. Даже въ наиболѣе густонаселенныхъ странахъ съ высоко развитой промышленностью существуетъ немного такихъ мѣстностей и экономическихъ центровъ, которые способны были бы обезпечить питаніе грузами двухъ или большаго числа параллельныхъ путей, проходящихъ одинъ вблизи другаго, и вызвали бы предпріимчивость на сооруженіе такихъ путей [1]).

---

[1]) Параллельныя линіи въ Англіи, говоритъ G. Cohn, за исключеніемъ одного случая, не проходятъ по однимъ и тѣмъ же районамъ, а соединяютъ только одни и тѣ же большіе торговые и промышленные центры, но при этомъ каждая изъ такихъ линій имѣетъ свой особый районъ. Всѣ линіи, соединяющія нѣсколькими путями Лондонъ съ Доверомъ, Ливерпулемъ, Шотландіей, проходятъ не по одному и тому же направленію или въ близкомъ разстояніи другъ отъ друга, но въ различныхъ направленіяхъ, пересѣкая большее или меньшее количество различныхъ для каждой дороги мѣстностей. Одинъ изъ старѣйшихъ англійскихъ инженеровъ, на вопросъ парламентской коммиссіи 1866 г. знаетъ-ли онъ въ Англіи или Шотландіи дороги, которыя не имѣли бы

Возникновеніе частичной конкурренціи между желѣзными дорогами, наоборотъ, встрѣчается весьма часто, такъ какъ такую конкурренцію способны вести дороги, проходящія на далекомъ другъ отъ друга разстояніи, лишь бы онѣ непосредственно или посредствомъ другихъ путей примыкали къ общимъ районамъ производства или сбыта. Въ этихъ случаяхъ дороги, вовсе не параллельныя географически, проходящія подъ различными углами и лежащія на сотни верстъ другъ отъ друга, могутъ тѣмъ не менѣе быть конкуррентными путями относительно извѣстной части грузовъ. Напр., русскія желѣзныя дороги, ведущія къ портамъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей и къ западной сухопутной границѣ, конкуррируютъ изъ-за хлѣбныхъ грузовъ центральныхъ областей Россіи, ибо, примыкая въ различныхъ пунктахъ къ центральнымъ дорогамъ, дессервирующимъ районы хлѣбнаго производства, онѣ направляютъ эти грузы къ морскимъ путямъ, которые, являясь продолженіемъ рельсовыхъ путей, даютъ возможность доставить грузы, прослѣдовавшіе по всѣмъ этимъ направленіямъ, на одни и тѣ же заграничные рынки. Въ такомъ же положеніи находятся сѣверо-американскія дороги, транспортирующія хлѣбные грузы центральныхъ и западныхъ штатовъ на востокъ, къ портамъ Атлантическаго океана, и на югъ, къ Мексиканскому заливу. Рельсовые пути, примыкающіе къ голландскимъ, бельгійскимъ и нѣмецкимъ портамъ Нѣмец-

---

собственныхъ районовъ, отличныхъ отъ районовъ другихъ дорогъ, отвѣтилъ, что онъ не знаетъ ни одной такой линіи. Парламентъ отказывалъ въ выдачѣ концессій на линіи, не имѣвшія собственнаго района и проэктировавшіяся исключительно, какъ конкуррентные пути.

Исключеніе составляютъ двѣ параллельныя дороги между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, но на этомъ участкѣ въ 7 нѣмецкихъ миль существуетъ исключительное и едва-ли не единственное во всемъ мірѣ по своимъ размѣрамъ торговое движеніе (Cohn, I, 53—54).

каго и Балтійскаго морей, конкуррируютъ между собой за ввозимые въ Германію (главнымъ образомъ колоніальные) товары и за экспортные германскіе грузы. Еще болѣе интересны слѣдующіе примѣры международной желѣзнодорожной конкурренціи. Вышеупомянутыя германскія, голландскія и бельгійскія дороги, идущія отъ портовъ Балтійскаго и Нѣмецкаго морей, кромѣ конкурренціи между собой, конкуррируютъ относительно колоніальныхъ грузовъ, направляющихся въ Вѣну и Южную Германію, съ французскими и швейцарскими дорогами, идущими отъ Марсели, съ италіанскими и южно-австрійскими дорогами (отъ Тріеста). Относительно хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ изъ Россіи въ Южную Германію и Швейцарію, сѣверо-германскія линіи конкуррируютъ съ южно-германскими, австрійскими и швейцарскими; а относительно грузовъ, идущихъ во Францію, тѣ же дороги ведутъ борьбу съ морскимъ путемъ Марсель-Одесса и французскими дорогами отъ Марсели въ глубь Франціи. Таковы болѣе крупные и замѣчательные примѣры конкурренціи направленій, образуемыхъ линіями, пролегающими на весьма большихъ разстояніяхъ однѣ отъ другихъ и принадлежащими различнымъ государствамъ; конкурренція между болѣе близкими дорогами встрѣчается гораздо чаще, и случаевъ ея нѣтъ возможности перечислить. Если исключить дороги, стоящія совершенно особнякомъ отъ остальной сѣти, а также нѣкоторыя конечныя линіи, глубоко врѣзавшіяся въ нетронутыя еще другими дорогами области, то немного найдется линій, которыя были бы относительно всѣхъ грузовъ безусловно свободны отъ конкурренціи, принимая, конечно, во вниманіе разстяжимость этого понятія и возможность игры низкими тарифами для привлеченія грузовъ.

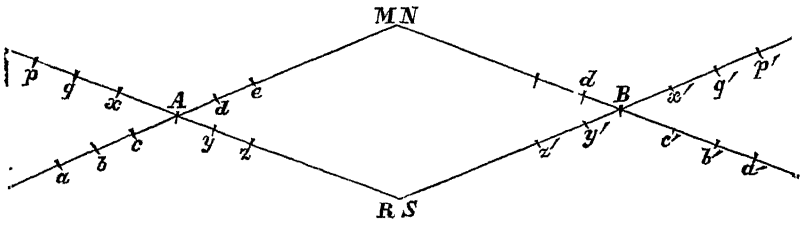
Въ виду многочисленности фактовъ конкурренціи между рельсовыми путями, нельзя отрицать ея серьезнаго значенія, пока эта конкурренція дѣйствуетъ, но необходимо

имѣть въ виду, что, за весьма рѣдкими исключеніями, она, обнимая только извѣстную часть грузовъ, не уничтожаетъ монополіи желѣзной дороги относительно перевозки другой части грузовъ. Является вопросъ: какіе именно грузы подлежатъ болѣе вліянію конкурренціи и какіе свободны отъ этого вліянія?

Желѣзная дорога, какъ мы знаемъ, служитъ для сообщенія между разными пунктами своего мѣстнаго района, для сообщенія этого района съ другими районами и для сообщенія между другими (чужими) районами, расположенными по обоимъ концамъ данной дороги. Въ первомъ случаѣ грузы движутся въ предѣлахъ дороги, между ея станціями и составляютъ *мѣстную* или *междустанціонную* перевозку; во второмъ—грузы слѣдуютъ изъ района данной дороги въ чужіе районы или обратно изъ чужихъ районовъ въ районъ данной дороги и могутъ быть названы грузами ввозными и вывозными; наконецъ, въ третьемъ случаѣ грузы проходятъ по линіи *транзитомъ*, не останавливаясь на ней.

1) Такъ какъ рельсовые пути проходятъ обыкновенно на болѣе или менѣе значительномъ разстояніи другъ отъ друга, то каждая дорога имѣетъ свой мѣстный районъ, въ предѣлахъ котораго она не испытываетъ конкурренціи другихъ путей. Эти мѣстные грузы не имѣютъ выбора и являются монопольными грузами данной дороги. Исключеніе составляютъ мѣстные грузы узловыхъ станцій и ближайшихъ къ нимъ. Если одна желѣзная дорога въ двухъ или большемъ числѣ пунктовъ пересѣкается другими дорогами, то грузы такихъ узловыхъ станцій, направляющіеся къ другимъ узловымъ станціямъ, составляютъ общее достояніе пересѣкающихся дорогъ и могутъ дѣлать между ними выборъ. Въ этомъ случаѣ мы имѣемъ конкурренцію хотя относительно мѣстныхъ грузовъ, но грузовъ по самому существу общихъ для двухъ или нѣсколькихъ дорогъ. Но посред-

ствомъ узловыхъ станцій пересѣкающіяся дороги могутъ взаимно оказывать вліяніе и на грузы сосѣднихъ съ узловою станцій. Если, какъ видно изъ чертежа, двѣ дороги M—N и R—S пересѣкаются на станціяхъ A и B, то не только грузы этихъ узловыхъ станцій могутъ



выбрать тотъ или другой путь, но и грузы сосѣднихъ станцій могутъ двигаться или по своей, или по чужой дорогѣ. Грузы, слѣдующіе со станцій a, b, c, d.... на станціи a', b', c', d', могутъ идти или по своей дорогѣ M—N или направляться къ узловой станціи A, проходить по линіи R—S до узловой станціи B, а затѣмъ переходить вновь на линію M—N. Точно также грузы со станцій p, q, x, y, z, слѣдующіе на станціи p', q', x', y', z', могутъ идти или по своей дорогѣ R—S, или черезъ узловую станцію A слѣдовать по линіи M—N къ узловой станціи B и здѣсь переходить на линію R—S. При движеніи грузовъ въ обратномъ направленіи, они будутъ передаваться сначала черезъ узловую станцію B, а затѣмъ черезъ узловую станцію A.

За исключеніемъ грузовъ, движущихся между узловыми станціямъ, всѣ остальные мѣстные грузы не могутъ минуть своей дороги; но они могутъ избрать выгодное или невыгоднос для нея направленіе (проходя по большей части ея протяженія, или только по ея конечностямъ), а потому изъ-за выгоднѣйшаго направленія возни-

кается борьба въ конкуррентномъ районѣ. Величина этого района, лежащаго вокругъ узловой станціи и захватывающаго сосѣднія станціи чужихъ дорогъ, зависитъ отъ многихъ условій, напр. отъ разстоянія между узловыми станціями, отъ разницы въ протяженіи конкуррирующихъ путей, отъ болѣе или менѣе легкой, удобной и дешевой передачи грузовъ на узловыхъ станціяхъ съ одной дороги на другую, и, конечно, прежде всего отъ тарифной системы, допускающей большую или меньшую игру пониженными тарифами. Вообще же можно сказать, что относительно *мѣстныхъ перевозокъ* конкурренція въ узловыхъ районахъ довольно рѣдко имѣетъ серьезное значеніе.

2) Грузы, отправляемые дорогой изъ своего района въ чужіе или получаемые для своего района изъ районовъ чужихъ, находятся по отношенію къ первоначальной дорогѣ и къ конечной дорогѣ получательницѣ до извѣстной степени въ такомъ же положеніи какъ и грузы мѣстные, т. е., они неизбѣжно должны пройти по этимъ дорогамъ и не могутъ быть отъ нихъ вполнѣ отняты. Но такъ какъ эти грузы проходятъ большую или меньшую часть пути по другимъ дорогамъ и встрѣчаютъ здѣсь конкурренцію различныхъ направленій, то подъ вліяніемъ этой конкурренціи они могутъ выходить изъ начальной дороги или вступать на конечную дорогу на разныхъ ея концахъ или въ разныхъ среднихъ пунктахъ, причемъ то или иное направленіе можетъ быть далеко не одинаково выгодно для дороги отправительницы или получательницы. Говоря иначе: эти грузы не могутъ быть вполнѣ отняты отъ начальной и конечной линій, но они могутъ быть отняты отъ тѣхъ или иныхъ ихъ участковъ. За удержаніе выгоднѣйшаго направленія конечныя дороги даннаго направленія могутъ вести борьбу, точно также, какъ и примыкающіе къ нимъ транзитные пути. Чѣмъ на болѣе далекое разстояніе движется грузъ, чѣмъ

больше онъ встрѣчаетъ путей, по которымъ можетъ пройти къ конечному пункту, тѣмъ менѣе онъ прикрѣпленъ къ одному какому либо направленію и тѣмъ слабѣе по отношенію къ нему монополія дороги отправительницы и дороги получательницы. Само собою разумѣется, что конкурренція изъ-за выгоднѣйшаго направленія движенія груза по конечнымъ дорогамъ чувствуется далеко неодинаково на различныхъ участкахъ этихъ дорогъ: относительно срединныхъ станцій для дороги безразлично съ какого конца войдетъ или выйдетъ грузъ, но чѣмъ ближе лежитъ станція къ одному изъ концовъ дороги, тѣмъ больше значенія для нея пріобрѣтаетъ направленіе груза съ противуположнаго конца, такъ чтобы онъ проходилъ по значительной части линіи.

Конкурренція изъ-за выгоднѣйшаго направленія встрѣчается довольно часто, въ особености на большихъ линіяхъ, пересѣкаемыхъ въ различныхъ пунктахъ нѣсколькими дорогами. Значеніе этой конкурренціи можетъ быть уяснено двумя-тремя примѣрами. Хлѣбъ, отправляемый изъ района Курско-Кіевской дороги заграницу, можетъ подниматься на сѣверъ до Курска и черезъ Орелъ идти на Ригу или сворачивать съ Курско-Кіевской дороги въ Ворожбѣ на Харьково-Николаевскую дорогу, въ Бахмачѣ на Либаво-Роменскую, и наконецъ, доходить до Кіева и передаваться здѣсь на Юго-Западныя дороги. Смотря по тому, какое изъ этихъ направленій изберетъ тотъ или иной грузъ, онъ будетъ проходить по Курско-Кіевской дорогѣ или нѣсколько десятковъ верстъ или 200—300 верстъ. Отстаивая выгоднѣйшее для себя направленіе грузовъ изъ различныхъ станцій, Курско-Кіевская дорога должна вести конкурренцію съ прилегающими дорогами. Еще въ болѣе разнообразныхъ формахъ представляется вопросъ о выгоднѣйшемъ направленіи грузовъ на Юго-Западныхъ дорогахъ. Сѣть Юго-Западнаго общества, при протяженіи болѣе 2,000 верстъ,

имѣетъ два главныхъ направленія, Кіево-Одесское и Кіево-Брест-о-Граевское, къ которымъ примыкаетъ въ разныхъ пунктахъ пять вѣтвей: Радзивиловская, Волочиская, Елисаветградо-Балтская, Кишиневская, Бендеро-Галацкая, такъ что всего получается 8 конечныхъ пунктовъ, черезъ которые могутъ входить и выходить грузы: Кіевъ, Одесса, Граево, Елисаветградъ, Рени, Унгены, Волочискъ, Радзивиловъ. Кромѣ того, Юго-Западныя дороги пересѣкаются или примыкаютъ къ другимъ дорогамъ въ пяти пунктахъ: Фастовѣ (Фастовская дорога), Ровно (Полѣсскія дороги), Ковелѣ (Привислянская дорога), Брестѣ (Московско-Брестская и Варшаво-Тереспольская дорога; недалеко отъ Бреста въ Жабинкѣ примыкаетъ къ Московско-Брестской дорогѣ большая сквозная линія Полѣсскихъ дорогъ Жабинка—Пинскъ—Гомель—Брянскъ), и наконецъ въ Бѣлостокѣ (С.-Петербургско-Варшавская дорога). Не смотря на встрѣчу въ пяти пунктахъ съ чужими линіями, внѣшняя конкурренція относительно слабо угрожаетъ району Юго-Западныхъ дорогъ, и цѣлые обширные округа остаются вовсе недоступными для такой конкурренціи [1]); но возможность выпускать одни и тѣ же грузы по нѣсколькимъ направленіямъ создала здѣсь усиленную погоню за выгоднѣйшими направленіями, служащую основой тарифной политики общества Юго-Западныхъ дорогъ. Такъ какъ длиннѣйшая линія этого общества для хлѣбнаго экспорта направляется къ Кенигсбергу, то отсюда покровительство этому направленію и стремленіе направить грузы на Граево даже изъ Бессарабіи,

---

1) Наиболѣе серьезное значеніе имѣетъ конкурренція Харьково-Николаевской линіи съ одной стороны, при посредствѣ Фастовской линіи черезъ Фастовъ, а съ другой непосредственно съ Елисаветградской вѣтвью. Съ недавняго времени возникла конкурренція черезъ Ровно, угрожающая Граево-Кенигсбергскому хлѣбному движенію Юго-Западныхъ дорогъ.

Подольской губерніи и изъ подъ самой Одессы; отсюда же стремленіе, такъ сказать, отсѣчь тарифной политикой Волочискую и Радзивиловскую вѣтви и загромоздить конечную часть линіи Казатинъ—Фастовъ—Кіевъ. Юго-Западное общество стремится не пустить на сѣверъ черезъ Кіевъ хлѣбные грузы, но еще болѣе оно озабочено въ этомъ отношеніи сахарными грузами. Большое количество сахара идетъ на Московскій и Петербургскій рынки, причемъ кратчайшій путь въ Москву лежитъ черезъ Кіевъ—Курскъ. Но для Юго-Западныхъ дорогъ именно это направленіе не выгодно: въ ихъ интересахъ желательно, чтобы сахаръ направлялся кружнымъ путемъ черезъ Брестъ въ Москву (отъ Бреста по Московско-Брестской дорогѣ) и черезъ Бѣлостокъ въ Петербургъ (отъ Бѣлостока по С.-Петерб.-Варшавской дорогѣ).

Примѣровъ конкурренціи изъ-за выгоднѣйшаго направленія вывозныхъ и ввозныхъ грузовъ можно указать не мало и на другихъ линіяхъ.

3) Третья категорія грузовъ, т. е. грузы транзитные, не имѣютъ связи съ райономъ транзитной дороги; они только пользуются дорогой, какъ корридоромъ. Не смотря на это, транзитные грузы, если не имѣется другаго пути, могутъ составлять такую же неотъемлемую принадлежность транзитной линіи, какъ и ея мѣстные грузы. Въ такомъ именно положеніи часто бываютъ грузы, идущіе по транзитной линіи изъ одного ближайшаго района въ другой ближайшій. Но чѣмъ далѣе отстоятъ одинъ отъ другаго районы производства и сбыта (пункты отправленія и назначенія), тѣмъ слабѣе транзитные грузы, слѣдующіе изъ одного района въ другой, прикрѣплены къ тому или иному транзитному пути. Здѣсь выступаетъ еще рѣзче то явленіе, которое было указано для грузовъ второй категоріи: чѣмъ большее разстояніе проходитъ транзитный грузъ, тѣмъ больше онъ встрѣчаетъ

путей, хотя пролегающихъ на значительномъ разстояніи другъ отъ друга, но экономически параллельныхъ, такъ какъ они ведутъ къ одному и тому же пункту назначенія. Съ другой стороны, чѣмъ больше пробѣгъ груза, тѣмъ меньше значенія имѣетъ абсолютная разница въ протяженіи различныхъ путей, лишь бы эта разница не была чрезмѣрно велика *относительно* [1]); относительная же разница двухъ путей, проходящихъ на извѣстномъ разстояніи другъ отъ друга и сходящихся въ извѣстной точкѣ, будетъ вообще тѣмъ меньше, чѣмъ дальше лежитъ ихъ точка пересѣченія [2]).

Возможность для значительной части транзитныхъ грузовъ выбора между двумя или большимъ числомъ линій служитъ причиной, почему относительно этихъ грузовъ ведется между желѣзными дорогами наиболѣе дѣятельная конкурренція. Кромѣ приведенныхъ выше примѣровъ конкурренціи укажемъ еще нѣсколько. За перевозку транзитныхъ грузовъ, слѣдующихъ изъ-заграницы въ Москву, могутъ конкуррировать болѣе десятка главныхъ направленій, ведущихъ отъ портовъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей и отъ пунктовъ западной сухопутной границы, причемъ въ этой конкурренціи участвуетъ большая половина русскихъ дорогъ, а также дороги германскія, австрійскія и иностранное судоходство; изъ-за нижне-волжскихъ хлѣбныхъ грузовъ и грузовъ бассейна р. Оки конкуррируютъ пять линій, примыкающихъ къ Волгѣ, и экспортныя направленія петербургское, ревельское, рижское, либавское

---

1) Конкурренція между линіями въ 100 и 200 верстъ, т. е. при абсолютной разницѣ въ 100 верстъ, требуетъ отъ длиннѣйшей дороги пониженія пудоверстнаго тарифа на 50% сравнительно съ кратчайшей линіей, между тѣмъ какъ конкурренція между линіями въ 1500 и 1000 верстъ т. е. при абсолютной разницѣ въ 500 верстъ, требуетъ пониженія тарифа только на 33%.

2) Такъ какъ уголъ пересѣченія будетъ уменьшаться по мѣрѣ удаленія точки пересѣченія.

и ростовско-таганрогское, состоящее каждое изъ нѣсколькихъ дорогъ; за районъ орловско-курско-харьковско-воронежскій борются направленія рижское, либавское и кенигсберго-данцигское, ростовско-таганрогское, севастопольское, николаевское и одесское.

Эта конкурренція имѣетъ въ виду не только борьбу за полученіе новаго транзитнаго груза и за отвлеченіе его отъ другихъ транзитныхъ линій, но также за выгоднѣйшее направленіе транзита, слѣдующаго уже по данной дорогѣ. Какъ на примѣръ, какое значеніе имѣетъ для нѣкоторыхъ дорогъ то или иное выгоднѣйшее направленіе транзита, можно указать на Московско-Брестскую и С.-Петербургско-Варшавскую дороги. Слѣдующіе изъ заграницы въ Москву грузы, могутъ или проходить всю Московско-Брестскую дорогу отъ Бреста (1020 вер), или же вступать на эту дорогу на пересѣченіи съ другими дорогами: въ Барановичахъ (833 вер.), Минскѣ (700 вер.), Смоленскѣ (390 вер.). Заграничные грузы, слѣдующіе по С.-Петербургско-Варшавской дорогѣ, могутъ вступать на нее въ Варшавѣ (1037) вер.), Бѣлостокѣ (875 вер.), Вержболовѣ (878) вер.), Вильнѣ (651 вер.) или Динабургѣ (496 вер.). Грузы, направляющіеся по той же дорогѣ въ Москву, могутъ идти по ней или только до Вильны (386 для Варшавскаго и 227 вер. для Вержболовскаго направленія), или до Динабурга (541 и 382 вер.), наконецъ до самаго Петербурга и далѣе по Николаевской дорогѣ. Въ послѣднемъ случаѣ грузъ пройдетъ по линіямъ Главнаго общества росс. жел. дорогъ 1600 верстъ.

Изъ теоретическаго анализа условій конкурренціи и изученія разнообразныхъ частныхъ случаевъ можно вывести слѣдующее руководящее начало: вліяніе конкурренціи, кромѣ густоты и расположенія сѣти, зависитъ отъ разстояній, проходимыхъ грузами и отъ ихъ характера. Чѣмъ больше преобладаютъ грузы, проходящіе

большія разстоянія (грузы большаго пробѣга), а также грузы транзитные, тѣмъ большее значеніе будетъ имѣть конкурренція между желѣзными дорогами; наоборотъ, при незначительномъ пробѣгѣ грузовъ и преобладаніи грузовъ мѣстныхъ, вліяніе конкурренціи окажется гораздо слабѣе. Это общее правило имѣетъ силу какъ для цѣлыхъ государственныхъ рельсовыхъ сѣтей, такъ и для отдѣльныхъ дорогъ, и создаетъ чрезвычайное разнообразіе явленій. Можно утверждать, напримѣръ, что въ Англіи, гдѣ преобладаютъ грузы малаго пробѣга, конкурренція не можетъ получить ни такого развитія, ни создать такихъ сложныхъ отношеній, какъ въ Америкѣ или въ Россіи, гдѣ хлѣбные грузы, экспортируемые заграницу, проходятъ огромныя разстоянія по нѣсколькимъ дорогамъ, образующимъ большія транспортныя линіи, и гдѣ внутренній обмѣнъ также совершается между районами, весьма отдаленными одинъ отъ другаго. Съ другой стороны, въ той же Англіи и во Франціи конкурренція не можетъ имѣть такого вліянія, какъ въ Бельгіи или Германіи, вслѣдствіе того, что транзитные международные грузы для первыхъ двухъ странъ имѣютъ ничтожное значеніе сравнительно съ двумя послѣдними странами, и т. д.

На одной и той же сѣти, на однѣхъ дорогахъ преобладаетъ преимущественно мѣстная междустанціонная перевозка; на другихъ—перевозка грузовъ, вывозимыхъ изъ мѣстнаго района въ чужіе, или грузовъ, ввозимыхъ изъ чужихъ районовъ въ районъ дороги; на третьихъ господствуетъ транзитное движеніе. Относительно конкурренціи эти линіи будутъ поставлены въ совершенно различное положеніе.

§ 28. Какъ ни разнообразно вліяніе конкурренціи, но, при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ для ея развитія, ни на одной линіи она не можетъ обнимать всѣхъ грузовъ, а на многихъ дорогахъ можетъ захватывать

лишь ничтожную часть движенія; относительно же всей остальной массы грузовъ дорога имѣетъ монополію перевозки. Такимъ образомъ конкурренція въ желѣзнодорожномъ транспортѣ можетъ дѣйствовать не въ качествѣ постояннаго и всеобъемлющаго регулятора, а лишь въ качествѣ частнаго фактора, выступающаго въ различныхъ случаяхъ съ большей или меньшей силой. Этотъ коренной порокъ желѣзнодорожной конкурренціи нѣкоторые писатели отрицаютъ, стремясь доказать, что желѣзныя дороги только по внѣшности и въ извѣстный періодъ своего развитія представляются монопольными предпріятіями; въ дѣйствительности же вся ихъ работа, въ томъ числѣ и перевозка мѣстныхъ грузовъ, неизбѣжно подчиняются общему закону конкурренціи. Эта доктрина была развита Отто Михаэлисомъ, съ присущимъ ему талантомъ блестящаго изложенія.

Во всѣхъ сферахъ хозяйственной жизни, говоритъ Михаэлисъ [1]), цѣны устанавливаются закономъ спроса и предложенія подъ регулирующимъ вліяніемъ конкурренціи. Этотъ законъ господствуетъ и надъ желѣзными дорогами. При устройствѣ каждой новой желѣзной дороги предприниматели руководятся двумя главными мотивами: они стремятся, во 1-хъ, чтобы желѣзная дорога имѣла возможно большее движеніе, недоступное конкурренціи никакой другой дороги; во 2-хъ, чтобы рельсовая линія соединяла такіе конечные пункты, которые имѣютъ большой привозъ и отпускъ грузовъ. Вслѣдствіе этихъ двухъ мотивовъ первыя желѣзныя дороги соединяли главные центральные пункты страны съ главными пунктами находящимися на периферіи (портами) и главные внутренніе центры между собою. Такимъ образомъ, Берлинъ былъ соединенъ рельсовыми путями со Штеттиномъ, Гамбургомъ,

1) Otto Michaelis, Differentialtarife, 78—92.

Кельномъ, Бреславлемъ, Лейпцигомъ, Вѣной; Вѣна соединена съ Гамбургомъ, Штеттиномъ, Тріестомъ и т. д. Первая конкурренція возникаетъ между линіями, соединяющими портовые города съ большими внутренними центрами. Это была самая горячая конкурренція. Желѣзныя дороги и вмѣстѣ съ ними порты борются другъ съ другомъ за снабженіе внутреннихъ областей заморскими товарами и за экспортъ продуктовъ этихъ областей на заморскіе рынки. Конечные пункты этихъ торговыхъ путей, за транспортъ которыхъ борются желѣзныя дороги, находятся за моремъ, а потому дополнительные морскіе фрахты являются факторомъ, вліяющимъ на цѣну желѣзнодорожнаго провоза. Кофе, колоніальные товары, хлопокъ, желѣзо—съ одной стороны; шерсть, спиртъ, хлѣбъ—съ другой, вотъ главные грузы, за перевозку которыхъ начинается борьба. Въ этой борьбѣ желѣзныя дороги руководятся какъ стремленіемъ расширить свое движеніе, такъ и чувствомъ самообороны, потому что при высокихъ провозныхъ цѣнахъ онѣ могутъ потерять всѣ грузы. Подъ вліяніемъ конкурренціи, тарифы понижаются до минимума издержекъ производства; но эта дешевизна провоза примѣняется только къ конкуррентнымъ грузамъ.

Постепенно изъ этихъ главныхъ артерій конкурренція распространяется на другія линіи и на промежуточные пункты, причемъ обнаруживается другой благодѣтельный законъ, а именно тотъ, что рельсовые пути являются негласными участниками производства и торговли тѣхъ пунктовъ, которые они соединяютъ. Вмѣсто противоположности, обнаруживается общность интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ ихъ кліентами, и онѣ всѣми силами стараются поддержать и развить производство и торговлю своихъ районовъ.

Всякій транспортъ составляетъ необходимое звено въ хозяйственномъ раздѣленіи труда, онъ есть часть про-

изводства; а если такъ, то всѣ перевозочныя учрежденія находятся подъ вліяніямъ той же конкурренціи, которая регулируетъ цѣны продуктовъ. Слѣдовательно, и желѣзныя дороги при установленіи цѣнъ провоза подчинены конкурренціи, регулирующей тѣ производства, для которыхъ рельсовые пути доставляютъ сырые матеріалы и увозятъ готовыя произведенія.

Но этотъ законъ, разрѣшающій всѣ трудности, какъ и всѣ другіе, не явился, какъ Минерва изъ головы Юпитера; онъ обнаруживается постепенно, вмѣстѣ съ развитіемъ извѣстныхъ явленій. Каждая фаза этого развитія можетъ, повидимому, вызывать въ извѣстный моментъ большія несправедливости и затрудненія, но это есть лишь ступень дальнѣйшаго развитія, которое идетъ тѣмъ быстрѣе, чѣмъ менѣе общественная власть вмѣшивается въ свободную игру хозяйственныхъ силъ.

Сначала желѣзныя дороги воображаютъ себя большими монопольными руководителями производства и торговли и считаютъ себя въ силахъ диктовать законы торговому движенію. Но возникаетъ конкурренція большихъ линій, и сильныя колебанія тарифовъ служатъ первымъ симптомомъ начинающагося подчиненія рельсовыхъ путей закону конкурренціи. Изъ владыкъ они становятся пайщиками и сотрудниками торговли и производства соединяемыхъ ими большихъ центровъ. Въ высокой школѣ конкурренціи они научаются цѣнить выгоды дешевизны, увеличивающія и ихъ долю, и стараются распространить эту дешевизну на мѣстности, не подчиненныя конкурренціи, становясь такимъ образомъ сознательными участниками интересовъ этихъ мѣстностей.

Между тѣмъ съ уплотненіемъ желѣзнодорожной сѣти конкурренція все болѣе сжимаетъ каждую изъ дорогъ. Монопольныя стремленія желѣзнодорожныхъ предпринимателей побуждаютъ ихъ включать въ желѣзнодорожную сѣть все болѣе и болѣе новыхъ пунктовъ, а

вслѣдствіе этого область монопольнаго транспорта все болѣе и болѣе съуживается, и конкурренція принудительно вводитъ дешевый транспортъ тамъ, тдѣ его не хотятъ дать добровольно.

Развитіе идетъ дальше. Грузы транзитные, прежде такъ высоко цѣнившіеся, становятся вслѣдствіе конкурренціи малоприбыльными и образуютъ наименѣе надежный элементъ движенія для каждой отдѣльной дороги, такъ какъ они могутъ быть отняты другими дорогами. Прежнее яблоко раздора становится лишь дополнительнымъ элементомъ къ транспорту, доставляемому собственнымъ райономъ дороги, котораго не можетъ отнять никакая конкурренція. Вслѣдствіе этого мѣстные грузы привлекаютъ главное вниманіе желѣзной дороги, и относительно ихъ она вполнѣ подчиняется закону конкурренціи, который прежде имѣлъ примѣненіе лишь къ нѣкоторымъ важнѣйшимъ предметамъ перевозки—углю, хлѣбу, желѣзу и пр. Такъ какъ сама желѣзная дорога со своими тарифами входитъ, какъ одинъ изъ элементовъ, въ условія производства и конкурренціи своего района, то она должна такъ регулировать тарифы, чтобы сдѣлать свой районъ способнымъ къ соперничеству съ другими районами, должна дѣлать пониженія тарифовъ, которыя дѣлаютъ другія дороги для другихъ районовъ и уравнивать тарифными скидками невыгоды, которыхъ не можетъ уравнять само производство ея района. Тутъ уже нѣтъ мѣста никакому произволу: желѣзная дорога должна служить всѣмъ интересамъ своего района, ибо сама она въ нихъ сильно заинтересована. Вмѣсто централизаціи, которая сначала, повидимому, стремится все поглотить, развивается возможно большая децентрализація, такъ какъ желѣзная дорога стремится поддержать всѣ пункты, къ которымъ она примыкаетъ...

Все, что можетъ сдѣлать конкурренція, заканчиваетъ авторъ свое изложеніе, дѣлаетъ конкурренція же-

лѣзныхъ дорогъ; всему, что содѣйствуетъ развитію благосостоянія, содѣйствуютъ желѣзныя дороги. Подъ вліяніемъ конкурренціи и собственнаго интереса, для рельсовыхъ путей имѣетъ силу законъ, въ высшей степени способствующій общему благу, въ силу котораго желѣзныя дороги должны повсемѣстно установлять такія цѣны транспорта, которыя наиболѣе выгодны для производства и обмѣна, въ большомъ и маломъ, въ цѣломъ мірѣ и въ своихъ мѣстныхъ районахъ.

Въ изложенной теоріи Михаэлиса весьма удачно указанъ процессъ развитія желѣзнодорожной конкурренціи въ континентальной Европѣ. Дѣйствительно, конкурренція начиналась здѣсь между главными торговыми путями изъ за грузовъ заграничнаго импорта и экспорта и распространялась постепенно, съ уплотненіемъ желѣзнодорожной сѣти, на второстепенные пути и на второстепенные центры; но теорія конкурренціи изъ-за мѣстныхъ грузовъ построена на широкомъ логическомъ обобщеніи этого процесса и произвольномъ распространеніи его на ту область перевозки, которой онъ не касается. Дѣйствительно, по мѣрѣ развитія желѣзнодорожной сѣти увеличивается число конкуррентныхъ пунктовъ; желѣзнодорожныя линіи встрѣчаются и пересѣкаются чаще, почему и районы ихъ чаще перекрещиваются, а узловыми станціями оказываются не только главные торговые центры, но и второстепенные; но параллельно съ этимъ возрастаетъ въ значительной прогрессіи число мѣстностей, недоступныхъ конкурренціи. Если при рѣдкой желѣзнодорожной сѣти, въ началѣ ея сооруженія, новая линія можетъ пройти большое протяженіе, коснувшись другихъ дорогъ лишь въ одномъ или въ двухъ конечныхъ пунктахъ; то при густой сѣти она на такомъ же протяженіи касается ихъ, быть можетъ, въ 3, 4, 5, 10 пунктахъ; но на это число узловыхъ станцій у нея будутъ десятки такихъ, гдѣ никакой другой

линіи она не встрѣчаетъ и конкурренціи не знаетъ [1]). Это признаетъ и Михаэлисъ, говоря, что мѣстныхъ грузовъ у желѣзной дороги не можетъ отнять никакая конкурренція. Но чтобы распространить „режимъ конкурренціи“ и на эти грузы, авторъ выдвигаетъ доктрину о солидарности интересовъ желѣзной дороги съ интересами эксплоатируемаго ею района. Безспорно, извѣстная солидарность интересовъ между желѣзной дорогой и ея райономъ существуетъ и оказываетъ вліяніе на провозную плату. Такъ напр. если въ районахъ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ расположены каменноугольныя копи, соляныя варницы и т. д., то конкурренція между этими предпріятіями на общихъ рынкахъ можетъ вызвать и конкурренцію желѣзныхъ дорогъ посредствомъ тарифовъ съ цѣлью охраны и поддержки каждою дорогою производства своего района. Но является вопросъ, какъ далеко идетъ эта солидарность и всегда ли она оказываетъ вліяніе?

Для того, чтобы поддерживать и развивать промышленность и торговлю своего района, желѣзныя дороги должны руководиться дальновидною политикою, которая отказывается отъ выгодъ настоящаго, имѣя въ виду будущее. Желѣзныя дороги, какъ и многія другія частныя предпріятія, и въ особенности предпріятія акціонерныя, рѣдко задаются такими цѣлями; онѣ предпочитаютъ извлекать изъ мѣстныхъ грузовъ самую высокую прибыль, какую только можно извлечь въ данное время, нисколько не думая о будущемъ. Далѣе необходимо принять въ соображеніе, когда и при какихъ условіяхъ начинается солидарность инте-

---

1) Э. Саксъ остроумно замѣчаетъ, что распространеніе конкурренціи съ узловыхъ пунктовъ на промежуточныя станціи составляетъ большую дыру въ теоріи Михаэлиса, или правильнѣе столько дыръ, сколько имѣется промежуточныхъ станцій. E. Sax, Die Eisenbahnen, 106.

ресовъ желѣзныхъ дорогъ и интересовъ промышленности. Желѣзная дорога имѣетъ несомнѣнное побужденіе поддерживать даже съ извѣстными пожертвованіями свой районъ въ его конкурренціи съ другими районами; но лишь въ томъ случаѣ, когда безъ такой поддержки производство и торговля этого района могутъ прійти въ упадокъ. Но если производство не сокращается, желѣзная дорога не заинтересована въ промышленности, хотя бы послѣдняя находилась въ весьма тягостномъ положеніи. Пока промышленность выдерживаетъ борьбу, хотя достигаетъ этого значительнымъ пониженіемъ прибыли на капиталъ, поземельной ренты или вознагражденія за трудъ, до тѣхъ поръ для желѣзной дороги нѣтъ мотивовъ дѣлать пониженіе провозной платы. Она предоставляетъ промышленности вести конкурренцію на счетъ ренты, прибыли, заработчей платы и приметъ участіе въ борьбѣ лишь тогда, когда эти рессурсы исчерпаны. Но очевидно, что во многихъ случаяхъ это равносильно раззоренію цѣлыхъ округовъ, причемъ иногда для желѣзной дороги выгоднѣе даже нѣкоторое сокращеніе грузовъ, нежели пониженіе тарифовъ. Наконецъ, необходимо имѣть въ виду, что если иногда соперничество между производительными районами вызываетъ соперничество поддерживающихъ эти районы желѣзныхъ дорогъ, и такимъ образомъ режиму конкурренціи подчиняются мѣстные грузы, то гораздо чаще эти грузы расплачиваются за конкурренцію, которую ведутъ желѣзныя дороги изъ-за транзитной перевозки. Вслѣдствіе усиленной конкурренціи транзитная перевозка становится нерѣдко малодоходной, иногда даже совершается въ убытокъ, причемъ эти убытки желѣзныя дороги пополняютъ высокими тарифами для мѣстныхъ грузовъ. Вслѣдствіе этого, какъ свидѣтельствуетъ почти повсемѣстный опытъ, развитіе желѣзнодорожной конкурренціи сплошь и рядомъ не только не облегчаетъ мѣст-

наго движенія, но ведетъ къ его отягощенію. Чрезвычайно высокіе тарифы на мѣстные грузы составляютъ общее явленіе во всѣхъ странахъ, гдѣ развивалась желѣзнодорожная конкурренція, и вызываютъ безконечныя жалобы, которыми загромождены труды всѣхъ коммиссій, изслѣдовавшихъ желѣзнодорожные тарифы, отчеты о парламентскихъ дебатахъ по тому же вопросу и архивы правительственныхъ учрежденій, контролирующихъ желѣзныя дороги.

§ 29. Изложенныя выше данныя и соображенія относительно конкурренціи между желѣзными дорогами даютъ возможность установить слѣдующія положенія:

1) Конкурренція между желѣзными дорогами можетъ проявляться въ весьма разнообразныхъ формахъ и съ различной силой, въ зависимости отъ расположенія сѣти и положенія отдѣльныхъ дорогъ, отъ расположенія мѣстъ производства и сбыта, величины пробѣга и характера грузовъ.

2) Конкурренція можетъ распространяться на большее или меньшее количество грузовъ, но никогда она не регулируетъ всего движенія и оставляетъ болѣе или менѣе значительную область монопольной перевозкѣ.

3) Болѣе всего подчинены вліянію конкурренціи грузы транзитные; слабѣе она воздѣйствуетъ на грузы, получаемые райономъ дороги изъ другихъ районовъ или отправленные изъ района дороги въ чужіе районы, и менѣе всего вліяніе ея чувствуется на грузахъ мѣстныхъ (на междустанціонной перевозкѣ), которые, за исключеніемъ движенія между узловыми станціями и ближайшихъ къ этимъ станціямъ районовъ, могутъ считаться грузами монопольными.

4) Конкурренція, проявляясь относительно одной части движенія и не захватывая другой, не только не производитъ уравненія условій перевозки для всѣхъ гру-

зовъ, но нерѣдко ведетъ къ отягощенію положенія грузовъ, составляющихъ монополію отдѣльныхъ дорогъ.

5) Теорія о постепенномъ подчиненіи вліянію конкурренціи всего желѣзнодорожнаго транспорта, вслѣдствіе солидарности интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами прорѣзываемыхъ ими районовъ, несостоятельна теоретически и не подтверждается практикою.

Таковы предѣлы *возможной* (потенціальной) *конкурренціи* или, говоря иначе, *способности къ конкурренціи* желѣзныхъ дорогъ. Необходимо разсмотрѣть, насколько эта способность проявляется въ дѣйствительности, т. е. насколько потенціальная конкурренція переходитъ въ реальную.

ГЛАВА VIII.

Желѣзнодорожныя сліянія и соглашенія для устраненія конкурренціи.

§ 30. Мнѣнія экономистовъ о соглашеніяхъ для устраненія конкурренціи.
§ 31. Условія для развитія этихъ соглашеній въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.
§ 32. Формы желѣзнодорожныхъ соглашеній для устраненія конкурренціи.
§ 33. Желѣзнодорожныя сліянія и союзы для устраненія конкурренціи въ Англіи, С. Америкѣ и другихъ странахъ.

§ 30. Ученіе о конкурренціи, какъ общемъ регуляторѣ торговли и промышленности, въ послѣдніе годы подверглось критикѣ, которая значительно измѣнила господствовавшія въ экономической наукѣ по этому вопросу воззрѣнія. Теорія конкурренціи всегда принималась не безусловно, а съ извѣстными ограниченіями; но ограниченія эти у различныхъ экономистовъ имѣли не одинаковое значеніе. Адамъ Смитъ, провозглашая доктрину конкурренціи въ эпоху стараго экономическаго строя, при которомъ свободной промышленности было отведено ограниченное мѣсто, излагалъ свое ученіе не въ формѣ обобщенія существующихъ фактическихъ отношеній, а скорѣе, какъ гипотезу и теорію будущаго. Но выступая со своей мощной критикой противъ устарѣлаго экономическаго порядка, указывая на свободное движеніе и борьбу экономическихъ силъ, какъ на живительное начало и „естественный“ законъ промышленности, и увлекаясь открывавшейся передъ нимъ перспективой,

Ад. Смитъ дѣлалъ оговорки, изъ которыхъ видно, что онъ признавалъ возможность устраненія конкурренціи не только силою закона (юридическая монополія) или естественными условіями (естественная монополія), но также соглашеніями или стачками соперниковъ. Таково, напр., его замѣчаніе о „постоянной и неизмѣнной, хотя молчаливой, стачкѣ хозяевъ", имѣющей цѣлью не поднимать заработочей платы [1]), свидѣтельствующее, что Ад. Смитъ допускалъ возможность ограниченія конкурренціи стачкою въ такомъ чрезвычайно обширномъ кругѣ экономическихъ отношеній, какъ наемъ труда.

Подобныя же оговорки объ ограниченіи соперничества можно найти у нѣкоторыхъ позднѣйшихъ экономистовъ, даже у послѣдователей Рикардо, напр. у Джона Стюарта Милля, противополагающаго соперничеству, съ одной стороны, обычай, а съ другой—стачки. По мнѣнію Дж. Ст. Милля, соперничество господствуетъ главнымъ образомъ въ оптовой торговлѣ, въ другихъ же областяхъ оно терпитъ существенныя ограниченія [2]).

---

1) *А. Смитъ.* Изслѣдованіе о причинахъ и природѣ богатства народовъ, I, 193—194.

2) Д. С. Милль. Основанія политической экономіи, I, 293—295.

Оптовая торговля по главнымъ товарамъ, дѣйствительно, говоритъ Дж. Ст. Милль, находится подъ владычествомъ соперничества: тутъ и покупщики, и продавцы, купцы или фабриканты въ своихъ поступкахъ руководятся не безрасчетностью или суетностью, а коммерческимъ расчетомъ.... Но въ розничной торговлѣ, гдѣ покупщикомъ бываетъ человѣкъ, дѣйствительно потребляющій вещь, цѣна очень медленно и не вполнѣ подчиняется дѣйствію соперничества, даже тамъ, гдѣ соперничество существуетъ, результатомъ его часто бываетъ не пониженіе цѣнъ, а только раздѣленіе прибыли отъ высокой цѣны между большимъ числомъ торговцовъ . . До сихъ поръ только въ большихъ торговыхъ центрахъ розничныя цѣны вполнѣ или хотя въ значительной степени опредѣляются соперничествомъ. Въ другихъ мѣстахъ оно или вовсе не дѣйствуетъ, или обнаруживаетъ свое дѣйствіе только временнымъ колебаніемъ цѣнъ, обыкновенной силой, ихъ опредѣля-

Не смотря на эти оговорки, вопросъ о вліяніи соглашеній, парализующихъ соперничество, не былъ до недавняго времени подробно разработанъ даже тѣми писателями, которые придавали такимъ соглашеніямъ существенное значеніе [1]); большинство же экономистовъ считали ихъ относительно рѣдкимъ исключеніемъ и преходящимъ явленіемъ, не оказывающимъ замѣтнаго вліянія на общій ходъ экономической жизни. Проявленіе силы коалицій въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и возникновеніе въ различныхъ областяхъ промышленности и торговли въ послѣдніе годы множества договоровъ и особыхъ организацій, направленныхъ къ устраненію конкурренціи и извѣстныхъ подъ именемъ картелей, синдикатовъ, союзовъ, торгово-промышленныхъ стачекъ, дали основаніе взглянуть на это явленіе иначе, признать за нимъ гораздо большее практическое значеніе и даже измѣнить постановку общаго теоретическаго ученія о конкурренціи. Такъ проф. Клейнвехтеръ, написавшій спеціальную работу о картеляхъ, говоритъ, что едва ли въ настоящее время можно найти хотя одну отрасль крупной промышленности, въ которой не было бы карте-

---

ющей, остается обычай, по временамъ видоизмѣняемый существующими въ умахъ покупателей и продавцовъ понятіями о какой то справедливости или сходности цѣны. „Во многихъ отрасляхъ торговли условія продажи опредѣляются формальнымъ соглашеніемъ между торговцами, общество которыхъ всегда имѣетъ средства сдѣлать затруднительнымъ или непріятнымъ положеніе каждаго изъ членовъ этой корпораціи, отступающаго отъ положенныхъ правилъ. Эти замѣчанія, прибавляетъ авторъ, должны считаться общими оговорками ко всѣмъ выводамъ, которые будутъ изложены въ слѣдующихъ частяхъ нашего трактата, касающихся дѣйствія соперничества: всѣ выводы о немъ подлежатъ этимъ оговоркамъ, хотя бы мы гдѣ-нибудь и не упомянули о томъ прямо“.

[1]) Вопросъ о стачкахъ рабочихъ имѣетъ свою литературу, но скорѣе публицистическую, нежели экономическую; стачки же торговопромышленныя въ старой экономической литературѣ почти не были затронуты, если не считать бѣглыхъ замѣчаній.

лей [1]); еще шире ставитъ вопросъ Густ. Конъ, который доказываетъ, что соглашенія съ цѣлью устраненія соперничества весьма распространены какъ въ крупной, такъ и въ мелкой промышленности и торговлѣ, и въ виду этой распространенности подвергаетъ сомнѣнію общій принципъ конкурренціи. При многочисленности фактовъ, взятыхъ изъ самыхъ разнообразныхъ областей хозяйственной жизни, говоритъ Густ. Конъ, нѣтъ основанія предполагать, что соглашенія и коалиціи, направленныя къ устраненію соперничества, составляютъ только исключенія. Напротивъ, необходимо подробно изслѣдовать факты, чтобы рѣшить, что слѣдуетъ считать правиломъ, и что исключеніемъ. Теорія свободной конкурренціи построена на предположеніи, что собственная выгода каждаго продавца побуждаетъ его при конкурренціи, въ видахъ расширенія сбыта своихъ продуктовъ, понижать цѣны до тѣхъ поръ, пока онъ не дойдетъ до минимума обычной прибыли. Но столь же вѣроятно и другое предположеніе, а именно, что продавцы (или покупщики) входятъ въ соглашеніе между собою, чтобы не портить цѣнъ. Возможность послѣдняго способа дѣйствій возметъ перевѣсъ, если число конкуррентовъ не велико, приливъ новыхъ покупателей затрудненъ (вслѣдствіе новизны предпріятія, необходимости обладать значительнымъ капиталомъ, спеціальными знаніями и пр.), а промышленность по самому характеру имѣетъ наклонность къ концентраціи въ немногихъ рукахъ. Приливъ и отливъ конкуррентовъ въ каждой отрасли промышленности совершается далеко не такъ быстро и просто, какъ это предполагается въ теоріи; а стремленіе къ концентраціи производства, которое замѣчается нынѣ во всѣхъ отрасляхъ промышленности и начало охватывать даже чисто мѣстные промыслы, по всей вѣроятности, является весьма

[1]) Kleinwechter. Die Kartelle, 137.

важнымъ факторомъ для устраненія вліянія конкурренціи и установленія цѣнъ путемъ монополіи.

Мнѣ кажется, комментируетъ далѣе свою мысль Г. Конъ, что мы представленіемъ о механическихъ силахъ, управляющихъ будто бы въ своемъ вѣчномъ круговоротѣ хозяйственною жизнью, убаюкиваемъ себя, какъ пѣснью сирены. Мы принимаемъ за законы и принципы то, что въ большинствѣ случаевъ представляетъ только образъ, и иногда невѣрный образъ дѣйствительной жизни или ея прошлаго. Картинное сравненіе съ океаномъ, поверхность котораго вѣчно движется, но всегда остается на одномъ и томъ же уровнѣ, всѣмъ намъ доступно и увлекаетъ мысль. Такихъ сравненій множество, и всѣ они сходны въ томъ, что уподобляютъ гармоническое движеніе естественныхъ силъ природы отношеніямъ человѣческой жизни. Но факты дѣйствительной повседневной жизни убѣждаютъ въ томъ, что вообще подобныя сравненія и уподобленія явленій различныхъ категорій сплошь и рядомъ оказываются сначала остроумными, затѣмъ сомнительными, наконецъ, совершенно невѣрными. То же случилось и съ механическимъ представленіемъ о хозяйственной жизни. Сначала оно было полной смысла и для молодой экономической науки въ высшей степени плодотворной гипотезой, ибо эта гипотеза впервые указала на извѣстную связь и законоподчиненность фактовъ, которые до того времени никогда не изслѣдовались научно и систематически, а разсматривались только грубо эмпирически. Эта заслуга принадлежала прежде всего физіократамъ, и достойно сожалѣнія, что толчекъ, данный физіократами, вызвалъ въ послѣдствіи широкое движеніе по ложному пути.

Указавъ далѣе, что основаніемъ ученія о конкурренціи служитъ „механическая“ теорія Рикардо объ уравненіи прибылей во всѣхъ отрасляхъ производства, и

что эта теорія, не соотвѣтствуя дѣйствительнымъ явленіямъ жизни, находитъ полное примѣненіе исключительно на рынкѣ цѣнныхъ бумагъ, Густ. Конъ приходитъ къ выводу, что, во 1-хъ, конкурренція вовсе не составляетъ необходимости, и тамъ, гдѣ теоретически предполагаютъ конкурренцію, во многихъ и важныхъ случаяхъ дѣйствуетъ коалиція; во 2-хъ, приливъ и отливъ конкуррирующихъ силъ есть абстракція, которая, не находя въ дѣйствительной жизни приложенія, не въ состояніи обезпечить предполагаемаго вліянія конкурренціи во всѣхъ „свободныхъ“ промыслахъ [1]).

Близкій къ воззрѣніямъ Кона, но еще рѣзче формулированный взглядъ высказалъ по тому же вопросу новый американскій экономистъ Артуръ Гёдлей, авторъ интереснаго изслѣдованія о желѣзныхъ дорогахъ [2]). Гёдлей говоритъ, что монополія есть противуположность конкурренціи. Если конкурренція вовсе не дѣйствуетъ, то имѣетъ мѣсто полная монополія; если конкурренція дѣйствуетъ несовершенно—это будетъ частичная монополія. Кромѣ монополіи юридической (когда конкурренція устраняется закономъ) и *естественной* (когда конкурренція физически не возможна), существуетъ еще *промышленная* монополія, когда конкурренція не возникаетъ потому, что она не соотвѣтствуетъ интересамъ участвующихъ въ дѣлѣ сторонъ, хотя бы для соперничества не ставили препятствій ни законъ, ни природа. Мы живемъ, замѣчаетъ авторъ, въ эпоху промышленной монополіи, хотя стараемся закрыть глаза, чтобы не видѣть фактовъ. Мы не имѣемъ свободной конкурренціи и не можемъ надѣяться, что она явится въ будущемъ. Вмѣсто того, чтобы приближаться къ ней, мы отъ нея уда-

---

1) G. Cohn, Untersuchungen über Englische Eisenbahnpolitik, II, 372—386

2) Arthur Hadley. Le transport par les chemins de fer, traduit p. A. Raffalovich et L. Guérin. Paris. 1887.

ляемся. Этотъ фактъ начинаютъ замѣчать; начинаютъ видѣть, что въ большомъ числѣ случаевъ цѣны регулируются не конкурренціей, а коалиціей; но не видятъ, въ какой мѣрѣ это стремленіе становится господствующимъ, и еще менѣе понимаютъ причины, въ силу которыхъ оно должно получить господство въ настоящемъ или въ ближайшемъ будущемъ.

Юридическія ограниченія, стѣсняющія экономическую дѣятельность и бывшія два вѣка тому назадъ общимъ правиломъ, нынѣ стали исключеніемъ. Они остаются только въ силѣ на внѣшнихъ государственныхъ границахъ въ формѣ покровительственныхъ тарифовъ противъ иностранной конкурренціи; но внутри страны каждый можетъ располагать своими силами такъ, какъ онъ находитъ для себя наиболѣе выгоднымъ... Точно также отошли въ область прошедшаго физическія препятствія, затруднявшія конкурренцію. Благодаря изобрѣтенію желѣзныхъ дорогъ, транспортъ сдѣлался въ десять разъ скорѣе и въ десять разъ дешевле, вслѣдствіе чего районъ сбыта каждаго продукта во много разъ расширился, и дѣятельная конкурренція ведется не только на крупныхъ, но и на мелкихъ рынкахъ. Коммерсантъ не можетъ расчитывать удержать за собою мѣстную кліентелу; торговые дома большихъ городовъ, работая черезъ коммиссіонеровъ или корреспондентовъ, стараются продавать товары дешевле ремесленниковъ малыхъ городковъ и стараются даже отнять кліентовъ у торговцевъ мелкихъ поселеній...

Старыя монополіи умерли, старые барьеры, стѣснявшія промышленность, исчезли. Но то самое движеніе, которое уничтожило юридическія монополіи и разрушило монополіи естественныя, создало систему промышленныхъ монополій, еще болѣе обширную и грандіозную. Въ подтвержденіе этого мнѣнія Гедлей ссылается на исторію желѣзныхъ дорогъ въ Европѣ и Америкѣ, на

примѣры огромныхъ монопольныхъ компаній въ нефтяной [1]) и каменноугольной промышленности и на многія мелкія коалиціи для регулированія цѣнъ, существующія въ Америкѣ, а также на стачки и союзы рабочихъ. Законъ можетъ не признавать коалицій, замѣчаетъ авторъ: онъ можетъ ихъ запрещать, но это не мѣшаетъ имъ развиваться. Въ случаѣ запрещенія коалиціи превратятся только изъ явныхъ въ тайныя. Это очень тяжелая проблема, замѣчаетъ въ заключеніе Гедлей, которую трудно удовлетворительно разрѣшить, но которой нельзя избѣжать [2]).

Приводя эти отзывы и признавая за соглашеніями и союзами, направленными къ устраненію соперничества, весьма важное значеніе, мы не считаемъ однако возможнымъ высказать по этому вопросу общее принципіальное мнѣніе. Многочисленные факты коалицій свидѣтельствуютъ, что передъ нами крупное экономическое явленіе, которое ошибочно игнорировалось; что коалиція—большая сила, требующая внимательнаго изученія вообще и точнаго изслѣдованія въ каждомъ частномъ случаѣ, если мы желаемъ получить точное представленіе о ходѣ экономическихъ отношеній и объ управляющихъ ими вліяніяхъ. Но имѣющіеся нынѣ факты и ихъ научный анализъ не даютъ еще достаточно матеріала для широкихъ принципіальныхъ обобщеній. Договоры и союзы для устраненія конкурренціи возникаютъ въ настоящее время легко и въ большомъ числѣ; но далеко не выясненъ вопросъ о прочности этихъ союзовъ, въ особенности если они не пользуются защитою закона. На основаніи имѣющихся данныхъ въ теорію конкурренціи должна быть внесена поправка; но

1) Въ нефтяной американской промышленности пріобрѣла фактическую монополію огромная „Standart oil Company“, поучительная исторія которой весьма обстоятельно изложена Лейеномъ.

2) Art. Hadley, Chap. IV, 81—106.

общій вопросъ объ относительной силѣ конкурренціи и стремленій къ ея парализованію путемъ коалицій еще, вѣроятно, долго останется открытымъ.

§ 31. Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ существуютъ особенно благопріятныя условія для соглашеній и союзовъ съ цѣлью устраненія конкурренціи. Во 1-хъ, число конкуррентовъ относительно не велико; во 2-хъ, появленіе новыхъ конкуррентовъ на занятой уже аренѣ встрѣчаетъ большія затрудненія, юридическія и экономическія, а послѣ завершенія рельсовой сѣти совершенно прекращается; въ 3-хъ, конкурренція можетъ нанести огромные убытки борющимся сторонамъ, но не можетъ устранить соперничающія линіи и прекратить ихъ дѣятельность; наоборотъ, нерѣдко побѣда надъ конкуррентомъ и раззореніе его дѣлаетъ соперничество побѣжденнаго противника еще болѣе опаснымъ. Въ Америкѣ, напр., наиболѣе опасными конкуррентами оказывались обанкротившіяся компаніи, которымъ нечего было терять и щадить; въ Россіи, Австріи, Германіи наиболѣе смѣлую и раззорительную конкурренцію вели гарантированныя дороги, пользующіяся приплатами отъ казны по гарантіямъ, такъ какъ убытки отъ конкурренціи падали на государство. Въ 4-хъ, наиболѣе трудная для регулированія международная конкурренція рельсовыхъ путей въ нѣкоторыхъ странахъ вовсе не дѣйствуетъ (напр. въ Англіи), въ другихъ имѣетъ ограниченное примѣненіе.

Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ, выборъ между конкурренціей и соглашеніями представляется для желѣзныхъ дорогъ весьма нетруднымъ: конкурренція приноситъ борющимся линіямъ огромныя убытки, при томъ безъ надежды избавиться отъ соперника и наверстать въ будущемъ потери; соглашеніе же даетъ вѣрные результы, такъ какъ оно позволяетъ увеличить доходы путемъ повышенія провозныхъ платъ и

вмѣстѣ съ тѣмъ упрощаетъ и облегчаетъ техническія операціи транспорта, что открываетъ возможность сдѣлать сбереженія на эксплоатаціи и предоставить нѣкоторыя удобства публикѣ. Понятно, что при такихъ условіяхъ соглашенія и союзы должны были превозобладать надъ стремленіемъ къ конкурренціи и получить значительное распространеніе. Но этотъ процессъ устраненія конкурренціи совершается не безъ борьбы и серьезныхъ практическихъ затрудненій; а такъ какъ онъ встрѣчаетъ для себя въ различныхъ странахъ далеко неодинаковыя условія, то и нынѣ находится на различныхъ стадіяхъ развитія. Въ однихъ государствахъ желѣзнодорожная конкурренція почти совершенно прекратилась, въ другихъ она проявляется спорадически, въ видѣ временныхъ тарифныхъ войнъ, возникающихъ при нарушеніи заключенныхъ дорогами договоровъ и союзовъ; наконецъ, въ нѣкоторыхъ странахъ договоры и союзы не сдѣлались еще господствующимъ явленіемъ, и тамъ идетъ болѣе или менѣе оживленная борьба между рельсовыми путями. Изъ большихъ государствъ къ первой категоріи принадлежатъ: Англія, Франція, а нынѣ, со времени выкупа правительствомъ рельсовой сѣти, и Германія, хотя въ послѣдней странѣ не утратила значенія международная конкурренція; ко второй категоріи относятся: Соединенные Штаты и отчасти Австрія; къ третьей—Россія. Англійская сѣть представляетъ образецъ устраненія конкурренціи между рельсовыми путями по иниціативѣ самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ путемъ соглашеній и сліяній, вопреки усиліямъ законодательства, стремившагося поддержать соперничество. Франція представляетъ не менѣе рельефный примѣръ организованной самимъ правительствомъ монополіи большихъ жел.-дорожныхъ компаній, причемъ сліяніе дорогъ было произведено въ то время, когда конкурренція не успѣла еще развиться. Въ Германіи и Австріи существовала въ 60-хъ

и 70-хъ годахъ оживленная конкурренція, внутренняя и международная, но параллельно съ этимъ возникало множество соглашеній, направленныхъ къ регулированію ея. Въ разгаръ этихъ двухъ теченій, вызвавшихъ полный хаосъ въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ, рельсовая сѣть въ обѣихъ странахъ начала переходить въ руки правительствъ. Такъ какъ выкупъ дорогъ государствомъ почти оконченъ въ Германіи и только на половину исполненъ въ Австріи, то въ первой странѣ остались гораздо болѣе слабые остатки конкурренціи, нежели во второй [1]). Наконецъ, въ Россіи хотя соглашеній объ урегулированіи конкурренціи извѣстно довольно много, но она продолжается въ разныхъ частяхъ сѣти.

Изученіе исторіи желѣзнодорожнаго дѣла въ различныхъ странахъ даетъ возможность указать главнѣйшія причины, отъ которыхъ зависитъ количество, большая или меньшая легкость или трудность заключенія договоровъ, направленныхъ къ устраненію конкурренціи, а также прочность этихъ договоровъ.

1) На первомъ мѣстѣ должна быть поставлена большая или меньшая планомѣрность сооруженія сѣти и въ частности—количество мелкихъ линій, не имѣющихъ самостоятельнаго положенія, и линій конкуррентныхъ. Сооруженіе сѣти по хорошо составленному общегосударственному плану создаетъ желѣзнодорожныя пред-

---

[1]) Еще въ началѣ 70-хъ годовъ Kogerer директоръ австрійской дороги Franz-Josephs Bahn, въ брошюрѣ о желѣзнодорожной конкурренціи и желѣзнодорожныхъ картеляхъ, приводя довольно много примѣровъ картелей, утверждалъ, что въ цѣлой континентальной Европѣ трудно указать болѣе двухъ—трехъ большихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя не вступили бы въ какія либо соглашенія со своими конкуррентами объ урегулированіи конкурренціи Это мнѣніе преувеличено, но высказанное спеціалистомъ оно свидѣтельствуетъ, какое широкое распространеніе имѣли картели. Dorn, Die Aufgaben der Eisenbahnpolitik.

пріятія съ опредѣленными и самостоятельными районами, предупреждаетъ возникновеніе предпріятій чисто конкуррентныхъ, а также мелкихъ обществъ, владѣющихъ линіями, которыя не имѣютъ по самому своему положенію самостоятельной роли и служатъ срединными частями, продолженіями или боковыми вѣтвями другихъ дорогъ. При такой системѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ устраняется много поводовъ къ конкурренціи, не чувствуется потребности въ переформированіи сѣти для устраненія неудобствъ движенія, а если между дорогами возникаетъ борьба, то она распространяется лишь на часть грузовъ. Вслѣдствіе этого и соглашеній, направленныхъ къ устраненію конкурренціи, возникаетъ меньше, потому что въ нихъ нѣтъ такой надобности. Обратныя явленія замѣчаются въ сѣтяхъ, сооружавшихся безъ опредѣленнаго плана. Въ Англіи, напр., огромное количество сліяній желѣзнодорожныхъ обществъ было вызвано крайней раздробленностью сѣти и составляло необходимость для успѣшной организаціи движенія, даже помимо вопроса о конкурренціи. Въ этомъ отношеніи многія сліянія представляли положительное явленіе, исправляя ошибки, сдѣланныя при выдачѣ концессій, разрѣшавшихся нерѣдко случайно. Многія новыя линіи сливались съ другими тотчасъ по сооруженіи, иныя даже до постройки, т. е. старыя дороги покупали новыя концессіи у концессіонеровъ и ходатайствовали передъ парламентомъ объ утвержденіи этихъ покупокъ. Точно также мелкія линіи, не имѣвшія условій для самостоятельной дѣятельности, легко поглощались болѣе сильными компаніями, вполнѣ сливаясь съ ними, юридически или фактически, если для юридическаго сліянія встрѣчались препятствія. Большія и округленныя, если такъ можно выразиться, желѣзнодорожныя общества не только не чувствуютъ потребности сліяній, но менѣе охотно вступаютъ и во временныя соглашенія, которыя

отнимаютъ у нихъ часть самостоятельности. Къ тому же конкурренція, захватывая только часть ихъ грузовъ, иногда весьма незначительную, не лишаетъ ихъ возможности долго вести борьбу безъ существенной опасности и большихъ потерь для конкуррирующихъ компаній.

2) На легкость соглашеній и въ особенности на устойчивость договоровъ, заключаемыхъ для устраненія конкурренціи, имѣетъ также большое вліяніе законченность или незаконченность рельсовой сѣти. Пока рельсовая сѣть въ странѣ продолжаетъ болѣе или менѣе быстро пополняться новыми линіями, пока она не закончена по крайней мѣрѣ въ главныхъ своихъ частяхъ, до тѣхъ поръ соглашенія о регулированіи конкурренціи заключаются съ большимъ трудомъ, потому что желѣзнодорожныя компаніи не желаютъ связывать себя, въ виду ожидаемыхъ измѣненій сѣти; а заключенные договоры не могутъ быть прочны, такъ какъ возникающія линіи выступаютъ въ качествѣ новыхъ конкурентовъ, создаютъ новыя направленія движенія, вызываютъ новые вопросы и такимъ образомъ разстраиваютъ комбинаціи, принятыя для регулированія конкурренціи. Въ такомъ положеніи до настоящаго времени находятся Соединен. Штаты съ ихъ огромной, но непрерывно развивающейся сѣтью рельсовыхъ путей. Новыя линіи были здѣсь весьма часто причиною разстройства заключенныхъ дорогами союзовъ и многихъ жестокихъ тарифныхъ войнъ. Та же причина дѣйствуетъ и въ Россіи, гдѣ, даже въ послѣдніе годы, сооруженіе стратегическихъ линій въ западной части Имперіи создало новые транзитные пути, долженствующіе значительно измѣнить направленіе движенія и вызвать новое распредѣленіе грузовъ.

3) Серьезное значеніе имѣетъ также большая или меньшая устойчивость и неизмѣнность торгово-промышнаго оборота въ странѣ. Отчасти это явленіе нахо-

дится въ связи съ предыдущимъ, такъ какъ развивающаяся рельсовая сѣть привлекаетъ къ общему обороту новыя мѣстности, прежде изолированныя, и новые грузы. Но крупныя измѣненія въ промышленности и торговлѣ могутъ вызываться и другими причинами, напр. заселеніемъ новыхъ областей, открытіемъ или усиленной разработкой минеральныхъ богатствъ и проч. Въ различныхъ странахъ эти явленія обнаруживаются съ неодинаковой силой (напр. въ странахъ новокультурныхъ, какъ Россія и Америка, сильнѣе, нежели въ западной Европѣ), вслѣдствіе чего устойчивость торговаго оборота, а вмѣстѣ съ тѣмъ легкость урегулированія конкурренціи оказывается неодинаковой.

4) Такое же вліяніе оказываетъ характеръ желѣзнодорожнаго движенія, т. е. преобладаніе движенія на малыя или большія разстоянія (движеніе большаго пробѣга), количество экспортныхъ, импортныхъ и транзитныхъ международныхъ грузовъ. Раньше было указано, что наиболѣе дѣятельная конкурренція возникаетъ относительно грузовъ, проходящихъ большія разстоянія, и эту конкурренцію труднѣе всего урегулировать, въ особенности если она ведется между линіями разныхъ государствъ.

5) Соглашенія между желѣзными дорогами затрудняются, а разъ заключенные договоры легче разстраиваются, если желѣзныя дороги должны считаться съ конкурренціей водяныхъ путей. Эта конкурренція непосредственно сказывается на ближайшихъ къ водянымъ путямъ линіяхъ, которыя вынуждены регулировать свои тарифы, примѣняясь къ судоходнымъ фрахтамъ; но такъ какъ измѣненіе тарифовъ на однихъ линіяхъ требуетъ соотвѣтственнаго измѣненія ихъ и на другихъ, то при этихъ перемѣнахъ легко возникаютъ раздоры и возобновляется борьба.

6) Соглашенія между желѣзными дорогами значительно усложняются, если онѣ примыкаютъ къ различнымъ районамъ производства или различнымъ рынкамъ сбыта, которые также ведутъ между собою конкурренцію. Такова, напр., конкурренція другъ съ другомъ большихъ портовъ, какъ европейскихъ, такъ и американскихъ. Регулированіе этого двойнаго соперничества представляетъ вообще больше трудностей, въ особенности если мѣстные капиталисты того или иного торговаго центра являются въ то же время вліятельными участниками желѣзнодорожныхъ компаній.

7) Наконецъ, большая или меньшая трудность урегулированія конкурренціи зависитъ отъ отношеній, существующихъ между частными дорогами и государствомъ. Выше уже было замѣчено, что при финансовой самостоятельности желѣзнодорожныхъ компаній, когда онѣ ведутъ конкурренцію за свой счетъ, соглашенія заключаются скорѣе, нежели въ тѣхъ случаяхъ, когда дороги гарантированы, пользуются приплатами по гарантіямъ и убытки отъ борьбы падаютъ на государство. Кромѣ того, государственная власть въ различныхъ странахъ пользуется неодинаковыми правами по надзору и руководству тарифной политикой желѣзныхъ дорогъ и можетъ различно относиться къ желѣзнодорожнымъ соглашеніямъ по регулированію конкурренціи, т. е. или покровительствовать такимъ соглашеніямъ, или противодѣйствовать имъ. То или иное отношеніе правительства остается не безъ вліянія на ходъ дѣла.

§ 32. Формы соглашеній между желѣзными дорогами для устраненія конкурренціи разнообразны, но основныхъ существуетъ двѣ: А) полныя юридическія сліянія нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ одно; В) временныя соглашенія между желѣзными дорогами.

А) *Сліянія* нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ одно прекращаютъ вполнѣ и навсегда

конкурренцію; но сліянія требуютъ разрѣшенія законодательной власти и потому допускаются лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда по мнѣнію этой власти они оправдываются не только интересами желѣзныхъ дорогъ, но и интересами публики.

В) *Временныя соглашенія* и союзы желѣзныхъ дорогъ не имѣютъ такой прочности, но за то они и не стоятъ подъ такимъ контролемъ правительства. Если даже эти соглашенія или нѣкоторыя формы ихъ воспрещаются и преслѣдуются закономъ, то исполненіе такого закона встрѣчаетъ весьма серьезныя практическія трудности, такъ какъ явныя соглашенія могутъ быть замѣнены негласными договорами.

Въ европейской и американской желѣзнодорожной практикѣ извѣстны слѣдующія формы временныхъ соглашеній для регулированія конкурренціи:

1) *Соглашенія объ „урегулированіи“ тарифовъ и условій перевозки для конкуррентныхъ грузовъ.* Конкуррирующія дороги устанавливаютъ и измѣняютъ тарифы и условія перевозки по взаимному соглашенію, причемъ онѣ держатъ или равные тарифы на извѣстные грузы и въ извѣстныхъ направленіяхъ, посылаютъ одинаковое число поѣздовъ, въ одни и тѣ же часы и пр., т. е. устанавливаютъ абсолютное равенство условій транспорта, или довольствуются относительнымъ уравненіемъ этихъ условій. Эта форма наиболѣе легкая и наиболѣе распространенная во всѣхъ странахъ. Какъ на видный примѣръ абсолютнаго уравненія тарифовъ можно указать на тарифы русскихъ дорогъ, участвующихъ въ такъ называемомъ сѣверо-заморскомъ сообщеніи. Здѣсь установлены равные тарифы для заграничныхъ грузовъ, слѣдующихъ черезъ Петербургъ, Ревель, Ригу, Либаву и Кенигсбергъ въ Москву, не смотря на то, что кратчайшее изъ этихъ направленій (черезъ С.-Петербургъ) имѣетъ 600 верстъ, а длиннѣйшее (черезъ Кенигсбергъ)

1400 верстъ. Конкурренція русскихъ желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, каменнаго угля, соли регулировалась въ нѣкоторыхъ направленіяхъ относительнымъ уравненіемъ тарифовъ.

Неудобство этихъ соглашеній для желѣзныхъ дорогъ состоитъ въ ихъ ненадежности: они часто разстраиваются вслѣдствіе новыхъ требованій одной изъ дорогъ (въ особенности когда уравненіе сдѣлано только относительное), или вслѣдствіе негласныхъ нарушеній договора. Тамъ, гдѣ широко практиковались тайныя рефакціи (Австрія), или гдѣ тарифы не публикуются (Англія) или гдѣ сверхъ того распространенъ обычай собиранія грузовъ черезъ коммиссіонеровъ (Соединенные Штаты) тарифныя соглашенія часто бывали не долговѣчны; хотя вновь легко возобновлялись.

2) *Соглашенія о раздѣлѣ спорныхъ районовъ.* Размежеваніе районовъ между конкуррирующими дорогами труднѣе установить, кромѣ того, компаніи неохотно соглашаются на такой раздѣлъ, опасаясь упроченія вліянія каждаго конкуррента въ той области, которая ему отмежевана по соглашенію; но такіе договоры удобнѣе для контроля.

3) *Соглашенія о раздѣлѣ грузовъ въ натурѣ.* Сущность этихъ договоровъ состоитъ въ томъ, что грузы, слѣдующіе въ извѣстномъ направленіи, по установленному соглашенію направляются поперемѣнно на тотъ или другой путь или по мѣрѣ поступленія раздѣляются въ извѣстной пропорціи между конкуррирующими дорогами. Такой раздѣлъ грузовъ возможенъ лишь въ общихъ узловыхъ станціяхъ, если количество поступающихъ грузовъ можетъ быть контролируемо, и провозная плата по всѣмъ конкуррирующимъ дорогамъ одинакова, такъ что для отправителя безразлично, по какимъ дорогамъ пройдетъ его грузъ.

4) *Раздѣлъ доходовъ отъ перевозки.* Эта форма картели весьма сложная, требуетъ тщательной предварительной разработки и постоянной счетной и контрольной организаціи, но въ то же время она примѣнима въ самыхъ разнообразныхъ случаяхъ, такъ какъ къ денежному расчету можно сводить всѣ комбинаціи. Въ Англіи она называется системой „общей кассы", въ Америкѣ—pooling system. Въ „общую кассу" могутъ включаться или всѣ доходы двухъ или нѣсколькихъ дорогъ, и въ такомъ случаѣ эта система оказывается весьма близкой къ полному сліянію, или только доходы отъ конкуррентныхъ перевозокъ; раздѣлъ доходовъ можетъ обнимать или все количество грузовъ, признанныхъ конкуррентными, или только извѣстную часть ихъ, перевозимую той или иной дорогою сверхъ назначенной для нея нормы, при чемъ счетъ балансируется условленной доплатой. Эта система получила широкое развитіе въ Америкѣ, откуда въ послѣдніе годы была перенесена къ намъ [1]).

Кромѣ указанныхъ формъ, слѣдуетъ еще упомянуть объ арендѣ одними линіями другихъ. Такія аренды также заключаются съ цѣлью прекращенія конкурренціи и нерѣдко составляютъ переходную ступень къ полному сліянію [2]).

§ 33. Для характеристики желѣзнодорожныхъ сліяній и союзовъ съ цѣлью устраненія конкурренціи наиболѣе поучительна практика англійскихъ и американскихъ дорогъ, изъ которой мы и приведемъ болѣе выдающіеся факты.

Концессія на устройство первой желѣзной дороги, назначенной для общественнаго пользованія, а именно на

1) Въ нашей спеціальной печати pooling system рекомендовалась инженеромъ г Изнаромъ, авторомъ недурнаго очерка объ англійскомъ тарифномъ законодательствѣ.

2) Англійская парламентская коммиссія 1872 г., подробно изслѣдовавшая желѣзнодорожныя картели, классифицируетъ ихъ нѣсколько иначе.

линію между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, была выдана въ 1826 г., а открыта эта дорога была въ 1830 г. Успѣхъ первой линіи вызвалъ оживленную предпріимчивость, и къ 1836 г. парламентъ былъ заваленъ ходатайствами о выдачѣ концессій. Хотя практика желѣзнодорожнаго дѣла была еще въ зародышѣ, но уже въ это время въ парламентѣ былъ весьма точно обрисованъ характеръ желѣзнодорожной монополіи и предсказано ея будущее. Въ сессію 1836 г. членъ нижней палаты Моррисонъ сказалъ замѣчательную рѣчь, въ которой, указавъ на монопольный характеръ желѣзнодорожныхъ предпріятій, доказывалъ нераціональность растраты народныхъ капиталовъ на устройство конкуррентныхъ линій, которыя неизбѣжно вступятъ въ соглашеніе со своими соперниками. Желѣзнодорожныя концессіи, говорилъ Моррисонъ, создаютъ монополію. Между двумя или нѣсколькими пунктами существуетъ извѣстная линія, имѣющая преимущество передъ всѣми остальными, и акціонерное общество, получившее право построить эту линію, пріобрѣтаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ фактическую монополію, съ которою другое общество при равныхъ условіяхъ не можетъ бороться. Еслибы разрѣшена была другая линія, то старая компанія постарается устранить соперника пониженіемъ провозной платы и, достигнувъ этого, возвратится къ прежнимъ цѣнамъ; если же новое предпріятіе осуществилось бы, то, очевидно, прямая выгода обоихъ будетъ состоять не въ томъ, чтобы вредить другъ другу: соперникамъ гораздо выгоднѣе соединиться и назначить по соглашенію на все послѣдующее время высокую провозную плату.

Нѣсколько позже творецъ паровыхъ желѣзныхъ дорогъ, Стефенсонъ, на вопросъ о конкурренціи между желѣзными дорогами отвѣчалъ: „гдѣ возможна коалиція, тамъ не возможна конкурренція“. Подобныя заявленія многократно въ разное время повторялись въ парламентѣ государственными дѣятелями различныхъ партій и эко-

номическихъ школъ, а для изслѣдованія желѣзнодорожныхъ сліяній и картелей былъ назначаемъ рядъ коммиссій. Но ни эти заявленія, ни доклады коммиссій не имѣли практическихъ результатовъ, и желѣзнодорожныя сліянія, начавшіяся уже въ 30-хъ годахъ, развивались непрерывно.

Въ 1844 г. была назначена по предложенію Гладстона парламентская желѣзнодорожная коммиссія, въ виду массы поступившихъ ходатайствъ о сліяніяхъ и въ виду множества соглашеній между дорогами о прекращеніи конкурренціи. Желѣзнодорожные дѣятели говорили передъ коммиссіей откровенно, тѣмъ болѣе, что въ парламентѣ лежала цѣлая груда ходатайствъ о новыхъ концессіяхъ. Тогдашній желѣзнодорожный король Георгъ Гудсонъ заявилъ, что конкурренція можетъ существовать въ теченіи двухъ-трехъ мѣсяцевъ, а затѣмъ конкуррирующія дороги войдутъ въ соглашеніе; директоръ Лондонско Бирмингамской линіи не менѣе категорически утверждалъ, что конкурренція не можетъ быть продолжительна; извѣстный авторъ почтовой реформы Роландъ Гилль, состоявшій въ то время директоромъ одной изъ желѣзныхъ дорогъ, утверждалъ, что конкуррирующія линіи непремѣнно составятъ коалицію, и такимъ образомъ водворится монополія хуже прежней, потому что публикѣ придется оплачивать издержки новыхъ линій. Кромѣ этихъ показаній, коммиссія привела цѣлый рядъ фактовъ, изъ которыхъ видно, что уже въ то время сліянія были весьма распространены. На основаніи этихъ фактовъ коммиссія сдѣлала предположеніе, что всѣ главнѣйшія дороги Великобританіи могутъ слиться въ 6—8 большихъ обществъ.

Въ періодъ съ 1844 по 1846 г. шла въ Англіи оживленная спекуляція желѣзнодорожнаго строительства, закончившаяся кризисомъ 1847 года. Строительство съ 1847 г. ослабѣло, но за то сліянія усилились какъ

между желѣзными дорогами, такъ и рельсовыхъ путей съ каналами. Въ 1852 г. по этому вопросу назначается новая коммиссія, результатомъ которой былъ законъ 1854 г., обязавшій желѣзныя дороги не оказывать никому особыхъ преимуществъ и предоставлять публикѣ возможныя облегченія. Этотъ законъ, имѣющій существенное значеніе въ исторіи англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, не имѣлъ однако вліянія на сліянія. Они продолжали по прежнему развиваться и вызвали парламентскую коммиссію 1872 года, которой было поставлено непосредственной задачей изслѣдовать вопросъ о сліяніяхъ.

Коммиссія составила докладъ, представляющій замѣчательное по обилію фактовъ и серьезности выводовъ экономическое изслѣдованіе, въ которомъ приходитъ къ слѣдующимъ заключеніямъ. Многочисленные комитеты и коммиссіи, назначавшіяся парламентомъ въ теченіе послѣднихъ 30 лѣтъ, переходили отъ одной формы конкурренціи къ другой; тѣмъ не менѣе становилось все болѣе и болѣе очевиднымъ, что конкурренція не въ силахъ регулировать желѣзнодорожный транспортъ, какъ она регулируетъ другіе способы сообщеній, и что до сихъ поръ не найдено средства удержать между желѣзными дорогами конкурренцію на продолжительное время. Не смотря на совѣты и указанія парламентскихъ коммиссій, сліянія продолжали идти своимъ путемъ безъ всякой помѣхи и даже безъ предупредительныхъ мѣръ со стороны парламента. Въ настоящее время образовалась сконцентрированная желѣзнодорожная система, которая, благодаря своей обширности и исключительному владѣнію цѣлыми округами страны, представляетъ монополію, способную оказать весьма сильное сопротивленіе парламентской и внѣпарламентской власти. Нѣтъ основаній предполагать, говоритъ коммиссія, что эти сліянія нынѣ прикратились или прекратятся, пока Велико-

британія не будетъ раздѣлена между нѣсколькими большими желѣзнодорожными обществами.

Въ подкрѣпленіе этихъ выводовъ коммиссія указываетъ множество фактовъ. Самая крупная желѣзнодорожная коммиссія London and North Western образовалась въ 1846 г. изъ слянія трехъ обществъ и имѣла 379 миль рельсоваго пути; съ того времени по 1871 г. она поглотила еще 57 дорогъ и достигла 1507 миль. Въ то же время она фактически соединилась и въ 1871 году ходатайствовала о юридическомъ сліяніи съ компаніей Lancashire and Yorkshire, которая въ свою очередь составилась изъ 18 линій. Другая большая компанія Great Western получила первоначальную концессію на 118 миль, а затѣмъ съ 1844 по 1871 г. поглотила 39 дорогъ и достигла 1387 мил. North Eastern образовалась въ 1854 г. изъ 17 обществъ, затѣмъ поглотила еще 11 обществъ [1]) и достигла 1281 миль; Midland, имѣющая 972 мили, составилась изъ 17 обществъ; Great Eastern, имѣющая 874 мили, составилась изъ 26 обществъ; Great Northern, имѣющая 633 мили, составилась изъ 16 линій; London and South Western, имѣющая 666 миль, составилась изъ 22 обществъ. Такимъ образомъ семь большихъ компаній поглотили болѣе 200 линій и сосредоточили въ своихъ рукахъ 7320 миль пути, т. е. болѣе половины англійской рельсовой сѣти. Кромѣ того, въ рукахъ четырехъ обществъ находится 1470 миль, а въ Шотландіи пять обществъ владѣютъ 2468 милями, слѣдовательно въ рукахъ 16 компаній сосредоточено 11,258 миль, т. е. болѣе $^5/_6$ всей сѣти.

Кромѣ этихъ сліяній, прошедшихъ черезъ парламентъ, какъ между большими компаніями, такъ и между

---

[1]) Франкевиль говоритъ, что Nort Eastern составилась изъ 37 линій Regime des travaux publics, II, 82.

большими и малыми заключенъ рядъ договоровъ, регулирующихъ конкурренцію. Такъ компанія London and North Western связана такими договорами съ компаніями Great Western, Midland, Lancashire and Yorkshire, North Staffordshire, Caledonian, Manchester Sheffield, Great Northern. Одни изъ этихъ договоровъ устанавливаютъ только равенство тарифовъ, другіе—раздѣлъ районовъ, третіе—раздѣлъ грузовъ, четвертые—„общую кассу“, словомъ—представляютъ различныя формы соглашеній, перечисленныя выше. Въ договорахъ установлены подробныя правила, которыя опредѣляютъ отношенія компаній другъ къ другу, къ дорогамъ, не состоящимъ въ союзѣ и къ публикѣ; выработаны нормы расчетовъ и проч., а для рѣшенія спорныхъ случаевъ установлено третейское разбирательство [1]). Нѣкоторые изъ этихъ договоровъ заключены въ концѣ 50-хъ и началѣ 60-хъ годовъ и съ того времени по 1872 г. оставались безъ измѣненія. Изъ этого видно, что конкурренція въ Англіи рѣшительно уступила мѣсто коалиціи, которая окрѣпла и не подвергается нынѣ колебаніямъ и кризисамъ. Комиссія 1872 г. имѣла полное основаніе сказать, что, хотя когда то въ Англіи существовала конкурренція, которая оставила свои слѣды на тарифахъ,—но въ настоящее время можно считать общимъ правиломъ, полное отсутствіе соперничества [2]). Англійскія дороги пред-

---

1) Содержаніе договоровъ довольно подробно излагаетъ Franqueville Regime des travaux publics, II, 48—56.

2) Нынѣшнее положеніе вещей достигнуто было не безъ борьбы между желѣзными дорогами. Эта борьба была по большей части кратковременная, но иногда весьма жестокая. Такъ напр пока между Лондономъ и Манчестеромъ существовала одна линія, то плата за пассажирское мѣсто была установлена 44 франка; послѣ постройки второй линіи дороги вступили въ борьбу и понизили плату до 6 фр. Черезъ нѣкоторое время на обѣихъ линіяхъ былъ установленъ одинаковый тарифъ въ 41 франкъ. Въ 1860 г. компаніи London and North Western и Great Western вступили въ

ставляютъ нынѣ по истинѣ счастливое семейство, замѣтилъ одинъ изъ экспертовъ, допрошенныхъ комиссіей.

Такого „счастливаго“ положенія далеко не достигли желѣзныя дороги Соединенныхъ Штатовъ, не смотря на то, что соглашенія объ урегулированіи конкурренціи практикуются здѣсь давно и въ большихъ размѣрахъ. Конкурренція между американскими дорогами, развиваясь постепенно вмѣстѣ съ развитіемъ рельсовой сѣти, сдѣлалась весьма чувствительной къ началу 70-хъ годовъ. Къ этому же времени относятся какъ многочисленныя тарифныя соглашенія между дорогами, такъ и попытки образованія постоянныхъ союзовъ, извѣстныхъ подъ общимъ именемъ pooling system.

Однимъ изъ первыхъ союзовъ такого рода былъ союзъ между тремя линіями, идущими на востокъ отъ Чикаго и связывающими этотъ хлѣбный рынокъ съ Омагой, конечной станціей Тихо-Океанской линіи. По договору 1870 г. эти три компаніи назначили одинаковые тарифы и подѣлили между собою доходъ, получаемый отъ всей товарной и пассажирской перевозки, вычитая изъ него 40—50% на расходы эксплоатаціи. Для облегченія расчетовъ они раздѣлили грузы по районамъ и каждую недѣлю чередовались въ перевозкѣ изъ того или другаго района. Не смотря на то, что въ указанномъ направленіи возникли позже новыя дороги, которымъ нужно было дать участіе въ картели, она удержалась до начала 80-хъ годовъ. О послѣднихъ годахъ не имѣется свѣдѣній.

Другой болѣе обширный союзъ возникъ подъ руководствомъ Альберта Финка въ 1875 г. подъ именемъ

борьбу и понизили плату за проѣздъ между Шревсбюри и Веллингтономъ до 10 сантимовъ, такъ что школьники для забавы катались постоянно по желѣзной дорогѣ. Конечно, и эта борьба продолжалась недолго Franqueville, II, 59.

Southern R. R. and Steamship Association. Эта ассоціація составилась первоначально изъ 25 желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ обществъ, а въ 1879 г. обнимала уже 36 обществъ, расположенныхъ въ Каролинѣ, Георгіи, Кентукѣ и Тенесси, и имѣла цѣлью регулировать перевозку хлопка изъ южныхъ штатовъ на сѣверъ и разныхъ товаровъ съ сѣвера на югъ. Кромѣ участія пароходныхъ компаній, этотъ союзъ замѣчателенъ своей болѣе совершенной организаціей, послужившей образцомъ для другихъ такихъ же союзовъ. Ассоціація устанавливала однообразные тарифы, раздѣляла перевозку между дорогами или чистый доходъ, имѣла центральное управленіе съ коммиссаромъ во главѣ и расчетную камеру; важнѣйшіе вопросы разрѣшались на періодическихъ съѣздахъ, а споры—третейскимъ судомъ.

По образцу вышеназванной ассоціаціи былъ организованъ позже знаменитый союзъ—„Trunk lines Pool“, въ составъ котораго вошли пять главныхъ и отъ 30 до 40 второстепенныхъ линій, связывающихъ важнѣйшіе порты Атлантическаго океана съ западными штатами. Пять главныхъ линій такъ называемые „Trunk lines“ [1]), примыкающія къ Нью-Іорку, Филадельфіи, Балтиморѣ и Бостону, давно вели между собою борьбу Въ 1873 г. борьба обострилась и перешла въ ожесточенную „тарифную войну“ какъ выражаются американцы. Эта война причинила дорогамъ большія потери, но соперники не могли одолѣть другъ друга, такъ какъ всѣ дороги были достаточно сильны, и каждая линія, кромѣ конкуррентныхъ грузовъ, имѣла свой самостоятельный районъ. Чтобы покончить борьбу, представители трехъ главныхъ дорогъ: Нью-Іоркской центральной, Эрійской, и Пен-

[1]) Эти линіи слѣдующія: New York Central and Hudson River R. R., Pennsylvania R. R., New York Lake Erie and Western R. R., Baltimore and Ohio R. R. и Grand Trunk Railroad of Canada.

сильванской, устроили съѣздъ въ Саратогѣ у знаменитаго желѣзнодорожнаго короля Вильяма Вандербильдта. Хотя соглашеніе, имѣвшее цѣлью организовать постоянный союзъ, состоялось, но такъ какъ къ нему не присоединилась дорога Балтимора—Огайо, то „саратогская конференція“ вмѣсто прекращенія борьбы вызвала новый еще болѣе ожесточенный бой. Въ этой борьбѣ сильно были заинтересованы портовые города, такъ какъ успѣшная конкурренція одной изъ дорогъ обогащала прилегающій къ ней портъ и отвлекала грузы отъ другихъ портовъ.

Въ декабрѣ 1875 г. состоялось перемиріе, при чемъ дорога Балтимора-Огайо вступила въ соглашеніе съ тремя другими; но перемиріе продолжалось только до весны, такъ какъ въ договоръ не была включена пятая главная линія—Канадская. Съ апрѣля 1876 г. началась новая война, продолжавшаяся восемь мѣсяцевъ. Тарифы были понижены въ 2—3 раза противъ прежнихъ цѣнъ, и на большія разстоянія грузы перевозились 0.9—0.8 пфенига за тонно-километръ, т. е. $^1/_{230}$ $^1/_{250}$ копѣйки металлической съ пудо-версты. Борьба велась какъ посредствомъ опубликованныхъ тарифовъ, такъ и посредствомъ тайныхъ рефакцій и черезъ коммиссіонеровъ, которые по американскому обычаю собираютъ для желѣзныхъ дорогъ грузы. Тарифная война 1876 г. сильно опустошила кассы дорогъ и привела къ соглашенію объ установленіи одинаковыхъ провозныхъ платъ отъ Чикаго чрезъ всѣ четыре порта (Нью-Іоркъ, Филадельфію, Балтимору и Бостонъ). Но такъ какъ, наученныя прежними опытами, желѣзныя дороги знали, что миръ можетъ быть опять скоро нарушенъ, то онѣ возвратились къ мысли о постоянномъ союзѣ, который имѣлъ бы особые органы и регулировалъ отношенія. Заинтересованныя дороги обратились къ Альберту Финку, который доказалъ уже свое искус-

ство, при устройствѣ „Southern Railway and Steamship Association“ для южныхъ дорогъ. Финкъ принялся за дѣло, и первый договоръ былъ заключенъ въ 1877 г., а затѣмъ послѣдовалъ рядъ новыхъ договоровъ, расширявшихъ и усовершенствовавшихъ организацію. Ал. Финкъ сначала создалъ два отдѣльныхъ союза, одинъ для регулированія транспорта, слѣдующаго съ востока на западъ, а другой для перевозокъ съ запада на востокъ; затѣмъ онъ слилъ обѣ эти картели въ одну и привлекъ къ союзу всѣ конкуррирующія дороги, числомъ до 40 обществъ. Руководящими принципами этой организаціи, по объясненію президента ея Финка, были слѣдующія начала: 1) установленіе однообразныхъ тарифовъ на конкуррентныхъ участкахъ, 2) раздѣлъ грузовъ или доходовъ, поступающихъ со всѣхъ конкуррентныхъ станцій и 3) уничтоженіе тайныхъ тарифныхъ уступокъ и рефакцій. Союзъ имѣетъ періодическіе съѣзды и постоянное управленіе съ президентомъ во главѣ, которому предоставлены были обширныя права при рѣшеніи спорныхъ вопросовъ. Кромѣ того союзъ имѣлъ особыхъ судей-юрисконсультовъ. Для регистраціи движенія и сведенія счетовъ создано обширное счетное учрежденіе, въ которое посылаются ежедневно свѣдѣнія о работѣ всѣхъ конкуррентныхъ станцій. Всѣ конкуррентные грузы считаются общими грузами, и доходы отъ нихъ раздѣляются въ извѣстной пропорціи между дорогами, за вычетомъ расходовъ эксплоатаціи, при чемъ если дорога перевезетъ въ натурѣ менѣе назначенной ей доли грузовъ, то она получаетъ приплату деньгами. Чтобы дороги не стремились къ захвату грузовъ въ натурѣ, расходы эксплоатаціи исчислены весьма низко.

Но не смотря на тщательную организацію дѣла и искусство Финка, оказалось невозможнымъ водворить постоянный миръ. Соглашеніе, установленное договорами

1877, 1878 и 1879 годовъ, продолжалось только до 1881 г. Въ началѣ этого года Нью-іоркская центральная дорога заявила, что дороги Эрійская и Балтимора-Огайо прибѣгаютъ къ тайнымъ рефакціямъ. Усилія Финка уладить возникшій споръ не достигли цѣли, и весною 1881 г. началась всеобщая „тарифная война", которая продолжалась до конца января 1882 года Во время этой борьбы тарифы были понижены даже болѣе, нежели въ 1876 г., и каждый мѣсяцъ войны обходился главнымъ дорогамъ („Trunk lines") около двухъ милліоновъ долларовъ. Въ 1882 г. удалось возстановить союзъ, при чемъ вновь были переработаны основанія соглашенія. Провозныя платы для грузовъ, идущихъ изъ Чикаго въ Европу черезъ различные американскіе порты, урегилированы такимъ образомъ, чтобы доставка въ Ливерпуль, со включеніемъ морскихъ фрахтовъ, была приблизительно одинакова; было также обращено болѣе вниманія на устраненіе рефакцій, а главнымъ способомъ расчета принятъ не раздѣлъ грузовъ, а раздѣлъ чистаго дохода и пр.

Но соглашеніе 1882 г. также не было долговѣчнымъ. Въ 1883 г. были устроены двѣ новыхъ линіи отъ Нью-Іорка къ Буффало. Изъ нихъ New-York West Shore and Buffalo R. R. оказалась скоро банкротомъ и начала отчаянную борьбу противъ другихъ дорогъ. Въ 1884 г. вышла изъ союза Канадская дорога, вслѣдствіе приговора Ал. Финка, признавшаго эту дорогу нарушительницей соглашенія. Въ началѣ 1885 г. подалъ въ отставку Финкъ, и борьба возобновилась съ прежнимъ ожесточеніемъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что хотя крайнія пониженія провозныхъ платъ во время тарифныхъ войнъ устранялись по возстановленіи согласія, но тарифы не достигали прежнихъ нормъ, такъ что въ общемъ за послѣднія 20 лѣтъ тарифы понизились въ 2—3 раза. Въ 1865 г.

тарифы за перевозку первыхъ 4-хъ классовъ грузовъ изъ Нью-Іорка въ Чикаго составляли 215, 180, 106 и 96 центовъ за 100 фунт., а въ 1882 г., во время полнаго мира между дорогами,—75, 60, 45 и 35 центовъ. На такое значительное пониженіе оказали вліяніе тарифныя войны; но главною причиною, кажется, должно считать конкурренцію водяныхъ путей.

Изъ этого перечня фактовъ видно, что американскія дороги разработали въ деталяхъ картельную организацію для устраненія конкурренціи; но что эта организація (pooling system), которая служила образцомъ для подражаній въ Европѣ и въ частности въ Россіи, оказалась безсильной установить постоянный миръ между желѣзными дорогами. Выгода ея для дорогъ состояла въ томъ, что „тарифныя войны“ становились менѣе продолжительными, а соглашеніе легче возстановлялось, выливаясь въ готовую уже формулу; но какъ только возникали новые спорные вопросы, союзъ не выдерживалъ и распадался.

Трудно сказать что-либо относительно будущаго американской желѣзнодорожной конкурренціи, тѣмъ болѣе, что съ 1887 года присоединился новый факторъ—юридическій. Американскіе желѣзнодорожные союзы, организуемые для устраненія конкурренціи, не были признаны до послѣдняго времени закономъ, какъ того добивался Ал. Финкъ, но не были и воспрещены. Новымъ общимъ желѣзнодорожнымъ закономъ Соединенныхъ Штатовъ, утвержденнымъ 4 февраля 1887 года, категорически воспрещаются всякаго рода соглашенія и „pooling“, и за каждый день ихъ существованія назначенъ штрафъ до 5000 долларовъ [1]). Хотя коммиссіи,

[1]) § 5 закона 4 февраля 1887 г. гласитъ: объявляется противузаконнымъ заключеніе между находящимися въ конкурренціи желѣзными дорогами договоровъ или соглашеній, направленныхъ къ учрежденію союзовъ

которая назначена для наблюденія за исполненіемъ новаго закона, не удастся предупредить тайныя соглашенія, но формальное воспрещеніе ихъ и высокій штрафъ во всякомъ случаѣ затруднятъ образованіе союзовъ и ослабятъ ихъ вліяніе и прочность.

На континентѣ Европы сліянія желѣзныхъ дорогъ, какъ уже было замѣчено выше, производились въ большихъ размѣрахъ по иниціативѣ правительствъ; а соглашенія и союзы по регулированію конкурренціи хотя были весьма многочисленны, но не имѣли такихъ отчетливыхъ формъ и такой разносторонней организаціи. Мы не будемъ на нихъ останавливаться.

Что касается картельныхъ договоровъ русскихъ дорогъ, то они не имѣютъ пока своей исторіи. О нѣкоторыхъ изъ этихъ договоровъ упомянуто выше; къ сказанному слѣдуетъ прибавить, что особое развитіе и прочность получили у насъ договоры, регулирующіе конкурренцію по международному сообщенію (Сѣверо-Заморское, Средне-Русско-Германское и др. сообщенія). Эти союзы заключены давно и имѣютъ извѣстную организацію. Затѣмъ во внутреннемъ сообщеніи извѣстно нѣсколько договоровъ, устанавливающихъ pooling system т. е. раздѣлъ грузовъ и доходовъ. Таковы соглашенія Юго-Западныхъ дорогъ съ Либаво-Роменской и дорогами Привислянскаго края, договоры Либаво-Роменской дороги съ дорогами Рижскаго направленія и нѣкоторые другіе. Гораздо большее значеніе, нежели эти постоянные договоры, имѣютъ единовременныя тарифныя соглашенія, устанавливаемыя какъ между отдѣльными русскими дорогами, такъ и по группамъ, на особыхъ желѣзнодорожныхъ „съѣз-

---

для перевозки (poolings), а также договоровъ о раздѣлѣ между дорогами валоваго или чистаго дохода или части его. Въ случаѣ заключенія подобныхъ соглашеній каждый день существованія ихъ считается особымъ законопарушеніемъ. § 10 опредѣляетъ, что за каждое нарушеніе закона 4 февраля назначается штрафъ до 5000 долларовъ.

дахъ“, которые получили у насъ широкое распространеніе и большое практическое значеніе. Русскіе желѣзнодорожные съѣзды, „общіе“ и „спеціальные“, регулируютъ всю техническо-эксплоатаціонную сторону перевозокъ прямаго собщенія и въ этомъ отношеніи принесли несомнѣнную и существенную пользу; они же регулируютъ во многихъ случаяхъ и тарифныя сдѣлки между дорогами, но результаты ихъ дѣятельности въ этомъ направленіи, съ точки зрѣнія народнаго хозяйства, весьма сомнительны.

ГЛАВА IX.

Конкурренція на линіи.

§ 34. Раньше было указано, что первыя желѣзнодорожныя концессіи, уподобляя рельсовый путь каналамъ и простымъ дорогамъ, исходили изъ предположенія, что этотъ путь будетъ легко доступенъ для пользованія частныхъ отправителей грузовъ и транспортныхъ компаній, владѣющихъ собственнымъ подвижнымъ составомъ, и потому стремились обезпечить право прохода по линіи чужихъ поѣздовъ. Эта идея, легшая въ основу англійскаго желѣзнодорожнаго законодательства и перенесенная съ разными ограниченіями во многія континентальныя законодательства, не оправдала ожиданій и надолго утратила кредитъ. Но въ 70-хъ годахъ нѣмецкіе теоретики, Дорнъ, Мейеръ, Рихтеръ и другіе,— сдѣлали попытку воскресить теорію свободной конкурренціи на линіи, видя въ ней способъ разрѣшенія трудностей тарифнаго вопроса.

Конкурренція на линіи возможна въ двухъ формахъ: А) въ видѣ права пользованія рельсами дороги другими желѣзнодорожными компаніями; В) въ видѣ такого же права пользованія со стороны частныхъ пред-

принимателей, владѣющихъ своимъ подвижнымъ составомъ. Въ обоихъ случаяхъ рѣчь можетъ идти о посылкѣ однихъ вагоновъ или цѣлыхъ поѣздовъ.

А) Желѣзнодорожнымъ компаніямъ предоставлено, какъ мы уже знаемъ право посылать вагоны и поѣзда по рельсамъ чужихъ дорогъ въ Англіи и съ извѣстными ограниченіями во Франціи, Германіи, Россіи. Передача вагоновъ однихъ дорогъ на другія практикуется повсемѣстно въ широкихъ размѣрахъ и составляетъ необходимое условіе правильной организаціи перевозокъ прямаго сообщенія; проходъ цѣлыхъ поѣздовъ по чужимъ линіямъ также встрѣчается, хотя гораздо рѣже и не иначе, какъ по соглашенію съ дорогою собственницею пути.

Посылка поѣздовъ на чужія линіи въ видахъ конкурренціи, т. е безъ согласія дороги собственницы пути, нигдѣ не получила примѣненія, потому что дорога собственница можетъ сдѣлать столько затрудненій конкуррирующей дорогѣ, что пользованіе этою послѣднею предоставленнымъ ей правомъ оказывается практически невозможнымъ. Для поѣзда нужны не только рельсы, но также станціи, водоснабженіе, запасы топлива, склады для грузовъ, персоналъ для пріема пассажировъ и грузовъ, персоналъ для техническаго надзора и ремонта подвижнаго состава и т. д. Если все это хозяйство желѣзная дорога, эксплоатирующая чужія рельсы будетъ заводить отдѣльно, то расходы эксплоатаціи окажутся непомѣрно высокими, не говоря уже о томъ, что безопасность движенія, при конкурренціи двухъ желѣзнодорожныхъ управленій на одной линіи, значительно пострадала бы. Въ силу этихъ соображеній пользованіе чужимъ путемъ, какъ общая мѣра, отвергается всѣми выдающимися спеціалистами [1]).

---

1) Lehr, Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, 67—69, E. Sax, 117—121.

Наконецъ, такая конкурренція, еслибы даже она возникла, рѣшительно не могла бы долго удержаться и окончилась бы соглашеніемъ по тѣмъ же причинамъ, какъ и соперничество параллельныхъ линій. При крайне ограниченномъ числѣ конкуррентовъ и при возможности каждаго изъ нихъ отплатить своему конкурренту тою же монетой и нанести ему вредъ, борьба скоро окончилась бы и каждая компанія возвратилась бы на свои линіи. При густой рельсовой сѣти право проѣзда въ нѣкоторыхъ случаяхъ можетъ имѣть серьезное значеніе на небольшихъ участкахъ, служащихъ соединительнымъ звеномъ между нѣсколькими линіями, и тогда оно можетъ быть организовано даже принудительно, но для рѣшенія общаго вопроса этотъ способъ конкурренціи никогда не будетъ имѣть значенія.

Англійскія коммиссіи 1867 и 1872 г. категорически высказались, что въ Англіи не было ни одного случая, когда бы running power осуществилось принудительно, т. е. безъ согласія компаніи собственницы рельсоваго пути и что еслибы даже running power на значительныхъ протяженіяхъ и было технически возможно, то оно не желательно, потому что привело бы къ расточительности эксплоатаціи, такъ какъ нѣсколько предпринимателей должны были бы дѣлать то, что въ состояніи выполнить одинъ.

В) Если отправка цѣлыхъ поѣздовъ по чужимъ дорогамъ оказывается почти невозможной для желѣзнодорожныхъ компаній, то тѣмъ болѣе она не возможна для частныхъ предпринимателей или транспортныхъ компаній, владѣющихъ своимъ подвижнымъ составомъ. Напротивъ, посылка *вагоновъ*, принадлежащихъ частнымъ торговымъ фирмамъ, фабрикамъ, заводамъ и транспортнымъ компаніямъ практикуется повсемѣстно, а въ нѣкоторыхъ странахъ она получила даже значительное развитіе. Допущеніе на линію чужихъ вагоновъ вызывается или недостаткомъ у

дороги собственнаго подвижнаго состава, или спеціальнымъ устройствомъ вагоновъ, предназначенныхъ только для извѣстныхъ грузовъ (напр. вагоны для перевозки керосина, пива, мяса, скота, спальные вагоны для пассажирскаго движенія). Снабженіе такими спеціальными вагонами со стороны частныхъ лицъ или особыхъ компаній можетъ представлять для желѣзнодорожныхъ обществъ извѣстныя выгоды, точно также какъ и для владѣльцевъ грузовъ, дѣлая ихъ независимыми отъ подвижнаго состава дороги, количество котораго можетъ быть недостаточно для ихъ нуждъ. Но эта система имѣетъ весьма серьезные недостатки:

1) Разнообразіе конструкціи подвижнаго состава затрудняетъ его обращеніе по рельсовой сѣти, требуя держать огромное количество запасныхъ частей на случай ремонта.

2) Недостатокъ надзора и своевременнаго ремонта ведетъ къ быстрому изнашиванію подвижнаго состава и угрожаетъ безопасности движенія.

3) Вагонный паркъ частныхъ лицъ, въ которомъ перевозятся только грузы владѣльцевъ его, слабо утилизируется, имѣетъ много непроизводительнаго пробѣга при обратномъ передвиженіи пустыхъ вагоновъ, загромождаетъ желѣзнодорожныя станціи и затрудняетъ ранжированіе поѣздовъ.

4) Допущеніе вагоновъ частныхъ лицъ создаетъ лишній подвижной составъ и въ тоже время препятствуетъ дорогѣ имѣть достаточно своего подвижнаго состава для удовлетворенія нуждъ промышленности.

5) Усложняетъ надзоръ, счетоводство и вызываетъ много недоразумѣній и споровъ между управленіями дорогъ и владѣльцами вагоновъ.

Вообще можно сказать, что при значительномъ количествѣ грузовъ прямаго сообщенія, проходящихъ по нѣсколькимъ дорогамъ, требуется какъ въ интересахъ публики, такъ

и въ интересахъ жел. дорогъ, самая широкая централизація въ управленіи вагоннымъ паркомъ, которая устраняетъ перегрузку и даетъ возможность пользоваться освобождающимися вагонами для отправки грузовъ по всѣмъ направленіямъ. Въ силу этого желѣзныя дороги входятъ въ соглашенія относительно общаго пользованія на извѣстныхъ условіяхъ подвижнымъ составомъ по группамъ, а нѣкоторые спеціалисты считаютъ наиболѣе выгоднымъ общій вагонный паркъ для цѣлой рельсовой сѣти. Этимъ техническимъ требованіямъ противорѣчитъ раздробленіе вагоннаго парка между многочисленными владѣльцами. Если устройство частными лицами *спеціальныхъ* вагоновъ для нѣкоторыхъ грузовъ можетъ быть вполнѣ цѣлесообразно, то обыкновенный вагонный паркъ частныхъ лицъ вызываетъ столько хлопотъ и затрудненій, что желѣзныя дороги стараются освободиться отъ него тамъ, гдѣ эта система практиковалась [1]).

Сторонники конкурренціи на линіи, считающіе необходимымъ сдѣлать желѣзную дорогу „свободной дорогой“ и создать „свободное движеніе“, утверждаютъ, что нынѣшнія затрудненія для такого свободнаго движенія обусловливаются монопольными правами желѣзнодорожныхъ компаній, которыя всѣми средствами тормозятъ частную предпріимчивость. Необходимо уничтожить эту монополію, оставивъ за владѣльцами рельсовыхъ путей только содержаніе, надзоръ и ремонтъ пути, или сохранивъ за ними эти обязанности и тракцію поѣз-

---

[1]) Такъ поступали многія англійскія дороги Директоръ North Staffordshire заявилъ передъ парламентской коммиссіей, что на управляемой имъ дорогѣ 16 фирмъ имѣли свои вагоны, но это причиняло столько неудобствъ и хлопотъ, что желѣзная дорога скупила всѣ частные вагоны. Парламентская коммиссія 1872 г. также признала полезной и рекомендовала скупку желѣзнодорожными компаніями частнаго вагоннаго парка. G. Cohn, Untersuchungen, II, 114, 117. Въ Россіи имѣются въ значительномъ количествѣ частные вагоны только для перевозки керосина (вагоны-цистерны).

довъ; наконецъ можно вовсе изъять желѣзныя дороги изъ рукъ желѣзнодорожныхъ компаній и передать ихъ государству. При такой организаціи „свободное движеніе по линіи“ окажется вполнѣ возможнымъ, принесетъ благіе результаты и разрѣшитъ ко благу общества неразрѣшимый иными способами тарифный вопросъ.

Въ пользу этого теоретически увлекательнаго плана, сторонникамъ котораго удалось даже въ 1873 г. склонить на свою сторону большинство членовъ вѣнскаго конгресса экономистовъ [1]), приводятся слѣдующіе главнѣйшіе доводы [2]).

1) Свободное движеніе на линіи распространитъ на весь желѣзнодорожный транспортъ режимъ конкурренціи, со всѣми его благодѣтельными сторонами, не требуя для поддержанія соперничества сооруженія параллельныхъ линій, составляющихъ непроизводительную растрату народнаго труда и капитала.

2) Свободное движеніе по линіи поѣздовъ частныхъ предпринимателей, которое будетъ подчинено извѣстной регламентаціи, технически возможно, какъ доказываетъ опытъ. На нѣкоторыхъ линіяхъ ежедневно проходитъ много поѣздовъ; нѣкоторые участки рельсовыхъ путей одновременно эксплоатируются нѣсколькими

---

1) Большинство членовъ вѣнскаго конгресса экономистовъ признало, что нынѣшнее несовершенство эксплоатаціонной техники не должно служить препятствіемъ къ признанію вѣрности принципа водворенія конкурренціи на рельсовыхъ путяхъ, а потому какъ бы ни было затруднительно достиженіе такой цѣли, и какъ бы ни было отдаленно время ея осуществленія, конгрессъ считаетъ желательнымъ созданіе свободнаго движенія на рельсовыхъ путяхъ, ибо отъ этой системы можно ожидать устраненія многихъ нынѣшнихъ недостатковъ желѣзнодорожнаго дѣла.

2) Наиболѣе полно развивали теорію свободной конкурренціи на линіи Al. Dorn—Aufgaben der Eisenbahnpolitik; далѣе Richter—Das Transportsunwesen auf den Eisenbahnen. Отдѣльныя замѣчанія и аргументы у O. Michaelis'a. Сводъ аргументаціи pro и contra: Lehr.—Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, 59—99, Schreiber—Das Tarifwesen der Eisenbahnen, 214—234.

желѣзнодорожными компаніями, что, однако, не нарушаетъ правильности и безопасности движенія.

3) Организація желѣзнодорожныхъ перевозокъ частною предпріимчивостью возможна, какъ доказываютъ англійскія и въ особенности американскія транспортныя компаніи, владѣющія большимъ подвижнымъ составомъ и производящія значительныя операціи.

4) Отдѣленіе собственно перевозочной операціи отъ содержанія и ремонта рельсоваго пути или по крайней мѣрѣ отдѣленіе коммерческой части—экспедиціи грузовъ,—отъ передвиженія (тракціи) поѣздовъ, если послѣдняя операція будетъ сохранена за владѣльцами рельсоваго пути, должно быть признано необходимымъ и цѣлесообразнымъ *раздѣленіемъ труда* въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Такое раздѣленіе труда составляетъ условіе успѣшнаго веденія сложныхъ желѣзнодорожныхъ операцій и будетъ имѣть тѣ же послѣдствія, какъ и въ другихъ отрасляхъ промышленности. Многія производства начинались соединеніемъ разнородныхъ операцій, но при развитіи ихъ технической и экономической организаціи наступало раздѣленіе труда и спеціализація занятій. Тоже явленіе должно имѣть мѣсто въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Желѣзнодорожныя предпріятія представляютъ нынѣ огромныя бюрократическія учрежденія, которыя не имѣютъ ни „хозяйскаго глаза“, ни подвижности и предпріимчивости; шаблонныя и неповоротливыя они плохо справляются съ технической стороною дѣла и рѣшительно неспособны вести живую коммерческую политику. Раздробленіе этого огромнаго, сложнаго, подавляемаго собственною тяжестью желѣзнодорожнаго аппарата и замѣна его живою и энергическою частною предпріимчивостью, подчиненною полному вліянію конкурренціи, приведутъ къ болѣе экономному веденію дѣла, двинутъ впередъ технику (напр. въ постройкѣ подвижнаго состава) и значительно усовершенствуютъ

коммерческія операціи перевозки. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ улучшеній можно ожидать и удешевленія транспорта.

На эти доводы приводятся слѣдующія возраженія [1]).

1) Постройка параллельныхъ рельсовыхъ путей для поддержанія конкурренціи и связанная съ этимъ растрата народнаго капитала составляла ошибку, которую нѣтъ надобности повторять, такъ какъ цѣль, имѣвшаяся въ виду, не достигается.

2) Возможность достиженія безопаснаго и правильнаго движенія по рельсовому пути поѣздовъ различныхъ предпринимателей не только не доказана опытомъ, но представляется весьма сомнительною. Эксплоатація нѣсколькими желѣзнодорожными компаніями одного и того же рельсоваго пути встрѣчается на небольшихъ участкахъ и вообще составляетъ исключеніе, изъ котораго невозможно сдѣлать вывода о пригодности этой системы въ болѣе широкихъ размѣрахъ. Несомнѣнно, что, даже при добромъ согласіи между дорогами, совмѣстная эксплоатація одного и того же рельсоваго участка нѣсколькими компаніями представляется дѣломъ весьма труднымъ; въ случаѣ же борьбы интересовъ она будетъ угрожать серьезной опасностью. Если за нынѣшними желѣзнодорожными компаніями будетъ сохранено право пускать свои поѣзда, то эти компаніи скоро вытѣснятъ частныхъ предпринимателей, и дѣло возвратится къ нынѣшнему положенію. Если же желѣзнодорожныя компаніи будутъ лишены права перевозки грузовъ, или если дороги перейдутъ въ завѣдываніе государства, вслѣдствіе

---

1) Кромѣ цитированныхъ выше монографій Лера, Шрейбера, также трудовъ Э. Сакса и Г. Кона, критическій разборъ теоріи конкурренціи на линіи см. у Вейцмана (Weitzmann—Die Eisenbahnen als öffentliche Strassen) и въ особенности у Рейценштейна (Reitzenstein—Die Gütertarife der Eisenbahnen).

чего конкурренція частныхъ перевозчиковъ, отправляющихъ свои поѣзда, осуществится, то эта конкурренція будетъ представлять величайшую опасность. Принимая во вниманіе разнообразіе подвижнаго состава, а также неподготовленность и постоянную смѣну поѣзднаго персонала, находящагося на службѣ у частныхъ лицъ, представляется весьма сомнительнымъ, чтобы подобная опасность могла быть устранена самыми строгими регламентами.

3) Допущеніе свободной конкурренціи на линіи нисколько не обезпечиваетъ ни развитія частной предпріимчивости, ни существованія дѣйствительной конкурренціи. Вслѣдствіе выгодности большихъ транспортныхъ предпріятій, возникнутъ крупныя перевозочныя компаніи, которыя подчинятъ своему вліянію или вытѣснятъ мелкія предпріятія, а затѣмъ, при небольшомъ числѣ конкурентовъ, возникнетъ стачка, и цѣны будутъ назначаться по соглашенію. Такой выводъ подтверждается опытомъ существовавшихъ прежде и нынѣшнихъ транспортныхъ компаній въ Англіи, Франціи, С. Америкѣ, которыя никогда не обнаруживали стремленія къ конкурренціи. Что касается въ частности тѣхъ транспортныхъ компаній, которыя владѣютъ или владѣли значительнымъ желѣзнодорожнымъ подвижнымъ составомъ, то возникновеніе ихъ вызвано не преимуществами подобной системы, а несовершенствами желѣзнодорожнаго дѣла. Такъ въ Англіи, въ эпоху сооруженія первыхъ желѣзныхъ дорогъ, существовала огромная транспортная фирма *Pickford and C°*, которая пользовалась во многихъ районахъ фактической монополіей транспорта и приняла сначала дѣятельное участіе въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ. Фирма Пикфордъ и К° собирала грузы и перевозила ихъ въ своихъ вагонахъ, а желѣзныя дороги передвигали поѣзда своими локомотивами. Та-

Такая система установилась вслѣдствіе того, что желѣзныя дороги не имѣли ни достаточнаго вагоннаго парка, ни организованной станціонной службы; но она начала быстро исчезать съ развитіетъ желѣзнодорожнаго дѣла. Американскія транспортныя компаніи развились также отчасти вслѣдствіе недостатка у многихъ дорогъ потребнаго количества подвижнаго состава, отчасти вслѣдствіе дурной организаціи перевозокъ прямаго сообщенія [1]).

---

[1]) Американскія транспортныя компаніи представляютъ два главныхъ вида: Express Companies и Transportation Companies. Экспрессныя компаніи, какъ свидѣтельствуетъ отчетъ „Board of Railroad Commissioners“ штата Массачусетъ, возникли вслѣдствіе плохой организаціи прямаго сообщенія между желѣзнодорожными компаніями. Тамъ, гдѣ грузы приходилось отправлять на значительныя разстоянія, при чемъ они должны были проходить по нѣсколькимъ линіямъ, для отправителей и получателей было почти невозможно имѣть дѣло съ нѣсколькими желѣзными дорогами, изъ которыхъ каждая отвѣчала за перевозку только по своей линіи. Этотъ фактъ и далъ сильный толчекъ къ развитію различныхъ *Express—and Dispatch—Companies*. Они брали на себя отвѣтственность за цѣлость и срочность доставки груза до мѣста назначенія и соединяли транспортныя операціи со страховыми. Нѣкоторыя экспрессныя компаніи производятъ большія операціи на всей территоріи Соединенныхъ Штатовъ, какъ напр the Adams, the United—States, the American y the Southern Express Companies и др. Изъ нихъ the American Company имѣетъ 18 мил. долларовъ капитала, значительная часть котораго составляетъ страховой фондъ. Экспрессныя компаніи по большей части, за исключеніемъ болѣе крупныхъ, не имѣютъ вагоннаго парка или имѣютъ его въ ограниченномъ количествѣ, но перевозятъ грузы за условленное вознагражденіе въ вагонахъ желѣзныхъ дорогъ. Процвѣтанію экспрессныхъ компаній содѣйствовала усвоенная ими система агентуры. Агентами этихъ компаній по большей части состоятъ желѣзнодорожные служащіе, которые, получая значительное вознагражденіе, покровительствуютъ операціямъ экспрессныхъ компаній даже въ ущербъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Кромѣ того, процвѣтанію экспрессныхъ компаній не мало содѣйствовало отсутствіе почтоваго страхованія почтовыхъ посылокъ, вслѣдствіе чего большая часть денежной корреспонденціи Соед. Штатовъ, въ томъ числѣ казенной, страхуются экспрессными компаніями. Очевидно, желѣзнодорожныя общества могутъ прекратить существованіе многихъ изъ этихъ компаній и значительно сократить операціи остальныхъ, войдя въ соглашеніе относительно

Дѣятельность какъ англійскихъ такъ и американскихъ компаній, владѣющихъ своимъ подвижнымъ составомъ, не свидѣтельствуетъ, чтобы эти компаніи давали публикѣ какія-либо выгоды сравнительно съ транспортомъ, производимымъ желѣзнодорожными компаніями.

4) Хотя раздѣленіе труда и спеціализація занятій имѣютъ чрезвычайно важное значеніе; но они вовсе не исключаютъ единства организаціи. Степень раздѣленія хозяйственныхъ операцій должна опредѣляться свойствомъ промышленности, и чрезмѣрное дробленіе операцій можетъ быть также вредно, какъ и неумѣстное ихъ соединеніе. Въ желѣзнодорожномъ транспортѣ, для до-

---

правильной и удобной для публики организаціи прямого сообщенія большой и малой скорости и страхованія грузовъ

Транспортныя компаніи отчасти занимаются коммиссіонной доставкой грузовъ желѣзнымъ дорогамъ, отчасти отдачей въ наемъ принадлежащаго имъ подвижнаго состава. Таковы извѣстная Pullmann Company, снабжающая многія желѣзныя дороги Союза спальными вагонами, United States Rolling Stock Company, которая въ 1876 г. имѣла 105 паровозовъ, 65 пассажирскихъ, 23 багажныхъ и 3931 товарныхъ вагоновъ; далѣе три большихъ общества, владѣющія вагонами прямаго сообщенія и отличающіяся по цвѣту своихъ вагоновъ—the white line, the bleue line и the red line transport Companies. Финансовое благополучіе этихъ компаній зависитъ главнымъ образомъ отъ бѣдности многихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, мѣшающей имъ пріобрѣсть свой подвижной составъ.

Кромѣ того, нѣкоторыя компаніи занимаются разносторонними транспортными операціями въ своемъ подвижномъ составѣ. Такова наиболѣе крупная и извѣстная филадельфійская the Empire Transportation Company, имѣвшая огромный транспортъ пенсильванскаго петролеума, собственные нефтепроводы, хлѣбные элеваторы, 4500 вагоновъ, флотилію судовъ и пр. Въ настоящее время транспортъ петролеума при посредствѣ этой компаніи значительно сократился, такъ какъ Пенсильванская желѣзная дорога завела собственный подвижной составъ и купила значительную часть вагоновъ Empire Comp.

Объ американскихъ транспортныхъ компаніяхъ см. *Em Sax*—Die Eisenbahnen, 126—128; *Lavoinne et Pontzen*—Les chemins de fer en Amerique, II, 346—348, 370—373; Орбинскій—Хлѣбная торговля въ Америкѣ, 304—311.

стиженія быстроты, регулярности и безопасности движенія, необходима строгая соразмѣрность всѣхъ операцій, требующая единства управленія и дисциплины. Эти качества не могутъ быть замѣнены частной и случайной конкурренціей, которая не въ силахъ организовать транспортъ, удовлетворящій потребностямъ народнаго хозяйства, политическимъ нуждамъ государства и условіямъ общественной безопасности.

Съ общественной точки зрѣнія правильная организація транспорта требуетъ, чтобы каждая станція имѣла удобное и регулярное сообщеніе со всѣми остальными станціями рельсовой сѣти; между тѣмъ частная предпріимчивость обратитъ вниманіе на главныя станціи и можетъ оставить въ пренебреженіи станціи второстепенныя и третьестепенныя. Далѣе, какъ въ интересахъ народнаго хозяйства, такъ и для военныхъ нуждъ правительства, необходимо, чтобы перевозочныя силы желѣзныхъ дорогъ были соразмѣрены не со среднимъ движеніемъ, а скорѣе съ максимальнымъ и съ условіями обороны страны, а для этого требуется, чтобы желѣзныя дороги обладали болѣе или менѣе сильнымъ резервомъ подвижнаго состава. Такія требованія можно предъявить къ привиллегированнымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ; но они не могутъ быть предъявлены къ частнымъ лицамъ и не могутъ быть ими выполнены.

Точно также неосновательны надежды на возможность достиженія экономіи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вслѣдствіе предполагаемаго „раздѣленія труда“. И при отдѣленіи собственно перевозочной операціи желѣзныя дороги останутся весьма сложными и крупными предпріятіями, потому что содержаніе, надзоръ и ремонтъ пути, а также нормированіе всего движенія потребуютъ сохраненія большей части нынѣшняго персонала. Самая перевозочная операція, раздѣленная между многими лицами, вызоветъ массу лишнихъ рукъ и непроизводительныхъ

расходовъ, которые вмѣстѣ съ усложненіемъ технической стороны дѣла по составленію и движенію поѣздовъ, не только не приведутъ къ удешевленію транспорта, но вызовутъ его вздорожаніе.

Подводя итоги этой аргументаціи, нельзя не признать, что „конкурренція на линіи“ составляетъ едвали осуществимую мечту.

ГЛАВА X.

Вліяніе коммерческаго интереса желѣзныхъ дорогъ при назначеніи провозной платы.

§ 35. Изученіе различныхъ видовъ конкурренціи, подъ вліяніемъ которой находится желѣзнодорожный транспортъ, приводитъ къ убѣжденію, что хотя конкурренція проявляется въ различныхъ случаяхъ съ большею или меньшею силою, но что въ тоже время весьма значительная часть желѣзнодорожныхъ перевозокъ составляетъ фактическую монополію рельсовыхъ путей. Какое вліяніе на провозную плату оказываетъ эта монополія?

Монопольныя цѣны устанавливаются односторонимъ предложеніемъ монополиста, который руководится своимъ интересомъ и стремится назначить цѣну, дающую высшую прибыль. Власть монополиста не безгранична, ибо онъ долженъ соразмѣрять свои требованія съ условіями спроса на его услуги; но онъ имѣетъ возможность пользоваться спросомъ такимъ образомъ, чтобы избрать цѣну, наиболѣе выгодную для себя. Односторонній интересъ монополиста вообще не совпадаетъ съ интересами общества, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ монополія можетъ дать обществу болѣе выгодныя цѣны, нежели соперничество.

Нѣкоторые ученые и желѣзнодорожные практики утверждаютъ, что такой характеръ имѣетъ желѣзнодорожная монополія. Эта теорія, формулированная въ нѣмецкой литературѣ О. Михаэлисомъ, а во французской Де-ла-Гурнери [1]), исходитъ изъ того положенія, что желѣзныя дороги для полученія соотвѣтственнаго дохода на огромный основной капиталъ въ высшей степени заинтересованы въ развитіи движенія грузовъ, а этого можно достигнуть лишь пониженіемъ провозной платы. Такимъ образомъ желѣзныя дороги по собственному побужденію слѣдуютъ системѣ, которая вполнѣ удовлетворяетъ общественнымъ интересамъ. Пониженіе тарифовъ съ цѣлью увеличенія перевозокъ не всегда даетъ непосредственно выгодные результаты, иногда оно сопровождается временными потерями; но желѣзнодорожныя компаніи, въ качествѣ долгосрочныхъ владѣльцевъ рельсовыхъ путей, могутъ приносить временныя жертвы, которыя окупаются въ будущемъ. Съ другой стороны, пониженіе провозной платы воздѣйствуетъ не на всѣ грузы одинаково: въ однихъ случаяхъ оно вызываетъ быстрый и значительный приростъ движенія, а въ другихъ не даетъ никакого результата или весьма слабый. Желѣзныя дороги опредѣляютъ путемъ опыта, въ какой мѣрѣ умѣстны пониженія. Каждая отрасль производства и торговли, способная къ широкому развитію, найдетъ дѣятельную поддержку со стороны желѣзныхъ дорогъ; если же пониженіе тарифовъ не увеличиваетъ движенія грузовъ, то, будучи убыточнымъ для дороги, оно является безразличнымъ или почти безразличнымъ для общества. Въ подверженіе этой теоріи сторонники ея ссылаются

---

1) *O. Michaelis.* Volkswirthschaftliche Schriften. *De la Gournerie.* Etudes économiques sur l'exploitation des chemins de fer. Теорію De la Gournerie въ русской литературѣ пропагандировалъ *С. Витте*—Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

на опытъ: повсемѣстно желѣзныя дороги понижаютъ тарифы далеко ниже тѣхъ предѣльныхъ нормъ, которыя назначены по концессіямъ.

Для правильной оцѣнки вышеизложенныхъ доводовъ необходимо имѣть въ виду, что общественные интересы требуютъ, во 1-хъ, возможно низкихъ провозныхъ платъ, соотвѣтствующихъ расходамъ эксплоатаціи съ прибавкой извѣстной прибыли на желѣзнодорожный капиталъ; во 2-хъ, такого распредѣленія этихъ платъ между различными грузами и различными мѣстностями, которое содѣйствовало бы правильному ходу народнаго хозяйства и удовлетворяло бы наиболѣе существеннымъ нуждамъ страны.

Что касается пониженія тарифовъ по собственной иниціативѣ желѣзныхъ дорогъ, то основное положеніе разсматриваемой теоріи, повидимому, представляется правильнымъ и подверждается опытомъ. Изъ анализа условій предложенія желѣзнодорожныхъ услугъ намъ извѣстно, что, дѣйствительно, желѣзныя дороги въ высокой степени заинтересованы въ развитіи движенія и въ силу этого склонны къ пониженіямъ тарифовъ; а опытъ доказываетъ, что въ среднемъ выводѣ желѣзныя дороги выручаютъ вообще умѣренную прибыль на затраченный капиталъ, хотя эта прибыль распредѣляется неравномѣрно между отдѣльными предпріятіями. Тѣмъ не менѣе отождествленіе общественныхъ интересовъ съ частными интересами желѣзныхъ дорогъ и логически, и фактически не вѣрно. Интересъ желѣзной дороги требуетъ понижать тарифы на тѣ грузы и въ такой степени, насколько удешевленіе провозной платы, усиливая движеніе, увеличиваетъ общую сумму чистаго дохода. Однако въ равной мѣрѣ интересъ желѣзной дороги требуетъ не только не понижать, но, напротивъ, повышать провозную плату на тѣ грузы, движеніе которыхъ слабо развивается отъ тарифныхъ пониженій или слабо сокращается при возвышеніи тарифовъ. Если оче-

видно, что желѣзной дорогѣ выгоднѣе перевезти три пуда груза съ чистою прибылью по 1 коп. на каждомъ, нежели одинъ пудъ съ прибылью въ двѣ коп.; то не менѣе очевидно, что ей выгоднѣе перевезти одинъ пудъ съ прибылью въ 3 коп., нежели два пуда съ прибылью по копѣйкѣ на пудъ. Не менѣе очевидно, что желѣзной дорогѣ выгоднѣе получить 2 рубля валоваго дохода съ одного пассажира или со 100 пуд. груза, нежели съ двухъ пассажировъ и 200 пуд. груза. Такимъ образомъ желѣзныя дороги, руководясь коммерческимъ интересомъ, должны по отношенію къ различнымъ категоріямъ грузовъ держаться совершенно противоположной тарифной политики т. е. въ однихъ случаяхъ развивать движеніе дешевизной провоза, а въ другихъ, наоборотъ, поднимать провозную плату до возможно высокихъ предѣловъ, хотя бы при этомъ количество грузовъ даже сокращалось. Солидарность коммерческаго интереса желѣзныхъ дорогъ съ интересами публики могла бы быть признана лишь въ томъ случаѣ, еслибы политика тарифныхъ пониженій составляла общее и постоянное правило, а политика высокихъ тарифовъ весьма рѣдкое исключеніе, которое можно игнорировать, какъ не имѣющее существеннаго значенія. Но въ дѣйствительности этого нѣтъ и не можетъ быть по многимъ причинамъ.

Во 1-хъ, количество грузовъ, перевозимыхъ желѣзными дорогами, завися отъ дороговизны или дешевизны перевозки, вмѣстѣ съ тѣмъ зависитъ отъ многихъ другихъ условій, которыми опредѣляется размѣръ производства и потребленія. Какъ бы дешево не перевозили желѣзныя дороги тѣ или другіе грузы, но количество ихъ не увеличится, если для расширенія производства нѣтъ капиталовъ и другихъ условій или если нѣтъ сбыта, потому что потребленіе удовлетворено. Количество перевозимыхъ по рельсовымъ путямъ главнѣйшихъ пред-

метовъ потребленія, какъ то: хлѣба, соли, рыбы, скота, сахара, спирта и т. д. зависитъ отъ количества населенія, его привычекъ и платежныхъ средствъ. Точно также перевозка сырыхъ матеріаловъ, назначенныхъ для переработки, орудій, машинъ, топлива и т. п. опредѣляется количествомъ существующихъ фабрикъ и заводовъ и возможностью открытія новыхъ. Пониженіе провозныхъ платъ развиваетъ эти перевозки до извѣстнаго предѣла, замѣняя мѣстное производство привознымъ и увеличивая отпускъ въ другія мѣста т. е. усиливая взаимный обмѣнъ между отдѣльными областями одной и той же страны, а также международную торговлю; но это оживленіе обмѣна имѣетъ предѣлы.

Рельсовые пути въ первые годы послѣ ихъ сооруженія вызываютъ крупный переворотъ въ производствѣ и потребленіи; но разъ такой переворотъ произошелъ,— дальнѣйшія измѣненія идутъ гораздо медленнѣе. Вслѣдствіе этого желѣзнодорожныя компаніи послѣ ряда пониженій провозной платы, дающихъ выгодные результаты, начинаютъ очень осторожно относиться къ дальнѣйшимъ подобнымъ опытамъ, опасаясь уменьшенія доходовъ. Послѣдующія пониженія гораздо рѣже производятся по собственной иниціативѣ, а вызываются борьбою съ другими дорогами и водяными путями. Иногда замѣчается обратное стремленіе—поднять тарифы на главнѣйшіе грузы, причемъ такое повышеніе оказывается для дорогъ выгоднымъ. Раньше уже было указано, что если поднятіе провозныхъ платъ касается производствъ, прочно укоренившихся и которыя трудно ликвидировать, то желѣзныя дороги имѣютъ возможность забирать въ видѣ повышенной провозной платы значительную часть прибыли на капиталъ промышленныхъ предпріятій и значительную часть поземельной ренты.

2) Выгодность пониженія тарифовъ для желѣзной дороги зависитъ не отъ абсолютнаго, а отъ относи-

тельнаго прироста грузовъ. Если пониженіе тарифа на 10, 20, 30% вызоветъ, напр. увеличеніе грузовъ на 30, 50, 70%, то, при извѣстномъ отношеніи между валовымъ и чистымъ доходомъ дороги, получится выгодный для дороги результатъ, хотя бы абсолютная прибавка грузовъ составляла всего нѣсколько сотенъ или нѣсколько тысячъ пудовъ; если же увеличеніе грузовъ будетъ идти въ меньшей прогрессіи, нежели тарифныя пониженія, то дорога понесетъ убытокъ, хотя бы прибавка грузовъ составляла сотни тысячъ и милліоны пудовъ. Но очевидно, высокій относительный приростъ движенія гораздо легче достигается для грузовъ, которые перевозятся по желѣзной дорогѣ въ ничтожномъ количествѣ, нежели для главныхъ предметовъ перевозки. Достаточно устройства одного новаго завода, чтобы удвоить количество груза, перевозка котораго не превышала нѣсколькихъ десятковъ тысячъ пудовъ; но весьма трудно, за рѣдкими исключеніями, удвоить количество хлѣба, каменнаго угля, соли, сахара и т. п., перевозимыхъ съ извѣстнаго района въ количествѣ 5 или 10 мил. пудовъ

Вмѣстѣ съ тѣмъ очевидно, что тарифные опыты относительно грузовъ, перевозимыхъ въ небольшихъ количествахъ, не связаны для желѣзной дороги съ чувствительнымъ рискомъ; тогда какъ неудачные эксперименты надъ главными грузами угрожаютъ большими потерями.

3) Хотя желѣзнодорожныя компаніи являются долгосрочными владѣлицами рельсовыхъ путей, но въ качествѣ акціонерныхъ предпріятій, онѣ, какъ было замѣчено раньше, не имѣютъ склонности приносить временныя жертвы ради выгодъ, ожидаемыхъ въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, ибо составъ акціонеровъ измѣняется, а пониженіе прибылей обыкновенно роняетъ и цѣну акцій т. е. уменьшаетъ временно не только доходъ, но и биржевую цѣну капитала предпріятія.

4) Наконецъ, необходимо имѣть въ виду, что выгодность тарифныхъ пониженій для желѣзной дороги зависитъ отъ того, какая доля провозной платы составляетъ прибыль дороги или, говоря иначе,—отъ отношенія между валовымъ доходомъ и расходами эксплоатаціи. Если желѣзная дорога получаетъ съ извѣстной единицы груза 10 коп. прибыли, то пониженіе тарифа на одну копѣйку уменьшаетъ чистый доходъ дороги на $^1/_{10}$ долю, вслѣдствіе чего для полученія прежняго дохода требуется возрастаніе груза на $^1/_9$ перевозимаго количества [1]); но если желѣзная дорога выручаетъ на грузѣ всего 2 коп. прибыли, то пониженіе тарифа на $^1/_2$ копѣйки уменьшаетъ чистый доходъ на четверть, и для полученія прежняго чистаго дохода количество перевозимыхъ грузовъ должно увеличиться на $^1/_3$. Этимъ объясняется, почему желѣзнымъ дорогамъ было выгодно понижать первоначальные высокіе тарифы; но при дальнѣйшихъ пониженіяхъ шансы достигнуть благопріятнаго результата все болѣе уменьшаются.

Вслѣдствіе всѣхъ вышеуказанныхъ причинъ, пониженія тарифовъ по собственной иниціативѣ дорогъ должны имѣть ограниченное значеніе. Собственный интересъ желѣзной дороги побуждаетъ ее дѣлать пониженія провозныхъ платъ для привлеченія новыхъ грузовъ, которые вовсе не перевозились раньше или перевозились въ ничтожномъ количествѣ, и для привлеченія новыхъ районовъ; но этотъ стимулъ быстро теряетъ свою силу, какъ только движеніе достигаетъ болѣе или менѣе значительныхъ размѣровъ. Относительно всѣхъ значительныхъ отраслей желѣзнодорожнаго транспорта стремленіе къ

---

[1]) При уменьшеніи тарифа на $^1/_{10}$ долю чистаго дохода, выручаемаго съ груза, дорога получитъ съ прежняго количества груза $^9\ _{10}$ дохода; чтобы выручить по пониженному тарифу прежній чистый доходъ грузъ долженъ составить $1:{}^9/_{10}={}^{10}/_9$, такъ какъ ${}^9/_{10}\times{}^{10}/_9=1$

пониженію тарифовъ замѣняется консервативнымъ началомъ: сохранять существующіе тарифы и если возможно возвышать ихъ, чтобы извлечь изъ малоподвижной и устойчивой массы движенія возможно большій доходъ.

Выше было сказано, что, кромѣ возможнаго пониженія тарифовъ, общественный интересъ требуетъ такихъ провозныхъ платъ для различныхъ грузовъ и районовъ, которые содѣйствовали бы правильному ходу народнаго хозяйства и наиболѣе удовлетворяли существеннымъ нуждамъ страны. Но рѣшительно ничѣмъ нельзя доказать, чтобы въ этомъ отношеніи коммерческій интересъ желѣзныхъ дорогъ совпадалъ съ интересами общественными. Руководясь узкою точкою зрѣнія и одностороннимъ интересомъ частнаго предпріятія, обладая по отношенію къ различнымъ грузамъ и различнымъ мѣстностямъ неодинаковымъ вліяніемъ, наконецъ, подчиняясь конкурренціи, также проявляющейся въ различныхъ случаяхъ съ различною силою,—желѣзнодорожныя компаніи вообще не имѣютъ надлежащаго масштаба для правильной оцѣнки народныхъ экономическихъ потребностей, а нерѣдко не имѣютъ ни побужденій, ни возможности сообразовать свою дѣятельность съ этими потребностями. Напротивъ, ихъ коммерческій интересъ вступаетъ въ частую и неизбѣжную коллизію съ интересомъ общественнымъ. Мы имѣли случай указывать раньше на примѣры такихъ коллизій, и возвратимся къ тому же вопросу при разсмотрѣніи коммерческой системы тарифовъ, а потому здѣсь ограничимся нѣсколькими пояснительными примѣрами. Общественные интересы требуютъ возможно низкихъ тарифовъ на перевозку необходимыхъ для массы населенія предметовъ, дешевой перевозки малосостоятельныхъ пассажировъ, равномѣрныхъ тарифовъ для различныхъ районовъ и для произведеній отечественной промышленности и иностранныхъ издѣлій. Напротивъ,

коммерческій интересъ побуждаетъ желѣзныя дороги понижать тарифы на грузы, не составляющіе предметовъ необходимости, но потребленіе которыхъ можно усилить дешевизной; понижать тарифы для увеселительныхъ поѣздовъ и предоставлять несоотвѣтственныя провозной платѣ удобства пассажирамъ высшихъ классовъ; понижать тарифы только въ нѣкоторыхъ направленіяхъ и для нѣкоторыхъ районовъ, хотя бы такія пониженія тяжело отзывались на другихъ мѣстностяхъ; покровительствовать иностраннымъ грузамъ въ ущербъ отечественной промышленности и т. д.

ГЛАВА XI.

Системы тарифовъ.

§ 36. Общія замѣчанія § 37. Коммерческая система. § 38. Система государственнаго контроля. § 39. Государственная система. § 40. Руководящія начала государственной системы тарифовъ. §§ 41 и 42. Натуральная и историческая системы товарнаго тарифа § 43 Заключеніе.

§ 36. Въ предшествующихъ главахъ сдѣланъ анализъ главныхъ условій спроса на желѣзнодорожныя услуги и предложенія этихъ услугъ, подъ вліяніемъ которыхъ опредѣляется цѣна желѣзнодорожной перевозки. Мы видѣли, что воздѣйствующіе на цѣну факторы весьма разнообразны и обладаютъ противуположными стремленіями, но въ общемъ они открываютъ желѣзнымъ дорогамъ весьма широкій просторъ при назначеніи провозныхъ платъ. Способность желѣзныхъ дорогъ разнообразить цѣну транспорта, разсматриваемая безъ отношенія къ вопросу, кому принадлежитъ владѣніе рельсовыми путями и кто распоряжается назначеніемъ цѣнъ, составляетъ высокое достоинство этихъ транспортныхъ учрежденій, такъ какъ даетъ имъ возможность приспособляться къ разнообразнымъ потребностямъ, предъявляемымъ жизнью. Въ какой мѣрѣ эта способность въ дѣйствительности приноситъ обществу пользу или вредъ, насколько пользованіе ею совпадаетъ съ интересами народнаго хозяйства или противорѣчитъ имъ, это зависитъ отъ того, какіе органы и на основаніи какихъ принциповъ устанавливаютъ провозныя платы или, говоря иначе—отъ системы желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Въ первой главѣ было указано, что существуютъ три системы тарифовъ: коммерческая, смѣшанная или система государственнаго контроля тарифовъ и система государственная. Намъ предстоитъ въ настоящей заключительной главѣ изложить эти системы и сдѣлать имъ оцѣнку. Считаемъ умѣстнымъ сдѣлать оговорку, что мы имѣемъ въ виду ограничиться принципіальнымъ разсмотрѣніемъ важнѣйшихъ вопросовъ, оставляя въ сторонѣ всѣ частности. Смѣемъ думать, что наши выводы достаточно подтверждаются теоретическими соображеніями и фактическимъ матеріаломъ, изложеннымъ въ предъидущихъ главахъ этой книги; но не можемъ не признать, что для полноты изслѣдованія тарифныхъ системъ было бы желательно сравнительно-историческое изложеніе вопроса, обнимающее исторію тарифнаго законодательства и тарифной практики въ различныхъ странахъ. Эта работа по своей обширности требуетъ отдѣльной монографіи, которую, быть можетъ, авторъ удастся представить современемъ на судъ читателей

§ 37. Коммерческая или частнохозяйственная система тарифовъ признаетъ единственный руководящій принципъ —полученіе возможно большей прибыли. Всѣ тарифы должны быть направлены къ тому, чтобы изъ каждой отдѣльной перевозки и изъ всѣхъ ихъ въ совокупности выручить самый высокій чистый доходъ. Эта цѣль, говорятъ сторонники коммерческой системы, будетъ достигнута, если желѣзная дорога, сообразно условіямъ спроса и предложенія, взимаетъ съ каждаго груза столько, сколько можно съ него взять. Если спросъ на перевозку крайне настоятеленъ, платежная способность груза велика, и желѣзная дорога не опасается конкурренціи, то она назначаетъ возможно высокую провозную плату, какую вынесетъ грузъ; наоборотъ, если по свойствамъ груза или вслѣдствіе конкурренціи, желѣзная дорога находится въ неблагопріятныхъ условіяхъ для предъ-

явленія значительныхъ требованій, то слѣдуетъ брать и самую низкую провозную плату, лишь бы она покрывала расходы эксплоатаціи, непосредственно связанныя съ перевозкой, и давала какой нибудь остатокъ. Этотъ основной принципъ коммерческой системы исключаетъ всякія другія обязательныя правила. Главные факторы желѣзнодорожнаго транспорта, какъ то: издержки эксплоатаціи, разстояніе проходимое грузомъ, его цѣнность и проч.— сами по себѣ не должны имѣть значенія при назначеніи тарифовъ; на нихъ слѣдуетъ обращать вниманіе лишь настолько, насколько они согласуются съ руководящимъ принципомъ системы. Поэтому при коммерческой системѣ провозная плата за дальнѣйшія разстоянія можетъ быть абсолютно дешевле, нежели за кратчайшія; плата за одно и тоже разстояніе на различныхъ участкахъ дороги или на одномъ и томъ же участкѣ, но при различныхъ направленіяхъ перевозки можетъ быть совершенно различна и при этомъ ни стоять ни въ какомъ отношеніи къ расходамъ эксплоатаціи. Напр. на участкахъ, эксплоатація которыхъ обходится дешевле, тарифы могутъ быть высокіе и наоборотъ; тарифы для обратныхъ грузовъ, требующихъ только части расходовъ, могутъ быть выше нежели для грузовъ, перевозимыхъ въ направленіи сильнѣйшаго движенія и т. п. По той-же причинѣ плата за перевозку грузовъ малоцѣнныхъ можетъ быть въ извѣстныхъ случаяхъ выше, нежели за перевозку грузовъ цѣнныхъ. Вообще при коммерческой системѣ тарифы не только на цѣлой сѣти, но и на одной и той же дорогѣ по необходимости должны имѣть самую разнообразную конструкцію, и въ совокупности ихъ нельзя уловить никакого плана. Тарифы поверстные чередуются съ тарифами участковыми, независимыми отъ разстояній перевозки; тарифы, прямо пропорціональные разстоянію, чередуются съ тарифами дифференціальными, при чемъ дифференціація чрезвычайно

разнообразна и т. д. Идеалъ этой системы—самая широкая индивидуализація и разнообразіе тарифовъ, при постоянной смѣнѣ ихъ, сообразно измѣнчивымъ условіямъ экономическаго оборота. Полное осуществленіе этого идеала было бы достигнуто, еслибы тарифы не устанавливались заранѣе, а для каждаго пассажира и для каждой партіи груза назначалась по торгу и соглашенію особая цѣна. Этотъ идеалъ въ извѣстной мѣрѣ осуществляютъ англійскія и американскія дороги, которыя для болѣе крупныхъ своихъ кліентовъ устанавливаютъ нерѣдко тарифы по непосредственному соглашенію съ грузоотправителями; въ Америкѣ система торга практиковалась даже по отношенію къ пассажирамъ. На континентѣ Европы также имѣли значительное распростаненіе рефакціонные тарифы, которыми предоставлялись исключительныя льготы отдѣльнымъ отправителямъ грузовъ. Болѣе широкое примѣненіе этого способа встрѣчаетъ препятствія, съ одной стороны, въ юридическихъ обязательствахъ, налагаемыхъ на желѣзныя дороги государствомъ (въ формѣ извѣстнаго порядка установленія, опубликованія и измѣненія тарифовъ и въ требованіи соблюдать въ большей или меньшей мѣрѣ принципъ равенства); а съ другой—въ фактическихъ условіяхъ желѣзнодорожнаго транспорта. Обширность желѣзнодорожныхъ оборотовъ, необходимость заключать ежедневно огромную массу сдѣлокъ и при томъ на десяткахъ станцій, при посредствѣ большаго штата нисшихъ агентовъ, наконецъ, крайнее разнообразіе предметовъ перевозки—все это вынуждаетъ желѣзныя дороги фиксировать провозныя платы въ формѣ заранѣе опубликованныхъ тарифовъ. Но эти тарифы, если право желѣзной дороги распоряжаться провозной платой не ограничено закономъ, имѣютъ при коммерческой системѣ не больше значенія, нежели прейскуранты фабриканта или купца: они могутъ измѣняться ежедневно по усмотрѣнію дороги.

Коммерческая система, говорятъ ея сторонники, при разумномъ ея примѣненіи, опирается не на произволъ или случайность; въ основѣ ея должно лежать изученіе коммерческихъ условій движенія каждой категоріи грузовъ, въ каждой мѣстности, въ связи съ условіями производства, торговли и потребленія. Такого рода изслѣдованія, вмѣстѣ съ постоянными тарифными опытами, даютъ желѣзной дорогѣ надежный матеріалъ для установленія наиболѣе прибыльныхъ тарифовъ.

Не смотря на стремленіе къ индивидуализаціи и разнообразію тарифовъ, коммерческая система не отрицаетъ, по крайней мѣрѣ, въ принципѣ пользы упрощенія тарифовъ. Такъ, напримѣръ она допускаетъ однообразіе внѣшнихъ формъ тарифовъ (формальное единство), но съ правомъ назначенія провозной платы по усмотрѣнію каждой изъ дорогъ.

Наконецъ, коммерческая система принципіально признаетъ полную свободу какъ конкурренціи, такъ и всякихъ соглашеній между дорогами и отвергаетъ всякое единообразіе или, какъ выражаются ея представители, всякія математическія, мертвыя схемы.

Такова характеристика коммерческой системы тарифовъ; главнѣйшіе доводы въ пользу ея слѣдующіе:

1) Желѣзныя дороги, въ качествѣ коммерческихъ предпріятій, имѣютъ право назначать такіе тарифы, которые давали бы имъ наивысшую прибыль. Производство въ обширномъ смыслѣ, говорятъ сторонники коммерческой системы, обнимаетъ не только изготовленіе продукта, но совокупность всѣхъ операцій, которыя необходими для того, чтобы продуктъ достигъ конечной цѣли т. е. попалъ въ руки потребителя. Въ этихъ операціяхъ работаютъ много участниковъ, изъ которыхъ каждый стремиться взять въ свою пользу возможно большую прибыль изъ общей суммы т. е. изъ конечной цѣны продукта Желѣзныя дороги, какъ коммерческія предпрі-

ятія, не только могутъ, но и обязаны стремиться получить въ свою пользу возможно большую долю прибыли, а для потребителя безразлично, какъ раздѣлится прибыль между участниками производства.

2) Только свободная коммерческая система тарифовъ даетъ каждой дорогѣ возможность защищаться противъ конкурренціи другихъ желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей.

3) Тарифная система, соотвѣтствующая общему принципу установленія цѣнъ, т. е. подчиняющаяся закону спроса и предложенія, удовлетворяетъ не только интересамъ желѣзныхъ дорогъ, но и интересамъ народнаго хозяйства, ибо желѣзныя дороги, взимая высокую провозную плату съ грузовъ, которые въ состояніи выносить ее, вмѣстѣ съ тѣмъ получаютъ возможность понижать тарифы въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ требуется дать болѣе льготныя условія перевозки. Ограниченіе права назначать высокіе тарифы для однихъ грузовъ лишило бы желѣзныя дороги возможности держать низкіе тарифы для другихъ. Желѣзнодорожныя перевозки, какъ всякая услуга, имѣютъ свою рыночную цѣну, выражающуюся въ той суммѣ, которую можно взять съ груза, и если желѣзная дорога беретъ въ каждомъ данномъ случаѣ именно эту цѣну, будетъ-ли она высокой или низкой, то такимъ путемъ она наиболѣе совершенно служитъ интересамъ торговли и промышленности.

4) Коммерческая система согласна съ идеею справедливости, потому что если грузоотправитель получаетъ вслѣдствіе перевозки груза высокую прибыль, то и желѣзная дорога по справедливости можетъ участвовать въ этой прибыли высшею долею.

5) Наконецъ, при свободѣ тарифовъ интересы народнаго хозяйства достаточно ограждены противъ высокихъ провозныхъ платъ собственнымъ интересомъ же-

лѣзныхъ дорогъ, который побуждаетъ ихъ развивать движеніе грузовъ пониженными тарифами.

Обращаясь къ оцѣнкѣ этой аргументаціи, мы видимъ, что она заключаетъ въ себѣ двѣ основныя мысли: оправданіе коммерческой системы тарифовъ съ точки зрѣнія коммерческаго интереса желѣзнодорожныхъ предпріятій и доказательства совпаденія интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами общественными.

Что касается перваго положенія, то, повидимому, коммерческая система тарифовъ можетъ скорѣе обезпечить желѣзнымъ дорогамъ, возможно высокій доходъ, нежели какая-либо иная система. Желѣзнодорожное предпріятіе, ничѣмъ не стѣсненное, не считающееся съ интересами третьихъ лицъ и направляющее всѣ усилія на увеличеніе дохода, имѣетъ вѣроятность легче достигнуть этой цѣли, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда дѣятельность его регламентирована и должна сообразоваться съ различными общественными интересами, которые государство беретъ подъ свою защиту и охраняетъ предписаніями, стѣсняющими свободу распоряженій желѣзной дороги. Но эта вѣроятность коммерческаго успѣха при свободной тарификаціи осуществляется лишь въ такой мѣрѣ, въ какой каждая желѣзная дорога въ отдѣльности и всѣ онѣ въ совокупности умѣютъ пользоваться находящимися въ ихъ распоряженіи силами и своею свободою и согласовать взаимные интересы отдѣльныхъ дорогъ.

Дѣйствительность весьма далека отъ идеала. Желѣзнодорожныя управленія, стремясь выручить возможно высокій доходъ, нерѣдко неумѣло распоряжаются тарифами, а конкурренція между желѣзными дорогами и желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями можетъ отнимать значительную часть дохода какъ у отдѣльныхъ линій, такъ и у цѣлой рельсовой сѣти, а вмѣстѣ съ тѣмъ увеличивать расходы эксплоатаціи. Для отдѣльныхъ линій

коммерческая система тарифовъ даетъ совершенно различные результаты. Такъ какъ каждая дорога можетъ при этой системѣ воспользоваться всѣми своими силами и преимуществами своего положенія въ ущербъ другимъ дорогамъ, то коммерческіе тарифы доставляютъ однимъ линіямъ значительныя выгоды, а другимъ не меньшія и нерѣдко гораздо большія потери. Что касается прибыльности коммерческой системы тарифовъ для цѣлой рельсовой сѣти, то она подлежитъ почти такому же сомнѣнію, какъ и выгодность постройки рельсовой сѣти по частной иниціативѣ, сравнительно съ сѣтью, сооруженной по общему государственному плану. Во всякомъ случаѣ, можно признать безспорнымъ фактомъ, что въ Западной Европѣ, Сѣв. Америкѣ и въ Россіи конкурренція между желѣзными дорогами причиняла имъ огромные убытки, заставляя понижать тарифы далеко ниже той нормы, какую могли выносить грузы и создавая огромное вполнѣ непроизводительное движеніе по окольнымъ путямъ вмѣсто кратчайшихъ. Возникновеніе въ тѣхъ странахъ, гдѣ широко практиковалась коммерческая система тарифовъ, обширныхъ желѣзнодорожныхъ союзовъ, съ образованіемъ которыхъ отдѣльныя дороги отказывались отъ права распоряжаться тарифами и передавали это право для цѣлыхъ областей и главнѣйшихъ направленій транспорта въ руки особыхъ центральныхъ органовъ, свидѣтельствуетъ, что существованіе общаго плана даже съ точки зрѣнія коммерческаго интереса желѣзныхъ дорогъ оказывается гораздо важнѣе, нежели свобода дѣйствій каждаго отдѣльнаго предпріятія.

Но если даже допустить, что коммерческая система тарифовъ можетъ обезпечить желѣзнымъ дорогамъ наиболѣе высокій доходъ, то такое предположеніе не рѣшаетъ вопроса о преимуществахъ этой системы. Желѣзныя дороги—эксплоатируются ли онѣ государствомъ или частными

компаніями,—являются государственными путями сообщеній, онѣ должны служить важнѣйшей государственной потребности, а потому частный интересъ въ ихъ дѣятельности можетъ имѣть мѣсто лишь въ такой мѣрѣ, въ какой онъ не противорѣчитъ интересу общественному. Это сознаютъ и многіе сторонники коммерческой системы тарифовъ, вслѣдствіе чего они стремятся доказать, что защищаемая ими система не противорѣчитъ подобному требованію. Въ предыдущей главѣ была указана несостоятельность общей гипотезы, настаивающей на солидарности частныхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами общественными; здѣсь необходимо дополнить эти соображенія, сравнивъ, какія требованія могутъ быть предъявлены къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ съ точки зрѣнія народнаго и частныхъ хозяйствъ и насколько отвѣчаетъ этимъ требованіямъ коммерческая система тарифовъ.

Отъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые отвѣчали бы потребностямъ народнаго хозяйства, требуются слѣдующія качества: публичность, равенство для всѣхъ, пользующихся желѣзнодорожными услугами, простота, устойчивость и дешевизна.

1) Публичность тарифа т. е. заблаговременное объявленіе во всеобщее свѣдѣніе размѣра провозной платы и условій перевозки, составляетъ первое необходимое условіе, обезпечивающее возможность удобнаго пользованія желѣзнодорожнымъ транспортомъ и предупреждающее нарушеніе другихъ условій, которымъ долженъ удовлетворять тарифъ. Значеніе публикаціи тарифовъ столь очевидно и общепризнано, что не требуетъ дальнѣйшихъ поясненій.

2) Равенство тарифовъ для всѣхъ, пользующихся желѣзнодорожными услугами, вытекаетъ не только изъ принципа равенства гражданъ въ пользованіи общественными учрежденіями, но составляетъ необходимое условіе

правильнаго и спокойнаго хода экономической жизни. Въ развитомъ народномъ хозяйствѣ, съ широкимъ профессіональнымъ и территоріальнымъ раздѣленіемъ труда, стоимость желѣзнодорожной перевозки входитъ, какъ одинъ изъ важныхъ факторовъ въ издержки производства всѣхъ товаровъ и въ торговые расходы, а для нѣкоторыхъ отраслей промышленности и торговли является даже самымъ важнымъ факторомъ, преобладающимъ надъ всѣми остальными. Очевидно, предоставленіе со стороны монопольнаго транспортнаго учрежденія исключительныхъ преимуществъ однимъ лицамъ или мѣстностямъ, сравнительно съ другими, нарушаетъ условія конкурренціи и, обогащая однихъ, раззоряетъ другихъ. Если принять во вниманіе огромную силу желѣзнодорожныхъ предпріятій и ихъ монопольный характеръ, то станетъ понятнымъ значеніе этого обстоятельства, которое всегда страшило общество и вызывало постоянныя жалобы. Дѣйствительно, несоблюденіе принципа тарифнаго равенства равносильно предоставленію участи не только отдѣльныхъ лицъ, но цѣлыхъ классовъ населенія и областей страны въ зависимость отъ усмотрѣнія желѣзныхъ дорогъ и ихъ хорошо или дурно понимаемыхъ, но во всякомъ случаѣ односторонніхъ интересовъ.

Требованіе тарифнаго равенства, какъ общій руководящій принципъ, признается безспорнымъ; но вопросъ о границахъ практическаго примѣненія этого принципа вызываетъ большія разногласія. Должно ли быть соблюдаемо это равенство относительно публики одной станціи или всѣхъ станцій извѣстной дороги; должно ли оно ограничиваться одною дорогою или распространяться на всѣ линіи рельсовой сѣти; распространяется ли оно только на одинаковыя разстоянія и направленія перевозки или на всѣ; на одинаковыя категоріи грузовъ или на всѣ грузы? Эти вопросы можно рѣшать различно; но, очевидно, рѣшеніе ихъ должно быть построено на прин-

цинѣ государственной пользы и предоставлено учрежденіямъ, компетентнымъ въ рѣшеніи государственныхъ вопросовъ.

3) Простота и общедоступность тарифовъ, обезпечивающія легкій и быстрый расчетъ провозной платы, составляютъ, по справедливому замѣчанію Лера, жизненное условіе для всѣхъ предпріятій, которыя не работаютъ исключительно для мѣстнаго ограниченнаго рынка. Только при соблюденіи этого условія, каждый коммерсантъ получаетъ возможность своевременно и безопасно составлять расчеты и руководить предпріятіемъ, соображаясь съ колебаніями цѣнъ покупаемыхъ и продаваемыхъ продуктовъ на различныхъ рынкахъ. Сложность и запутанность тарифовъ, кромѣ непроизводительной затраты времени и труда, замедляетъ дѣйствія коммерческихъ людей и—что еще хуже—служитъ источникомъ ошибокъ, вслѣдствіе которыхъ коммерсантъ вмѣсто прибыли можетъ получить убытки. Съ общей народнохозяйственной точки зрѣнія запутанность и сложность тарифовъ замедляетъ хозяйственный оборотъ и препятствуетъ возможно быстрому нивелированію цѣнъ. Сложность тарифовъ вредна и для самихъ желѣзныхъ дорогъ, ибо значительно увеличиваетъ трудъ желѣзнодорожныхъ агентовъ и требуетъ прибавочнаго персонала.

4) Устойчивость тарифовъ есть необходимое условіе для правильнаго коммерческаго расчета какъ на долгій, такъ и на короткій срокъ. Экономическая дѣятельность народа идетъ вообще тѣмъ успѣшнѣе, чѣмъ устойчивѣе факторы, съ которыми имѣетъ дѣло предпріимчивость; наоборотъ, чѣмъ большую роль играютъ въ хозяйствѣ элементы случайности и риска, тѣмъ болѣе оно теряетъ твердую почву и пріобрѣтаетъ характеръ игры, со всѣми ея вредными послѣдствіями. Такое вліяніе оказываетъ вообще неустойчивость экономическихъ факторовъ; къ такимъ же послѣдствіямъ ведетъ и измѣнчи-

вость желѣзнодорожныхъ тарифовъ, весьма чувствительно затрагивающихъ самые разнообразные экономическіе интересы. Измѣнчивость тарифовъ не только лишаетъ предпринимателей возможности составить какой нибудь планъ на продолжительное время; но опрокидываетъ даже расчеты по сдѣлкамъ краткосрочнымъ, если измѣненіе тарифа произошло между началомъ и окончаніемъ сдѣлки. Въ особенности чувствительно это обстоятельство отражается на предпріятіяхъ, въ цѣнѣ продуктовъ которыхъ издержки провоза составляютъ значительную часть и на предпріятіяхъ, неспособныхъ къ быстрому измѣненію своей дѣятельности. Частыя, а тѣмъ болѣе неожиданныя колебанія желѣзнодорожныхъ тарифовъ причиняютъ трудно исчислимыя потери какъ отдѣльнымъ лицамъ, такъ и всему народному хозяйству и по своему вліянію могутъ быть уподобляемы только колебаніямъ денежной единицы.

Конечно, интересы народнаго хозяйства не требуютъ абсолютной неподвижности тарифовъ. Тарифы могутъ и должны измѣняться сообразно новымъ условіямъ жизни, но необходимо, чтобы эти перемѣны вызывались дѣйствительно серьезными потребностями, были равномѣрны для всѣхъ и такъ обставлены, чтобы давали возможность приготовиться къ новому положенію вещей.

5) Дешевизна тарифовъ есть условное понятіе; но въ общемъ она характеризуется возможно большимъ приближеніемъ провозной платы къ издержкамъ эксплоатаціи рельсовыхъ путей со включеніемъ умѣреннаго процента на капиталъ. Вопросъ о томъ, должна ли дешевизна тарифовъ равномѣрно или неравномѣрно распространяться на всѣ грузы, вызываетъ много споровъ; но съ народнохозяйственной точки зрѣнія нельзя не отдать предпочтенія такой системѣ провозныхъ платъ, которая наиболѣе содѣйствуетъ развитію всѣхъ отраслей промышленности, сообразуясь съ ихъ платежными силами,

выражающимися въ платежной способности перевозимыхъ грузовъ.

Насколько отвѣчаетъ вышеизложеннымъ требованіямъ коммерческая система тарифовъ?

1) Коммерческая система въ принципѣ отрицаетъ публичность тарифовъ, которая, во 1-хъ, не выгодна для дорогъ, такъ какъ препятствуетъ имъ извлекать пользу изъ каждаго даннаго случая, не раскрывая своихъ картъ (выгоды коммерческой тайны); во 2-хъ, практически не осуществима при безпрерывной смѣнѣ тарифовъ. Дѣйствительно, въ странахъ, гдѣ коммерческая система тарифовъ получила болѣе широкое примѣненіе (Англія и Америка) товарные тарифы не публикуются и извѣстны только агентамъ дороги или особымъ коммиссіонерамъ. Въ Англіи обязательное по закону внесеніе тарифовъ въ станціонныя книги, остается, не смотря на постоянныя жалобы публики и настоянія правительства, мертвой буквой, не имѣющей практическаго значенія.

2) Коммерческая система также безусловно отрицаетъ принципъ равенства тарифовъ для публики. Въ самомъ дѣлѣ, какое возможно равенство, если желѣзная дорога должна брать съ груза столько, сколько она можетъ взять? Мы знаемъ, что настоятельность спроса на желѣзнодорожныя услуги чрезвычайно разнообразна, точно также какъ платежная способность лицъ пользующихся этими услугами и платежная способность транспортируемыхъ грузовъ; съ другой стороны, не менѣе разнообразна сила желѣзной дороги надъ ея кліентами въ зависимости отъ характера и положенія отдѣльныхъ коммерческихъ предпріятій и цѣлыхъ отраслей промышленности и торговли, отъ большаго или меньшаго вліянія желѣзнодорожной монополіи и конкурренціи и т. п. Къ этому прибавляется различіе въ расходахъ перевозки для самой дороги въ зависимости отъ направленія движенія груза и другихъ причинъ. Коммерческая система

тарифовъ ставитъ себѣ задачею пользоваться всѣми этими разнообразными условіями для извлеченія возможно большей прибыли, а потому требованіе равенства является для нея непримиримымъ противорѣчіемъ. Вслѣдствіе этого желѣзныя дороги, при господствѣ коммерческой системы тарифовъ, никогда не соблюдаютъ принципа тарифнаго равенства даже въ тѣхъ ограниченныхъ предѣлахъ, въ какихъ онъ установленъ желѣзнодорожнымъ законодательствомъ различныхъ странъ. Ни широкая, но неопредѣленная формула англійскаго закона, обязывающая желѣзныя дороги предоставлять публикѣ всѣ справедливыя и возможныя удобства и воспрещающая оказывать кому либо исключительныя преимущества, ни подробныя постановленія континентальныхъ, въ особенности французскихъ, концессій не достигаютъ своей цѣли. Директора англійскихъ дорогъ прямо заявляютъ, что они нерѣдко назначаютъ тарифы по торгу и соглашенію съ отдѣльными кліентами; американскія дороги еще менѣе придерживались однообразныхъ ставокъ, если ихъ къ этому не обязывали договоры съ другими дорогами; на континентѣ Европы, гдѣ установлена обязательная публикація тарифовъ и существуетъ извѣстный контроль, льготы отдѣльнымъ отправителямъ и извѣстнымъ мѣстностямъ, какъ замѣчено выше, оказываются тайными соглашеніями или различными замаскированными тарифными комбинаціями. Здѣсь имѣется въ виду не одинъ лишь фаворитизмъ желѣзнодорожныхъ управленій отдѣльнымъ предпріятіямъ и мѣстностямъ (ради корыстныхъ личныхъ, политическихъ и иныхъ цѣлей), который широко практикуется въ Англіи и въ особенности въ Америкѣ. Помимо этихъ злоупотребленій, которыя нерѣдко принимали крайне неблаговидныя и опасныя формы, являясь орудіемъ огромныхъ спекуляцій, въ самомъ основаніи коммерческой системы тарифовъ лежитъ, съ одной стороны, отрицаніе принципа равен-

ства, стѣсняющаго коммерческую свободу дорогъ, а съ другой—стремленіе оказывать льготы крупнымъ отправителямъ передъ мелкими, отдаленнымъ районамъ передъ близкими, новымъ возникающимъ предпріятіямъ передъ старыми, однимъ отраслямъ промышленности передъ другими, сообразуясь съ выгодами дороги и степенью власти дороги надъ различными грузами и мѣстностями. Желѣзныя дороги склонны оказывать льготы крупнымъ отправителямъ, потому что перевозка грузовъ большими партіями причиняетъ дорогѣ меньше хлопотъ и даетъ возможность лучше утилизировать подвижной составъ; онѣ покровительствуютъ отдаленнымъ районамъ, потому что отправители этихъ районовъ транспортируютъ грузы на большее разстояніе и располагаютъ большею свободою въ выборѣ пути. Въ силу того же соображенія нерѣдко даются тарифныя льготы грузамъ иностраннымъ передъ отечественными. Новыя предпріятія покровительствуются сравнительно со старыми въ надеждѣ на полученіе новыхъ грузовъ; отрасли производства и торговли, не прикрѣпленныя къ данной мѣстности и могущія переселиться въ другой районъ, получаютъ облегченія съ цѣлью удержать грузы, которыя могутъ быть потеряны и т. д. Всѣ эти льготы могутъ найти оправданіе съ точки зрѣнія коммерческаго интереса желѣзнодорожныхъ компаній; но вполнѣ естественно, что онѣ вызываютъ нескончаемыя жалобы на неравномѣрность тарифовъ, которая обогащаетъ одни предпріятія, города и цѣлыя области и раззоряетъ другія.

3) При коммерческой системѣ не возможна также простота и общедоступность тарифовъ. Хотя сторонники этой системы, какъ замѣчено выше, не отрицаютъ полезности упрощенія и однообразія тарифныхъ схемъ, но они не идутъ далѣе такъ называемаго „формальнаго единства“ тарифовъ т. е. введенія однообразной номенклатуры грузовъ и однообразнаго дѣленія на классы,

присоединяя къ этому однообразныя правила публикаціи и другія формальности. Это формальное единство хотя составляетъ шагъ впередъ, но оно можетъ доставить лишь незначительное облегченіе публикѣ, которой приходится имѣть дѣло съ различными на каждой дорогѣ тарифными ставками и массою спеціальныхъ тарифовъ. Чѣмъ шире развивается желѣзнодорожное движеніе, тѣмъ болѣе увеличивается запутанность тарифовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и жалобы публики. Желѣзныя дороги стремятся ослабить это зло, вводя, для всѣхъ важнѣйшихъ направленій тарифы прямаго сообщенія, которые установляются по соглашенію между нѣсколькими, иногда весьма многими дорогами; но цѣль достигается слабо, такъ какъ и при такомъ порядкѣ оказывается множество тарифовъ, за которыми съ большимъ трудомъ могутъ слѣдить даже желѣзнодорожные агенты. Жалобы на „тарифный хаосъ“, ставшія общимъ мѣстомъ, едвали можно считать преувеличенными, а между тѣмъ онѣ составляютъ неизбѣжную принадлежность коммерческой системы тарифовъ, такъ какъ вытекаютъ изъ самой сущности создаваемаго ею порядка вещей.

4) Точно также не достижима при коммерческой системѣ устойчивость тарифовъ, потому что право каждой дороги свободно распоряжаться провозными платами, стремленіе пользоваться каждымъ представляющимся случаемъ для увеличенія дохода дороги, наконецъ, вліяніе конкурренціи неизбѣжно приводятъ къ постоянной смѣнѣ тарифовъ. Но измѣнчивость тарифовъ, какъ въ различныхъ странахъ, такъ и на различныхъ дорогахъ одной и той же государственной сѣти, далеко не одинакова. Съ одной стороны, желѣзныя дороги встрѣчаютъ большія или меньшія препятствія частымъ измѣненіямъ провозныхъ платъ въ желѣзнодорожномъ законодательствѣ, а съ другой—желѣзнодорожныя управленія придерживаются неодинаковыхъ воззрѣній на этотъ предметъ. Одни изъ нихъ счи-

тают полезным изменять тарифы по самим незначительным поводам, если есть надежда получить от такого изменения некоторый дополнительный доход; другия делают это только при изменении более важных условий производства, торговли и потребления, отражающихся на передвижении грузов. Развитие конвенционных тарифов также иногда способствует большей их устойчивости, вследствие необходимости соглашения многих дорог; а такия соглашения нередко требуют продолжительных переговоров. Но вообще, чем энергичнее применяется основной принцип коммерческой системы, тем неустойчивее тарифы, причем тарифная игра одних дорог вызывает по необходимости такую же игру на других дорогах.

5) Что касается дешевизны тарифов, то коммерческая система не гарантирует и ее, если дело идет об общей дешевизне. Сообразно с многочисленными и разнородными мотивами, под влиянием которых железныя дороги устанавливают тарифы, они дают крайнюю дешевизну провозных плат наравне с крайней дороговизною. Представители коммерческой системы утверждают, что жел. дороги дают такую именно дороговизну и дешевизну, которыя наиболее соответствуют экономическим нуждам страны, но это положение не подтверждается опытом и не может быть доказано теоретически, ибо нельзя доказать, как было объяснено раньше, солидарность интересов коммерческих и притом монопольных предприятий с интересами народнаго хозяйства. При отсутствии же такой солидарности нередко даже дешевизна тарифов оказывается вредной, так как она увеличивает тягость дороговизны. Дешевизна тарифов для одних грузов, направлений, районов должна быть наверстана дороговизной провоза других грузов, причем железныя дороги могут расточать свои средства там, где с народнохозяйствен-

ной точки зрѣнія не оказывается надобности въ такихъ жертвахъ, и угнетать то движеніе, которое нуждается въ поддержкѣ. Это явленіе столь же частое, какъ и неизбѣжное, вызываетъ множество тѣхъ справедливыхъ жалобъ на неравномѣрность и несправедливость тарифовъ, о которыхъ упоминалось выше.

Наконецъ, коммерческая система должна неизбѣжно увеличивать общую дороговизну транспорта во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда она отвлекаетъ грузы отъ кратчайшихъ и наиболѣе экономныхъ путей и заставляетъ ихъ идти окольными путями. Весь добавочный и притомъ весьма значительный расходъ, вызываемый этимъ безнужнымъ передвиженіемъ, долженъ быть оплоченъ общею массою транспорта, а слѣдовательно увеличить дороговизну перевозки.

По всѣмъ вышеизложеннымъ причинамъ свободная коммерческая система должна быть признана не только не наиболѣе цѣлесообразною съ точки зрѣнія интересовъ народнаго хозяйства, но вредною и опасною. При господствѣ ея могущественная сила рельсовыхъ путей, оказывающая глубокое вліяніе на весь ходъ народнаго хозяйства и вообще на всѣ стороны общественной жизни и государственной дѣятельности, отдается въ распоряженіе огромныхъ коммерческихъ компаній, вооруженныхъ монополіей и не подчиненныхъ иному регулятору, кромѣ односторонняго коммерческаго интереса, а иногда и благоусмотрѣнія управляющихъ этими компаніями частныхъ лицъ, если коммерческій интересъ ослабленъ[1]). Эти компаніи, то преслѣдующія свои коммерческіе интересы всѣми силами присущей имъ монополіи, то сталкивающіяся во взаимной случайной борьбѣ, то вступающія въ союзы и стачки, своими односторонними опредѣленіями и хаотическими колебаніями провозныхъ платъ вызываютъ по-

[1]) Напр. на гарантированныхъ правительствомъ дорогахъ.

стоянныя потрясенія въ частныхъ и народномъ хозяйствахъ, значительно уменьшая ту пользу, которую должны приносить рельсовые пути.

§ 38. *Смѣшанная система тарифовъ или система государственнаго тарифнаго контроля.* Коммерческая система тарифовъ, вслѣдствіе опасности ея какъ для отдѣльныхъ частныхъ лицъ, такъ и для всего народнаго хозяйства, нигдѣ не получила примѣненія въ своей чистой формѣ. Повсемѣстно государственная власть, разрѣшая устройство желѣзныхъ дорогъ, ограничивала право желѣзнодорожныхъ компаній распоряжаться провозными платами; но ограниченія эти имѣли не одинаковый объемъ и характеръ. Иногда правительство довольствовалось назначеніемъ максимальныхъ тарифовъ и опредѣленіемъ весьма немногихъ формальностей, обязательныхъ при установленіи тарифовъ. Слѣдующую ступень государственнаго тарифнаго контроля представляетъ болѣе подробная общая регламентація тарифнаго дѣла, также главнымъ образомъ съ формальной стороны, при чемъ въ формальныхъ предѣлахъ очерченныхъ закономъ, желѣзныя дороги распоряжаются свободно провозными платами, а правительство слѣдитъ только за выполненіемъ установленныхъ правилъ. За этой системой формальнаго надзора слѣдуетъ, наконецъ, постоянный контроль государства надъ тарифными мѣропріятіями желѣзныхъ дорогъ по существу.

Что касается общей тарифной регламентаціи, то она выражается въ слѣдующихъ главнѣйшихъ правилахъ, принятыхъ въ различныхъ странахъ:

1) Въ установленіи болѣе детальной классификаціи общихъ максимальныхъ тарифовъ и такихъ же тарифовъ спеціальныхъ для извѣстныхъ категорій грузовъ (военныхъ, почтовыхъ, для перевозки рабочихъ, каменнаго угля, соли, скота и проч.), а также въ правѣ пере-

смотра и пониженія максимальныхъ тарифовъ при извѣстныхъ условіяхъ.

2) Въ правѣ правительства требовать въ извѣстныхъ случаяхъ пониженія тарифовъ (наприм. для перевозки предметовъ продовольствія въ терпящія нужду мѣстности).

3) Въ болѣе подробныхъ правилахъ, опредѣляющихъ порядокъ и сроки опубликованія вводимыхъ въ дѣйствіе и отмѣняемыхъ тарифовъ и въ воспрещеніи тарифовъ не опубликованныхъ.

4) Въ назначеніи предѣльныхъ сроковъ, въ теченіе которыхъ разъ введенные тарифы не подлежатъ измѣненію.

5) Въ возложеніи на желѣзныя дороги обязательства вступать въ прямое сообщеніе и устанавливать тарифы прямаго сообщенія.

6) Въ установленіи извѣстныхъ правилъ для дифференціальныхъ и спеціальныхъ тарифовъ. Сюда относятся: обязательное пониженіе тарифовъ для болѣе далекихъ разстояній (обязательное дифференцированіе тарифа); воспрещеніе взимать абсолютно высшую плату за кратчайшія разстоянія, нежели за дальнѣйшія, обязательное примѣненіе спеціальныхъ тарифовъ къ грузамъ станцій, хотя не включенныхъ въ спеціальный тарифъ, но проходящихъ все разстояніе въ этомъ тарифѣ означенное и пр.

7) Въ обязательствѣ предоставлять всѣмъ грузоотправителямъ, находящимся въ одинаковомъ положеніи, одинаковые тарифы и другія условія перевозки и въ воспрещеніи оказывать кому-либо какія-либо исключительныя льготы. Это общее положеніе иногда развивается спеціальными правилами о соблюденіи очередей, воспрещеніи давать исключительныя льготы однимъ перевозочнымъ предпріятіямъ передъ другими, напр. пароходнымъ обществамъ, содержателямъ омнибусовъ и т. п.

Перечисленныя выше правила, хотя противорѣчатъ основнымъ принципамъ коммерческой системы, но на практикѣ они оказываютъ на распоряженія желѣзныхъ дорогъ, въ особенности при отсутствіи достаточно энергическаго надзора, такъ мало вліянія, что система тарифовъ, развивающаяся при подобномъ режимѣ, скорѣе должна быть признана коммерческой системой.

Иной характеръ имѣетъ постоянный государственный контроль надъ тарифными мѣропріятіями желѣзныхъ дорогъ по существу, при которомъ правительство пользуется правомъ оцѣнки тарифовъ съ точки зрѣнія ихъ цѣлесообразности и полезности и правомъ постановлять обязательныя рѣшенія о пригодности или неумѣстности тѣхъ или иныхъ тарифовъ. При этой системѣ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, въ предѣлахъ установленныхъ закономъ максимальныхъ нормъ и съ соблюденіемъ извѣстнаго формальнаго порядка, принадлежитъ инициатива составленія тарифныхъ проектовъ, которые, для вступленія въ силу, требуютъ санкціи правительственной власти. Согласіе правительства можетъ быть или ясно выраженное (утвержденіе или разрѣшеніе тарифовъ), или молчаливое (отсутствіе протеста въ теченіе опредѣленнаго времени). Кромѣ разрѣшенія или отклоненія проектированныхъ желѣзными дорогами тарифовъ, правительство иногда сохраняетъ за собою инициативу введенія новыхъ тарифовъ и измѣненія существующихъ, при чемъ такая инициатива или вполнѣ предоставляется усмотрѣнію правительства, или ограничивается опредѣленными случаями.

Казалось бы, что эта система, соединяющая въ себѣ инициативу желѣзныхъ дорогъ съ правительственнымъ контролемъ, обладаетъ всѣми удобствами коммерческой системы, давая возможность согласовать желѣзнодорожные тарифы съ измѣняющимися потребностями экономической жизни, и въ тоже время лишаетъ желѣзныя дороги возможности злоупотреблять своимъ положе-

ніемъ и назначать тарифы, несогласные съ общественными интересами.

Однако опытъ не подтвердилъ такого предположенія. На практикѣ оказалось, что государственный тарифный контроль не въ силахъ устранить недостатковъ коммерческой системы. Подавляемыя массою измѣняющихся тарифовъ, построенныхъ на временныхъ, мѣстныхъ и измѣнчивыхъ коммерческихъ соображеніяхъ, не имѣя возможности оріентироваться во всѣхъ разнообразныхъ интересахъ, которые затрогиваются тарифами, руководясь указаніями желѣзныхъ дорогъ и стараясь не вредить безъ особенно уважительныхъ причинъ ихъ интересамъ и доходности, наконецъ, просто подчиняясь вліянію, которымъ располагаютъ желѣзнодорожныя предпріятія—контрольныя государственныя учрежденія или ограничивались ревизіей тарифовъ съ формальной стороны, или, стремясь дѣлать имъ оцѣнку по существу, скоро теряли почву подъ ногами. Да и могло ли быть иначе? Государственный контроль, приставленный для надзора и извѣстнаго руководства коммерческой тарифной системой, не можетъ получить твердыхъ и опредѣленныхъ руководящихъ началъ, а долженъ сообразоваться въ своей дѣятельности лишь съ растяжимымъ и неопредѣленнымъ понятіемъ общественной пользы. Кромѣ непригодности такого неопредѣленнаго начала вообще, необходимо имѣть въ виду, что контрольныя учрежденія могли примѣнять и это начало не систематически, а отрывочно, сообразуясь съ направленіемъ дѣятельности желѣзнодорожныхъ компаній. Вслѣдствіе этого государственному тарифному контролю удавалось предупреждать нѣкоторыя злоупотребленія коммерческой системы, напр. ослаблять слишкомъ частыя перемѣны тарифовъ и спекулятивную игру ими на повышеніе или на пониженіе, ослаблять конкурренцію между желѣзными дорогами и желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями, если такая конкурренція

угрожала интересамъ фиска, а также ослаблать невыгодную для отечественной промышлености иностранную конкурренцію, поддерживаемую пониженными желѣзнодорожными тарифами для импортныхъ грузовъ; но контрольныя учрежденія рѣшительно были не въ силахъ внести въ тарифное дѣло порядокъ, устойчивость и гарантировать интересы народнаго хозяйства, интересы частныхъ лицъ, различныхъ мѣстностей и отраслей промышленности и торговли. Положеніе контрольныхъ учрежденій представлялось тверже, когда дѣло шло о повышеніяхъ тарифовъ, хотя и въ этомъ случаѣ они обязаны были не вредить интересамъ желѣзныхъ дорогъ и имѣть въ виду, что запрещеніе повышеній лишаетъ дорогу возможности дѣлать пониженія. Но когда желѣзныя дороги дѣлали пониженія провозныхъ платъ, которыя всегда поддерживались заинтересованными коммерческими кругами, контрольныя учрежденія по необходимости дѣйствовали нерѣшительно и боязливо, опасаясь нанести ущербъ публикѣ. Между тѣмъ эти частичныя пониженія, произведенныя въ одной мѣстности, вредно отражались на другихъ районахъ и создавали неравномѣрность тарифовъ. Причиненное зло нерѣдко обнаруживалось слишкомъ поздно, чтобы его можно было устранить, тѣмъ болѣе, что въ мѣстностяхъ, воспользовавшихся пониженными тарифами, создавались подъ ихъ вліяніемъ новые интересы, которые также необходимо было щадить. Точно также относительно конкурренціи между желѣзными дорогами, если онѣ не были гарантированы правительствомъ, контрольныя учрежденія находились въ затруднительномъ положеніи, потому что не видѣли непосредственнаго общественнаго интереса въ томъ, чтобы охранять прибыль желѣзныхъ дорогъ и запрещать имъ давать публикѣ болѣе льготныя условія перевозки. Правительство не имѣло возможности достигнуть и устойчивости тарифовъ: такъ какъ тарифы строились на вре-

менныхъ и преходящихъ условіяхъ коммерческаго оборота, то ихъ нельзя было сохранять въ силѣ при измѣненіи этихъ условій. Наконецъ, при оцѣнкѣ тарифовъ и затрогиваемыхъ ими противорѣчивыхъ интересовъ, контрольныя учрежденія не имѣли ни достаточныхъ матеріаловъ, ни достаточныхъ знаній, ни времени, чтобы подвергнуть тарифные проекты всесторонней критикѣ и нерѣдко не могли даже вникнуть въ сокровенный смыслъ и цѣли тарифовъ, которыя далеко не всегда легко доступны, если тарифъ строится на сложныхъ комбинаціяхъ и расчетахъ, не извѣстныхъ контрольному учрежденію. Отсутствіе прочной почвы для дѣйствій легко порождало или слабость и бездѣйствіе, или произволъ контрольныхъ учрежденій.

Система государственнаго контроля тарифовъ, наиболѣе полно примѣненная во Франціи и Пруссіи, не дала удовлетворительныхъ результатовъ, хотя оба эти государства находились въ благопріятныхъ условіяхъ, обладая энергичной и дисциплинированной контрольной администраціей. Во Франціи, благодаря сосредоточенію почти всей рельсовой сѣти въ рукахъ шести компаній и слабой конкурренціи, обязанности правительства оказались легче, и система контроля удержалась до настоящаго времени, хотя вызываетъ много жалобъ; но въ Пруссіи послѣ продолжительнаго опыта правительство признало себя вполнѣ несостоятельнымъ руководить коммерческой системой и ввело систему государственную [1]).

§ 39. *Государственная система тарифовъ.* Принципъ ея состоитъ въ томъ, что желѣзнодорожными тарифами всецѣло распоряжаются органы государственной власти, имѣя въ виду возможно полное удовлетвореніе желѣзными дорогами народныхъ и государственныхъ потребностей.

---

[1]) Сравни Ulrich—Das Eisenbahntarifwesen. 119—120.

При оцѣнкѣ этихъ потребностей государственная власть, въ различное время и при различныхъ экономическихъ и финансовыхъ условіяхъ, можетъ ставить на первый планъ тѣ или иныя цѣли, которыми опредѣляется направленіе желѣзнодорожной политики. Такъ на первый планъ могутъ быть поставлены интересы фиска, вслѣдствіе чего правительство будетъ стремиться извлечь изъ желѣзныхъ дорогъ возможно большій доходъ; или государство, наоборотъ, можетъ отказаться не только отъ чистаго финансоваго дохода, но и отъ покрытія процентовъ на затраченный капиталъ, имѣя въ виду облегченіе и развитіе торгово-промышленной дѣятельности народа дешевымъ транспортомъ; наконецъ, государственная власть можетъ слѣдовать среднему пути т. е. не дѣлать желѣзныя дороги источникомъ финансовыхъ рессурсовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ стремиться къ тому, чтобы доходы рельсовыхъ путей покрывали расходы эксплоатаціи и оплачивали процентъ на затраченный капиталъ [1]).

Во всѣхъ этихъ случаяхъ государственная система тарифовъ должна удовлетворять указаннымъ выше требованіямъ относительно публичности, простоты, устойчивости, равенства и возможной дешевизны тарифовъ, чтобы не стать въ противорѣчіе съ нуждами народнаго хозяйства. Какую же систему должно усвоить государство, вполнѣ свободно распоряжающееся тарифами?

---

1) Государство можетъ свободно ставить цѣли тарифной политики но, конечно, оно не всегда можетъ по своему усмотрѣнію достигать этихъ цѣлей. Напр чисто фискальная тарифная политика при бѣдности народа и слабомъ торговомъ движеніи иногда нетолько не дастъ чистаго финансоваго дохода, но потребуетъ прилагать на содержаніе желѣзныхъ дорогъ изъ общихъ финансовыхъ средствъ. Наоборотъ, при благопріятныхъ условіяхъ, правительство, имѣя въ виду только покровительство народному хозяйству, можетъ получать отъ эксплоатаціи рельсовой сѣти проценты на затраченный капиталъ и сверхъ того чистый остатокъ.

Нѣкоторые утверждаютъ, что государство должно держаться основныхъ принциповъ той же коммерческой системы т. е. сообразоваться при назначеніи провозныхъ платъ съ условіями спроса и предложенія для каждаго даннаго случая или ряда аналогическихъ случаевъ, для каждой категоріи грузовъ, каждой мѣстности и проч. По мнѣнію другихъ государственная система тарифовъ должна быть основана на извѣстныхъ твердыхъ принципахъ и дать единообразіе тарифовъ.

Выше были указаны недостатки коммерческой системы въ рукахъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній и разъяснено, что эти недостатки не могутъ быть устранены государственнымъ контролемъ; здѣсь необходимо разсмотрѣть, въ силахъ ли государство избѣжать пороковъ этой системы, если оно будетъ вполнѣ свободно распоряжаться тарифами?

Мы полагаемъ, что на этотъ вопросъ можетъ быть только отрицательный отвѣтъ по слѣдующимъ соображеніямъ:

1) Основной принципъ коммерческой системы состоитъ въ томъ, что тарифы должны сообразоваться съ разнообразными и измѣнчивыми условіями коммерческаго оборота, вслѣдствіе чего существенными ея принадлежностями являются разнообразіе и измѣнчивость тарифовъ. Но благодаря этому, въ чьихъ бы рукахъ не была коммерческая тарифная система, она непзбѣжно должна привести къ сложности, запутанности и неустойчивости провозныхъ платъ со всѣми послѣдствіями этихъ явленій, которыя объяснены выше.

2) На правительство, практикующее коммерческую систему тарифовъ, возлагается обязанность, брать съ каждаго груза столько, сколько онъ можетъ вынести, слѣдуя принципамъ частнаго коммерсанта, и въ тоже время не только не нарушать, но содѣйствовать всѣмъ справедливымъ частнымъ и общественнымъ интересамъ.

Мы думаемъ, что это программа не только трудная, но практически невыполнимая, такъ какъ она заключаетъ въ себѣ попытку совмѣстить несовмѣстимое. Насколько частному коммерсанту, руководящемуся коммерческими цѣлями, не возможно усвоить государственную точку зрѣнія и достигнуть полной гармоніи своего интереса съ чужими интересами; настолько же государству трудно охранять разнообразные общественные и частные интересы и въ тоже время усвоить образъ дѣйствій частнаго предпринимателя. Частная желѣзнодорожная компанія, назначая провозную плату, имѣетъ передъ собою опредѣленную цѣль, которая даетъ ей возможность оріентироваться въ каждомъ данномъ случаѣ. Эта цѣль—извлеченіе возможно большей прибыли, и за нею исчезаютъ всѣ остальныя соображенія, такъ какъ частному перевозочному предпріятію нѣтъ дѣла до того, какое вліяніе окажетъ взимаемая имъ съ даннаго товара провозная плата на другихъ производителей того же товара, на другія мѣстности, на соприкасающіяся отрасли промышленности, на потребителей. Между тѣмъ въ силу тѣсной связи между различными экономическими фактами, въ силу извѣстной органичности экономической жизни, каждый фактъ несомнѣнно отражается на цѣломъ рядѣ другихъ, болѣе или менѣе соприкасающихся съ первымъ, какъ камень брошенный въ воду вызываетъ волненіе, далеко расходящееся концентрическими кругами. Очевидно, государственная власть, оставаясь таковою, не можетъ игнорировать ни прямыхъ, ни косвенныхъ интересовъ населенія, затрагиваемыхъ ея мѣропріятіями. Правительство устанавливая ту или иную провозную плату, должно не только рѣшить вопросъ, какое вліяніе окажетъ она на данный грузъ и его представителей, но изслѣдовать какъ она отразится на производствѣ, торговлѣ и потребленіи того же товара въ другихъ мѣстностяхъ страны, а также на производствѣ,

торговлѣ и потребленіи другихъ товаровъ, находящихся въ связи съ первымъ. Очевидно, каждая тарифная ставка должна вызывать цѣлое экономическое изслѣдованіе, нерѣдко въ высшей степени сложное и трудное. Такъ и поступаетъ государственная власть при установленіи налоговъ и пошлинъ, при воспособленіи той или иной отрасли промышленности, словомъ, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ ей приходится такъ или иначе воздѣйствовать на экономическую жизнь. И иначе она не можетъ дѣйствовать, если стремится удовлетворительно выполнить лежащую на государствѣ обязанность и избѣжать произвола и опрометчивыхъ распоряженій. Но если каждый тарифъ долженъ быть результатомъ серьезнаго и всесторонняго изслѣдованія, то это потребуетъ столько времени, что коммерческая система утратитъ свои основныя черты. Правительство по необходимости должно будетъ отказаться отъ согласованія своихъ тарифныхъ мѣропріятій съ измѣнчивыми условіями коммерческаго оборота, а вмѣсто этого придерживаться какихъ либо общихъ и болѣе устойчивыхъ факторовъ.

3) Къ тому же будутъ побуждать правительство основныя свойства государственнаго административнаго механизма, который, для предупрежденія злоупотребленій государственною властью, безусловно требуетъ извѣстныхъ довольно тяжеловѣсныхъ формальностей и прохожденія дѣла по инстанціямъ. Чѣмъ шире полномочія правительственнаго органа, чѣмъ болѣе предоставляется его усмотрѣнію по существу дѣла, тѣмъ строже должны быть внѣшнія гарантіи и тѣмъ выше инстанція, рѣшающая дѣло. Если государственная система тарифовъ не будетъ имѣть напередъ опредѣленныхъ принциповъ и, слѣдовательно, тарифные государственные органы получатъ огромную власть распоряжаться всѣмъ транспортомъ страны по своему усмотрѣнію, то эти органы должны быть такъ высоко поставлены, а разсматрива-

мыя ими дѣла должны быть такъ обставляемы съ формальной стороны и по существу, что быстрота дѣйствій, кромѣ исключительныхъ случаевъ, окажется невозможной. Вслѣдствіе этого, если правительственная власть станетъ подражать коммерческой системѣ частныхъ компаній и строитъ тарифы на преходящихъ коммерческихъ условіяхъ, то ея распоряженія будутъ оказываться несвоевременными: они будутъ запаздывать и уже въ силу этого утрачивать свой смыслъ.

4) Помимо всѣхъ указанныхъ, едвали преоборимыхъ для правительства затрудненій слѣдовать коммерческой системѣ, представляется еще одно препятствіе, по нашему мнѣнію, наиболѣе серьезное. Вопросъ состоитъ въ томъ, могутъ ли органы государственной власти, безъ серьезной опасности для народнаго хозяйства, брать на себя столь широкую дискреціонную власть, какую они должны получить при коммерческо-государственной системѣ тарифовъ? Хотя теоретически коммерческая система подчиняетъ желѣзнодорожные тарифы требованіямъ коммерческаго оборота, но въ дѣйствительности желѣзныя дороги могутъ самостоятельно своими тарифными распоряженіями вліять на ходъ экономической жизни. Это вліяніе оказывается огромнымъ въ рукахъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, производя постоянныя пертурбаціи въ экономическихъ отношеніяхъ и вызывая повсемѣстныя жалобы; при концентрированіи же всего тарифнаго дѣла въ рукахъ одной власти, при томъ власти государственной, оно возрастетъ во много разъ. Конечно, эта сила можетъ принести въ извѣстныхъ случаяхъ значительную пользу, но гдѣ гарантія, что она не причинитъ еще болѣе значительнаго вреда? Можно предположить, что правительственные органы будутъ руководиться исключительно благими цѣлями, но не существуетъ никакого ручательства, что они не надѣлаютъ ошибокъ и не дадутъ промышленности ложнаго направленія. И чѣмъ

дольше будетъ продолжаться это вліяніе, тѣмъ труднѣе будетъ оріентироваться въ сложныхъ явленіяхъ, имъ вызываемыхъ, и опредѣлить, составляютъ ли извѣстные факты результатъ естественнаго развитія промышленности или они вызваны искусственными мѣрами государства.

Для уясненія значенія тарифной желѣзнодорожной политики, умѣстно сравнить ее съ политикой таможенной. Покровительственная таможенная политика также не имѣетъ въ виду давать искусственнаго направленія промышленности, а стремится къ тому, чтобы облегчить развитіе тѣхъ отраслей производства, которыя имѣютъ естественные задатки роста и процвѣтанія; задачи таможенной политики далеко не такъ широки, какъ политики желѣзнодорожной, потому что она имѣетъ въ виду только нѣкоторыя производства; вліяніе ея на промышленность по самому существу равномѣрнѣе, потому что она воздѣйствуетъ не на то или иное предпріятіевъ частности, а предоставляетъ всѣмъ предпріятіямъ извѣстной отрасли производства болѣе или менѣе одинаковыя условія, удерживая на извѣстной высотѣ цѣну иностранныхъ продуктовъ; наконецъ, покровительственная таможенная политика не устраняетъ вліянія на цѣны внутренней конкурренціи и не гонится за тѣмъ, чтобы измѣнять пошлины сообразно каждому измѣненію въ промышленности и торговлѣ. Не смотря на кажущуюся простоту задачи и способовъ дѣйствія, таможенное покровительство на практикѣ оказывается чрезвычайно труднымъ дѣломъ, и исторія гораздо болѣе богата ошибками, нежели удачными таможенными мѣрами.

Желѣзнодорожная тарифная политика захватываетъ хозяйственную жизнь гораздо шире и глубже. Желѣзными дорогами пользуются всѣ отрасли производства и торговли и всѣ классы населенія; цѣна перевозки можетъ вліять не только на ту или иную отрасль промышленности, но на каждую мѣстность, на каждаго отдѣльнаго произво-

дителя, опредѣляя условія его дѣятельности. Сосредоточеніе этой силы въ однихъ рукахъ, которыя распоряжались бы ею „коммерчески“, устанавливая по своему усмотрѣнію нормы провозныхъ платъ, создало бы такой экономическій абсолютизмъ, который не можетъ не внушать страха.

Всѣ эти соображенія приводятъ къ убѣжденію, что коммерческая система тарифовъ и въ рукахъ государства не утрачиваетъ присущихъ ей неудобствъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ пріобрѣтаетъ новыя опасныя качества, вслѣдствіе чего многіе сторонники государственной тарифной системы пришли къ мысли, что такая система должна быть построена на твердыхъ опредѣленныхъ принципахъ и давать единообразный тарифъ для всей рельсовой сѣти.

Нѣкоторыя существенныя преимущества единообразнаго государственнаго тарифа очевидны, такъ какъ онъ удовлетворяетъ требованіямъ простоты, удобства, устойчивости и обезпечиваетъ равенство для всѣхъ въ пользованіи государственными транспортными учрежденіями, а съ другой стороны — охраняетъ народное хозяйство отъ слишкомъ сильнаго и далеко небезопаснаго вмѣшательства и вліянія правительственныхъ исполнительныхъ органовъ. Эти выгодныя стороны признаютъ за единообразнымъ государственнымъ тарифомъ и сторонники коммерческой системы; но по ихъ мнѣнію такой тарифъ будетъ основанъ на мертвой схемѣ, а не на живомъ законѣ спроса и предложенія, регулирующемъ экономическую жизнь, а потому окажется непригоднымъ и убыточнымъ. Кромѣ того указываются частныя неудобства, напр. что однообразный тарифъ лишитъ дороги возможности защищаться противъ конкурренціи и будетъ несправедливъ для отдѣльныхъ линій вслѣдствіе различія въ эксплоатаціонныхъ расходахъ.

Послѣднія два возраженія имѣютъ условное значеніе, исходя съ точки зрѣнія интересовъ отдѣльныхъ дорогъ. Съ общегосударственной точки зрѣнія нѣтъ основаній допускать внутри страны конкурренцію между желѣзными дорогами и желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями. Для государства наиболѣе выгодно, чтобы грузы направлялись по кратчайшимъ рельсовымъ путямъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда чрезмѣрное обремененіе одной изъ кратчайшихъ дорогъ затрудняло бы сообщеніе и требовало значительныхъ новыхъ затратъ на усиленіе провозоспособности дороги. Точно также государство не имѣетъ цѣли подрывать судоходство конкурентными желѣзнодорожными тарифами. Въ интересахъ народнаго хозяйства желательно, чтобы грузы распредѣлялись между рельсовыми и водяными путями сообразно естественнымъ свойствамъ и преимуществамъ этихъ путей; но справедливо, чтобы водяные пути рентировали затраченный на нихъ государствомъ капиталъ, если такое же требованіе предъявляется къ желѣзнымъ дорогамъ. За симъ съ государственной точки зрѣнія сохраняетъ значеніе лишь вопросъ о конкурренціи отечественныхъ рельсовыхъ путей съ иностранными путями сообщеній. Регулированіе этой конкурренціи можетъ потребовать спеціальныхъ мѣропріятій, вовсе не исключаемыхъ безусловно государственной тарифной системой.

По аналогичнымъ соображеніямъ устраняется и возраженіе, основанное на различіи эксплоатаціонныхъ расходовъ отдѣльныхъ дорогъ. Даже при коммерческой системѣ, практикуемой частными компаніями, различія въ расходахъ эксплоатаціи оказываютъ весьма слабое вліяніе на тарифы; для государства же сѣть рельсовыхъ путей, какъ бы ни дѣлилась она въ административномъ отношеніи, есть несомнѣнно *одно цѣлое,* а потому правильный хозяйственный счетъ можетъ имѣть мѣсто только

относительно этого цѣлаго. Если рельсовая сѣть должна выручить, для покрытія расходовъ и процентовъ на капиталъ, 100 мил. руб., то для государства важна эта сумма, а не распредѣленіе ея между отдѣльными дорогами. Однѣ линіи всегда будутъ давать большой чистый доходъ, а другія — убытки, но и тѣ, и другія могутъ быть равно полезны и необходимы съ государственной точки зрѣнія[1]), и вполнѣ справедливо, если за одинаковыя услуги онѣ будутъ брать одинаковое вознагражденіе. Различіе въ доходности отдѣльныхъ дорогъ для государства почти то же самое, что различіе въ доходности различныхъ станцій на одной дорогѣ. Притомъ балансированіе прибылей и убытковъ мѣстныхъ государственныхъ учрежденій въ общемъ государственномъ счетѣ вовсе не составляетъ особенности рельсовыхъ путей. Тотъ же принципъ прилагается къ почтовымъ, телеграфнымъ, государственнымъ кредитнымъ учрежденіямъ, не говоря уже объ обще-административныхъ и фискальныхъ учрежденіяхъ, собирающихъ пошлины за оказываемыя публикѣ услуги Исключеніе составляютъ учрежденія строго мѣстнаго характера, служащія для потребностей ограниченнаго района или частныхъ лицъ. Такой характеръ имѣютъ въ рельсовой сѣти нѣкоторыя питательныя вѣтви и подъѣздные пути, установленіе для которыхъ особыхъ тарифовъ, соотвѣтствующихъ расходамъ эксплоатаціи, не представляетъ затрудненій.

Остается затѣмъ принципіальное возраженіе противъ однообразнаго государственнаго тарифа, какъ основаннаго на „мертвой схемѣ“, игнорирующей реальныя экономическія отношенія. Само собою разумѣется, что если бы была предложена такая схема, то она должна быть признана негодной. Но сторонники государственнаго тарифа

---

1) Конечно, этотъ принципъ не можетъ оправдывать постройки безъ-доходныхъ дорогъ, если сооруженіе ихъ не составляетъ крайней необходимости для государства.

имѣютъ въ виду не „мертвую схему“, не „отвлеченную математическую формулу“, а *формулу экономическую*, которая должна не устранять закона спроса и предложенія, а разумно пользоваться имъ для достиженія общегосударственныхъ цѣлей.

Возможно-ли найти такую экономическую формулу? Отрицательный отвѣтъ на этотъ вопросъ, какъ мы полагаемъ, основанъ на недоразумѣніи, на слишкомъ узкомъ пониманіи закона спроса и предложенія и игнорированіи того метода, которому ежедневно слѣдуютъ въ своихъ расчетахъ не только государственныя учрежденія, но и частныя лица.

„Спросъ и предложеніе“ или „законъ спроса и предложенія“ есть техническое выраженіе, обозначающее совокупность экономическихъ условій, которыми опредѣляется цѣна вещей и услугъ. Между этими условіями одни имѣютъ частный и случайный характеръ, встрѣчаясь въ единичныхъ случаяхъ; другія представляютъ болѣе общіе, болѣе широкіе по сферѣ своего дѣйствія и болѣе постоянные экономическіе факторы. Экономическая дѣятельность можетъ соображаться съ тѣми или другими условіями, но очевидно, чѣмъ она шире, тѣмъ болѣе ей приходится игнорировать частности и случайности и держаться наиболѣе важныхъ и общихъ условій. Для мелкаго ремесленника или лавочника спросъ опредѣляется требованіями его немногочисленныхъ кліентовъ и для него привычки и вкусы каждаго заказчика и покупщика имѣютъ серьезное значеніе; но крупный фабрикантъ совсѣмъ иначе ведетъ расчеты. Онъ также соображается съ требованіями рынка, выбирая цвѣтъ и рисунокъ для ткани, толщину листа для листоваго желѣза, тотъ или иной образецъ для земледѣльческаго орудія, опредѣляя количество производства разныхъ видовъ своего товара, дѣлая имъ фабричную расцѣнку и пр., но онъ вовсе не обращаетъ при этомъ вниманія на тре-

бованія того или иного отдѣльнаго потребителя. Для него гораздо важнѣе среднія статистическія данныя о производствѣ и потребленіи, ему необходимо уловить массовыя потребности, вкусы и привычки большинства потребителей и тѣ среднія техническія условія, отъ которыхъ не должно отставать его производство, чтобы не быть подавленнымъ на рынкѣ. Умѣніе сдѣлать правильное обобщеніе изъ ряда частныхъ случаевъ и уловить наиболѣе важные факторы является для крупнаго коммерсанта единственнымъ надежнымъ основаніемъ правильнаго расчета и залогомъ его успѣха.

Если мы обратимся въ частности къ желѣзнымъ дорогамъ, то и здѣсь найдемъ тоже явленіе. Директора желѣзныхъ дорогъ, которые увѣряютъ, что желѣзнодорожные тарифы должны сообразоваться съ условіями каждаго даннаго случая, слѣдуютъ этому правилу только тогда, когда они назначаютъ провозную плату непосредственно по соглашенію съ извѣстнымъ кліентомъ. Но по многимъ причинамъ желѣзнодорожныя управленія примѣняютъ этотъ пріемъ лишь въ видѣ исключенія; во всѣхъ же остальныхъ случаяхъ они кладутъ въ основу своихъ тарифныхъ расчетовъ извѣстныя общія условія, среди которыхъ работаетъ ихъ дорога, причемъ соображенія, умѣстныя для маленькой мѣстной дороги, работающей для своего района, были бы мелочны и совершенно непригодны для первокласснаго пути, направленіе и успѣхъ дѣятельности котораго опредѣляется состояніемъ важнѣйшихъ отраслей промышленности въ странѣ и ходомъ міровой торговли.

Нѣтъ надобности увеличивать число примѣровъ для подтвержденія мысли, что игнорированіе при экономическихъ расчетахъ и мѣропріятіяхъ второстепенныхъ измѣнчивыхъ фактовъ и вліяній вовсе не означаетъ игнорированія закона спроса и предложенія и что, напротивъ, всякое мѣропріятіе, имѣющая въ виду обширное поле дѣйствій, должно опираться на болѣе общіе и постоян-

ные факторы. Установленная на основаніи этихъ важнѣйшихъ факторовъ средняя норма, если только она выбрана удачно, окажется наиболѣе пригодной, такъ какъ она будетъ отвѣчать главнѣйшимъ общественнымъ потребностямъ. Государственная власть, издавая общіе законы, устанавливая общія повинности, налоги и пошлины или принимая общія положительныя мѣры благоустройства слѣдуетъ указанному принципу т. е. устанавливаетъ извѣстную среднюю норму, оставляя въ сторонѣ разнообразіе измѣнчивыхъ конкретныхъ фактовъ.

Разъ желѣзнодорожный транспортъ пріобрѣлъ такое значеніе, что государство должно вмѣшаться въ опредѣленіе цѣны провоза, чтобы дать частнымъ предпріятіямъ и всему народному хозяйству ясный и прочный базисъ для экономическихъ расчетовъ и соблюсти справедливость, оно должно обратиться къ изысканію общей формулы для однообразной таксаціи провозныхъ платъ на всей желѣзнодорожной сѣти, и эту формулу, если она будетъ удачно составлена, нѣтъ никакого основанія считать „искусственною“ или „мертвою схемою“.

§ 40. Составленіе схемы государственнаго тарифа представляетъ практическую задачу, подробная разработка которой не входитъ въ планъ настоящаго труда; однако мы считаемъ умѣстнымъ указать руководящія начала для разрѣшенія этого вопроса, вытекающія изъ условій желѣзнодорожнаго транспорта.

Цѣна желѣзнодорожныхъ услугъ въ государственномъ тарифѣ должна опредѣляться условіями спроса на эти услуги и условіями предложенія ихъ, но не для отдѣльныхъ случаевъ и не для отдѣльныхъ дорогъ, а въ видѣ среднихъ нормъ для цѣлой страны. Спросъ на желѣзнодорожныя перевозки выражается совокупностью пассажирскаго и товарнаго движенія и средствами населенія оплачивать желѣзнодорожный транспортъ; пред-

ложеніе должно стремиться найти такія среднія нормы провозныхъ платъ, которыя, наилучше утилизируя платежныя средства населенія, давали бы доходъ для покрытія расходовъ эксплоатаціи и процентовъ на желѣзнодорожный капиталъ.

Сумма дохода, требующагося для сбалансированія государственной желѣзнодорожной смѣты расходовъ, должна быть раздѣлена между желѣзнодорожными грузами, которые представляются разнокачественными, такъ какъ, во 1-хъ, издержки перевозки ихъ не одинаковы; во 2-хъ, они обладаютъ различною платежною способностью.

Является вопросъ: необходимо-ли руководиться обоими этими факторами или однимъ изъ нихъ? Мнѣнія на этотъ счетъ расходятся: одни полагаютъ, что государственный тарифъ долженъ быть построенъ только на издержкахъ провоза, а потому допускаютъ лишь тѣ различія провозныхъ платъ, которыя вытекаютъ изъ этого основанія; другіе утверждаютъ, что необходимо также принимать во вниманіе платежную способность грузовъ и даже отдавать преимущество этому началу въ тѣхъ случаяхъ, когда оно не совпадаетъ съ первымъ.

Это разногласіе легко примиряется относительно пассажирскаго тарифа, такъ какъ дѣленіе пассажировъ по классамъ соотвѣтствуетъ, съ одной стороны, высшимъ расходамъ желѣзныхъ дорогъ на перевозку пассажировъ высшихъ классовъ; а съ другой—различію платежной способности. Число классовъ и схема провозныхъ платъ по классамъ и быстротѣ передвиженія опредѣляются на основаніи опытныхъ данныхъ, которыя указываютъ, насколько окупаютъ себя пассажиры высшихъ классовъ и насколько поэтому умѣстно предоставленіе этимъ пассажирамъ различныхъ дорого стоющихъ удобствъ.

Гораздо болѣе споровъ вызываетъ система товарныхъ тарифовъ. Сторонники издержекъ производства предложили такъ называемую *натуральную систему*, кото-

рая называется иначе эльзасъ-лотарингской по ея первоначальному образцу или Gewicht-Raum-Wagen System; сторонники тарифовъ по платежной способности грузовъ стоятъ за классификацію по цѣнности (Werthclassificationtarif), называемую также *историческою системою*.

§ 41. Такъ называемая натуральная система, введенная первоначально на эльзасъ-лотарингскихъ дорогахъ, какъ временная мѣра для облегченія расчетовъ, отличается простотою основнаго принципа и конструкціи. Всѣ грузы разсматриваются здѣсь только какъ извѣстная тяжесть, какъ извѣстное количество вѣсовыхъ единицъ, требующее соотвѣтственныхъ расходовъ на передвиженіе и подготовительныя операціи. Для желѣзной дороги по этой системѣ безразлично, везетъ ли она пудъ золота или пудъ каменнаго угля; для нея имѣютъ значеніе только *условія перевозки*, вліяющія на величину расхода. Между этими условіями принимаются во вниманіе лишь наиболѣе общія и важнѣйшія, какъ то: скорость передвиженія груза, величина партій груза, родъ подвижнаго состава, и сообразно этому назначаются различныя ставки для грузовъ большой и малой скорости, для перевозки небольшими партіями и цѣлыми вагонами, для перевозки въ открытыхъ или закрытыхъ вагонахъ.

Такъ какъ въ издержки эксплоатаціи входятъ расходы зависящія и не зависящія отъ проходимаго грузомъ разстоянія, то эти двѣ категоріи расходовъ покрываются двумя отдѣльными сборами, изъ которыхъ первый—плата за перевозку или фрахтъ—расчитанъ на единицу пути и слѣдовательно, пропорціоналенъ пробѣгу груза, а второй—экспедиціонный сборъ—взимается по вѣсу груза независимо отъ разстоянія перевозки или представляетъ скалу, построенную на большихъ единицахъ разстоянія.

Простѣйшую схему этой тарифной системы представляетъ эльзасъ-лотарингскій тарифъ 1871 года, а именно:

Тарифныя ставки въ пфенигахъ.

	Провозная плата за центнеро-милю	Экспедиционный сборъ съ центнера-груза.
I. Грузы большой скорости	9,6	12
II. Грузы партіями до 100 центнеровъ (Stückgut)	3,84	9,6
III Повагонная перевозка въ закрытыхъ вагонахъ (классъ А)		
а) Партіи въ 100 центнеровъ . . .	2,88	7,2
Свыше 100 центнеровъ до 200 центнеровъ за дополнительный вѣсъ .	1,92	2,4
б) Партіи въ 200 центнеровъ	2,4	4,8
IV. Повагонная перевозка въ открытыхъ вагонахъ (классъ В)		
а) Партіями въ 100 центнеровъ . . .	1,92	7,2
Свыше 100 до 200 центнеровъ за дополнительный вѣсъ	0,96	2,4
b) Партіями въ 200 центнеровъ . . .	1,44	4,8
V. Спеціальный тарифъ	0,96	7,2

Такимъ образомъ тарифъ, обнимающій все товарное движеніе, за исключеніемъ перевозки скота и нѣкоторыхъ другихъ спеціальныхъ грузовъ, состоитъ здѣсь изъ девяти двойныхъ тарифныхъ ставокъ или изъ 18 цифръ.

Въ нынѣ дѣйствующихъ въ Германіи и Австріи тарифахъ, построенныхъ на принципѣ натуральной системы, но съ существенными отступленіями, схема сложнѣе, вслѣдствіе подраздѣленія на два класса грузовъ большой скорости, введенія трехъ „спеціальныхъ тарифовъ“ и особыхъ тарифовъ для цѣнныхъ грузовъ, взрывчатыхъ веществъ, громоздкихъ и тяжеловѣсныхъ предметовъ и проч. На ряду съ нормальнымъ тарифомъ существуютъ тарифы „исключительные“.

Съ принципіальной точки зрѣнія натуральная система имѣетъ за собою преимущества простоты и удобства, какъ для желѣзныхъ дорогъ, такъ и для публики, что даетъ возможность сдѣлать экономію и въ эксплоатаціонныхъ расходахъ; кромѣ того она покровительствуетъ возможно лучшей утилизаціи подвижнаго состава, давая значительныя преміи за полную нагрузку вагоновъ и содѣйствуетъ употребленію болѣе дешевыхъ открытыхъ вагоновъ (платформъ). На сколько покровительство повагоннымъ перевозкамъ, создающее особыхъ комиссіонеровъ, собирающихъ грузы и сдающихъ ихъ большими партіями желѣзнымъ дорогамъ, а также покровительство перевозкамъ въ открытомъ подвижномъ составѣ выгодно для желѣзныхъ дорогъ и для народнаго хозяйства, это вопросъ спорный [1]).

Коренной принципіальный недостатокъ натуральнаго тарифа состоитъ въ томъ, что онъ игнорируетъ различіе платежной способности грузовъ, хотя, впрочемъ, болѣе въ теоріи. На практикѣ оказалось невозможнымъ уравнять высокоцѣнные и малоцѣнные грузы, даже при значительно пониженныхъ ставкахъ для повагонныхъ перевозокъ и перевозокъ въ открытыхъ вагонахъ, которыми могли пользоваться малоцѣнные грузы. Въ позднѣйшихъ схемахъ натуральнаго тарифа, дѣйствующихъ въ настоящее время въ Германіи и Австріи, допущены, какъ замѣчено выше, существенныя отступленія отъ первоначальнаго образца, такъ какъ въ нихъ подъ именемъ „спеціальныхъ тарифовъ“ введено нѣсколько пониженныхъ классовъ для дешевыхъ грузовъ. Это отступленіе ослабило односторонность натуральной системы и приблизило ее къ системѣ „исторической“.

§ 42. Историческая или классная система не отрицаетъ значенія издержекъ производства и потому дѣлаетъ раз-

[1]) Доводы pro и contra наиболѣе подробно изложены у Lehr'a—Eisenbahnwesen und Eisenbahnmonopol.

личіе между грузами большой и малой скорости, между обыкновенными и громоздкими грузами и проч. Въ извѣстной степени она покровительствуетъ и повагонной перевозкѣ, хотя такое покровительство можетъ возбуждать сомнѣнія, какъ привиллегія крупнымъ отправителямъ и коммиссіонерамъ, вслѣдствіе чего имъ необходимо пользоваться весьма осторожно.

Но кромѣ издержекъ производства, классная система выдвигаетъ на первый планъ экономическую способность грузовъ выносить перевозку или иначе ихъ платежную способность. Главнымъ показателемъ платежной способности грузовъ историческая система признаетъ ихъ *цѣнность* и сообразно этому устанавливаетъ тарифную классификацію по цѣнности т. е. назначаетъ высшія платы для грузовъ цѣнныхъ и нисшія для грузовъ малоцѣнныхъ.

Такъ какъ вмѣстѣ съ тѣмъ платежная способность грузовъ сильнѣе напрягается при далекихъ перевозкахъ, нежели при передвиженіи на малыя разстоянія, то на томъ же принципѣ согласованія тарифа съ платежною способностью груза основывается пониженіе провозной платы за единицу пути при увеличеніи пробѣга т. е. дифференціація тарифа.

Такимъ образомъ тарифы исторической системы являются, во 1-хъ, классными тарифами по принципу цѣнности, во 2-хъ, тарифами дифференціальными.

Слабыя стороны этой системы заключаются въ ея большей сложности и въ необходимости контроля надъ грузоотправителями для предупрежденія отправки по нисшимъ тарифамъ грузовъ, отнесенныхъ къ высшимъ классамъ. Затѣмъ нельзя не признать, что составленіе удовлетворительной классификаціи и дифференціальной скалы тарифа представляетъ большія трудности и не свободно отъ извѣстной произвольности, хотя отъ такой же произ-

вольности не свободны и тарифные классы натуральной системы, основанные на издержкахъ производства, такъ какъ точныя исчисленія разницы въ издержкахъ эксплоатаціи при попудной и повагонной перевозкѣ, при употребленіи открытыхъ и закрытыхъ вагоновъ рѣшительно не возможны.

Существенное преимущество исторической системы состоитъ въ томъ, что она даетъ возможность желѣзнымъ дорогамъ болѣе полно удовлетворять потребностямъ народнаго хозяйства, а вмѣстѣ съ тѣмъ обезпечиваетъ дорогамъ болѣе значительный доходъ.

Рельсовые пути сооружаются для облегченія транспорта, а вмѣстѣ съ тѣмъ производства и потребленія возможно большаго числа товаровъ. Эта цѣль достигатся быстротою, регулярностью, безопасностью и дешевизною перевозки, но такъ какъ не всѣ грузы требуютъ этихъ качествъ въ одинаковой мѣрѣ, то въ интересахъ народнаго хозяйства желательно, чтобы желѣзныя дороги предоставляли разнымъ категоріямъ грузовъ такую перевозку, въ какой они наиболѣе нуждаются, и брали съ нихъ для покрытія расходовъ сборъ, соотвѣтственный ихъ платежной силѣ. Такъ какъ цѣнные грузы болѣе нуждаются въ быстротѣ и регулярности перевозки, то желѣзная дорога даетъ имъ эти качества транспорта, но беретъ съ нихъ высшую плату; грузамъ же малоцѣннымъ она даетъ необходимую для нихъ дешевизну перевозки. Такимъ образомъ обѣ категоріи грузовъ взаимно поддерживаютъ другъ друга и путемъ надлежащаго сочетанія достигаютъ общей цѣли. Безъ этой взаимной поддержки ни тѣ, ни другіе грузы во многихъ случаяхъ не могли бы пользоваться благами усовершенствованнаго транспорта, ибо нельзя было бы устроить дорогіе рельсовые пути ни для перевозки однихъ цѣнныхъ грузовъ, вслѣдствіе ограниченнаго ихъ количества, ни для грузовъ малоцѣнныхъ, вслѣдствіе ихъ малой доходности. Взаимная поддержка

грузовъ есть ни что иное, какъ взаимная помощь между различными отраслями производства въ народномъ хозяйствѣ, а съ другой—между различными фазисами одного и того же производства. Обрабатывающая промышленность, доставляющая, доходные для желѣзной дороги грузы въ видѣ цѣнныхъ издѣлій, поддерживаетъ каменноугольное дѣло, давая возможность понизить тарифъ для каменнаго угля, и въ свою очередь поддерживается каменноугольной промышленностью, безъ грузовъ которой рельсовый путь, быть можетъ, не могъ бы существовать. Одинъ и тотъ же производитель, уплачивая высокій тарифъ за перевозку цѣнныхъ готовыхъ продуктовъ, пользуется въ то же время дешевой провозной платой для топлива, руды, дерева и т. п. Точно также производители и торговцы, оплачивающіе болѣе высокою цѣною перевозку на ближайшіе рынки, обезпечиваютъ себѣ и другимъ производителямъ возможность воспользоваться дешевымъ провозомъ для доставки грузовъ на рынки отдаленные, которые безъ этого условія были бы для нихъ не доступны.

Не требуетъ доказательствъ, что система, развивающая всѣ отрасли перевозки и извлекающая изъ различныхъ категорій грузовъ доходъ сообразно ихъ платежной способности, обезпечиваетъ болѣе доходность рельсовыхъ путей, нежели однообразная средняя тарифная ставка, которая или окажется слишкомъ высокой для грузовъ малоцѣнныхъ и сократитъ ихъ движеніе, или уменьшитъ значительно валовой и чистый доходъ отъ цѣнныхъ грузовъ. Классная система, удачно составленная, даетъ возможность выиграть на количествѣ первыхъ грузовъ и на качествѣ вторыхъ.

Классную систему упрекаютъ въ несправедливости, такъ какъ она облагаетъ грузы сборомъ несоотвѣтственно издержкамъ перевозки, слѣдовательно отягощаетъ однѣ отрасли транспорта и облегчаетъ другія. Утвержденіе, что „справедливою“ цѣною должно считать цѣну, соот-

вѣтствующую въ каждомъ данномъ случаѣ издержкамъ производства, подлежитъ вообще большому сомнѣнію; а съ общегосударственной точки зрѣнія это воззрѣніе тѣмъ менѣе выдерживаетъ критику. Выше было разъяснено, что при разумномъ пользованіи классная система служитъ не къ отягощенію, а къ облегченію транспорта цѣнныхъ товаровъ, которые вовсе не могли бы воспользоваться рельсовыми путями или должны были бы платить гораздо дороже безъ перевозки малоцѣнныхъ грузовъ, дающихъ желѣзнымъ дорогамъ въ общей своей массѣ весьма значительный доходъ.

Кромѣ того, хотя тарифная классификація по цѣнности опирается на различіе платежной способности грузовъ, но въ общемъ она не противорѣчитъ и до извѣстной степени совпадаетъ съ принципомъ издержекъ производства. Если мы будемъ разсматривать отдѣльные случаи перевозки, то окажется, что перевозимые въ одномъ поѣздѣ сто пудовъ дешевыхъ желѣзныхъ издѣлій и сто пудовъ дорогихъ шерстяныхъ матерій, могутъ вызывать одинаковый расходъ; но совсѣмъ иначе представится вопросъ съ болѣе общей точки зрѣнія. Несомнѣнно, что цѣнные грузы преимущественно нуждаются въ быстротѣ и регулярности перевозки и въ болѣе совершенномъ подвижномъ составѣ; а эти качества транспорта требуютъ весьма значительныхъ издержекъ, безъ которыхъ можно обойтись при перевозкѣ однихъ малоцѣнныхъ грузовъ. Сверхъ того желѣзная дорога несетъ гораздо большую отвѣтственность въ случаѣ утраты или поврежденія цѣнныхъ грузовъ. Но если цѣнные грузы требуютъ такимъ образомъ значительныхъ дополнительныхъ расходовъ и представляютъ большій рискъ, то, при ограниченномъ ихъ количествѣ, они и согласно принципу издержекъ производства должны платить высшую провозную плату.

Не противорѣчитъ принципу издержекъ производства и дифференціальный тарифъ, такъ какъ расходы перевозки уменьшаются при увеличеніи пробѣга груза [1]).

§ 43. Признавая по вышеизложеннымъ соображеніямъ, что однообразный для всей сѣти государственный желѣзнодорожный тарифъ долженъ быть тарифомъ класснымъ по принципу цѣнности и дифференціальнымъ, мы не отрицаемъ трудностей составленія классификаціи и дифференціальной скалы этого тарифа. Въ этой работѣ необходимо исходить изъ данныхъ, добытыхъ предшествующимъ опытомъ жезѣзныхъ дорогъ, и реформируя дѣйствовавшую раньше тарифную систему, обязательно щадить созданные ею интересы. Тарифъ долженъ быть согласованъ съ экономическими условіями страны, преобладаніемъ тѣхъ или иныхъ производствъ, ихъ территоріальнымъ распредѣленіемъ, отдаленностью рынковъ сбыта и проч., вслѣдствіе чего количество тарифныхъ классовъ и разница между тарифными классными ставками, точно также какъ нормы дифференціальнаго пониженія провозной платы могутъ быть различны въ различныхъ странахъ. Руководясь при составленіи классификаціи цѣнностью грузовъ, нельзя пренебрегать нѣкоторыми существенными особенностями производства и потребленія товаровъ, вліяющими на различіе ихъ платежной способности при одинаковой цѣнѣ. Удовлетвореніе этому требованію вполнѣ возможно, такъ какъ число тарифныхъ классовъ не можетъ быть слишкомъ велико, и въ каждый изъ нихъ войдутъ грузы различной цѣнности.

---

1) Принципіальное обсужденіе вопроса о справедливости класснаго и дифференціальнаго тарифа см. *E. Sax*, Die Eisenbahnen, 419, *G. Cohn*. Englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre, 65—85, *Ulrich*, Das Eisenbahntarifwesen, 110—114.

Основными качествами, государственнаго тарифа мы признаемъ однообразіе для цѣлой сѣти и постоянство; но это требованіе не отрицаетъ необходимости спеціальныхъ или исключительныхъ тарифовъ для нѣкоторыхъ исключительныхъ случаевъ. Если такія исключенія будутъ допускаться послѣ тщательнаго изслѣдованія и строгой критической оцѣнки ихъ съ точки зрѣнія государственной пользы, то, не нарушая единства и прочности тарифной системы, столь необходимыхъ для правильнаго хода и здороваго роста промышленности и торговли, они дадутъ возможность удовлетворять потребностямъ, вызваннымъ исключительными обстоятельствами.

Выработать общую тарифную схему, постепенно видоизмѣнять ее сообразно требованіямъ жизни и, наконецъ, разрѣшать исключительные случаи спеціальными мѣропріятіями—такова задача тарифной государственной политики.

Остается въ заключеніе сказать, что полное осуществленіе государственной системы тарифовъ предполагаетъ *государственное владѣніе* желѣзнодорожною сѣтью, иначе трудно избѣжать нарушенія правъ и законныхъ интересовъ частныхъ компаній. Государственное владѣніе не предрѣшаетъ однако вопроса о способѣ *технической* эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Для правильной постановки тарифнаго дѣла необходимо, чтобы государство, въ качествѣ собственника рельсовыхъ путей, имѣло право назначать тарифы и распоряжаться доходами желѣзныхъ дорогъ; но не имѣетъ существеннаго значенія, будетъ ли правительство вести эксплоатацію своими органами или передастъ ее на извѣстныхъ условіяхъ и за извѣстное вознагражденіе частной предпріимчивости. Какъ ни важенъ вопросъ о способѣ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ самъ по себѣ, онъ долженъ разрѣшаться по другимъ основаніямъ.

ПРИЛОЖЕНІЕ.

Конкурренція желѣзныхъ дорогъ съ внутренними водяными путями.

§ 23. Общая характеристика естественныхъ и искусственныхъ внутреннихъ водяныхъ путей. § 24. Спорность вопроса о способности внутреннихъ водяныхъ путей конкуррировать съ желѣзными дорогами. § 25. Статистическія данныя о работѣ рельсовыхъ и водяныхъ путей. § 26. Положеніе водяныхъ путей въ Германіи. § 27. Во Франціи. § 28. Въ Англіи. § 29 Въ Бельгіи. § 30. Въ Австріи. § 31. Въ С. А. Соединенныхъ Штатахъ. § 32. Въ Россіи. §§ 33 и 34. Мнѣнія о конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ рѣками и каналами.

§ 23. Перевозка по *естественнымъ* внутреннимъ водянымъ путямъ—судоходнымъ рѣкамъ, и по путямъ *искусственнымъ*—каналамъ представляетъ много общихъ условій, почему вопросъ о конкурренціи тѣхъ и другихъ путей съ желѣзными дорогами необходимо разсмотрѣть совмѣстно, принимая во вниманіе, конечно, качественныя ихъ различія.

Большія многоводныя рѣки, удобныя для судоходства по естественнымъ своимъ условіямъ, безъ особыхъ приспособленій и большихъ затратъ, имѣютъ слѣдующія важныя преимущества передъ каналами: 1) естественно-судоходныя рѣки представляютъ даровой путь, не требующій большихъ расходовъ, а потому судоходство по нимъ свободно отъ уплаты процентовъ на капиталъ, который долженъ рентировать своею работою каналъ; 2) отсутствіе шлюзовъ избавляетъ судоходство отъ

значительныхъ расходовъ и задержекъ, крайне замедляющихъ движеніе судна, и даетъ возможность воспользоваться быстроходными судами; 3) рѣчное судоходство при движеніи внизъ по теченію пользуется даровою движущею силою воды.

Выгоды каналовъ состоятъ въ большей правильности и постоянствѣ ихъ фарватера, въ отсутствіи мелей, заносовъ, карчей, опасныхъ ледоходовъ, а также въ меньшей зависимости отъ естественнаго уровня воды и отъ быстроты теченія.

Выгодныя стороны каналовъ могутъ быть вполнѣ или отчасти достигнуты на судоходныхъ рѣкахъ посредствомъ ихъ регулированія, устройства шлюзовъ (канализированіе рѣкъ) и другихъ приспособленій, гдѣ въ томъ встрѣчается надобность; но чѣмъ больше такихъ искусственныхъ сооруженій, требующихъ значительныхъ издержекъ, тѣмъ болѣе рѣчное судоходство приближается по своимъ условіямъ къ судоходству по каналамъ. Съ другой стороны, только такое канализированіе рѣкъ, однѣхъ на всемъ протяженіи, другихъ—на нѣкоторыхъ малодоступныхъ для судоходства участкахъ, и сооруженіе соединительныхъ каналовъ между рѣчными бассейнами могутъ расширить сѣть водяныхъ внутреннихъ путей и дать ту связь частей, какою отличается сѣть желѣзнодорожная.

§ 24. Вопросъ о способности естественныхъ и искусственныхъ внутреннихъ водяныхъ путей выдерживать конкурренцію съ желѣзными дорогами относится къ числу вопросовъ весьма спорныхъ. Одни изслѣдователи утверждаютъ, что рельсовые пути способны подавить судоходство даже на большихъ и удобныхъ судоходныхъ рѣкахъ; по мнѣнію другихъ—съ желѣзными дорогами не въ силахъ конкуррировать лишь второстепенные рѣки и каналы; по мнѣнію третьихъ—при правильной поста-

новкѣ дѣла, не только судоходныя рѣки, но и каналы могутъ вести вполнѣ успѣшно борьбу съ рельсовыми путями относительно перевозки малоцѣнныхъ и громоздкихъ грузовъ, такъ какъ не только естественные, но и искуственные внутренніе водяные пути даютъ наиболѣе дешевый транспортъ. Этотъ споръ возникъ тотчасъ послѣ устройства первыхъ желѣзныхъ дорогъ и до настоящаго времени не оконченъ. Ниже намъ придется остановиться подробнѣе на разборѣ этихъ мнѣній, здѣсь же умѣстно будетъ упомянуть о нѣкоторыхъ изъ нихъ.

Уже въ 40-хъ годахъ скептическое воззрѣніе на способность внутреннихъ водяныхъ путей конкуррировать съ желѣзными дорогами было формулировано Тейсераномъ. На основаніи первыхъ опытовъ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ рѣчнымъ судоходствомъ онъ приходитъ къ заключенію, что желѣзныя дороги берутъ перевѣсъ въ борьбѣ, хотя вмѣстѣ съ тѣмъ указываетъ, что рельсовые пути, вѣроятно, будутъ имѣть сильнаго соперника въ рѣчномъ пароходствѣ [1]). Изъ новѣйшихъ компетентныхъ писателей Em. Sax хотя признаетъ, что большія судоходныя рѣки по условіямъ транспорта равносильны съ желѣзными дорогами и даже превосходятъ ихъ, но категорически отрицаетъ способность къ конкурренціи съ рельсовыми путями каналовъ [2]). Еще болѣе скептическое воззрѣніе относительно конкуррентной силы внутреннихъ водяныхъ путей высказываетъ Густавъ Конъ на основаніи опыта Англіи. Густавъ Конъ и французскій изслѣдователь англійскихъ дорогъ Франкевиль воздержались отъ рѣшительныхъ обобщеній своихъ выводовъ, но вліяніе этихъ писателей, въ особенности Кона, весьма замѣтно сказалось на трудахъ русскихъ ученыхъ, не смотря на огромную разницу въ свойствахъ, экономическомъ поло-

---

1) Teisserenc, Etudes sur les voies de communication perfectionnées.

2) Em Sax. Die Eisenbahnen, 130.

женіи и значеніи внутреннихъ водяныхъ путей въ Англіи и Россіи. Такъ профессоръ Чупровъ, приведя отзывъ одной изъ англійскихъ парламентскихъ коммиссій, рисующій угнетенное положеніе внутренняго судоходства, замѣчаетъ: „Примѣръ Англіи, обладающей высокоразвитою системою водяныхъ сообщеній, показываетъ все безсиліе соперничества водныхъ путей съ желѣзными дорогами“. Въ подтвержденіе мнѣнія, что судоходство подавлено желѣзными дорогами повсемѣстно, авторъ ссылается на устарѣлыя данныя Perdonet о судоходствѣ во Франціи съ 1853 по 1858 г. и на уменьшеніе судоходства на Окѣ и Западной Двинѣ [1]). Позже г. Чупровъ значительно смягчилъ свой взглядъ и призналъ на основаніи болѣе новыхъ данныхъ, что „желѣзныя дороги не въ состояніи были уменьшить судоходство на обширныхъ, многоводныхъ и благопріятно расположенныхъ судоходныхъ рѣкахъ; напротивъ на *большинствѣ* судоходныхъ рѣкъ средняго и малаго размѣра, въ особенности представляющихъ какія-либо препятствія для плаванія, онѣ или вовсе уничтожили, или значительно сократили прежнее торговое движеніе [2]). Другой русскій изслѣдователь, инженеръ Шишковъ, повторяя первое изъ приведенныхъ мнѣній проф. Чупрова и указывая на сокращеніе судоходства по Окѣ и Вышневолоцкой системѣ, дѣлаетъ такой выводъ: „водяные пути не составляютъ у насъ коммерческихъ предпріятій, а устроены всѣ на счетъ казны, и плата за провозъ по нимъ не заключаетъ въ себѣ прибыли на капиталъ, тогда какъ тарифы желѣзныхъ дорогъ заключаютъ ихъ. Можно съ увѣренностью сказать, что эти системы не могли бы существовать, еслибы онѣ были поставлены въ положеніе коммерческихъ предпріятій. Тоже самое замѣчается и

[1]) Чупровъ, Желѣзнодорожное Хозяйство, I, 272.
[2]) Желѣзнодорожное Хозяйство, II, 166.

заграницей: во Франціи, Англіи, Германіи съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ внутреннее судоходство, если во многихъ мѣстахъ и не уменьшается, то во всякомъ случаѣ и увеличивается весьма мало, тогда какъ на желѣзныхъ дорогахъ перевозка возрастаетъ весьма быстро". Изъ этого авторъ заключаетъ, что „единственные водяные пути, представляющіе дѣйствительную конкурренцію желѣзнымъ дорогамъ—это моря" [1]).

Еще рѣзче говоритъ авторъ недавно вышедшей книги о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, г. Гіацинтовъ, также принявшій за руководство воззрѣнія Кона, хотя съ значительными преувеличеніями. По мнѣнію г. Гіацинтова, конкурренціи водяныхъ путей съ желѣзными дорогами нельзя придавать большаго значенія, потому что „всюду движеніе грузовъ по рельсовымъ путямъ возрастаетъ въ такой мѣрѣ, что оставляетъ далеко за собою движеніе ихъ по водѣ, и всюду, гдѣ эти два средства сообщенія вступаютъ въ борьбу, побѣда остается за желѣзными дорогами, отнимающими постепенно грузы отъ водяныхъ путей и остающимися такимъ образомъ полными распорядителями условій движенія" [2]).

Параллельно съ приведеннымъ отрицательнымъ воззрѣніемъ въ послѣднее время пріобрѣло значительную силу и многихъ сторонниковъ мнѣніе противуположное, представители котораго полагаютъ, что не только боль-

---

1) Шишковъ. Эксплоатація желѣзныхъ дорогъ, 39—40. Не касаясь фактическихъ невѣрностей, нельзя не замѣтить, что окончательный выводъ автора по своей широтѣ далеко не соотвѣтствуетъ посылкамъ. Если судоходство во многихъ мѣстахъ не уменьшается, то почему способными къ конкурренціи признаются только моря? Можно-ли по состоянію Окской и Вышневолоцкой системъ дѣлать выводъ о русскомъ судоходствѣ?

2) Гіацинтовъ. Основанія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, 65. Заключеніе г. Гіацинтова тѣмъ болѣе рѣзко, что оно касается не только рѣчнаго, но и морскаго судоходства.

шія судоходныя рѣки, но и каналы вполнѣ способны конкуррировать съ желѣзными дорогами. Это мнѣніе также опирается какъ на теоретическія соображенія и расчеты, такъ и на факты.

Чтобы ориентироваться въ этомъ спорѣ и въ виду высокой важности предмета, обратимся прежде всего къ фактическимъ даннымъ о состояніи судоходства по внутреннимъ водянымъ путямъ въ нѣсколькихъ государотвахъ.

§ 25. Приводя ниже цыфровыя данныя о количествѣ грузовъ, прослѣдовавшихъ по водянымъ путямъ, умѣстно будетъ замѣтить, что, въ противуположность весьма точной статистикѣ желѣзнодорожнаго движенія, статистика водянаго транспорта только приблизительная. Можно думать, что цифры перевозокъ грузовъ по рѣкамъ и каналамъ вообще ниже дѣйствительности, относительно же нѣкоторыхъ странъ это можно утверждать положительно.

О значеніи внутреннихъ водяныхъ путей сравнительно съ рельсовыми даютъ понятіе нижеслѣдующія сравнительныя данныя о движеніи по тѣмъ и другимъ путямъ. По новѣйшимъ свѣдѣніямъ движеніе по внутреннимъ водянымъ путямъ Англіи равняется 30—35 мил. тоннъ и составляетъ около $^1/_7$ части желѣзнодорожнаго движенія [1]); во Франціи въ 1882 г. по желѣзнымъ дорогамъ перевезено грузовъ малой скорости 88,$_7$ милліоновъ тоннъ, сдѣлавшихъ 10,835 мил. тонно-километровъ; а по водянымъ путямъ въ 1883 г. 20,$_8$ милліоновъ тоннъ, сдѣлавшихъ 2382 мил. тонно-километровъ т, е. перевозка по водянымъ путямъ составляетъ нѣсколько менѣе $^1/_4$ желѣзнодорожнаго движенія [2]); въ Германіи

---

1) K. v. Scherzer. Das wirtschaftliche Leben der Völker.

2) Block. Annuaire de l'economie politique année 43, p. 382—413. Picard, Les chemins de fer français, VI, 658.

въ 1884 г. по желѣзнымъ дорогамъ перевезено 107 мил. тоннъ, а по внутрениимъ водянымъ путямъ—19,3 мил. тоннъ, т. е. водяной транспортъ составляетъ 1/6 часть желѣзнодорожнаго; но средній пробѣгъ грузовъ по водянымъ путямъ значительно больше, нежели по желѣзнымъ дорогамъ [1]); въ Соединенныхъ Штатахъ перевозка по каналамъ считается отъ 25 до 30 милліоновъ тоннъ, а по желѣзнымъ дорогамъ болѣе 200 мил. тоннъ [2]).

Въ Россіи въ среднемъ выводѣ за шестилѣтіе съ 1878 по 1883 годъ перевозилось ежегодно по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ малой скорости около 1.300 милліоновъ пудовъ [3]), а по водянымъ путямъ Европейской Россіи перевезено грузовъ на судахъ и плотахъ около 500 мил. пудовъ, не считая плотовъ, которыхъ проходитъ ежегодно до 100.000 штукъ, вѣсомъ приблизительно отъ 3 до 4 милліардовъ пудовъ [4]). Такимъ образомъ, если включить сплавъ плотовъ, то водяное сообщеніе значительно превосходитъ желѣзнодорожный грузовой транспортъ; движеніе же однихъ товаровъ, перевозимыхъ на судахъ и плотахъ, составляетъ 38 1/2 % желѣзнодорожныхъ перевозокъ малой скорости.

Изъ вышеприведенныхъ цифръ видно, что по массѣ передвигаемыхъ грузовъ внутренніе водяные пути въ Россіи до настоящаго времени занимаютъ первое мѣсто;

---

1) Todt. Der Güterverkehr der deutschen Wasserstrassen.

2) K. v. Scherzer, l. c.

3) По отчетамъ желѣзныхъ дорогъ перевозка показывается гораздо большею (въ 1883 г. напр. 3 милліарда пудовъ), но мы беремъ только чистую перевозку, т. е считаемъ одинъ разъ грузы, прослѣдовавшіе по нѣсколькимъ дорогамъ и потому вошедшіе въ счетъ два, три и болѣе разъ. Статистическій Сборникъ Мин. Путей Сообщенія, вып XII.

4) Для опредѣленія вѣса плотовъ принятъ разсчетъ проф. Богуславскаго, предложенный имъ въ его изслѣдованіи Волги. Объ этомъ разсчетѣ будетъ рѣчь въ другомъ мѣстѣ.

а въ Западной Европѣ и Америкѣ они хотя значительно отстали отъ желѣзныхъ дорогъ, но значеніе ихъ еще очень велико. Для правильной оцѣнки работы этихъ путей необходимо имѣть въ виду, что протяженіе водяныхъ путей также въ нѣкоторыхъ странахъ въ 5—6 разъ меньше путей рельсовыхъ. Если отбросить номинальные водяные пути, т. е. оффиціально числящіеся судоходными, но судоходство по которымъ не производится или крайне ничтожно, то количество грузовъ причитающееся на километръ пути, также окажется не меньше на водяныхъ путяхъ, нежели на рельсовыхъ. Такъ по исчисленію Шерцера и Тодта

Въ Англіи	4800	килом.	водян.	путей	имѣли	движеніе	6000	тоннъ на килом.
во Франціи	4500	„	„	„	„	„	4500	„ „
въ Германіи	4000	„	„	„	„	„	4500	„ „

Движеніе на бойкихъ судоходныхъ участкахъ такихъ рѣкъ, какъ Рейнъ, Эльба, Волга, Нева, Миссисипи и на нѣкоторыхъ каналахъ превосходитъ движеніе на самыхъ богатыхъ грузами желѣзныхъ дорогахъ.

Не ограничиваясь этой общей картиной, приведемъ болѣе подробныя данныя о состояніи судоходства въ отдѣльныхъ странахъ.

§ 26. *Германія* [1]). Германія обладаетъ двумя сильными водяными артеріями—Рейномъ и Эльбою и нѣсколькими меньшими рѣками, хотя не представляющими такихъ удобствъ, но годными для судоходства, а при улучшеніи фарватера способными значительно развить транспортъ, какъ это доказали результаты работъ по регулированію Одера. Каналами Германія, сравнительно

---

[1]) Statistik des Deutschen Reiches, 1887, Band. XXII; Todt—Der Güterverkehr der deutschen Wasserstrassen, Archiv fur Eisenbahnwesen, 1887, Heft II, III. Lehmann—Die Betheiligung der Wasserstrasse des Reins am Guterwerkehr. Artur v. Studnitz—Unsere Binnenschiffahrt, Berlin, 1882.

съ Франціей и Англіей, не богата; но нѣкоторые изъ нихъ имѣютъ серьезное значеніе для судоходства.

Движеніе грузовъ по внутреннимъ водянымъ путямъ Германіи, какъ сказано выше, въ 1884 г. равнялось 17 милліонамъ тоннъ, а съ плотами $19_{,36}$ мил. тоннъ. Между отдѣльными рѣчными системами это движеніе распредѣлялось слѣдующимъ образомъ:

Прослѣдовало грузовъ и плотовъ въ 1884 году:

	Грузовъ на судахъ.	Плотовъ.	Всего.
	Въ тысячахъ тоннъ.		
По Рейну	5.960	395	7.565
„ притокамъ Рейна .	1.140		
„ Эльбѣ	3.712	290	7,767
„ притокамъ Эльбы .	3.765		
„ Мемелю, Прегелю, Пассаргѣ и Вислѣ .	901	1.326	2.227
„ Одеру	696	165	861
„ Везеру	194	24	218
„ Эмсу	176	—	176
„ верховьямъ Дуная .	115	95	210

Изъ этого видно, что около половины грузовъ приходится на большія рѣки Эльбу и Рейнъ; другая половина—на притоки этихъ рѣкъ и другія второстепенныя рѣки.

Что касается развитія германскаго рѣчнаго судоходства, то оффиціальная статистика даетъ сравненіе движенія грузовъ съ 1876 по 1885 г. черезъ важнѣйшіе регистраціонные пункты, находящіеся на различныхъ рѣчныхъ системахъ [1]). Черезъ 13 важнѣйшихъ пунктовъ прослѣдовало:

1) Эти пункты регистрируютъ сквозное движеніе по Мемелю, Вислѣ, Бромбергскому каналу, Одеру, Везеру, Эмсу, Саару, Рейно-Майнскому каналу, Рейну (Эммерихъ), по Эльбѣ (нижней и верхней), кромѣ того привозъ въ Берлинъ и мѣстное движеніе у Мангейма.

	Въ тысячахъ тоннъ.		
	Груз. на судахъ.	Плотовъ	Всего.
Въ 1876 г.	9.046	1.637	10.685
„ 1886 г.	15.455	1.984	17 439
„ 1885 г. болѣе противъ 1876 г. на	6.409	347	6754
Что составляетъ прибавку .	70%	17%	62% [1]).

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что германское судоходство въ послѣднее десятилѣтіе развивалось весьма быстро, какъ абсолютно (прибавка грузовъ на водяныхъ путяхъ=$6_{,75}$ мил. тоннъ или болѣе 410 мил. пудовъ), такъ и относительно.

Этотъ ростъ водяной перевозки представляется еще болѣе поучительнымъ при сравненіи его съ развитіемъ транспорта за тотъ же періодъ на Германской рельсовой сѣти:

Годъ	Протяженіе желѣзно-дорожной сѣти.	Перевезено всего грузовъ въ тысячахъ тоннъ.	Перевезено грузовъ въ тоннахъ на километръ пути.
1876	28,400	72,000	2,530
1885	37,300	111,000	3,000
Въ 1885 году болѣе . . .	8,900	39,000	470
На что составляетъ прибавку въ процентномъ отношеніи	32%	54%	18½%

Такимъ образомъ на неизмѣнившейся или весьма мало измѣнившейся сѣти водяныхъ путей приростъ гру-

---

[1]) Такъ какъ движеніе по рѣкамъ въ зависимости отъ уровня воды и другихъ причинъ болѣе или менѣе сильно колеблется, то приводимъ средніе цифры годичной перевозки за два трехлѣтія:

зовъ за послѣднее десятилѣтіе былъ относительно больше, нежели на рельсовой сѣти, протяженіе которой увеличилось почти на одну треть.

Этотъ приростъ водяной перевозки приходится главнымъ образомъ на Рейнъ и Эльбу. По даннымъ А. Штудница количество отправленныхъ по Рейну грузовъ вверхъ и внизъ по рѣкѣ съ 1872 по 1882 г. возрасло съ 47 до 79 милліоновъ центнеровъ; по даннымъ Лемана общее товарное движеніе по Рейну съ 1875 по 1883 г. возрасло съ $6^1/_2$ до 12 мил. тоннъ; наконецъ, по оффиціальнымъ даннымъ среднее ежегодное движеніе по рейнскому пути, за исключеніемъ Саара и Рейнско-Мэйнскаго канала, равнялось въ трехлѣтіе 1876—78 гг.—$3,_4$ мил. тоннъ, въ трехлѣтіе 1883—85 гг.—$5,_8$ мил. тоннъ, т. е. возрасло на $69\,^0/_0$ [1]).

	въ тысячахъ тоннъ перевезено		
	Грузовъ	Плотовъ.	Всего.
1876—78 г.	9.930	1.989	11.919
1883—85 г.	15.340	2.155	17.499
Итого во второе трехлѣтіе болѣе	5.414	166	5.580
Что составл. прибавку въ процент.	$54,_5\,^0/_0$	$8,_4\,^0/_0$	$46,_8\,^0/_0$

[1]) Вотъ подробныя данныя объ отправкѣ грузовъ по Рейну съ 1872 г. по 1881 г., сообщаемые Штудницемъ. Отправлено грузовъ въ милліонахъ центнеровъ:

	Противъ теченія.	По теченію.	Итого.
1872	$16,_8$	$30,_3$	$47,_1$
1873	$19,_9$	$31,_2$	$51,_2$
1874	$14,_2$	$27,_4$	$41,_6$
1875	$14\,_8$	$34,_5$	$49,_4$
1876	$18,_2$	$35,_9$	$54,_1$
1877	18	$37,_5$	$55,_5$
1878	$22,_7$	$39,_6$	$62,_3$
1879	$25,_7$	$41,_7$	$67,_5$
1880	$26,_3$	$47,_2$	$73,_4$
1881	$29,_6$	$49,_7$	$79,_3$

Еще быстрѣе развивалось движеніе по Эльбѣ, гдѣ за шестилѣтіе съ 1875 по 1880 г. количество грузовъ, прослѣдовавшихъ между Гамбургомъ и Верхней Эльбой

По даннымъ Лемана (Lehman, Die Betheiligung der Wasserstrasse des Rheins am Guterverkehr, Arch f. Eisenbahnwesen, 1886 189) общее товарное движеніе по Рейну равнялось въ 1875 г.—6,56; 1876 г.—7,16; 1878 году—8,23; 1879 г.—8,48; 1880 г.—9,28; 1883 г.—12 милліонамъ тоннъ.

Изъ этихъ таблицъ видно, что въ судоходствѣ по Рейну въ первой половинѣ семидесятыхъ годовъ обнаружился временный застой и даже нѣкоторый упадокъ; но съ 1875 г. начался быстрый ростъ его, который затѣмъ не прекращался до настоящего времени.

Такъ какъ статистика товарнаго движенія по рѣкамъ не отличается безусловной точностью, то въ дополненіе къ вышеуказаннымъ цифрамъ приводимъ свѣдѣнія о движеніи рейнскихъ грузовъ черезъ пограничный германо-голландскій пунктъ Эммерихъ, гдѣ грузы подвергаются таможенному досмотру и, слѣдовательно, имѣются точныя данныя. Черезъ Эммерихъ прошло:

	Противъ теченія.	По теченію.	Итого.	
1870	483,6	1.429,3	1.912,9	(100%)
1875	744	1.727,6	2.471,6	(129%)
1880	1.315	2.359	3.674	(187%)
1883	1.783,5	2.725	4.508,5	(235%)

Среднее ежегодное движеніе черезъ Эммерихъ въ обѣ стороны за трехлѣтіе 1876—78 г.—2 864.000 тоннъ, за трехлѣтіе 1883—85 г.—4.550.000 тоннъ; увеличеніе на 58% Увеличеніе съ 1870 по 1885 г.=135%.

Изъ этой таблицы видно, что, хотя движеніе развивается весьма быстро въ обѣ стороны, но гораздо сильнѣе противъ теченія, нежели по теченію: по теченію движеніе только удвоилось, а противъ теченія оно учетверилось. Этотъ фактъ—одно изъ доказательствъ успѣховъ судоходства, прогрессъ котораго выразился въ томъ, что оно развиваетъ не только болѣе выгодное движеніе, всегда остававшіеся за нимъ, но быстро овладѣваетъ также менѣе выгоднымъ транспортомъ, относительно котораго ему не удавалось прежде состязаться съ желѣзными дорогами. Указанное явленіе свидѣтельствуетъ также о стремленіи идущихъ съ нѣмецкаго моря импортныхъ грузовъ воспользоваться дешевымъ водянымъ путемъ.

возрасло съ $13^1/_2$ до 30 милліоновъ центнеровъ [1]) а въ 1884 г. оно достигло 37 мил. центнеровъ, т. е. за десятилѣтіе утроилось.

Хотя главный приростъ грузовъ приходится на Эльбу и Рейнъ; но развитіе судоходства замѣчается также на ихъ притокахъ и другихъ германскихъ рѣкахъ. Такъ какъ въ трехлѣтіе 1883—85 гг. сравнительно съ трехлѣтіемъ 1876—78 гг. движеніе грузовъ возрасло на 5.580.000 тоннъ, а за то же время приростъ движенія на Рейнѣ и Эльбѣ составляетъ 4.960.000 тоннъ, то на остальныя рѣки приходится прибавка 620.000 тоннъ. Это прибавка—незначительная сравнительно съ двумя главными германскими рѣками, но сама по себѣ немаловажная (около 38 мил. пудовъ); свидѣтельствуетъ, что и на второстепенныхъ рѣкахъ судоходство не падаетъ.

Вотъ нѣкоторые частные факты, подтверждающіе это мнѣніе. Движеніе грузовъ по Шпре, крайне неудобному для судоходства, отъ Берлина и къ Берлину возрасло съ 1 мил. тоннъ въ 1840 г. до $3^1/_2$ мил. тоннъ въ 1884 г., хотя Берлинъ служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ важнымъ узловымъ пунктомъ прусской желѣзнодорожной

---

[1]) Движеніе грузовъ по Эльбѣ за отдѣльные годы было слѣдующее:

Въ миллонахъ центнеровъ

	Противъ теченія.	По теченію.	Итого.
1875	$7_{,5}$	6	13_5
1876	$8_{,2}$	7	15_2
1877	$9_{,6}$	$10_{,2}$	19_8
1878	$10_{,5}$	$11_{,6}$	22_1
1879	$12_{,8}$	$12_{,8}$	25_6
1880	15	$15_{,7}$	30_7
1884	—	—	37

Цифры взяты у Ar. Studnitz'a и Todt'a. По трехлѣтіямъ среднее годичное движеніе грузовъ было таково: 1876—78 гг.—1.637.000 тоннъ; 1883—85 гг —4.245.000 тоннъ, т. е. увеличеніе въ $2^1/_2$ раза (159%).

сѣти; оборотъ рѣчныхъ грузовъ у Бреславля, послѣ улучшенія фарватера Одера, увеличился съ 120 тыс. тоннъ въ 1880 г. до 475 тыс. тоннъ въ 1885 г. [1]). Изъ городовъ, расположенныхъ на притокахъ Рейна, можно отмѣтить Франкфуртъ на Майнѣ, гдѣ, не смотря на неудобства судоходства по Майну, оборотъ рѣчныхъ грузовъ поднялся съ 200.000 тоннъ въ 1875 г. до 248.000 тоннъ въ 1883 г. и т. д.

Для характеристики внутренняго судоходства Германіи необходимо отмѣтить, что судоходство по каналамъ, сравнительно съ судоходствомъ рѣчнымъ, имѣетъ второстепенное значеніе, такъ какъ и число каналовъ не велико. Однако нѣкоторые каналы работаютъ успѣшно, какъ напр. въ 1884 г. по Бромбергскому каналу отправлено 390.000 тоннъ, Финову—1187000 тоннъ, Брандебургско-Магдебурскому—791000 тоннъ [2]).

На нѣмецкихъ водяныхъ путяхъ не подтвердилось распространенное мнѣніе, будто бы судоходство можетъ конкуррировать съ желѣзными дорогами лишь относительно перевозки малоцѣнныхъ грузовъ, требующихъ дешевой хотя бы и медленной перевозки. Какъ уже сказано выше, въ 1884 г. по германскимъ желѣзнымъ дорогамъ прошло 107 мил. тоннъ, по водянымъ путямъ $19,_{35}$ мил. тоннъ; изъ этого количества отъ 83 до 85% составляли грузы, поименованные въ нижеслѣдующей таблицѣ, съ показаніемъ абсолютныхъ чиселъ и процентныхъ отношеній къ общей массѣ движенія по тѣмъ и другимъ путямъ, при чемъ въ водяные грузы включены также плоты съ переводомъ въ тонны.

---

[1]) Todt. Der Gulerverkehrd. deut Wasserstrassen 154—155

[2]) Nopdling. Le prix de revient des transports.

Перевезено въ 1000-хъ тоннъ.

	Водою.	По желѣзн. дорогамъ.
Каменнаго угля . . .	5506 (28,5 %)	51888 (48,5 %)
Лѣсныхъ матеріаловъ .	3265 (16,9 %)	6220 (5,8 %)
Камней, минераловъ, глины и пр.	2255 (11,6 %)	8101 (7,5 %)
Хлѣба	1993 (10,3 %)	6704 (6,2 %)
Руды	412 (2,1 %)	4376 (4 %)
Желѣза сыраго и обработаннаго и др. металловъ	635 (3,3 %)	7058 (6,5 %)
Петролеума и другихъ минеральн. маслъ . .	381 (2 %)	700 (0,65 %)
Цемента, извести, песку и пр.	1065 (5,3 %)	4085 (3,8 %)
Сахару	597 (3,9 %)	1537 (1,4 %)
Итого . . .	16109 (83,1 %)	90669 (84,3 %)

Изъ этой таблицы видно, что перевозка малоцѣнныхъ грузовъ: каменнаго угля, лѣсныхъ матеріаловъ, руды, камня и пр.—на желѣзныхъ дорогахъ составляетъ 69 %, а на водяныхъ путяхъ 64 %, вслѣдствіе преобладанія перевозки угля, составляющаго почти половину желѣзнодорожныхъ грузовъ; цѣнные грузы: хлѣбъ, желѣзо, петролеумъ, сахаръ и проч. на желѣзныхъ дорогахъ составляютъ около 15 %, а на водяныхъ путяхъ около 19 %. Такимъ образомъ относительное участіе водяныхъ путей въ перевозкѣ цѣнныхъ грузовъ оказывается не только не слабѣе, но даже сильнѣе участія желѣзныхъ дорогъ. Конечно, на различныхъ рѣкахъ, какъ и на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ эти отношенія мѣняются. На восточныхъ рѣкахъ (Мемелѣ, Прегелѣ, Вислѣ) преобладаетъ сплавъ лѣсныхъ матеріаловъ; на Рейнѣ 47 % грузовъ составляетъ каменный уголь, такъ что Рейнъ по характеру движенія весьма близко подходитъ къ желѣзнымъ дорогамъ; но вмѣстѣ съ тѣмъ Рейнъ имѣетъ около 12 % хлѣбныхъ грузовъ. На

Одерѣ немаловажную статью перевозки составляетъ желѣзо (6,7 %), керосинъ (3,1 %), сахаръ (3,7 %), хлѣбъ (4 %), а всего цѣнныхъ грузовъ перевозится 17½ %. Но особенно выдается движеніемъ цѣнныхъ грузовъ Эльба, на которой 10,3 % всего движенія составляетъ хлѣбъ, 7 % сахаръ (изъ Саксоніи и Богеміи), 3 % петролеумъ, 2,6 % желѣзо, а всего цѣнные грузы составляютъ 23 %. Нельзя при этомъ не отмѣтить, что значительныя перевозки водою керосина и сахара начались съ недавняго времени.

Быстрый ростъ товарнаго транспорта по водянымъ путямъ Германіи только отчасти объясняется пріобрѣтеніемъ новыхъ грузовъ, вслѣдствіе развитія промышленности и торговли; значительную часть составляютъ грузы, отвоеванные у желѣзныхъ дорогъ, какъ доказывается тѣмъ, что товарное желѣзнодорожное движеніе прогрессируетъ гораздо слабѣе сравнительно съ водяной перевозкой. Сильные водяные пути успѣшно конкуррируютъ съ желѣзными дорогами даже въ перевозкѣ посылокъ и грузовъ большой скорости, т. е. въ той области, гдѣ конкурренція, казалось, была имъ совершенно недоступна [1]).

---

1) Такъ, напр., оборотъ Гамбурга съ пристанями верхней Эльбы по отправкѣ и полученію поштучныхъ грузовъ (Stückgüter), къ которымъ принадлежатъ всѣ цѣнные и срочные грузы, составлялъ нѣсколько лѣтъ назадъ 747.000 тоннъ, т. е. около 15 % изъ общей массы грузовъ; а въ 1884 году количество поштучныхъ грузовъ возросло до 1.140.000 тоннъ, т. е. до 47 % общей массы грузовъ (2.414.000 тоннъ).

Срочное грузовое движеніе по Эльбѣ, соотвѣтствующее движенію большой скорости на желѣзныхъ дорогахъ, было организовано по иниціативѣ дрезденскаго купечества въ 1877 г. Уже къ этому времени скорое пароходство настолько развилось, что грузы изъ Гамбурга въ Дрезденъ могли доставляться въ 8 дней, считая въ томъ числѣ и время для нагрузки и выгрузки; но правильнаго срочнаго сообщенія не было Въ 1877 г. дрезденское купечество заключило съ двумя компаніями тоуэрнаго судоходства, договоръ, по которому оно обязалось отдавать этимъ компаніямъ всѣ рѣч-

Развитіе судоходства сопровождалось значительнымъ пониженіемъ фрахтовъ, которые, напр. на Эльбѣ съ 1871 по 1880 г., понизились на 30—40% и болѣе [1]). То же явленіе имѣло мѣсто на Рейнѣ въ періодъ 1880—85 г. [2]). Рѣчные фрахты различны для поштучныхъ грузовъ и грузовъ отправляемыхъ большими партіями, а также для разныхъ категорій товаровъ, но въ среднемъ Тодтъ опредѣляетъ ихъ

ные грузы; а компаніи съ своей стороны уменьшили сроки нагрузки и выгрузки и приняли обязательство посылать еженедѣльно не менѣе одной баржи изъ Гамбурга въ Дрезденъ. Результаты этого договора превзошли ожиданія. срочное судоходство привлекло много грузовъ, которые прежде слѣдовали по рельсовымъ путямъ Въ настоящее время оно распространилось на другіе рѣчные участки и ведется двумя тоуэрными компаніями (Kette deutsche Elbschiffahrts Gesellschaft и Nordwestschiffahrt), германскою и австрійскою. Нѣкоторое время компаніи вели борьбу, причемъ австрійскія желѣзныя дороги (Nordwestbahn) покровительствовали австрійской пароходной компаніи посредствомъ пониженныхъ тарифовъ. Въ 1881 г. по жалобѣ германскаго пароходнаго общества въ это дѣло вмѣшался кн. Бисмаркъ, и Nordwestbahn должна была прекратить рефакціонные тарифы. Въ настоящее время компаніи примирились и взаимно пользуются цѣпями для тоуэровъ, положенными по руслу Эльбы. Art. Studnitz. Unsere Binnenschiffahrt.

1) Studnitz, Unsere Binnenschiffahrt, приводитъ слѣдующія данныя относительно пониженія эльбскихъ фрахтовъ. Фрахтъ за тонно-километръ *противъ теченія* понизился съ 1871 г. по 1880 г. для хлопчатой бумаги съ $2{,}_{58}$ пф. до $1{,}_{67}$ пф., для удобреній съ $2{,}_{06}$ до $1{,}_{27}$ пф., для желѣза не въ дѣлѣ съ $1{,}_{89}$ до $1{,}_{27}$ пф., хлѣба въ зернѣ съ $2{,}_{16}$ (1873 г.) до $1{,}_{37}$ пф., керосина съ $2{,}_{75}$ до $1{,}_{80}$ пф. и т. д. По теченію за то же время фрахтъ понизился для угля съ $1{,}_{67}$ до $1{,}_{05}$ пф., хлѣба съ $1{,}_{16}$ до $0{,}_{90}$ пф., сахара съ $1{,}_{03}$ до $0{,}_{79}$ пф. и т. д

2) Рурортское акціонерное общество буксирнаго и тоуэрнаго судоходства въ 1880 г. опубликовало фрахты для перевозки угля, которые составляли за тонно-километръ 2 пф. для отправокъ въ 100 тоннъ, а $1{,}_{5}$ пф. для отправокъ въ 500 т. Для угольныхъ отправокъ крупныхъ абонентовъ въ большихъ желѣзныхъ баржахъ фрахты были $0{,}_{6}$ до $0{,}_{8}$ пф. за тонно-километръ. По отчету того же общества за 1885 г наемная плата буксирныхъ баржъ составляла всего $0{,}_{4}$ пф. Todt, Der Guterverkehr der deutschen Wasserstrassen, 182—183.

въ настоящее время для массовыхъ отправокъ на Эльбѣ и Рейнѣ въ 0, 8—1, 5 пф. а для поштучныхъ грузовъ, отъ 2 до 5 пф.; за тонно-километръ. На Одерѣ ставки нѣсколько выше; перевозка же по каналамъ считается на 20—50% выше рѣчной, не считая рентированія капитала сооруженія. Тарифы германскихъ дорогъ колеблются между $2,_2$ и 22 пф за тонно-километръ.

Развитіе судоходства на германскихъ рѣкахъ нѣмецкими изслѣдователями (Штудницемъ, Леманомъ, Тодтомъ) объясняется слѣдующими главнѣйшими причинами: 1) улучшеніемъ фарватера водяныхъ путей 2), устройствомъ разныхъ приспособленій на пристаняхъ 3), улучшеніями въ самомъ устройсвѣ судовъ и тяги ихъ, удешевившими издержки провоза и давшими возможность понизить фрахты; 4) лучшей организаціей коммерческой части транспорта въ рукахъ большихъ пароходныхъ компаній; 5) потребностью въ дешевой перевозкѣ, возрастающею вмѣстѣ съ усиленіемъ международной торговой конкурренціи, вслѣдствіе чего грузовладѣльцы предпочитаютъ хотя болѣе медленную, но дешевую перевозку; 6) равномѣрностью тарифовъ на германскихъ государственныхъ дорогахъ и отмѣною прежнихъ пониженныхъ тарифовъ, спеціально предназначенныхъ для конкурренціи съ водяными путями.

Значительные успѣхи судоходства вызываютъ нынѣ даже опасенія за судьбу желѣзныхъ дорогъ, подверженныхъ конкурренціи такихъ сильныхъ водяныхъ путей, какъ Рейнъ и Эльба. Такъ въ прошломъ году Леманъ [1]), доказывая на основаніи статистическихъ данныхъ, что значительная часть прибавки рейнскихъ грузовъ отнята у прирейнскихъ дорогъ, говоритъ, что въ настоящее время нарушено равновѣсіе между рельсовымъ и водя-

[1]) Lehmann. Die Betheiligung des Reins am Güterverkehr. Archiv für Eisenbahnwesen, 1886, стр. 199 и слѣд

ными путями въ пользу послѣднихъ, и предлагаетъ возстановить это равновѣсіе допущеніемъ вновь исключительныхъ тарифовъ для конкурренціи съ Рейномъ.

§ 27. *Водяные пути во Франціи* [1]). Франція не обладаетъ такими сильными рѣчными путями, какъ Рейнъ и Эльба; французскія рѣки сравнительно маловодны или имѣютъ слишкомъ быстрое теченіе и неудобный фарватеръ; но во Франціи получили гораздо большее развитіе и имѣютъ большее значеніе искусственные пути—каналы.

Какъ видно изъ приведеннаго выше отзыва Тейсерана, уже въ 40-хъ годахъ возникли сильныя сомнѣнія о способности французскихъ водяныхъ путей конкуррировать съ желѣзными дорогами. Эти сомнѣнія были не лишены серьезныхъ основаній: французскому судоходству, оставленному въ теченіе продолжительнаго періода въ забвеніи, пришлось пережить тяжелый кризисъ, отъ котораго оно начало поправляться лишь въ послѣдніе годы.

Еще десять лѣтъ тому назадъ, а именно въ 1878 году, въ дебатахъ *Conseil supérieur des voies de communication*, Ваддингтонъ и другіе видные дѣятели и спеціалисты заявляли, что судоходство по французскимъ рѣкамъ каналамъ не развивается, а падаетъ [2]), при чемъ ссылались на оффиціальныя данныя, изъ которыхъ видно, что движеніе грузовъ на французскихъ водяныхъ путяхъ (10.500 километровъ протяженія) равнялось [3]):

---

1) M. Block—Annuaire de l'economie politique; Compte rendu du conseil supérieur des voies de communication; Nordling—Le prix de revient des transports par chemins de fer et la question des voies navigables.

2) Compte rendu des seances du Conseil supérieur, premiere session, засѣданіе 9 марта 1878 г. pp. 49—52.

3) Ibid., рѣчь Dumoustier de Fredilly, pp 55—56.

Въ 1856 г. 1.946 мил. тонно-километровъ
„ 1872 г. 1.770 „ „
„ 1876 г. 1.721 „ „

Между тѣмъ по новѣйшимъ даннымъ въ 80-хъ годахъ это движеніе было таково [1]):

Въ 1880 г. 2.006,$_7$ мил. тонно-километровъ
„ 1881 г. 2.174,$_3$ „ „
„ 1882 г. 2.264,$_7$ „ „
„ 1883 г. 2.382,$_6$ „ „

Такимъ образомъ застой и даже наклонность къ упадку судоходства, обнаружившаяся въ 70-хъ годахъ, смѣнились оживленіемъ въ 80-хъ годахъ. Это оживленіе дѣятельности водяныхъ путей хотя слабѣе, нежели въ Германіи, но все же выражается значительнымъ приростомъ движенія, составляющимъ около 100 мил. тонно-километровъ или 5% въ годъ. Развитіе судоходства замѣчается какъ на рѣкахъ, такъ и на каналахъ: въ 1881 году изъ общей прибавки движенія въ 167,$_8$ мил. тонно-километровъ на рѣки приходится 124,$_7$ милліоновъ, на каналы 43 мил. тонно-километровъ; въ 1883 г. наоборотъ: изъ общаго прироста въ 118 мил. тонно-километровъ на рѣки приходится 41 мил., на каналы 77 мил.

Тонно-километрическій ростъ движенія зависѣлъ какъ отъ увеличенія пробѣга грузовъ, такъ и отъ прибавки новыхъ грузовъ, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ.

Отправлено грузовъ въ тысячахъ тоннъ.

	По рѣкамъ.	Каналамъ.	Всего.
1881 г.	8.803	10.937	19.740
1882 г.	8.745	11.844	20.589
1883 г.	8.874	11.975	20.849

[1]) M. Block. Annuaire de l'économie politique, 1884, Année 41, pp. 355—364, 1886, Année 43, pp. 382—413 Nordling, Le prix de revient des transports par chemin de fer et la question des voies navigables, 22—44.

Увеличеніе количества грузовъ за три года на 1.109.000 тоннъ составляетъ довольно существенную прибавку, которая главнымъ образомъ приходится на каналы.

О развитіи товарнаго движенія по водянымъ путямъ сравнительно съ движеніемъ желѣзнодорожнымъ можно судить по слѣдующимъ даннымъ о количествѣ грузовъ малой скорости, перевезеннымъ въ 1880—82 гг. по французскимъ желѣзнымъ дорогамъ d'intérêt générale [1]):

въ 1880 перевезено 80 773 тыс. тоннъ, сдѣлавшихъ 10.350 мил. тонно-кил.
„ 1881 „ 84.648 „ „ „ 10 726 „ „
„ 1882 „ 88.745 „ „ „ 10.835 „ „

По количеству отправленныхъ грузовъ товарное движеніе на желѣзныхъ дорогахъ растетъ быстрѣе, нежели на водяныхъ путяхъ; но по числу пройденныхъ грузами тонно-километровъ на водяныхъ путяхъ получаются болѣе благопріятные результаты.

Темная сторона французскаго судоходства состоитъ въ томъ, что усиленіе судоходства по рѣкамъ приходится почти исключительно на двѣ рѣки: Сену и канализованную часть Мозеля [2]); на остальныхъ рѣкахъ оно

---

1) Picard, IV, 848—849; VI, 658

2) Вотъ болѣе подробныя данныя о судоходствѣ по рѣкамъ и каналамъ, имѣющимъ движеніе болѣе 100.000 тоннъ въ годъ, за 1881, 1882 и 1883 гг

Отправлено грузовъ въ тысячахъ тоннъ по рѣкамъ.

	1881 г.	1882 г.	1883 г
Сена	2.687	2.945	3 010
Рона	828	700	695
Шельда	832	791	699
Луара	375	436	433
Саона	412	359	365
Самбра (канализов.)	471	410	464
Гаронна	123	125	118
Мозель (канализов)	156	166	603
Уазъ (канализов.)	358	344	312
Шарентъ	118	менѣе 100	менѣе 100

остается неподвижнымъ или даже сокращается. На каналахъ это явленіе обнаруживается менѣе рѣзко. Безъ сомнѣнія, оно находится въ прямой зависимости отъ крайней технической отсталости французскаго судоходства и слабаго развитія на французскихъ рѣкахъ пароходства, такъ какъ французскія рѣки по естественнымъ условіямъ къ пароходству малопригодны, а на улучшеніе ихъ, требующее большихъ затратъ, обращено вниманіе лишь въ послѣдніе годы [1]).

Aa.	119	130	143
Майенъ.	165	145	147
Марна	250	265	249
По каналамъ.			
Deule.	1.026	1.241	1 274
Ourcq	876	1.018	701
Marne au Rhein.	868	899	995
Centre	829	789	790
Berry	752	487	518
Mons á Condé	680	706	732
Latéral á la Loire	258	236	293
Rhône au Rhin.	252	306	254
Saint-Quentin	233	236	183
Haute Marne.	164	172	145

Изъ помѣщенныхъ въ этой таблицѣ 13 рѣкъ и 10 каналовъ, имѣющихъ движеніе болѣе 100.000 тоннъ въ годъ, движеніе увеличилось на 4 рѣкахъ и 4 каналахъ; сократилось на 7 рѣкахъ и 4 каналахъ; осталось безъ измѣненія на 2 рѣкахъ и 2 каналахъ.

[1]) По оффиціальнымъ даннымъ министерства публичныхъ работъ за 1883 г. изъ 12 538 километровъ судоходныхъ французскихъ путей считаются годными для пароходства 4847 километровъ (въ томъ числѣ 2700 километровъ рѣкъ и 2147 километровъ каналовъ). По этимъ путямъ перевезено пароходами 421 000 тоннъ изъ 20.849000, т. е всего 2%, изъ которыхъ 344.000 тоннъ приходится на рѣки, а 77 000 тоннъ на каналы Почти все пароходное движеніе приходится на Сену и Рону, гдѣ на нѣкоторыхъ участкахъ на пароходахъ перевозится около 25% грузовъ; на остальныхъ рѣкахъ оно такъ ничтожно, что его нельзя ставить въ счетъ. Изъканаловъ на одномъ каналѣ Saint Denis перевозится около 38.000 тоннъ; на другихъ трехъ не болѣе 6.000 тоннъ на каждомъ. Гораздо болѣе серьезное значеніе имѣетъ тоуэр-

Что касается характера перевозимыхъ по водянымъ путямъ грузовъ, то французская статистика подтверждаетъ, что во Франціи, какъ и въ Германіи, по этимъ путямъ перевозятся не только малоцѣнные, но и цѣнные грузы не въ меньшей пропорціи, нежели по желѣзнымъ дорогамъ; а французскіе пароходы перевозятъ главнымъ образомъ цѣнные грузы [1]).

ное и взводное судоходство. По даннымъ, собраннымъ въ 1883 г. министерствомъ публичныхъ работъ, на французскихъ водяныхъ путяхъ работали въ этомъ году 37 тоуэровъ въ 1286 паровыхъ лошадиныхъ силъ, которые эксплоатировали 504 километра и перевезли 9,3 мил. тоннъ груза Реморкеры въ количествѣ 78 въ 10.925 паровыхъ лошадиныхъ силъ эксплоатировали 1490 килом. и перевезли 3,2 мил. тоннъ.

1) Въ 1883 г. по французскимъ водянымъ путямъ отправлено:

	По рѣкамъ.	По каналамъ	ВСЕГО.		
	Въ 1000 хъ тоннъ.	Въ 1000-хъ тоннъ	Въ 1000-хъ тоннъ.	Въ % ко всему колич. груз.	Въ 1882.
1. Минеральное топливо	1568	3.592	5.160	25,3	23,7
2. Строительные матеріалы и минералы	3.950,5	3 886	7.836,5	36,9	40,4
3. Удобренія . . .	699,5	494,5	1.194	5,4	5,4
4. Лѣсные матеріалы	474,7	969,7	1.444,4	7,1	6,6
5. Машины	31,3	20	51,5	0,3	0,2
6. Произведеніе металлургической промышленности	282	1.107,4	1.389,5	6,6	6,2
7. Продукты обрабат. промышленности	155,8	310,9	466,7	2,6	1,9
8. Продукты земледѣльческіе и пищевые	1379,5	1.236	2.615,5	12,2	12
9. Разные товары .	100,6	193,5	294	1,5	1,4
Плоты	231,5	164,7	396,2	2,1	2,2
Итого . . .	8.873,8	11.975,2	20.848	100%	100%

Относительно стоимости провоза грузовъ по рѣкамъ и каналамъ, сравнительно со стоимостью желѣзнодорожной перевозки, имѣется нѣсколько расчетовъ. Въ 1872 г. для изслѣдованія внутренняго судоходства была назначена спеціальная парламентская коммиссія, которая исчислила стоимость сооруженія 5000 километровъ французскихъ искусственныхъ водяныхъ путей въ 818 мил. франковъ и нашла, что для того, чтобы каналы дали 5 % на затраченный капиталъ, фрахтъ долженъ быть около 5 сантимовъ за тонно-километръ; если же отказаться отъ рентированія основнаго капитала, то фрахтъ можетъ быть пониженъ до 2—$1^1/_5$ сант., а на нѣкоторыхъ каналахъ даже до $1^1/_4$ сант. за тонно-километръ [1]). Почти одновременно съ работами этой ком-

---

Относя къ малоцѣннымъ грузамъ группы 1—4, а къ цѣннымъ остальныя пять группъ, получаемъ, что малоцѣнные грузы составляли въ 1882 г. 76%, а 1883 г 74,7%; грузы цѣнные въ 1882 г. 24%, въ 1883 г. 25,3% Болѣе благопріятнаго отношенія не существуетъ и на желѣзныхъ дорогахъ.

Изъ 420 000 тоннъ, перевезенныхъ на пароходахъ въ 1883 г, 246 тысячъ тоннъ ($58^1/_2$%) составляютъ земледѣльческіе и пищевые продукты; а 130 тыс. (31%) разныя издѣлія обрабатывающей промышленности, въ томъ числѣ металлургической; слѣдовательно, только 44 тыс тоннъ ($10^1/_2$%) составляютъ продукты малоцѣнные. Block, Annuaire, année. 43, 382—414.

1) Разсчитывая, что для рентированія капитала сооруженія фрахтъ на каналахъ долженъ доходить до 5 сант. коммиссія замѣчаетъ: „Эта высота фрахта объясняетъ, почему нѣкогда постройка каналовъ была большимъ благодѣяніемъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ объясняетъ, почему каналы съ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ отошли на второй планъ. Жел дороги въ состояніи перевозить большія массы грузовъ на большія разстоянія по очень низкимъ цѣнамъ, при чемъ онѣ могутъ посредствомъ пріема, который нельзя считать незаконнымъ, переложить на пассажировъ и на грузы большой скорости часть издержекъ по перевозкѣ грузовъ малой скорости и такимъ образомъ дешевле перевозить эти послѣдніе Это жел дороги, дѣйствительно, и дѣлаютъ. Если принять при этомъ во вниманіе, что жел. дороги удовлетворяютъ болѣе разнообразнымъ потребностямъ, что онѣ могутъ быть проведены повсемѣстно, а постройка ихъ только на 50% дороже каналовъ, то легко понять, что рельсовые пути получили преимущество Понятно также почему

миссіи французскій статистикъ *Lucas*, въ докладѣ, составленномъ для Вѣнской всемірной выставки, исчислялъ минимальную провозную плату по каналамъ въ 2 сантима, а среднюю въ 3 сантима за тонно-километръ. Нѣсколько лѣтъ позже, а именно въ 1878 году, вопросъ о фрахтахъ на французскихъ рѣкахъ и каналахъ долго дебатировался въ Conseil Supérieur des voies de communication. Нѣкоторые члены совѣта опредѣляли фрахтъ для различныхъ водяныхъ путей Франціи въ 3—3,$_7$ сант. за тонно-километръ, включая пошлину, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ также нагрузку и выгрузку [1]). Докладчикъ, избранной изъ среды совѣта Commission de la navigation—Dumaustie de Fredilly, также опредѣляетъ средній фрахтъ съ пошлиной въ 3 сантима за тонно-километръ [2]). По даннымъ, представленнымъ Ваддингтономъ [3]), провозная плата безъ пошлины между Ліономъ и Парижемъ (654 кил.) равняется 15$^1/_2$—17$^1/_2$ фр. за тонну, что составляетъ отъ 2,$_5$ до 2,$_7$ сант. за тонно-километръ, между Парижемъ и Руаномъ (444 кил.) провозная плата для каменнаго угля и другихъ малоцѣнныхъ товаровъ равняется 6—8 фр. или отъ 1,$_{35}$ до 1,$_8$ сант. за тонно-километръ; между Дюнкирхеномъ и Парижемъ (443 кил.) провозная плата для хлѣба 9 фр. 35 сант. или 2,$_1$ сант. за тонно-километръ.

смѣлые мыслители могутъ увѣрять, что время каналовъ уже прошло". Но коммиссія не раздѣляетъ этого мнѣнія. Если отказаться отъ процента на затраченный капиталъ, котораго возвратить невозможно, то провозную плату по каналамъ можно понизить до 2 сантимовъ за тонну километръ и даже ниже. Коммиссія полагаетъ безусловно необходимымъ поддержать каналы какъ „moderateur nécessaire de la toute puissance des voies ferrées". См. G. Cohn, Untersuchungen, II, 357. Nordling. Le prix de revient des transports, 21.

1) Отчеты о засѣданіяхъ Cons. Supérieur, 1878, 1-ére session, p. 275, заявленія Bandelon, Duc и др.

2) Ib , 140

3) Ib., 50

Вызванные въ Conseil Supérieur эксперты изъ судовладѣльцевъ опредѣляли фрахтъ на судоходномъ пути отъ Бельгійской границы до Парижа въ $1,_9$ сант. съ тонно-километра, и хотя уголь доставляется въ Парижъ изъ Шарльруа по $2,_3$ сант. за тонно-километръ, но прибавка обусловливается высокой пошлиной, взимаемой за проходъ по Самбрѣ и по соединительному каналу между Самброй и Уазомъ. Собственно же стоимость тяги считается на каналахъ противъ теченія 0,43 сант., по теченію 0,35 сант. съ тонно-километра. На Шельдѣ противъ теченія расходъ достигаетъ 0,84 сант съ тонно-километра [1]).

Наконецъ, докладчикъ Commission de la navigation Graeff опредѣлялъ среднюю стоимость провоза по французскимъ водянымъ путямъ, включая общіе расходы, содержаніе и погашеніе судна въ $1,_5$ сант. съ тонно-километра, хотя допускалъ, что на участкахъ съ большимъ движеніемъ и при обратныхъ грузахъ расходы могутъ быть значительно ниже [2]).

Нисшая безубыточная провозная плата по французскимъ желѣзнымъ дорогамъ принималась въ расчетахъ Conseil Supérieur въ 3 сан. съ тонно-километра [3]).

На основаніи вышеприведенныхъ цифръ можно кажется, принять, что перевозка по французскимъ рѣкамъ и каналамъ обходилась съ уплатой пошлинъ не выше 2—3 сантимовъ и равнялась *нисшимъ* желѣзнодорожнымъ тарифамъ. Сдѣланныя въ послѣднее десятилѣтіе улучшенія водяныхъ путей и отмѣна судоходныхъ пош-

---

1) Отчеты о засѣданіяхъ Conseil Supérieur, 2-me session, p. 290—291, показанія эксперта Holeaux

2) Ib. p. 197 Rapport de la Commission de la navigation.

3) Провозная плата 3 сант за тонно-километръ примѣняется на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 7-мъ тарифномъ классѣ при перевозкахъ на большія разстоянія; на бельгійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, также при перевозкахъ на большія разстоянія, встрѣчаются ставки 2 сант. за тонно-километръ. Annaire spec. des chemins de fer belges, XI, 341.

линъ выгодно отразились на внутреннемъ французскомъ судоходствѣ и дали толчекъ его развитію.

§ 28. *Великобританія* [1]). На Англію указываютъ обыкновенно, какъ на страну, гдѣ желѣзныя дороги одержали полную побѣду надъ внутреннимъ судоходствомъ и подавили его. Это мнѣніе поддерживается такими знатоками англійскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ Густавъ Конъ и Франкевиль. Дѣйствительно, изъ 6670 водяныхъ путей Соединеннаго королевства, 2769 килом. т. е. около $^2/_3$ всего протяженія къ концу 60-хъ годовъ юридически и открыто перешли въ собственность желѣзнодорожныхъ компаній, не включая тѣхъ каналовъ, которые хотя считаются независимыми, но de facto подчинились желѣзнымъ дорогамъ и вступили съ ними въ негласныя соглашенія [2]). Овладѣвъ значительною частью каналовъ, желѣзныя дороги разными мѣрами тормозятъ судоходство и препятствуютъ его развитію. Франкевиль, на основаніи отчетовъ парламентскихъ коммиссій, даетъ слѣдующую картину положенія судоходства въ Англіи. „Желѣзнодорожныя компаніи употребляютъ три способа, чтобы устранить конкурренцію судоходства. Первый изъ этихъ способовъ состоитъ въ покупкѣ или долгосрочной арендѣ желѣзнодорожными компаніями тѣхъ судоходныхъ путей, конкурренція которыхъ представляется для нихъ

1) *Gustav Cohn*, Untersuchungen. uber die englische Eisenbahnpolitik, его-же—Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre. *Franqueville*, Du regime des travaux publiques en Angleterre.

2) *Franqueville*, II, 292. Данныя Франкевиля заимствованы изъ оффиціальнаго отчета Board of Trade, представленнаго парламенту въ 1870 г. Гус. Конъ даетъ цифры, относящіяся къ 1865 г., и по его расчету изъ 3891 милль водяныхъ путей желѣзнымъ дорогамъ принадлежало 1026 миль, т. е. менѣе $^1/_3$. Большія компаніи захватили по нѣсколько каналовъ каждая: такъ компанія London and North Western владѣетъ 745 килом. каналовъ, компанія Manchester, Schefield and Lincolnshire—273 килом., Great Western—270 килом. и т. д. Не избѣгли также подчиненія желѣзнымъ дорогамъ Trustes и Commissions—учрежденія, завѣдывающія судоходными рѣками,

опасною. Второй способъ—заключеніе съ владѣльцами каналовъ такихъ же договоровъ, какія заключаются между конкуррирующими желѣзными дорогами; на основаніи этихъ договоровъ тарифы устанавливаются съ общаго согласія, и каналу гарантируется опредѣленный доходъ. Наконецъ, когда постоянное или временное соглашеніе оказывается невозможнымъ, желѣзнодорожныя компаніи находятъ средство затруднить, если не уничтожить судоходство, понижая тарифы на желѣзныхъ дорогахъ и возвышая ихъ до maximum'a на принадлежащихъ имъ каналахъ, чтобы такимъ образомъ фактически прервать большія судоходныя линіи".

Главная сѣть англійскихъ каналовъ состоитъ: 1) изъ трехъ поперечныхъ линій, а именно: двухъ параллельныхъ линій на сѣверѣ и линіи Бристольскаго канала, связаннаго съ Темзой на югѣ, соединяющихъ восточный и юго-восточный берега Англіи съ Ирландскимъ моремъ, 2) двухъ линій продольныхъ, соединяющихъ югъ Англіи съ сѣверомъ и примыкающихъ одна къ Нѣмецкому, другая къ Ирландскому морю, 3) изъ каналовъ, дессервирующихъ отдѣльные округа.

Изъ каналовъ, входящихъ въ двѣ большія сѣверныя линіи, соединяющія Нѣмецкое и Ирландское моря, большая часть принадлежитъ желѣзнымъ дорогамъ, которыя поэтому имѣютъ возможность парализовать судоходство и на независимыхъ каналахъ. Такъ находящійся на одной изъ этихъ линій независимый каналъ Aire and Calder примыкаетъ къ тремъ каналамъ, изъ которыхъ два принадлежатъ желѣзнымъ дорогамъ, а третій находится въ тарифномъ соглашеніи съ желѣзными дорогами и получаетъ большую субсидію. На двухъ изъ этихъ каналовъ желѣзныя дороги держатъ очень высокіе максимальные концессіонные тарифы; а на третьемъ, гдѣ установленіе максимальнаго тарифа оказывается недостаточнымъ, желѣзнодорожныя компаніи прекращаютъ судоходство, не давая каналу

необходимаго количества воды [1]). Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ судоходство процвѣтать не можетъ, хотя все же по каналу Aire and Calder прослѣдовало въ 1872 г. 2 мил. тоннъ на всемъ протяженіи этого канала. Точно также захваченъ желѣзнодорожной компаніей North and Eastern каналъ, соединяющій сѣверъ съ Humber'омъ. На югѣ большая и чрезвычайно важная линія, сосдиняющая Темзу съ Северномъ, находится въ такихъ же условіяхъ, потому что Kennet and Avon Canal принадлежитъ желѣзнодорожной компаніи. Купленъ желѣзными дорогами также старый и сильный каналъ Бирмингамскій, не смотря на то, что дѣла его шли превосходно. Со времени перехода этого канала въ руки желѣзнодорожной компаніи London and North Western за проходъ судовъ установлены высокіе тарифы, съ цѣлью затруднить движеніе на примыкающей къ нему сѣти независимыхъ каналовъ [2]). Овладѣвъ Бирмингамскимъ каналомъ, желѣзнымъ дорогамъ удалось раззорить

---

1) Директоръ канала Aire and Calder, Вильсонъ, передъ парламентской коммиссіей 1872 года такъ описывалъ положеніе своего канала: „мы встрѣчаемъ препятствіе въ высокихъ тарифахъ на каналахъ, принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ; тарифы поднимаютъ до концессіоннаго maximum'а или покрайней мѣрѣ настолько, что ставки дѣлаются запретительными. Если это оказывается недостаточнымъ, то желѣзн. дороги прибѣгаютъ къ другимъ средствамъ: не исправляютъ каналовъ, оставляютъ ихъ почти сухими или запираютъ каналы подъ предлогомъ ремонта въ самое горячее время, когда мы имѣемъ наибольшее движеніе, и когда прекращеніе сообщенія наноситъ намъ наибольшій вредъ. Наконецъ, запрещаютъ ночное движеніе судовъ и прибѣгаютъ къ другимъ подобнымъ же средствамъ. Franqueville, II, 297.

2) Каковы эти тарифы, видно изъ того, что на судоходной линіи между Стафордширомъ и Лондономъ независимые каналы за 232 километ, берутъ 3 фр. 75 сантимовъ съ тонны, а Бирмингамскій каналъ за 16 килом. беретъ 1 фр. 90 сантимовъ. Здѣсь практикуются также различные тарифы, смотря по направленію грузовъ Напр. на каналѣ Strafford-Avon, принадлежащемъ жел.-дор. компаніи, общая плата установлена 1 фр. 5 сант. съ тонны; но если грузъ переходитъ на независимый каналъ, то взимается 2 фр. 25 сант Franqueville, II, 302.

нѣкоторые независимые каналы. Такъ напр. былъ разоренъ Ворчестерскій каналъ, а затѣмъ купленъ компаніей Midland [1]).

Не смотря на такое крайне невыгодное положеніе водяныхъ путей, вызванное тѣмъ, что они составляютъ частную собственность акціонерныхъ компаній и отдѣльныхъ лицъ, судоходство по рѣкамъ и каналамъ въ Англіи не уменьшается. Мы не имѣемъ, къ сожалѣнію, данныхъ за новѣйшее время, когда на континентѣ обнаружились столь замѣтные успѣхи внутренняго судоходства; но изъ данныхъ, которыми пользовались Густавъ Конъ и Франкевиль, нельзя придти къ тѣмъ заключеніямъ, къ которымъ пришли эти авторы.

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ было перевезено грузовъ [2]):

въ	1828 г.	по	23	каналамъ	4.936.000 тоннъ
„	1838 г.	„	34	„	15.236.000 „
„	1848 г.	„	41	„	20.447.000 „
„	1858 г.	„	46	„	22.292.000 „
„	1868 г.	„	48	„	23.097.000 „

Эти цифры доказываютъ, несомнѣнно, развитіе судоходства за 40 лѣтъ; но такъ какъ итоги выведены изъ дефектныхъ таблицъ, въ которыхъ для части каналовъ нѣтъ свѣдѣній за тотъ или иной періодъ, то для большей вѣрности сравненія мы выдѣлили 36 каналовъ, о которыхъ имѣются данные за 1848, 58 и 68 годы и получили слѣдующій результатъ:

въ	1848 г.	перевезено	19.136.000	тоннъ
„	1858 г.	„	19.989.009	„
„	1868 г.	„	21.884.000	„

---

1) Franqueville, II, 291—314. Тѣ же факты и многіе другіе о конкурренціи желѣзн. дорогъ съ каналами G. Cohn, Untersuchungen, II, 353—354 и слѣд.

2) Franqueville, II, 320—321.

Такимъ образомъ за 20 лѣтъ количество грузовъ на однихъ и тѣхъ же 36 каналахъ возрасло на 2.750.000 тоннъ или на $14^1/_2{}^0/_0$. Изъ 36 каналовъ на трехъ движеніе осталось безъ перемѣны, на 19 уменьшилось на 1.576 тыс. тоннъ, а на 14 увеличилось на 4 326 тыс. тоннъ. Уменьшеніе замѣчается на каналахъ съ слабымъ движеніемъ; напротивъ сильные каналы развили свои операціи и нѣкоторые значительно. Такъ:

	Перевезено грузовъ въ 1000-хъ тоннъ.			
	1838 г.	1848 г.	1858 г.	1868 г.
Aire and Calder Nav. . . .	1.384	1.336	1.098	1.747
Birmingham Canal	3.333	4.696	6 163	6 983
Grand Junction Canal . . .	948	1.031	1 142	1.404
Regent's Canal	739	1.098	1.494	1.633
River Dun	456	678	692	776
Staffordshire and Worcestershire.	680	843	895	799

Къ этой же категоріи каналовъ нужно отнести каналъ герцога Bridgewater'a, о которомъ имѣются свѣдѣнія, что въ 1829 г. до открытія желѣзныхъ дорогъ по немъ перевозилось 722 тыс. тоннъ, а въ 1864 г.— 2.238 тоннъ.

Что касается экономическаго положенія каналовъ, то на затраченный капиталъ они по даннымъ 1857 г. давали въ среднемъ $3^1/_2{}^0/_0$, хотя доходы эти распредѣляются весьма неравномѣрно: часть каналовъ совершенно бездоходна, другая даетъ небольшую прибыль, наконецъ, нѣсколько каналовъ уплачиваютъ акціонерамъ

очень высокій дивидендъ [1]). Принимая во вниманіе, что и желѣзныя дороги давали въ среднемъ въ началѣ 60-хъ годовъ 4%, а въ началѣ 70-хъ годовъ $4^1/_2$% [2]), нельзя признать положеніе каналовъ при среднемъ доходѣ въ $3^1/_2$% вполнѣ неудовлетворительнымъ; но оно значительно ухудшилось сравнительно съ положеніемъ ихъ до открытія желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ въ 20-хъ годахъ каналы давали въ среднемъ $5^3/_4$% дохода [3]).

О нынѣшнемъ фазисѣ борьбы каналовъ съ желѣзными дорогами Конъ отзывается, что въ большинствѣ случаевъ она представляетъ жалкую, безнадежную конкурренцію, раньше или позже ведущую каналы къ гибели; въ немногихъ случаяхъ существуютъ болѣе благопріятныя условія и болѣе успѣшные результаты борьбы; но при всѣхъ условіяхъ есть возможность покончить ее въ обоюдныхъ

---

[1]) Franqueville, T. II, 322. Мы приводимъ свѣдѣнія за 1857 г., потому что въ то время они были собраны парламентской комиссіей. Болѣе позднихъ оффиціальныхъ свѣдѣній, кажется, не имѣется.

[2]) Franqueville, T. I, 280.

[3]) Такой средній дивидендъ былъ выданъ въ 1825 г. на капиталъ въ 13,200 тыс. фун. стерл. Но и въ то время доходы между каналами распредѣлялись крайне неравномѣрно. Такъ изъ 80 компаній 23 компаніи съ капиталомъ въ 3,735 тыс ф. стер. не дали въ 1825 г. никакого дивиденда и никогда его не давали, 14 компаній съ капиталомъ въ 4,074 тыс. ф. стер. дали $2^1/_2$%; 11 компаній съ капиталомъ въ 2,073 тыс. ф стер. дали 8%; 22 компаніи съ капиталомъ 2,196 тыс. ф. стер. дали около 10% и, наконецъ, 10 компаній съ капиталомъ въ 1,127 тыс. ф. стер. дали въ среднемъ 28%. Наиболѣе доходные каналы давали до 100% дивиденда. Такъ Бирмингамскій каналъ давалъ полныхъ 100%, и акціи его, выпущенныя по 140 ф. стер, котировались въ 1824 году на биржѣ по 3,200 фунт. Другой каналъ въ томъ же округѣ давалъ на акціи въ 160 фун.—200 фун. дивиденда, вслѣдствіе чего цѣна ихъ достигла 4600 фун. Къ числу наиболѣе доходныхъ принадлежали также оба каналы между Ливерпулемъ и Манчестеромъ. Одинъ изъ нихъ Old Quay Mersey and Irwel Navigation давалъ 100%, и его акціи въ 70 фун. номинальныхъ котировались по 1250 ф., другой каналъ герцога Bridgewater'a давалъ владѣльцу 100 тыс. фун. ежегоднаго чистаго дохода (Colm, Untersuchungen, I, 24—26).

интересахъ путемъ соглашенія [1]). Не смотря на такой отзывъ, Конъ однако не рѣшается утверждать, что конкурренція была бы невозможна, если бы каналы принадлежали государству. Вопросъ о томъ, насколько каналы и другіе внутренніе водяные пути по своимъ естественнымъ свойствамъ способны конкуррировать съ каналами, говоритъ Конъ, не можетъ быть рѣшенъ безусловно не въ пользу каналовъ, потому что они и въ настоящее время при благопріятныхъ условіяхъ оказываются способными къ жизни. Но слѣдуетъ замѣтить, скажемъ мы отъ себя, что и въ техническомъ отношеніи условія англійскихъ каналовъ весьма не благопріятны, такъ какъ это каналы старой постройки, различной глубины и ширины, вслѣдствіе чего сообщеніе на значительныя разстоянія, которое столь выгодно на водяныхъ путяхъ вообще, на англійскихъ каналахъ напротивъ крайне затруднено [2]).

Съ мнѣніемъ Кона совпадаетъ отзывъ Франкевиля, который говоритъ, основываясь на тѣхъ же матеріалахъ: „Нынѣшнее положеніе водяныхъ путей въ Англіи можно резюмировать въ нѣсколькихъ словахъ. Кромѣ путей, находящихся прямо или косвенно въ рукахъ желѣзныхъ

То же разнообразіе прибылей обнаружилось и при парламентскомъ изслѣдованіи 1857 года. Капиталъ каналовъ исчисленъ въ это время въ 13,321 тыс. ф.с тер., а доходъ въ 454 тыс. ф. стер., т. е. въ $3^1/_2\%$; но при этомъ Бирмингамскій каналъ на акціонерный капиталъ въ 982 тыс. фр. по прежнему давалъ дивиденда 2,338 тыс. фр., Оксфордскій каналъ на $4^1/_2$ мил. фр. выдалъ $383^1/_2$ тыс. фр. Coventry Canal на 1262 тыс. фр. выдалъ 160 тыс. фр.

[1]) G. Cohn, Untersuchungen, II, 342—357.

[2]) Передъ парламентской коммиссіей 1853 г. одинъ изъ представителей каналовъ, примыкающихъ къ Манчестеру, заявлялъ, что именно по этой причинѣ каналы могутъ конкуррировать съ жел. дорогами на небольшихъ участкахъ, напр. между Ливерпулемъ и Манчестеромъ; но не въ состояніи бороться на болѣе значительныхъ протяженіяхъ, напр. Между Манчестеромъ и Лондономъ.

дорогъ, положеніе почти всѣхъ компаній ненадежно; можно легко предвидѣть, что большая часть изъ нихъ будутъ раззорены или вынуждены войти въ соглашеніе съ конкуррирующими желѣзными дорогами. Я исключаю изъ этого общаго правила каналы, непосредственно примыкающіе къ морю, имѣющіе небольшое протяженіе и умѣренные расходы эксплоатаціи. Но за этими исключеніями мѣстнаго характера и маловажными, нельзя отрицать, что каналы перестали поддерживать серьезную конкурренцію съ желѣзными дорогами, и что эта конкурренція навсегда покончена, если государство не возьметъ въ свои руки всѣхъ водяныхъ путей“ [1]).

Представители каналовъ, въ особенности находящихся въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, довольно высоко ставятъ свою способность къ конкурренціи съ каналами и причину неуспѣха ея видятъ главнымъ образомъ въ подавляющей капитальной силѣ желѣзныхъ дорогъ [2]).

Точно также весьма поучительно, что торговый классъ, не смотря на печальную судьбу англійскихъ капиталовъ, далеко не утратилъ вѣры въ значеніе ихъ конкурренціи съ рельсовыми путями, а въ послѣдніе годы вновь пріобрѣла популярность мысль противупоставить каналы желѣзнымъ дорогамъ. Такъ муниципалитетъ города Престона хлопоталъ въ 1881 г. о пріобрѣтеніи

---

1) Franquiville, T. II, 306

2) Такъ представитель канала Aire and Calder передъ парламентской коммиссіей 1872 г. говорилъ: „Мы имѣемъ сообщеніе со всѣмъ восточнымъ и южнымъ берегомъ, и каждый уголокъ водянаго пути, который не находится въ зависимости отъ ж. дорогъ, открытъ для нашихъ грузовъ“ Дѣйствительно этотъ каналъ, какъ видно изъ приведенныхъ выше цифръ, имѣетъ движеніе до 2,800 тыс. тоннъ, онъ завелъ тоуэры, и хотя даетъ меньше 3% на основной капиталъ, но успѣшно борется съ жел. дорогами.

Не менѣе успѣшенъ былъ опытъ конкурренціи на каналѣ Grand Jonction, который завелъ собственныя суда и почти удвоилъ въ теченіе 30 лѣтъ свои грузы, и на каналѣ герцога Bridgewater'a.

канала Ribble Navigation Company, чтобы создать дешевый транспортъ до Ливерпуля. Лондонская торговая палата 2 марта 1882 года вотировала слѣдующую резолюцію: „Движеніе по каналамъ должно быть свободно отъ господства желѣзныхъ дорогъ, точно также какъ перевозка по обыкновеннымъ дорогамъ. Каналы необходимо сдѣлать тѣмъ же, чѣмъ они являются въ другихъ странахъ, т. е. самымъ дешевымъ орудіемъ транспорта товаровъ и сельско-хозяйственныхъ произведеній, между тѣмъ какъ въ настоящее время они служатъ орудіемъ гнета въ рукахъ желѣзныхъ дорогъ“ [1]).

Еще внушительнѣе выразились эти стремленія въ петиціи 52 торговыхъ палатъ, поданной 31 марта 1882 года правительству. Просители говорятъ: съ точки зрѣнія общественнаго блага нѣтъ никакихъ основаній, чтобы каналы принадлежали желѣзнодорожнымъ обществамъ— напротивъ въ высшей степени вредно, что желѣзнодорожныя компаніи уничтожили единственное орудіе конкурренціи во внутреннемъ обращеніи.

§ 29. *Бельгія.* Изъ второстепенныхъ европейскихъ государствъ судоходство имѣетъ весьма важное значеніе въ Бельгіи. Бельгія имѣетъ 1632 килом. водяныхъ путей, въ томъ числѣ 244 кил. рѣкъ и 1388 кил. каналовъ; по этимъ путямъ въ 1882 г. грузы прошли 717 мил. тонно-километровъ (418 мил. на рѣкахъ и 299 мил. на каналахъ), что составляетъ средній тоннажъ на километръ 439 тыс. тоннъ, въ томъ числѣ на рѣкахъ 1.714 тыс., а на каналахъ 215 тыс. тоннъ. Средній тоннажъ бельгійскихъ государственныхъ дорогъ въ 1884 году равнялся 504 тыс. тоннъ; на дорогахъ, принадлежащихъ акціонернымъ компаніямъ онъ значительно меньше.

---

1) G. Cohn, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre 175—179.

§ 30. *Австрія.* По исчисленію Ланфранкони [1]) Австрія имѣетъ 3.156 верстъ водяныхъ путей [2]), обладая въ томъ числѣ значительною частью Дуная. Дунай считается судоходнымъ отъ Ульма на протяженіи 2.630 километровъ, а съ притоками онъ даетъ судоходную сѣть въ 4.300 километровъ. Судоходство по Дунаю главнымъ образомъ находится въ рукахъ Дунайской компаніи пароходства, которая держитъ до 800 баржъ, вмѣстимостью каждая въ 250 тоннъ [3]) Эта компанія въ періодъ съ 1864 по 1868 гг. перевозила ежегодно 1.1376.00 тон. на разстояніи 456 кил., а въ 1879—83 гг.—1.492.400 тоннъ на среднемъ разстояніи 483 кил., что составляетъ въ первый періодъ около 519 мил., во второй 720 мил. тонно-километровъ. Въ 1883 г. было перевезено 1.446.000 тоннъ, въ томъ числѣ 585 тыс. тоннъ хлѣба [4]). Въ эти цифры не входитъ частное паровое и парусное судоходство, а также движеніе плотовъ. Движеніе грузовъ на различныхъ участкахъ Дуная опредѣляется приблизительно у австро-баварской границы въ 200.000 тоннъ на километръ пути; на участкѣ до Вѣны 400.000 тоннъ, ниже Вѣны и между Пештомъ и Бѣлградомъ въ 600.000 тоннъ [5]); въ Сулинскомъ гирлѣ въ 1.530.000 тоннъ [6]). О развитіи судоходства по Дунаю кромѣ приведенныхъ цифръ увеличенія грузовъ общества Дунайскаго пароходства, свидѣтельствуетъ между прочимъ тотъ фактъ, что въ Сулинскихъ гирлахъ дви-

---

1) Оффиціальной статистики судоходства въ Австріи не имѣется.

2) Въ томъ числѣ Дунай отъ Пассау до Оршовы 1225 в., притоки Дуная 1520 в. и каналы 339 вер.

3) Сообщеніе Чарльза Гартлея о судоходствѣ въ Европѣ. „Инженеръ“ М. П. Сообщенія 1886 г., апрѣль.

4) Nordling. Le prix de revient des transports. ect. p. 66.

5) По расчету Нордлинга и Гартлея.

6) По расчету Гартлея.

женіе въ 1859 г. исчислялось въ 680.000 тоннъ, а въ 1883 г. оно достигло 1.530000 тоннъ.

Не менѣе заслуживаетъ вниманія фактъ быстраго развитія движенія по каналу Франца-Іосифа, соединяющему Дунай съ Тейсой. Здѣсь движеніе грузовъ возрасло съ 246.000 тонно-миль въ 1876 г. до 600.000 тонно-миль въ 1878 году [1]).

§ 31. *Соединенные Штаты.* Соединенные Штаты обладаютъ двумя прекрасными системами водяныхъ путей: 1) р. Миссисипи съ ея огромными судоходными притоками Огіо и Миссури и 2) системою Великихъ Озеръ съ ея рѣками и каналами. Кромѣ того существуетъ сѣть мѣстныхъ рѣчекъ и каналовъ, въ совокупности имѣющихъ немаловажное значеніе. Водяные пути Сѣвер. Америки расположены весьма удобно для торговли, прорѣзывая огромную площадь съ сѣвера на югъ и съ запада на востокъ и служа естественными путями для соединенія внутреннихъ областей съ прибрежными густонаселенными штатами и портами Атлантическаго океана. Но они имѣютъ серьезныя неудобства. Такъ Миссури обладаетъ крайне неровнымъ фарватеромъ, а судоходство по Миссисипи при огромной массѣ воды и большой глубинѣ, позволяющей уже отъ С. Луи ходить судамъ въ 600 тоннъ и съ осадкой $2^1/_2$ метра, страдаетъ отъ карчей и засоренія устьевъ. Устья Миссисипи углублены въ настоящее время до 26 футовъ, такъ что въ рѣку могутъ прямо входить большія океаническія суда, но съ карчами американцы донынѣ не управились [2]).

Въ систему водяныхъ путей, соединяющую Великія Озера съ океаномъ, входятъ каналы, которые хотя

1) По расчету Гартлея.

2) Весьма обстоятельно условія судоходства по Миссисипи изложены Орбинскимъ,—О хлѣбной торговлѣ Соединенныхъ штатовъ, стр. 202 и слѣдующія.

были хорошо устроены для своего времени (Эрійскій каналъ), но не вполнѣ удовлетворяютъ нынѣшнимъ условіямъ судоходства. Кромѣ того эта водяная система замерзаетъ почти на 5 мѣсяцевъ въ году.

Съ водяными путями ведетъ дѣятельную конкурренцію огромная сѣть желѣзныхъ дорогъ, простирающаяся нынѣ свыше 200.000 километровъ, густо покрывающая страну и предлагающая по тѣмъ же направленіямъ, по которымъ пролегаютъ главнѣйшіе водяные пути, десятки рельсовыхъ линій, направляющихся къ различнымъ портамъ страны. Подвести *съ точностью* итоги этой конкурренціи довольно трудно; но имѣющіеся матеріалы даютъ возможность сдѣлать нѣкоторые выводы.

Конкурренція съ р. Миссисипи и ея важнѣйшимъ притокомъ Огіо для желѣзныхъ дорогъ не легка, а относительно нѣкоторыхъ грузовъ даже непосильна. Понценъ и Лавуанъ составили карту съ показаніемъ движенія грузовъ по главнымъ Сѣв. американскимъ рѣкамъ и желѣзнымъ дорогамъ, изъ которой видно, что средній тоннажъ нижняго теченія Миссисипи составляетъ 2.350.000 тоннъ, средняго теченія—692.000 тоннъ, верхняго—288.000 тоннъ на километръ пути; средній тоннажъ Огіо равняется 257.600 тоннъ на километръ.

Наиболѣе богатая грузами американская дорога Central and Hudson R. R. имѣетъ 2.295000 тоннъ грузовъ на километръ, т. е. работаетъ слабѣе нижняго теченія Миссисипи, при чемъ необходимо имѣть въ виду, что по Миссисипи грузы проходятъ огромныя пространства. Не смотря на то, что рѣку Миссисипи не считая ея притоковъ, пересѣкаютъ и примыкаютъ къ ней въ разныхъ частяхъ теченія около 20 желѣзнодорожныхъ линій, расходящихся во всѣ стороны и стремящихся перехватить грузы,—этотъ могущественный водяной путь не только сохраняетъ за собою большую часть такихъ

грузовъ, какъ хлѣбъ, хлопокъ, лѣсъ и др. [1]), но въ послѣдніе годы увеличиваетъ свою работу, какъ видно изъ возрастанія хлѣбнаго экспорта Новаго Орлеана и хлѣбныхъ отправокъ водою изъ С. Луи [2]). По мнѣнію г. Орбинскаго, если удастся устранить препятствія, тормозящія нынѣ судоходство по Миссисипи, въ особенности карчи, то соперничество рельсовыхъ путей съ этой рѣкой въ перевозкѣ хлѣба станетъ рѣшительно невозможнымъ. Но и въ настоящее время судоходство по Миссисипи и Огіо пользуется фактическою монополіею относительно транспорта угля, слѣдующаго изъ Питсбурга въ Новый Орлеанъ. Уголь идетъ въ количествѣ до $2^1/_2$ милліоновъ тоннъ исключительно водою, вслѣдствіе чрезвычайной дешевизны водяной доставки, которая обходится по $^1/_{1100}$—$^1/_{1600}$ коп. за пудо-версту [3]). Не только такая, но и близкая къ этой нормѣ провозная плата на желѣзныхъ дорогахъ не мыслима.

Гораздо сложнѣе представляется вопросъ о конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ водяными путями си-

---

1) Lavoine et. Pontzen, II, 294.

2) Въ С. Луи съ Миссисипи, направляющей грузы въ Новый Орлеанъ, борются пять желѣзныхъ дорогъ, идущихъ къ восточнымъ, южнымъ и западнымъ портамъ Раздѣлъ грузовъ между желѣзными дорогами и рѣкою былъ въ недавнее время слѣдующій:

	Отправлено тоннъ.		
	Водою	По желѣзнымъ дорогамъ	Всего
1878 . . .	614,600	1,880,500	2,495,200
1879 . . .	677,100	1,285,700	2,962,800
1880 . . .	1,037,500	2,755,700	3,793,200

Хотя желѣзныя дороги въ совокупности отправляютъ больше, но относительный приростъ грузовъ сильнѣе на рѣкѣ.

3) Lavoinne et. Pontzen, T. II, p 294, опредѣляютъ стоимость доставки угля водою по Миссисипи въ 0,15 сантима за тонно-километръ, что составляетъ $^1/_{1600}$ коп. за пудо-версту; г. Орбинскій, стр. 208, говоритъ, что доставка пуда угля отъ Питсбурга до Новаго Орлеана стоитъ 3 коп. за 4400 вер., т. е. $^1/_{1470}$ коп. за пудо-версту.

стемы Великихъ Озеръ и съ второстепенными рѣками и каналами. Въ Соединенныхъ Штатахъ, какъ и въ Англіи, много второстепенныхъ каналовъ захвачены желѣзными дорогами и подавлены, а относительно положенія важнѣйшихъ каналовъ мнѣнія расходятся. Лавуанъ и Понценъ, а затѣмъ Лейенъ приводятъ таблицу движенія грузовъ по каналамъ штата Нью-Іоркъ и по конкуррирующимъ съ ними желѣзнымъ дорогамъ [1]), изъ которой видно, что въ то время какъ движеніе по каналамъ

1) У Понцена и Лавуана свѣдѣнія имѣются съ 1870 по 1880 г., у Лейена съ 1868 по 1883 г. Цифры французскихъ авторовъ взяты, повидимому изъ того же источника, какъ и цифры Лейена (Die nordamerik. Eisenbahnen, 322), хотя однѣ съ другими не сходятся. Перепутаны и дороги, и годы Мы предпочли цифры Лейена, который указываетъ источникъ, а именно оффиціальный отчетъ статистическаго бюро, ведущаго статистику торговли и судоходства Отчетъ редактированъ за 1883—1884 гг. Nimmo. Вотъ эта таблица.

Перевезено грузовъ въ тысячахъ тоннъ:

Годъ.	По каналамъ.	По желѣзнымъ дорогамъ.		
		По New-York Central и Hudson River R. R.	Lake Erie R. R.	Pennsylvania R. R.
1868	6,442	1,847	3,908	4,722
1869	5,859	2,282	4,312	5,403
1870	6,174	4,122	4,853	5.804
1871	6,468	4,532	4,844	7,100
1872 . . .	6,673	4,394	5,564	8,460
1873	6,365	5,523	6,313	9,211
1874	5,804	6,115	6,364	8,627
1875	4,860	6,002	6,240	9,115
1876	4,172	6,804	5,973	9,923
1877	4,956	6,351	6,182	9,738
1878	5,171	7,695	6,151	10,947
1879	5,362	9,016	8,213	13,684
1880 . . .	6,458	10,533	8,716	15,365
1881	5,179	11,591	11,087	18,229
1882	5,467	11,330	11,895	20,360
1883	5,664	10,892	13,611	21,674

оставалось неподвижнымъ, движеніе по желѣзнымъ дорогамъ возросло за 16 лѣтъ съ $10^1/_2$ до 46 милліоновъ тоннъ.

На основаніи этихъ цифръ Лавуанъ и Понценъ говорятъ: „Итакъ желѣзныя дороги, благодаря пониженію своихъ тарифовъ, эластичности, постоянству и регулярности движенія, берутъ перевѣсъ надъ водяными путями, не смотря на значительное пониженіе фрахтовъ на послѣднихъ, которые въ теченіи десяти лѣтъ пали съ $2,_7$ до $1,_3$ сантима за тонно-километръ; только относительно транспорта громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ, какъ каменный уголь и вообще минералы, водяные пути сохраняютъ свое преимущество, въ особенности при перевозкахъ на большія разстоянія“. [1]) Къ такому же заключенію склоняется Лейенъ. „Слѣдствіемъ конкурренціи водяныхъ и рельсовыхъ путей“, говоритъ онъ „было значительное пониженіе какъ фрахтовъ, такъ и желѣзнодорожныхъ тарифовъ, сопровождавшееся ихъ постепеннымъ уравненіемъ и большимъ постоянствомъ; вмѣстѣ съ тѣмъ обнаружилась медленная но рѣшительная побѣда желѣзныхъ дорогъ надъ водяными путями“ [2]).

Эти выводы нельзя признать доказанными. Каналы штата Нью-Іоркъ, т. е. главнымъ образомъ Эрійскій каналъ, сохраняютъ свое прежнее движеніе, даже съ прибавкой въ 80-хъ годахъ противъ середины 70-хъ годовъ, и желѣзныя дороги забираютъ не грузы каналовъ, а приростъ новыхъ грузовъ. Пріостановка роста движенія по каналамъ свидѣтельствуетъ о сильной конкурренціи между каналами и рельсовыми путями, но не доказываетъ побѣды послѣднихъ надъ первыми. Для правильной оцѣнки этого факта необходимо имѣть въ виду, что каналы остались при прежнихъ рай-

1) Lavoine et Pontzen, II, 302.

2) Alf. v. Leyen, 321.

онахъ, между тѣмъ какъ желѣзнодорожная сѣть быстро развивалась и захватывала каждый годъ новыя области, дававшія оконечнымъ дорогамъ, ведущимъ къ портамъ, массу новыхъ грузовъ. Эти новыя области, вслѣдствіе ихъ отдаленности отъ каналовъ, и прежде и теперь не доступны для послѣднихъ. Мало того: вслѣдствіе постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, дессервируемые каналами районы должны были сократиться, такъ какъ рельсовые пути, прорѣзавъ отдаленные округа, тяготѣвшіе прежде къ водянымъ путямъ, должны были отнять ихъ у послѣднихъ, потому что желѣзныя дороги получили преимущество болѣе дешеваго гужеваго подвоза грузовъ. Если къ каналу тяготѣли прежде мѣстности, расположенныя отъ него на разстояніи 50—100 верстъ, и новая желѣзная дорога прошла отъ этихъ пунктовъ на разстояніи 10—20 верстъ, то, естественно, она могла привлечь къ себѣ грузы, отнявъ ихъ у канала, потому что при отправкѣ товара по каналу на перевозку ложилось 50—100 верстъ дорогаго гужеваго подвоза, между тѣмъ какъ транспортъ по рельсовому пути отягощался только 10—20 верстами такого же подвоза. Но такое отнятіе у канала грузовъ, идущихъ изъ районовъ отдаленныхъ отъ водянаго пути, но близкихъ къ желѣзной дорогѣ, никоимъ образомъ не можетъ считаться побѣдою желѣзной дороги надъ каналомъ, а является лишь побѣдою рельсоваго пути надъ гужевымъ извозомъ. Вообще слѣдуетъ замѣтить, что, если сравниваются два пути, изъ которыхъ одинъ остается при прежнемъ протяженіи, а протяженіе другаго значительно увеличивается, то результаты ихъ работы, взятые en masse, не могутъ служить для опредѣленія успѣховъ каждаго изъ этихъ путей и перевѣса одного пути надъ другимъ.

Кромѣ того намъ извѣстно уже, что конкурренція между рельсовыми и водяными путями распространяется только на часть грузовъ, вовсе не захватывая ни мѣст-

наго междустанціоннаго движенія, ни прямаго сообщенія съ областями, лежащими совершенно въ сторонѣ отъ водяныхъ путей. Желѣзныя дороги, взятыя Лавуаномъ, Понценомъ и Лейеномъ для сравненія съ каналами нью-іоркскаго штата, имѣютъ огромное движеніе мѣстное, вслѣдствіе высокаго промышленнаго развитія районовъ, по которымъ они пролегаютъ, и большой транспортъ прямаго сообщенія, совершенно независимый отъ конкурренціи каналовъ. Развитіе этого движенія (напр. перевозки нефти и керосина, хлопка изъ южныхъ штатовъ и пр., издѣлій обрабатывающей промышленности) отражается на общихъ цифрахъ желѣзнодорожнаго транспорта, но не имѣетъ отношенія къ конкурренціи съ водяными путями.

Для точнаго опредѣленія результатовъ конкурренціи между американскими желѣзными дорогами и водяными путями, ведущими отъ системы Великихъ Озеръ съ одной стороны, къ Нью-Іорку (каналъ Эрійскій и р. Гудсонъ) съ другой—къ Монреалю и Квебеку (каналъ Уэландовъ и водяный путь, заканчивающійся р. Св. Лаврентія) необходимо было сравнить собственно движеніе конкуррентныхъ грузовъ. Для такого сравненія не имѣется всѣхъ необходимыхъ данныхъ; но рядъ фактовъ указываетъ, что водяные пути по прежнему имѣютъ чрезвычайно важное значеніе. Такъ отпускъ Чикаго, къ которому сходится огромная сѣть рельсовыхъ путей, примыкающихъ ко всѣмъ портамъ, былъ слѣдующій.

Отправлено въ тысячахъ тоннъ.

	1878 г.		1879 г.		1880 г.	
	Водою.	По желѣз. дор.	Водою.	По желѣз. дор.	Водою.	По желѣз. дор.
Хлѣба	1,907	1,224	1,871	1,623	2,713	1,480
Животныхъ и другихъ продуктовъ	72	1,667	33	1,863	75	2,095
Всего	1,979	2,891	1,904	3,486	2,788	3,575

Изъ этой таблицы видно, во 1-хъ, что хотя желѣзныя дороги перевозятъ въ общей совокупности больше грузовъ, но приростъ движенія на водяныхъ путяхъ не слабѣе, нежели на рельсовыхъ; во2-хъ, возрастаніе движенія на рельсовыхъ путяхъ обязано исключительно перевозкѣ скота и разныхъ другихъ продуктовъ, что же касается транспорта хлѣба, то относительно его перевѣсъ по прежнему остается за водянымъ путемъ, при чемъ въ 1880 г., когда желѣзныя дороги послѣ сильнаго пониженія тарифовъ нѣсколько подняли ихъ, масса хлѣба двинулась на водяной путь, и движеніе его по желѣзнымъ дорогамъ сократилось.

Относительно другихъ хлѣбныхъ рынковъ на томъ же пути у насъ имѣются лишь нѣсколько устарѣлыя данныя г. Орбинскаго за 1878 г. [1]). Въ этомъ году въ Буфало было привезено всего 19,$_6$ мил. четвертей хлѣба, въ томъ числѣ водою 14 мил., по желѣзнымъ дорогамъ 5,$_6$ мил.; отправлено по Эрійскому каналу около 10 мил. Въ Нью-Іоркъ прибыло хлѣба по желѣзнымъ дорогамъ 14$^1/_4$ милліон. по Эрійскому каналу 11$^1/_4$ милліоновъ, т. е. доставка хлѣба по Эрійскому каналу въ теченіе 7—8 мѣсяцевъ равнялась $^3/_4$ хлѣбнаго транспорта всѣхъ въ совокупности желѣзныхъ дорогъ, ведущихъ къ Нью-Іорку. Что касается позднѣйшаго времени, то хотя Лейенъ и говоритъ, что въ 1882 г. изъ хлѣбнаго экспорта Чикаго къ атлантическимъ гаванямъ приходилось на желѣзныя дороги 80%, а на водяной путь 20% [2]), но онъ не приводитъ цифръ, и его указаніе возбуждаетъ сомнѣнія въ виду другихъ точныхъ данныхъ. Какъ извѣстно, главнѣйшія транзитныя желѣзныя дороги, ведущія къ атлантическимъ гаванямъ, послѣ раззорител-

---

1) Орбинскій, О хлѣбной торговлѣ въ Соедин. Штатахъ 238—239,277.

2) Alf. v. Leyen, 322.

ныхъ тарифныхъ войнъ, вступили въ соглашеніе (картель) относительно перевозки грузовъ изъ Чикаго и другихъ пунктовъ западныхъ Штатовъ въ атлантическіе порты. Въ силу договора о раздѣлѣ между стакнувшимися дорогами грузовъ и доходовъ отъ перевозки, должна была вестись точная статистика движенія грузовъ, которая опубликована президентомъ картели Альбертомъ Финкомъ. По этимъ весьма точнымъ свѣдѣніямъ значится, что изъ Чикаго въ Нью-Іоркъ перевезено по желѣзнымъ дорогамъ [1]):

въ	1880 г.	—2.340.345	тоннъ
„	1881 „	—2.904.785	„
„	1882 „	—2.167.370	„
„	1883 „	—2.342.060	„
„	1884 „	—2.841.775	„

Какъ видно изъ приведенныхъ цифръ, движеніе грузовъ колеблется изъ года въ годъ въ зависимости отъ урожаевъ; но вовсе не усматривается увеличенія транспорта на желѣзныхъ дорогахъ. Говоря иначе, желѣзныя дороги относительно конкуррентныхъ грузовъ находятся въ томъ же положеніи, какъ и Эрійскій каналъ: ростъ грузовъ, въ послѣдніе годы на обоихъ путяхъ почти пріостановился.

Для оцѣнки этого результата необходимо имѣть въ виду, во 1-хъ, что Эрійскій каналъ, хотя одинъ изъ лучшихъ каналовъ, но до самаго послѣдняго времени онъ считался недоступнымъ для паровой тяги, и это обстоятельство дало возможность желѣзнымъ дорогамъ войти въ стачку съ пароходчиками на Эрійскомъ озерѣ [2]). Во

---

1) Arch. fur Eisenbahnwesen, 1885 г. 682—686.

2) Вслѣдствіе недоступности Эрійскаго канала для паровыхъ судовъ, плавающихъ по озерамъ, для паровоаго судоходства безразлично передавать грузы на каналъ, или на жел. дороги. Этимъ воспользовались желѣзнодорожныя компаніи и заключили договоры съ владѣльцами паровыхъ судовъ о передачѣ грузовъ на жел дороги, такъ что Эрійскій каналъ питался глав-

2-хъ, что конкурренцію съ водянымъ путемъ желѣзныя дороги могли выдержать только при огромномъ пониженіи тарифовъ, которое оказывалось возможнымъ лишь при назначеніи весьма высокихъ тарифовъ для грузовъ, не подлежащихъ конкурренціи, и при назначеніи зимнихъ тарифовъ выше лѣтнихъ [1]). Не смотря на повышеніе

нымъ образомъ парусным судоходствомъ. Орбинскій, стр. 231. Въ послѣднее время сдѣланы опыты и, кажется, удачныя примѣненія на Эрійскомъ каналѣ паровой тяги См. „Инженеръ“ Мин. Пут. Сообщ. 1886 г. февраль,—объ улучшеніи рѣкъ и способовъ судоходства въ Америкѣ.

1) Какъ понижались желѣзнодорожные тарифы и судоходные фрахты вслѣдствіе конкурренціи рельсовыхъ и водяныхъ путей, видно изъ слѣдующихъ данныхъ о стоимости перевозки хлѣба изъ Чикаго въ Нью-Іоркъ съ 1868 г. Перевозка бушеля обходилась:

	Въ центахъ (=1,3 мет. коп.)		
	Водою.	Водою и по жел. дор.	По желѣз. дорогамъ.
1868	24,5	29	42,6
1869	23,1	25	35,1
1870	17,1	22	33,3
1871	20,2	25	31
1872	24,5	28	33,5
1873	19,2	26,9	33,2
1874	14,1	16,9	28,7
1875	11,4	14,6	24,1
1876	9,6	11,8	16,5
1877	11,2	15,8	20,3
1878	9,2	11,4	17,7
1879	11,6	13,3	17,3
1880	12,3	15,7	19,7
1881	8,2	10,4	14,4
1882	7,9	10,9	14,6
1883	8,4	11,5	16,5
1884	6,6	9,75	13

Leyen, 327—328; Lavoinne et. Pontzen, 379, приводятъ цѣны съ 1868 по 1880 годъ.

тарифовъ въ зимніе мѣсяцы и на могущественную стачку сильнѣйшихъ американскихъ дорогъ, боровшихся соединенными силами противъ Эрійскаго канала, какъ валовой, такъ и чистый доходы желѣзныхъ дорогъ значительно понизились [1]). Хотя съ 1 января 1883 года правительство штата Нью-Іоркъ также отказалось отъ взиманія пошлины за проходъ судовъ по Эрійскому каналу, въ видахъ поддержанія судоходства, но и желѣзныя дороги нерѣдко возили грузы по тарифамъ, не покрывавшимъ издержекъ эксплоатаціи [2]).

---

[1]) По вышеупомянутымъ статистическимъ даннымъ Алф. Финка желѣзныя дороги, вошедшія въ картель, выручили въ 1880 г. валоваго дохода 17,698,000 долларовъ, а чистаго дохода 10,413,000 долларовъ; въ 1884 г. валоваго дохода 14,666,000, чистаго—6,3[illegible]7,00[illegible] дол., т. е. потеряли болѣе 17% валоваго и 40% чистаго дохода. Въ 1882 г. валовой доходъ понизился даже до $12,_7$ мил. дол., а чистый до $5,_8$ мил. долларовъ.

[2]) По мнѣнію Лавуана и Понцена желѣзнодорожныя тарифныя ставки за провозъ хлѣба изъ Чикаго въ Нью-Іоркъ въ 1881 г , равнявшіяся 1 фр. и 1 сантиму за гектолитръ, были прямо убыточны для желѣзнодорожныхъ компаній; а фрахты за перевозку водою, составлявшіе 91 сант. за гектолитръ, давали судовладѣльцамъ весьма незначительную прибыль. Съ того времени тарифы еще понизились.

Лейенъ, указавъ на то, что въ 1882 и 83 г. средній тарифъ за провозъ хлѣба отъ Чикаго до Нью-Іорка составлялъ 25 центовъ за 100 ф. а съ 15 Іюня до 31 Октября 1882 г. онъ колебался между $12^1/_2$ и 20 цен говоритъ, что ставка въ 25 центовъ, въ которую входитъ и экспедиціонный сборъ, равняется $1,_{32}$ пф за тонно-ьилом. ($^1/_{90}$ коп. кред. съ пудо-версты, считая марку въ 50 коп.), а ставка въ 15 цен.=$0,_{01}$ пфенига за тонно-километръ ($^1/_{148}$ коп. кред. съ пудо-версты), т. е. равняется лишь $^1/_3$ нисшаго германскаго тарифа.

Хотя, замѣчаетъ авторъ, дальнѣйшее пониженіе фрахтовъ едва ли возможно, однако опытъ до настоящаго времени опровергалъ всѣ расчеты на этотъ счетъ. На американскихъ дорогахъ не рѣдки случаи, что желѣз. дороги въ пылу борьбы назначаютъ тарифы, которые не покрываютъ собственныхъ издержекъ передвиженія грузовъ. Leyen, Die nordamerikanische Eisenbahnen 327,332. Тотъ же авторъ въ Arhiv f Eisenbahnwesen 1885 г., говоритъ, что плата около 22 марокъ за 1600 кил. рѣшительно не покрываетъ издержекъ производства.

Таковы поучительные результаты состязанія между могущественными американскими желѣзнодорожными компаніями и сильнымъ Эрійскимъ каналомъ. Что касается будущности этой конкурренціи, то предрѣшить ея исходъ слишкомъ трудно; можно только сказать, что нѣтъ основаній ожидать болѣе или менѣе рѣшительной побѣды одного пути надъ другимъ. Желѣзныя дороги дѣлаютъ успѣхи, но не меньшіе успѣхи дѣлаетъ и судоходство. Вслѣдствіе этого даже тѣ изслѣдователи, которые склонны видѣть побѣду рельсовыхъ путей въ прошломъ, весьма осторожно говорятъ о будущемъ [1]).

Чтобы покончить съ американскими водяными путями, слѣдуетъ упомянуть еще о каналахъ, принадлежащихъ частнымъ компаніямъ. Какъ и въ Англіи, эти каналы подчинились по большей части огромной капитальной силѣ желѣзнодорожныхъ компаній, но дальнѣйшая судьба ихъ была различна. Одни изъ каналовъ были скуплены желѣзными дорогами и приведены въ негод-

---

[1]) Такъ Lavoinne et Pontzen, II, 380, относительно улучшеній судоходства говорятъ: „Въ то время, какъ желѣзнодорожныя компаніи усовершенствовали и удешевили эксплоатацію принадлежащихъ имъ линій, судоходство по каналамъ и озерамъ Соедин. Штатовъ и Канады достигло успѣховъ, которые дозволили ему значительно понизить фрахты Замѣна на озерахъ парусныхъ судовъ не болѣе 600 тоннъ вмѣстимости паровыми Steamers'ами имѣющими въ 4 раза большій тоннажъ и дѣлающими вдвое болѣе рельсовъ, одновременно съ такимъ же увеличеніемъ вмѣстимости судовъ, плавающихъ по Эрійскому каналу и Гудсону и поднимающихъ отъ 50 до 240 тоннъ, и пониженіе пошлины на Эрійскомъ каналѣ, позволили достигнуть въ теченіе 10 лѣтъ удешевленія стоимости водяной перевозки на половину соотвѣтственно пониженію фрахтовъ между Чикаго и Нью-Іоркомъ Еще большаго пониженія фрахтовъ можно ожидать на рейсахъ отъ Чикаго до Монреаля, вслѣдствіе окончанія канадскихъ каналовъ, которые будутъ имѣть глубину отъ 3 до 4,17 метровъ, и при новѣйшихъ размѣрахъ шлюзовъ дадутъ возможность проходить безъ перегрузки судамъ въ 1500 тоннъ. Такое же мнѣніе о канадскихъ каналахъ высказалъ г. Орбинскій, который видитъ въ Монреалѣ опаснаго соперника Нью-Іорку.

ность [1]); другіе, наоборотъ, были исправлены и усовершенствованы новыми владѣльцами и продолжаютъ успѣшно работать, но уже за счетъ желѣзныхъ дорогъ [2]). Послѣдній фактъ служитъ несомнѣннымъ доказательствомъ высокой полезности этихъ каналовъ и ихъ жизнеспособности.

§ 32. *Россія.* Въ Россіи внутренніе водяные пути сообщенія имѣютъ большее значеніе, нежели въ ка-

---

1) Овладѣвъ системой каналовъ, связывающихъ систему Великихъ озеръ съ басейномъ Миссисипи посредствомъ рѣкъ: Міами, Моми и Уобешъ, желѣзнодорожныя компаніи почти совершенно прекратили движеніе по этимъ каналамъ хлѣбныхъ грузовъ. Орбинскій, стр. 372.

2) Такъ поступили жел. дороги съ пріобрѣтенными ими каналами Schuylkill, Соскеганскими и сѣтью пенсильванскихъ каналовъ. На этихъ каналахъ жел дор. устроили цѣлую флотилію баржъ (на Делаверскомъ каналѣ по свѣдѣніямъ г. Орбинскаго до 1000 судовъ) и значительно развили транспортъ. Въ отчетѣ Комитета судоходства 1872 г. говорится о пенсильванскихъ каналахъ: „Въ опроверженіе ложнаго мнѣнія, будто желѣзныя дороги дѣлаютъ или могутъ сдѣлать излишними естественные и искуственные водяные пути, можно указать, что Пенсильванская желѣзно дорожныя компанія, едва ли не богатѣйшая и наилучше управляемая компанія всего Союза, въ настоящее время владѣетъ 427 милями каналовъ (360 мил. въ штат. Пенсильваніи и 67 мил. въ штат. Нью Джерсей), пріобрѣтенныхъ ею покупкой или взятыхъ въ аренду. Пенсильванскіе каналы послѣ перехода ихъ въ руки жел. дорожныхъ компаній значительно расширены и улучшены и теперь эксплоатируются съ большимъ барышемъ. Замѣчательно, что эти каналы идутъ параллельно съ желѣзнодорожною линіею, принадлежащею той же компаніи Эта компанія находитъ, что перевозка каменнаго угля, желѣза и другихъ матеріаловъ обходится по каналамъ дешевле, нежели по желѣзн. дорогѣ. Трудно допустить, чтобы Пенсильванская компанія поддерживала судоходство по каналамъ въ убытокъ себѣ. Филадельфійская дорога транспортируетъ преимущественно уголь, желѣзо и др. малоцѣнные грузы по цѣнамъ нижшимъ, нежели какая либо другая дорога Союза, между тѣмъ она эксплоатируетъ два канала: Соскеганскій и Schuylkill (45+108 миль), изъ которыхъ по первому было перевезено въ 1871 г. 480 тыс. тоннъ, а по второму въ 1872 г. 907,223 тонны, преимущественно угля“.

комъ либо изъ европейскихъ государствъ или Сѣв. Амер. Соедин. Штатахъ, такъ какъ до настоящаго времени они не только по протяженію, но и по количеству производимой ими работы, занимаютъ первое мѣсто въ системѣ путей сообщенія. Къ сожалѣнію, статистика водяныхъ сообщеній нисколько не соотвѣтствуетъ ихъ значенію и находится въ крайне неудовлетворительномъ положеніи. До сихъ поръ не имѣется даже точныхъ данныхъ о протяженіи водяныхъ путей, въ особенности въ нашихъ азіатскихъ владѣніяхъ; статистика движенія грузовъ ведется только для путей Европейской Россіи, но также страдаетъ пробѣлами, такъ какъ не даетъ свѣдѣній о цѣлыхъ округахъ (Царство Польское), а имѣющіяся данныя завѣдомо не точны.

Общее протяженіе водяныхъ путей естественныхъ и искусственныхъ въ Россіи опредѣляется въ 80.000 верстъ [1]). Азіатскіе водяные пути, въ которые входятъ огромные басейны Оби съ Иртышемъ, Енисея, Лены и Амура, Аму-Дарьи остаются единственными удобными и дешевыми путями для обширныхъ территорій; но такъ какъ свѣдѣній о движеніи по этимъ путямъ не имѣется даже приблизительныхъ, то въ дальнѣйшемъ изложеніи мы ограничимся лишь водяными путями Европейской Россіи, въ которой на рельсовую сѣть въ 25.000 в. считается приблизительно 56.000 в. водяныхъ путей [2]),

---

[1]) Эту цифру мы беремъ изъ „Очерка дѣятельности Министерства путей сообщенія“, составленнаго по оффиціальнымъ даннымъ редакціей „Журнала Мин. Путей Сообщ.“ и напечатаннаго въ томъ же „Журналѣ“ 1887 г. № 42.

[2]) До настоящаго времени не извѣстно точно протяженіе судоходныхъ и силавныхъ рѣкъ не только въ Сибири, но и въ Европейской Россіи, вслѣдствіе чего оффиціальная статистика даетъ рядъ противурѣчивыхъ цифръ. Въ „Судоходномъ Дорожникѣ“ 1854 г. длина водяныхъ путей сообщенія исчислена въ 27,000 в., причемъ очевидно имѣлись въ виду одни судоходныя рѣки

въ томъ числѣ сплавныхъ рѣкъ до 23.000 в., судоходныхъ до 33.000 в., пароходство производится на 20.000 вер. На этихъ водахъ плаваетъ около 1.200 торговыхъ рѣчныхъ пароходовъ [1]), проходитъ ежегодно въ среднемъ 50.000 непаровыхъ судовъ и отъ 90 000 до 100.000 плотовъ.

безъ сплавныхъ; въ „Статист. Сбор.“, изданномъ подъ редакціей г. Обручева, показано судоходныхъ рѣкъ 39,847 вер., во Всеподданнѣйшемъ отчетѣ М. П. С за 1869—72 гг говорится, что общее протяженіе судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ считалось обыкновенно 42,000 вер , но при этомъ замѣчается: „изъ дѣлъ министерства не видно, чтобы когда либо было произведено измѣреніе тѣхъ естественныхъ водяныхъ путей, на коихъ нѣтъ искусственныхъ сооруженій Изъ всѣхъ водяныхъ путей были измѣрены въ точности лишь одни искусственные пути и тѣ части естественныхъ, въ коихъ имѣются искусственныя сооруженія. Протяженіе путей, на коихъ нѣтъ искусственныхъ сооруженій, показывается, вѣроятно, по гадательнымъ опредѣленіямъ прибрежныхъ жителей и лоцмановъ, а для опредѣленія площадей судоходныхъ озеръ не имѣется даже такого сомнительнаго основанія. По отчету за 1869—72 г. длина водяныхъ путей опредѣлена въ 50,743 вер.; по Всеподданнѣйшему отчету за 25-лѣтіе съ 1855 по 1880 г.—51,426 в Въ „Статистич. Временникѣ“ судоходныя рѣки безъ сплавныхъ исчислены въ 32,353 в , въ V вып. „Статист. Сбор. Мин Пут. Сообщ.“ всѣ водяные пути опредѣлены приблизительно въ 52,000 в. Рыбаковъ и Бѣловъ (Наши пути сообщенія, С.-П. 1882, стр. 60) въ своемъ краткомъ, но весьма толково составленномъ очеркѣ водяныхъ путей сообщенія, считаютъ всѣ эти цифры далеко ниже дѣйствительности. Очевидно, говорятъ авторы, М—ство Пут. Сообщ. считаетъ въ сѣти водяныхъ путей только тѣ изъ нихъ, которые значатся въ его спискахъ и по которымъ производится подлежащее обложенію судоходнымъ сборомъ движеніе грузовъ въ судахъ и сплавомъ, всѣ же тѣ рѣки, по которымъ судоходство и сплавъ возможны, но не производятся, или производятся, по почему либо Министерству неизвѣстны, а таковыхъ множество, въ счетъ Министерства Пут Сообщ. не входятъ. Мы приняли позднѣйшую и высшую цифру, которой придерживалось въ послѣдніе годы Мин. Пут Сообщенія. Точное протяженіе водяныхъ путей будетъ опредѣлено только послѣ точнаго описанія ихъ. Въ 1886 г было описано 19.000 верстъ.

1) Въ XII вып. Стат. Сбор. Мин. Путей Сообщ. число плавающихъ по водянымъ путямъ Европ. Россіи показано въ 1246 паровыхъ судовъ въ томъ числѣ 1078 торговыхъ Въ изданномъ въ 1886 г. Министерствомъ Пу-

Что касается количества грузовъ, то имѣющіяся оффиціальныя свѣдѣнія должны быть признаны гораздо меньше дѣйствительности. Хотя перевозка по водянымъ путямъ обложена $^1/_4\,^0/_0$ сборомъ съ цѣнности грузовъ, но такъ какъ этотъ сборъ взимается начальниками судоходныхъ дистанцій по показаніямъ товаровладѣльцевъ, и никакого контроля или повѣрки этихъ показаній какъ о количествѣ, такъ и о цѣнности грузовъ не существуетъ, а взысканій за невѣрныя показанія не установлено,—то $^1/_4\,^0/_0$ сборъ не только не содѣйствуетъ точности статистическихъ данныхъ, но напротивъ является причиною ихъ систематическаго уменьшенія [1]). До какой степени оффиціальныя данныя далеки отъ истины, видно изъ слѣдующаго факта. До введенія $^1/_4\,^0/_0$ сбора объявленная цѣнность грузовъ, прошедшихъ по водянымъ путямъ Европейской Россіи, показана въ среднемъ за десятилѣтіе съ 1838 по 1847 и свыше 200 мил. руб. причемъ въ 1846 г.—232 мил., а въ 1847 г.—285 мил. руб. Со введеніемъ въ 1848 г. $^1/_4\,^0/_0$ сбора цѣнность грузовъ показана въ этомъ году въ 109 мил., въ 1849 г.—въ 99 мил., а въ 1850 г. даже въ 89 мил., т. е. почти на 200 мил. руб. менѣе противъ 1847 года. Въ 50-хъ и 60-хъ годахъ она постепенно возрастала и дошла въ 70-хъ

тей Сообщенія „Спискѣ паровыхъ судовъ, плавающихъ по внутреннимъ водамъ имперіи въ 1885 г.“ исчислено 1382 парохода; изъ этого числа мы исключаемъ 90 пароходовъ служебныхъ и 109 морскихъ и каботажныхъ. Цифры списка вѣрнѣе, такъ какъ онѣ добыты особымъ спеціальнымъ изслѣдованіемъ, при которомъ введена нумерація судовъ.

[2]) Четверть-процентный сборъ установленъ въ 1848 г по иниціативѣ купечества для покрытія расходовъ казны по улучшенію водяныхъ путей. Съ начала 60-хъ годовъ вопросъ о преобразованіи или отмѣнѣ судоходнаго сбора разсматривался много разъ въ различныхъ коммиссіяхъ, составлено было нѣсколько проектовъ, но дѣло не двинулось впередъ. Четверть-процентный сборъ даетъ незначительный доходъ казнѣ (500,000 рублей) и негодную статистику.

годахъ до 190 мил., а въ 80-хъ до 195 мил., не достигнувъ однако за 30 лѣтъ уровня 1847 года [1]).

---

1) Объявленная цѣнность грузовъ, перевезенныхъ по рѣкамъ Европейской Россіи за 46 лѣтъ, была такова:

Въ милліонахъ рублей.

1838—188	1848—109	1858—160	1868—192	1878—179
1839—211	1849— 99	1859—168	1869—193	1879—200
1840—209	1850— 89	1860—169	1870—184	1880—195
1841—196	1851— 97	1861—170	1871 210	1881—186
1842—192	1852—122	1862—167	1872—199	1882—205
1843—188	1853—116	1863—164	1873—193	1883—201
1844—207	1854—107	1864—155	1874—180	
1845—201	1855—101	1865—154	1875—186	
1846—232	1856—136	1866—177	1876—180	
1847—285	1857—163	1867—192	1877—167	

Что составляетъ въ среднемъ выводѣ по десятилѣтіямъ: 1838—47 гг —210,$_9$ мил.; 1848—57 гг.—113,$_9$ мил; 1858—67 гг.—167,$_6$ мил.; 1868—77 гг —188,$_4$ мил. въ годъ; и за послѣднее шестилѣтіе 1878—83 гг 194,$_5$ мил. руб. въ годъ.

Эти цифры даютъ основаніе думать, что разница между дѣйствительной цѣнностью грузовъ и объявляемой отправителями съ теченіемъ времени не уменьшается, а увеличивается. Такое предположеніе подтверждается сдѣланнымъ нами вычисленіемъ, изъ котораго видно, что средняя объявленная цѣнность пуда грузовъ пятилѣтія 1858—62 гг. равнялась 42 коп., а за пятилѣтіе 1879—83 гг. только 39 коп. (За пятилѣтіе 1858—62 гг. перевезено 1981 мил. пудовъ цѣнностью въ 834 мил. руб., за пятилѣтіе 1879—83 г. перевезено 2510 мил. пудовъ цѣнностью въ 986 мил. руб.) Такимъ образомъ по этимъ даннымъ оказывается, что цѣна товаровъ, перевозимыхъ по водянымъ путямъ, за послѣднія 25 лѣтъ понизилась; между тѣмъ извѣстно, что цѣны на главные предметы водянаго транспорта: лѣсъ, хлѣбъ, рыбу и пр , вслѣдствіе паденія курса кредитнаго рубля и другихъ причинъ, значительно возросли; прибавившійся же на Волгѣ новый, весьма крупный грузъ—минеральное масло также выше средней показанной цѣнности, слѣдовательно онъ долженъ былъ не уменьшить, а возвысить ее. Еще рѣзче бросаются въ глаза эти несообразности, если взять для сравненія отдѣльные годы. Такъ въ 1858 г. средняя объявленная цѣнность пуда груза показана въ 54$^1/_2$ коп., а 20 лѣтъ позже въ 1878 г въ 40 коп , въ 1879 г. даже въ 38$^1/_2$ коп. Такимъ образомъ цѣны 1879 г. оказываются на 25% ниже цѣнъ 1858 г..

Хотя судоходный сборъ взимается по объявленной цѣнности, а не по количеству груза, но для сохраненія хотя нѣкотораго соотвѣтствія между тѣмъ и другимъ значительно уменьшается и количество, какъ это́ единогласно признаютъ всѣ лица, занимавшіяся изслѣдованіемъ нашего судоходства, и оффиціальные отчеты министерства путей сообщенія [1]). Неточность свѣдѣній о движе-

---

1) Такого мнѣнія держатся: Михайловъ, Рыбаковъ и Бѣловъ, Борковскій, Богуславскій, Никольскій и др. Рыбаковъ и Бѣловъ напр. говорятъ: нѣтъ никакого сомнѣнія, что цифры грузовъ, прошедшихъ по водянымъ путямъ, далеко ниже дѣйствительности, какъ потому, что громадная масса мелкаго судоходства и сплава, не платящихъ никакихъ сборовъ, ускользаетъ отъ контроля статистики, такъ и потому, что избѣгая уплаты судоходнаго сбора, судохозяева въ своихъ заявленіяхъ значительно уменьшаютъ количество находящихся въ ихъ судахъ грузовъ. (Рыбаковъ и Бѣловъ—Наши пути сообщенія, стр. 70). Проф. Богуславскій, между прочимъ, сообщаетъ такіе факты· „Въ конторѣ начальника Нижегородской дистанціи въ 1885 году мнѣ показывали накладныя, въ которыхъ сахаръ, пришедшій изъ Рязани въ Нижній, былъ оцѣненъ хозяиномъ въ 1 руб. за пудъ. И тутъ же мнѣ разсказали, что одно пароходное общество, провозя въ Нижній на своихъ баржахъ желѣзо и чай, въ оффиціальныхъ накладныхъ, представляемыхъ начальнику дистанціи, имѣетъ обыкновеніе показывать лишь одно желѣзо, а объ чаѣ умалчиваетъ. Уменьшеніе цѣны и количества груза дѣлается большею частію по иниціативѣ пароходо и судовладѣльцевъ, которые представляютъ въ казну лишь часть полученнаго сбора; а сборъ съ товаровъ цѣнныхъ, перевозимыхъ на легкихъ и товаро-пассажирскихъ пароходахъ, почти совсѣмъ не попадаетъ въ государственное казначейство, такъ какъ за количествомъ и цѣнностью такихъ товаровъ уже совсѣмъ не представляется возможности слѣдить: грузка товаровъ на легкихъ и товаро-пассажирскихъ пароходахъ совершается въ продолженіе самаго короткаго времени. (Богуславскій—Волга, какъ путь сообщенія, стр. 6–7). Г. Богуславскій полагаетъ, что цѣнность грузовъ, перевозимыхъ по Волгѣ, вмѣсто оффиціальной цѣны въ 90 мил. нужно считать не менѣе 300 мил. руб., а по Волгѣ съ притоками вмѣсто 130—150 мил. въ 500 мил руб. Экспортеры, торговцы, начальники судоходныхъ дистанцій и проч. одинаково признаютъ невѣрность показаній о количествѣ и цѣнности перевозимыхъ по водянымъ путямъ грузовъ. Невѣрность оффиціальной статистики признаетъ и само министерство путей сообщенія. Во всеподданнѣйшемъ отчетѣ министра путей сообщенія съ 1869 по 1873 г. между прочимъ говорится: причина, побужда

ніи грузовъ по водянымъ путямъ необходимо имѣть въ виду при сравненіи ихъ съ весьма точными данными желѣзнодорожной статистики о работѣ рельсовыхъ путей.

ющая грузоотправителей и судохозяевъ понижать оцѣнку своихъ грузовъ въ формальныхъ накладныхъ, побуждаетъ ихъ и къ преуменьшенію въ этихъ накладныхъ количества оплачиваемыхъ товаровъ. Если судить о состояніи нашего внутренняго торгово-промышленнаго судоходства по суммамъ поступленія судоходной пошлины, то слѣдовало бы заключить, будто наше внутреннее судоходство постоянно и весьма значительно падаетъ въ послѣднія 20 лѣтъ. Но извѣстно напротивъ, что именно въ это время оно особенно развивалось, вслѣдствіе распространенія пароходства на нашихъ внутреннихъ водахъ. Нѣсколько болѣе довѣрчиво къ оффиціальнымъ даннымъ относится г. Клоповъ, въ своихъ „Матеріалахъ для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ", по крайней мѣрѣ относительно хлѣбныхъ грузовъ. Хотя, говоритъ авторъ, взиманіе $^1/_4$ процентнаго судоходнаго сбора и контроль надъ нимъ обставлены вообще крайне непрактично, и потому сборъ этотъ далеко не достигаетъ желанной цѣли, такъ какъ имѣется полная возможность не выставлять дѣйствительной цифры вѣса и стоимости отправляемаго груза, тѣмъ не менѣе для хлѣбныхъ грузовъ оффиціальный статистическій матеріалъ имѣетъ нѣкоторую цѣну, потому что хлѣбный караванъ, двигающійся по Волгѣ вслѣдствіе установившагося обычая почти весь застраховывается въ полной его стоимости, и въ настоящее время не страхуются караваны только трехъ—четырехъ крупныхъ фирмъ, которымъ нѣтъ расчета тратиться на страховыя преміи. Вслѣдствіе такого обычая установился какъ бы нѣкоторый практическій контроль страховыхъ обществъ надъ записями въ книгахъ начальниковъ дистанцій, состоящій въ томъ, что въ случаѣ спора объ уплатѣ убытковъ со стороны страховыхъ обществъ послѣднія могутъ иногда справиться съ накладными начальника дистанціи. Поэтому надо полагать, что хлѣбо-промышленникамъ во избѣжаніе недоразумѣній есть расчетъ выставлять въ накладныхъ, если не точную величину груза, то по крайней мѣрѣ сколько нибудь подходящій къ дѣйствительности вѣсъ. Кромѣ того, въ Рыбинскѣ, куда направляются огромныя партіи волжскаго хлѣба, послѣднія обязательно должны перегружаться для дальнѣйшаго слѣдованія по искусственнымъ водянымъ путямъ на сѣверъ въ суда опредѣленной емкости (отъ 18 до 22 тыс. пуд. каждое), слѣдовательно, подобная перегрузка также отчасти является какъ бы нѣкоторымъ контролемъ, по крайней мѣрѣ для тѣхъ грузовъ, которые идутъ черезъ Рыбинскъ по тремъ водянымъ системамъ. Къ сожалѣнію, мнѣ не удалось, добавляетъ авторъ, практически убѣдиться въ высказанныхъ мною предположеніяхъ о большей или меньшей вѣрности оффиціальныхъ данныхъ черезъ провѣрку собраннаго матеріала по

Для сравненія дѣятельности тѣхъ и другихъ путей мы беремъ изъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ одни грузы малой скорости, во 1-хъ, потому, что оффиціальныхъ свѣдѣній о пассажирскомъ движеніи и движеніи большой скорости по водянымъ путямъ не имѣется; во 2-хъ, потому что грузы малой скорости составляютъ 95% всего товарнаго транспорта по желѣзнымъ дорогамъ, а потому движеніе большой скорости можетъ быть безъ ущерба для точности игнорировано. Такого метода сравненія придерживается и Статистическій Отдѣлъ Министерства Путей Сообщенія.

Въ помѣщаемой ниже таблицѣ движенія грузовъ малой скорости по желѣзнымъ дорогамъ грузы транзитные, прослѣдовавшіе по нѣсколькимъ дорогамъ посчитаны только одинъ разъ или, какъ выражается оффиціальная статистика министерства путей сообщенія, взяты только итоги „самостоятельной перевозки по рельсовой сѣти“ [1]) Въ таблицу включено не только количество грузовъ, но и пробѣгъ ихъ, такъ какъ для опредѣленія работы рельсовыхъ путей оба фактора имѣютъ весьма важное значеніе. Къ сожалѣнію, оффиціальная статистика не даетъ пробѣга грузовъ по водянымъ путямъ.

другимъ источникамъ“. (Клоповъ, матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ стр. 10). Не можемъ не замѣтить, что безъ повѣрки соображенія автора мало убѣдительны, такъ какъ основаніемъ для уплаты убытковъ служитъ спеціальный или генеральный полисъ, и ссылка на накладныя, подаваемыя начальникамъ судоходныхъ дистанцій, едва ли имѣетъ юридическое значеніе. Кромѣ того, страховое общество, прибѣгнувши къ такой ссылкѣ, рискуетъ потерять кліентовъ

[1]) Только эти итоги показываютъ *дѣйствительное* количество перевезенныхъ грузовъ; если же включить транзитную перевозку, то одни и тѣже грузы окажутся посчитанными 2, 3 и болѣе разъ, вслѣдствіе чего итоги будутъ преувеличены на 25—30% Нѣкоторые русскіе ученые принимаютъ за основаніе именно эти неточныя цифры, дающія невѣрные выводы. Такую ошибку сдѣлалъ проф. Чупровъ во II-мъ томѣ „желѣзнодорожнаго хозяйства“, за неимѣніемъ въ то время разработанныхъ данныхъ.

Движеніе грузовъ и пробѣгъ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ за послѣднія 6 лѣтъ были слѣдующіе [1]):

Г О Д Ъ.	1 Протяженіе сѣти.	2 Перевезено грузовъ малой скорости въ 1000-хъ пуд.	3 Пробѣгъ всѣхъ грузовъ въ милліон. пудо-верстъ.	4 Средній пробѣгъ одного пуда въ верстахъ	5 Количество грузовъ на версту пути въ пудахъ.
1878	20,473	1,163,102	441,459	404	56,811
1880	21,226	1,202,452	406,898	338	56,649
1881	21,262	1,286,122	437,733	340	60,489
1882	21,593	1,373,846	485.550	354	63,671
1883	22,215	1,466,400	554,852	378	66,009
1884	23,039	1,454,764	557,831	383	65,000
Средній выводъ.	21,635	1,324,448	480,720	366	61,438

По водянымъ путямъ Европейской Россіи, за исключеніемъ Царства Польскаго и Кавказа, съ 1878 по 1883 г. движеніе грузовъ и плотовъ было слѣдующее:

Ее повторяетъ г. Гацинтовъ,—„Основанія организаціи жел.-дор. тарифовъ“, въ книгѣ, вышедшей въ 1887 г, не смотря на то, что уже съ 1878 г. Статистическій отдѣлъ министерства путей сообщенія въ „Статист. Сборникѣ“ началъ отдѣлять транзитную перевозку и вычислять итоги „самостоятельной перевозки“.

[1]) Стат. Сбор. мин пут сооб., вып. XII и XIII. Приведенные въ таблицѣ годы взяты потому, что только за это время имѣются итоги самостоятельной перевозки грузовъ малой скорости. Объяснительная статья къ 1 ч. XII вып. стр V, къ 1 ч. XIII вып. стр VI.

Годъ.	Прослѣдовало судовъ.	Перевезено грузовъ на судахъ и плотахъ въ тысячахъ пуд.	Прошло плотовъ [1]).
1878	59,471	478,309	88,821
1879	59,551	522,408	99,992
1880	55,452	512,833	119,145
1881	51,317	472,168	105,358
1882	58,223	513,626	101,084
1883	56,347	489,709	80,866
1884	56,319	492,764	64,680
Средній выводъ.	56,669	497,402	94,278

Изъ этихъ данныхъ видно, что въ среднемъ выводѣ за послѣднее шестилѣтіе по желѣзнымъ дорогамъ ежегодно перевозилось 1324,$_4$ мил. пуд., а по водянымъ путямъ—497,$_4$ мил. пуд. грузовъ на судахъ и плотахъ и проходило 94.300 плотовъ. Такимъ образомъ одни грузы, перевозимые на судахъ и плотахъ, составляютъ около $^2/_3$ всего желѣзнодорожнаго движенія. Къ этой цифрѣ нужно прибавить вѣсъ плотовъ, которые составляютъ такой же лѣсной грузъ, какъ и другіе грузы, слѣдующіе на судахъ и перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ, и отличаются лишь своеобразнымъ способомъ

[1]) Статист. Сборн. мин. пут. сооб. XII и XIII вып. част. 2-я. Въ эти цифры не включено судоходство въ предѣлахъ Царства Польскаго, о которомъ не имѣется оффиціальныхъ данныхъ. Судоходство по Вислѣ довольно значительное. Въ таблицѣ показано количество *отправленныхъ* товаровъ и плотовъ, съ которымъ не совпадаетъ количество *прибывшихъ* грузовъ и плотовъ, такъ какъ часть грузовъ выгружается внѣ надзора судоходныхъ дистанцій.

перевозки, свойственнымъ исключительно водянымъ путямъ. Къ сожалѣнію, вѣсъ плотовъ можетъ быть опредѣленъ только приблизительно. Если принять, согласно вычисленію проф. Богуславскаго, вѣсъ плота въ 45.000 пуд. [1]), что составитъ на 94.300 плотовъ свыше 4 мил-

---

[1]) Вычисленіе проф. Богуславскаго сдѣлано для волжскихъ плотовъ. Грузовые плоты по Волгѣ, говоритъ онъ, имѣютъ длину отъ 40 до 120 саж. при ширинѣ не менѣе 2 саж. и высотѣ отъ 0,75 саж. до $2^1/_2$ саж. Взяты для плота только такія измѣренія: $60 \times 2^1/_2 \times 1 = 150$ куб. саж. Считая по 300 пуд. въ одной кубической сажени вѣсъ плота окажется равнымъ 45,000 пуд. Всѣхъ плотовъ по Волжскому бассейну въ 1881 г. прошло 47,272 тыс., что составитъ не менѣе 2,127 мил. пуд., т. е. по желѣзнымъ дорогамъ перевезено менѣе грузовъ, чѣмъ по волжскому бассейну однихъ лѣсныхъ матеріаловъ. (Богуславскій, Волга какъ путь сообщенія, стр. 11) Въ кіевской судоходной дистанціи мы получили слѣдующія свѣдѣнія о днѣпровскихъ плотахъ. Плоты на Днѣпрѣ раздѣляются на лѣсные, дровяные и товарные. Первыя двѣ категоріи плотовъ имѣютъ одинаковую величину и различаются лишь тѣмъ, что первые составляютъ болѣе цѣнный строительный лѣсной матеріалъ, а вторые вяжутся изъ дровянаго лѣса. Товарные плоты суть собственно плотовые помосты для перевозки на нихъ грузовъ и имѣютъ значительно меньшіе размѣры. Количество товарныхъ плотовъ сравнительно съ лѣсными и дровяными не велико, какъ видно изъ слѣдующихъ данныхъ о количествѣ плотовъ, разгрузившихся въ Кіевѣ и прослѣдовавшихъ далѣе въ теченіе пяти навигацій:

	Лѣсныхъ и дровяныхъ плотовъ.			Товарныхъ плотовъ.			
	Пришло и разгрузилось.	Прослѣдовало далѣе.	ИТОГО.	Пришло и разгрузилось.	Прослѣдовало далѣе.	ИТОГО.	ВСЕГО.
Въ навигацію 1882 г.	752	1897	2649	162	44	206	2855
— — 1883 г.	1012	2164	3176	42	40	82	3258
— — 1884 г.	930	1906	2836	29	49	78	2914
— — 1885 г.	987	1136	2123	19	79	98	2221
— — 1886 г.	1127	1897	3024	43	57	100	3124
Средній выводъ за 5 лѣтъ . . .	961	1800	2761	59	54	113	2874

ліардовъ пуд., то все движеніе грузовъ по водянымъ путямъ будетъ простираться свыше $4^1/_2$ милліардовъ пуд., т. е. водяная перевозка грузовъ превышаетъ желѣзнодорожную въ $3^1/_2$ раза. Если даже значительно уменьшить вѣсъ плотовъ, то и тогда движеніе по водянымъ путямъ далеко превзойдетъ желѣзнодорожный транспортъ.

Сдѣланное сравненіе будетъ не вполнѣ точно, такъ какъ для опредѣленія работы рельсовыхъ и водяныхъ путей необходимо принять во вниманіе не только количество перевозимыхъ грузовъ, но и проходимыя ими разстоянія, т. е. пробѣгъ грузовъ. Средній пробѣгъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ за 4-лѣтіе 1880—1883 г. равняется 370 верстамъ; данныхъ о пробѣгѣ по водянымъ путямъ оффиціальная статистика не даетъ, но, принимая во вниманіе огромное протяженіе нашихъ водяныхъ путей и тотъ фактъ, что одинъ изъ важнѣйшихъ грузовъ—хлѣбъ движется по важнѣйшему Волжско-Двинскому пути съ низовыхъ губерній до Нижняго, Рыбинска и прямо до Петербурга, а огромная масса лѣсныхъ грузовъ идетъ съ верховьевъ главныхъ рѣкъ и ихъ притоковъ до нижняго теченія и даже до устьевъ

Такимъ образомъ товарные плоты составляютъ въ среднемъ не болѣе 4% всего плотоваго сплава. Что касается величины плотовъ, то по даннымъ кіевской судоходной дистанціи лѣсные и дровяные плоты имѣютъ 35 саж. длины, 16 саж ширины и $1^1/_3$ арш. высоты, что составитъ 327 куб. саж. или считая вѣсъ куб. сажени 300 пуд., вѣсъ плота опредѣляется 98.100 пуд. Товарный плотъ имѣетъ 16 саж. длины, 12 саж. ширины и 1 аршинъ высоты или 64 куб. сажени, что составитъ 19,2000 пуд. По этому расчету средняя ежегодная перевозка плотовъ, выведенная изъ данныхъ за 5 лѣтъ, составитъ 272,725 тыс. пуд , а средній вѣсъ днѣпровскаго плота 90,000 пудовъ. Принимая во вниманіе, что проф. Богуславскій беретъ значительно пониженный вѣсъ волжскаго плота, что на Днѣпрѣ также средній плотъ оказывается значительно больше, можно кажется, думать, что средній вѣсъ плота въ 45,000 пуд. не будетъ преувеличенъ, не смотря на то, что на небольшихъ сплавныхъ рѣкахъ размѣры плотовъ меньше.

рѣкъ, проходя такимъ образомъ по 2000—3000 верстъ и даже болѣе,—можно безошибочно утверждать, что средній пробѣгъ грузовъ по водянымъ путямъ значительно больше такого же пробѣга по рельсовымъ путямъ. Рыбаковъ и Бѣловъ принимаютъ минимальный пробѣгъ грузовъ по водянымъ путямъ въ 500 верстъ, и эту цифру едва ли можно считать преувеличенною [1]). Принимая ее за основаніе расчета, мы должны при сравненіи рельсовыхъ и водяныхъ путей увеличить работу послѣднихъ, выраженную количествомъ перевезенныхъ грузовъ, еще на одну треть.

Важное экономическое значеніе водяныхъ путей еще болѣе усиливается тѣмъ обстоятельствомъ, что для казны содержаніе этихъ путей обходится дешево даже въ послѣдніе годы, когда были сдѣланы новыя значительныя сооруженія [2]); а торговля и промышленность получаетъ огромное сбереженіе на водяной перевозкѣ, которая значительно дешевле желѣзнодорожной. Желѣзныя дороги обходятся дороже отправителямъ гру-

---

1) Вотъ что говорятъ эти авторы: среднее разстояніе проходимое грузами по нашимъ водянымъ путямъ несравненно больше такого же разстоянія по желѣзнымъ дорогамъ, ибо во 1-хъ, разстоянія по водянымъ путямъ сами по себѣ длиннѣе, чѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ; во 2 хъ, по водянымъ путямъ грузы большею частію слѣдуютъ съмѣста до тѣхъ или другихъ конечныхъ отдаленныхъ пунктовъ безъ перегрузки. Принимая во вниманіе, что наши внутренніе грузы тянутся съ разныхъ сторонъ къ такимъ, расположеннымъ на противуположныхъ концахъ Россіи, пунктамъ, какъ Архангельскъ, Петербургъ, Рига, Астрахань, Ростовъ, Херсонъ,—мы, кажется нисколько, не преувеличимъ, если опредѣлимъ среднее разстояніе, проходимое всѣми грузами по водянымъ системамъ въ 500 верстъ. Цифра эта можетъ быть вообще невѣрна, но, кажется, можно утверждать, что въ дѣйствительности она больше, а никакъ не меньше, и что слѣдовательно она вѣрна какъ minimum (Д. Рыбаковъ и В. Бѣловъ, „Наши пути сообщенія“, стр. 73)

2) Рыбаковъ и Бѣловъ исчисляли расходы казны на версту судоходныхъ путей въ 1875 г.—54 р 1876 г.—79 р.,—1877 г —79 р., 1878 г—121 р. Теперь эти расходы больше.

зовъ и кромѣ того казна расходуетъ на нихъ въ видѣ приплатъ и недополученія процентовъ до 50 мил. руб. ежегодно, что на сѣть въ 25,000 верстъ составитъ 2000 руб. на версту.

Для характеристики товарнаго движенія по рельсовой сѣти и водянымъ путямъ имѣютъ весьма серьезное значеніе категоріи перевозимыхъ грузовъ.

Изъ подробно разработанныхъ статистическимъ отдѣломъ министерства путей сообщенія данныхъ о движеніи грузовъ по водянымъ путямъ за 1880, 1882 и 1884 гг. видно, что въ 1884 году было перевезено [1]):

	По желѣзнымъ дорогамъ.	По водянымъ путямъ.	
	Въ милліонахъ	Пудовъ	
Хлѣба	397	139,9	
Дровъ	147	119,9	Кромѣ того дровъ и лѣсныхъ матеріал въ плотахъ до 4000 мил. п
Лѣсныхъ матеріаловъ	100,5	61,2	
Каменнаго угля	194	1,9	
Желѣза, чугуна, рельсовъ	36,6	15,7	
Соли	48,8	24,2	
Сахара	30,8	1,1	
Сѣмени льняного	11,5	4,7	
Минеральнаго масла	50	27,6	
Рыбы	26	13,1	
Льна и пеньки	17,9	1,8	
Хлопка	10,5	0,5	
Шерсти	5	0,5	
Табаку	4,7	0,1	
Мяса	4,1	0,04	
Спирта и хлѣбнаго вина	8,9	1,7	
Сала	2,6	0,8	
Кожъ выдѣл. и невыдѣланныхъ	3,2	0,3	
Остальныхъ товаровъ	354	81	Кромѣ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ въ плотахъ.
Итого	1454,8	495,5	

1) Статист. Сбор мин. пут сообщ., вып. XIV, обзоръ движенія товаровъ по желѣз. дорогамъ и внутр. водянымъ путямъ, стр. 4, 10 и соотвѣтственныя таблицы Противъ 1880 г. возросла значительно по желѣзнымъ дорогамъ и водянымъ путямъ перевозка хлѣба и минеральнаго масла; по желѣзнымъ дорогамъ сверхъ того перевозка соли, хлопка.

Если не включать въ счетъ сплава дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ въ плотахъ, то изъ всего остальнаго товарнаго движенія приходится на желѣзныя дороги $^3/_4$ а на водяныя пути $^1/_4$. Со включеніемъ сплава плотовъ, на водяныхъ путяхъ господствуетъ надъ всѣмъ остальнымъ движеніемъ перевозка топлива, которая на желѣзныхъ дорогахъ занимаетъ лишь второе мѣсто, причемъ по рельсовымъ путямъ слѣдуетъ почти весь каменный уголь. Первое мѣсто на рельсовыхъ путяхъ по количеству и на обоихъ путяхъ по торговому значенію занимаетъ хлѣбъ, котораго по желѣзнымъ дорогамъ перевозится $72^1/_2{}^0/_0$, а по водянымъ путямъ $27^1/_2{}^0/_0$. Въ перевозкѣ соли, минеральнаго масла, желѣза и чугуна, рыбы на желѣзныя дороги приходится $^2/_3$ движенія, а на водяные пути $^1/_3$. Перевозка другихъ товаровъ какъ то сахара, льна и пеньки, хлопка, шерсти, спирта, мяса и проч. по желѣзнымъ дорогамъ превосходитъ водяную перевозку въ 5, 10, 20 разъ. Это объясняется отчасти тѣмъ, что нѣкоторые изъ этихъ грузовъ движутся по направленіямъ, не параллельнымъ водянымъ путямъ, отчасти временемъ ихъ перевозки (сахаръ преимущественно перевозится поздней осенью и зимою; хлопокъ поздней осенью и ранней весною) и, наконецъ, тѣмъ, что цѣнные грузы требуютъ болѣе скорой доставки. Можно думать, что въ дѣйствительности и по этимъ перевозкамъ участіе водяныхъ путей значительно больше, такъ какъ цифры цѣнныхъ грузовъ особенно уменьшаются судовладѣльцами въ ихъ показаніяхъ по накладнымъ, съ цѣлью уменьшенія судоходнаго сбора. Кромѣ того необходимо имѣть въ виду, что въ желѣзнодорожномъ сообщеніи весьма видное мѣсто занимаетъ и отражается на цифрахъ перевозка грузовъ на небольшія разстоянія; тогда какъ на водяныхъ путяхъ это движеніе вовсе ускользаетъ отъ регистраціи оффиціальной статистики.

Развивается ли судоходство на русскихъ рѣкахъ и въ какой степени? Отвѣтъ на эти вопросы даютъ статистическія данныя о количествѣ отправляемыхъ ежегодно грузовъ по внутреннимъ водянымъ путямъ съ конца 50-хъ годовъ по настоящее время [1]).

Отправлено грузовъ въ милліонахъ пудовъ:

1858 г.—293	1867 г.—353	1876 г.—466
1859 „ —328	1868 „ —356	1877 „ —420
1860 „ —370	1869 „ —366	1878 „ —448
1861 „ —480	1870 „ —402	1879 „ —522
1862 „ —510	1871 „ —380	1880 „ —313
1863 „ —413	1872 „ —377	1881 „ —472
1864 „ —352	1873 „ —415	1882 „ —514
1865 „ —371	1874 „ —410	1883 „ —490
1866 „ —354	1875 „ —420	1884 „ —495

Въ среднихъ выводахъ за первые два года и далѣе по пятилѣтіямъ ежегодная отправка грузовъ была такова:

1858—59 гг.	310 мил. пуд.	(100%)
1860—64 гг.	425 „	(137%)
1865—69 гг.	360 „	(116%)
1870—74 гг.	395 „	(127%)
1875—79 гг.	455 „	(147%)
1880—84 гг.	496 „	(160%)

Изъ этихъ таблицъ видно, что въ первой половинѣ 60-хъ годовъ судоходство необычайно усилилось: количество перевозимыхъ грузовъ возросло въ среднемъ за пять лѣтъ на 115 мил. пуд., а если взять цифры 1857 г. и 1862 г. (максимальную), то разница достигаетъ даже 217 мил. пуд. въ пользу 1862 г. Во второй половинѣ 60-хъ годовъ замѣчается довольно рѣзкое уменьшеніе дви-

---

1) Статистическія свѣдѣнія о движеніи грузовъ по внутреннимъ водянымъ путямъ печатались въ 60 хъ годахъ въ „Журн. Мин. Пут. Сообщ.“, а затѣмъ въ „Статист. Сборникѣ“ того же министерства въ разныхъ выпускахъ. Сводная таблица у проф. Богуславскаго—„Волга, какъ путь сообщенія“, стр. 3.

женія по водянымъ путямъ—въ среднемъ за пятилѣтіе на 65 мил. пуд. Такимъ образомъ приростъ грузовъ на водяныхъ путяхъ, послѣдовавшій въ началѣ 60-хъ годовъ, сокращается болѣе чѣмъ на половину, но все же движеніе остается на 50 мил. выше цифръ конца 50-хъ годовъ. Какъ видно изъ погоднихъ цифръ, сокращеніе движенія грузовъ по водянымъ путямъ началось съ 1863—64 гг. и продолжалось по 1869 годъ. Съ 1870 года и еще болѣе съ 1873 года обнаруживаются несомнѣнные успѣхи судоходства, и хотя движеніе грузовъ по водянымъ путямъ въ зависимости отъ различныхъ причинъ колеблется изъ года въ годъ, но непрерывно и значительно возрастаетъ въ среднемъ выводѣ по пятилѣтіямъ. Сокращеніе судоходства во второй половинѣ 60-хъ годовъ и колебанія въ началѣ 70-хъ годовъ находились, безъ сомнѣнія, въ связи съ быстрой постройкой русской рельсовой сѣти. Къ концу 1861 г. русская желѣзнодорожная сѣть равнялась 1953 вер., къ концу 1870 г.—10.095 вер., къ концу 1875 г.—17.658 в., къ концу 1884 г.—23.039 вер., что составляетъ съ 1862 по 1870 г. увеличеніе на 8112 верстъ, въ слѣдующее пятилѣтіе 1871—1875 г. еще на 7563 вер. и въ послѣднее десятилѣтіе на 5381 вер. Вполнѣ понятно, что быстрое сооруженіе 20.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, прорѣзавшихъ рѣчные районы и отвлекшихъ часть грузовъ, тяготѣвшихъ прежде къ водянымъ путямъ, должно было отразиться на этихъ послѣднихъ; но замѣчательно, какъ сравнительно легко и скоро оправилось судоходство въ началѣ 70-хъ годовъ, не смотря на продолжавшуюся постройку новыхъ линій по 1500—2000 верстъ ежегодно [1]). Этотъ фактъ заслу-

[1]) Быть можетъ, и на необычайное увеличеніе грузовъ съ 1860 по 1863 г. также оказала вліяніе усиленная постройка дорогъ, такъ какъ въ доставкѣ массы матеріаловъ потребныхъ для этой постройки, по всей вѣроятности, весьма значительное участіе приняло судоходство.

живаетъ тѣмъ большаго вниманія, что, съ одной стороны, на поддержаніе судоходства правительство не обращало въ то время никакого вниманія; а съ другой—наши водяные пути даютъ желѣзнымъ дорогамъ гораздо больше грузовъ, нежели получаютъ обратно.

Развитіе судоходства и, вѣроятно, болѣе значительное, нежели показываютъ цифры движенія грузовъ оффиціальной статистики, подтверждается другими несомнѣнными данными,—а именно количествомъ проходящихъ по рѣкамъ судовъ. Четырнадцатилѣтній періодъ съ 1871 по 1884 г. включительно рѣзко раздѣляется по статистическимъ даннымъ о количествѣ прослѣдовавшихъ по рѣкамъ судовъ на двѣ половины: въ теченіе семи лѣтъ съ 1871 по 1877 г. включительно среднимъ числомъ грузилось 49.000 судовъ; съ 1878 по 1883 г. средняя ежегодная погрузка поднимается до 57.000 судовъ, т. е. увеличивается на 16% [1]) Это значительное увеличеніе числа судовъ произошло, не смотря на развитіе въ то же время пароходства, которое сокра-

[1]) Годичныя цифры погрузки судовъ слѣдующія:

1871—50.222	судовъ	1878—59.471	судовъ
1872—51.240	„	1879—59 551	„
1873—51.388	„	1880—55 452	„
1874—48.193	„	1881—51.317	„
1875—46.496	„	1882—58.223	„
1876—47.933	„	1883—56 347	„
1877—47 423	„	1884—56 319	„

Средній выводъ—48.985

Кромѣ ясно выраженныхъ колебаній числа прослѣдовавшихъ по рѣкамъ судовъ по періодамъ, замѣчаются довольно рѣзкія колебанія изъ года въ годъ. Для правильнаго пониманія ихъ необходимо имѣть въ виду, что увеличеніе количества грузящихся судовъ зависитъ не только отъ количества грузовъ, какъ главной причины, но также отъ мелководія, замедляющаго движеніе судовъ и требующаго перегрузки (Богуславскій, стр. 35).

Размѣръ самихъ судовъ также увеличился, вслѣдствіе постройки на Волгѣ значительнаго количества баржъ, судна большаго типа, поднимающаго 100—130 тыс. пудовъ груза. По подъемной силѣ къ баржамъ подходятъ только бѣляны. Проф. Богуславскій говоритъ, что баржи—господствующій типъ судовъ на Волгѣ (стр. 20); но по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ на Волгѣ строится и плаваетъ весьма большое количество другихъ судовъ.

щало потребность въ судахъ, такъ какъ, во 1-хъ, часть грузовъ начала перевозиться на пароходахъ, а во 2-хъ, что самое главное, буксированіе судовъ пароходами значительно ускорило движеніе и оборотъ судовъ. Какъ быстро развивалось пароходство, видно изъ того, что до 1855 г. на русскихъ внутреннихъ водяныхъ путяхъ имѣлось всего 46 пароходовъ. Съ того времени построено:

съ 1856	по 1860	г.	—213	пароходовъ
„ 1861	„ 1865	„	—101	„
„ 1866	„ 1870	„	—211	„
„ 1871	„ 1875	„	—130	„
„ 1876	„ 1880	„	—132	„
„ 1880	„ 1885	„	—334 [1])	„

Главное назначеніе пароходовъ—буксировка судовъ и перевозка товаровъ, какъ видно изъ того, что въ числѣ 1078 рѣчныхъ торговыхъ судовъ, плававшихъ въ 1884 г. по внутреннимъ водянымъ путямъ было только 134, т. е. 13%, пассажирскихъ пароходовъ; остальные же 87% распредѣлялись такъ: 820 буксирныхъ и тоуэрныхъ (послѣднихъ 24) и 124 товаро-пассажирскихъ и товарныхъ [2]).

Если, не смотря на паровую тягу, ускорившую оборотъ судовъ, потребовалось значительное увеличеніе ихъ числа, то это несомнѣнно свидѣтельствуетъ о значительномъ приростѣ грузовъ [3]).

---

[1]) Цифры до 1880 г взяты изъ VIII вып Статист. Сбор Мин пут Сообщ ; съ 1880 по 1885 г. вычислены нами по списку паровыхъ судовъ, изданному Мин. Пут. Сообщ. въ 1886 г.

[2]) Стат. Сбор. Вып. XII, Ч. 2, стр. 11. Товаро-пассажирскіе и товарные пароходы принимали значительное участіе въ перевозкѣ товаровъ, главнымъ образомъ товаровъ большой скорости.

[3]) Сравнивая увеличеніе движенія грузовъ съ увеличеніемъ количества судовъ, замѣчаемъ, что послѣднее началось на 7 лѣтъ позже (въ 1878 г) перваго (въ 1870 г.). Очевидно, въ этомъ сказалось вліяніе пароходства, такъ какъ въ семилѣтіе 1871—1877 г. было построено около 200 пароходовъ, которые дали возможность обходиться прежнимъ количествомъ судовъ.

Весьма интересенъ вопросъ, какъ распредѣляется приростъ грузовъ между отдѣльными водяными путями. Отвѣтъ на этотъ вопросъ даетъ помѣщаемая ниже таблица, въ которой приведены данныя о среднемъ годичномъ движеніи грузовъ по 26 рѣкамъ Европейской Россіи за два 4-хъ-лѣтія: съ 1871 г. по 1874 г. и съ 1881 по 1884 г. Въ таблицѣ приведены цифры грузившихся и отправленныхъ судовъ и грузовъ, а на нѣкоторыхъ рѣкахъ,—гдѣ цифры прибывшихъ грузовъ оказываются выше количества грузовъ отправленныхъ, также на рѣкахъ, служащихъ окончаніемъ водяныхъ системъ,—показаны и данныя о количествѣ выгруженной клади [1]).

Наименованіе водяныхъ путей	Грузилось и отправлено клади ежегодно въ 1000-хъ пудовъ.		Приростъ (+) или убыль движенія въ тысячахъ пудовъ
	1871—1874 г.	1881—1884 г.	
Волга	89,456	111,093	+ 21,637
(пришло и разгрузилось).	96,214	145,817)	(+ 49,603)
Ока	9,766	11,462	+ 1,696
(пришло и разгрузилось).	9,464	12,669)	(+ 3,205)
Кама	33,241	37,435	+ 4,194
Ветлуга	2,937	6,617	+ 3.680
Сура.	5,481	4,288	— 1.193
Чусовая	7,043	4,317	— 2,726

1) Среднія числа предлагаемой таблицы вычислены за 1871—74 гг по даннымъ, напечатаннымъ въ VI—VIII вып. „Статистическаго Сборника Мин. Пут. Сообщенія, а за 1881—84 гг.—по даннымъ XII и XIII вып. того же „Сборника“. Для Наровской группы водяныхъ путей за неимѣніемъ параллельныхъ данныхъ за 1871—74 гг. взяты для сравненія свѣдѣнія за 1878—81 гг. и 1882—84 гг. Количество *отправленныхъ* грузовъ не выражаетъ всего движенія по каждому водяному пути. Оно значительно меньше количества прослѣдовавшихъ грузовъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда рѣка имѣетъ судоходные притоки или принимаетъ грузы съ другихъ водяныхъ путей черезъ каналы, и въ этихъ случаяхъ ближе къ истинѣ количество *прибывшихъ* грузовъ. Наоборотъ, на всѣхъ притокахъ и на главныхъ рѣкахъ, передающихъ часть своихъ грузовъ на другіе водяные пути черезъ каналы, количество разгрузившейся клади показываетъ лишь мѣстное движеніе, составляющее иногда ничтожную долю общаго оборота.

Наименованіе водяныхъ путей.	Грузилось и отправлено клади ежегодно въ 1000-хъ пудовъ.		Приростъ (+) или убыль движенія въ тысячахъ пудовъ.
	1871—1874 г.	1881—1884 г.	
Бѣлая	11,317	8,609	— 2,708
Вятка	6,636	6,636	
Ца	4,652	2,474	— 2,178
Москва.	3,418	4,242	+ 824
(пришло и разгрузилось).	9,582	9,383	(— 199)
Шексна	1,473	5,247	+ 3,774
Нева.	36,190	25.644	— 10,546
(пришло и разгрузилось).	150,680	192,984	(+ 42,304)
Свирь	22,256	7.499	— 14,757
Волховъ и оз. Ильмень . .	23,303	13,193	— 10,110
Мста.	7,148	5,346	— 1,802
Днѣпръ.	16,839	23,594	+ 6,755
Березина	656	915	+ 259
Припеть	1,732	2,285	+ 553
Сожъ.	1,873	1,118	— 755
Десна.	2,830	3,121	+ 291
Донъ	10,511	14,953	+ 4,442
Днѣстръ	3,235	5,156	+ 1,921
Сѣв. Двина.	1,735	527	— 1,208
(пришло и разгрузилось.	6,552	3,767	(— 2,785)
Зап. Бугъ	221	19	— 202
Нѣманъ	3.913	4,433	+ 520
(пришло и разгрузилось .	2,410	5,005	(+ 2,595)
Зап. Двина.	1,001	2,743	+ 1,742
(пришло и разгрузилось .	2,489	3,596	(+ 1,107)
Всего по водянымъ путямъ Европ. Россіи . .	394,221	492,066	+ 97,845
(пришло и разгрузилось .	333,560	446,352	(+ 112,792)

По всѣмъ водянымъ путямъ движеніе грузовъ въ четырехлѣтіе 1881—1884 гг. возрасло противъ четырехлѣтія 1871—1874 гг. по отправкѣ грузовъ на 98 мил. пуд., по прибытію на 113 мил. пуд., слѣдова-

тельно приростъ грузовъ можетъ быть принятъ не менѣе 100 мил. пуд. По 26 водянымъ путямъ, поименованнымъ въ таблицѣ и обнимающихъ значительно большую часть всего водянаго транспорта, движеніе увеличилось на 15 путяхъ, уменьшилось на 10 путяхъ. Приростъ грузовъ имѣлъ мѣсто, какъ на большихъ рѣкахъ (Волга, Нева, Днѣпръ, Донъ, Кама), такъ и на второстепенныхъ (Ока, Днѣстръ, Нѣманъ, Зап. Двина) и третьестепенныхъ (Ветлуга, Шексна, Березина, Припеть, Десна). Наиболѣе значительное усиленіе движенія замѣчается, конечно, по главнымъ рѣкамъ: Волгѣ (приростъ отправленныхъ грузовъ $21^1/_2$ мил. пуд.; прибывшихъ грузовъ—$49^1/_2$ мил. пуд.), Невѣ (приростъ прибывшихъ грузовъ $42^1/_3$ мил. пуд.), Днѣпру (приростъ отправленныхъ грузовъ $6^2/_3$ мил. пуд.), Дону ($4^1/_2$ мил. пуд.). Но болѣе поучительно развитіе движенія на такихъ рѣкахъ, какъ Ока, Зап. Двина, Нѣманъ, съ которыми усиленно конкуррируютъ желѣзныя дороги, проходящія параллельно ихъ берегамъ. Цифры доказываютъ, что и эти рѣки, на которыя указывали, какъ на примѣръ уничтоженія судоходства рельсовыми путями, нынѣ выдерживаютъ конкурренцію съ желѣзными дорогами. Не менѣе успѣшно конкуррируютъ съ рельсовой перевозкой каналы, соединяющіе Волгу съ Невою (Маріинская система), какъ видно изъ огромнаго увеличенія грузовъ, доставляемыхъ по Невѣ въ Петербургъ [1]).

Обращаясь къ рѣчнымъ путямъ, на которыхъ послѣдовало уменьшеніе движенія, необходимо отмѣтить, что во многихъ случаяхъ желѣзныя дороги не имѣли

---

1) Количество прибывшихъ по Невѣ грузовъ увеличилось въ 1881—1884 гг. противъ начала 70-хъ годовъ на $42^1/_3$ мил. пуд., а такъ какъ въ то же время количество грузовъ, отправленныхъ съ пристаней Невы, сократилось на $12^1/_2$ мил., то передаточное движеніе возросло на $54^3/_4$ милліоновъ пудовъ

вліянія на это явленіе. Такъ сокращеніе судоходства по рѣкамъ Свири, Бѣлой, Ветлугѣ, Сожу не могло зависѣть отъ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ, потому что эти рѣки лежатъ внѣ рельсовой сѣти; сокращеніе судоходства по Мстѣ, Волхову и оз. Ильменю зависѣло отъ усиленія движенія по Маріинской системѣ, пріобрѣвшей перевѣсъ надъ Вышневолоцской системой; на остальныхъ рѣкахъ (Сѣвер. Двинѣ съ притоками, Чусовой, Цнѣ, Сурѣ, Зап. Бугѣ) сказалось отчасти вліяніе желѣзныхъ дорогъ, отчасти другія причины, какъ напр. истребленіе лѣсовъ.

Вышеизложенные факты убѣждаютъ, что желѣзныя дороги не причинили ущерба судоходству, которое не только не потеряло прежнихъ грузовъ, но продолжаетъ развиваться. Такой результатъ, безъ сомнѣнія, болѣе всего зависѣлъ отъ дешевизны водяной перевозки. Систематическихъ оффиціальныхъ данныхъ о рѣчныхъ фрахтахъ не имѣется, потому необходимо ограничиться неполными свѣдѣніями.

Фрахты на важнѣйшемъ русскомъ водяномъ пути, т. е. на Волгѣ, были изслѣдованы въ послѣдніе годы г. Клоповымъ и проф. Богуславскимъ. Г. Клоповъ, изучавшій хлѣбную торговлю на Волгѣ, даетъ слѣдующіе средніе фрахты за семь лѣтъ (съ 1878 по 1884 г.) отъ важнѣйшихъ пристаней до *Рыбинска*, вычисленные въ копѣйкахъ *на пудо-версту* [1]):

	Весенній рейсъ.	Лѣтній рейсъ.	Осенній рейсъ.
Отъ Симбирска . .	1/139 коп.	1/190 коп.	1/160 коп.
„ Самары (1300 в.)	1/158 „	1/192 „	1/160 „
„ Балакова (1580 в.)	1/170 „	1/219 „	1/177 „
„ Боронска	1/170 „	1/220 „	1/179 „
„ Покровской (1750 в.)	1/174 „	1/223 „	1/181 „
„ Ровнаго . . .	1/175 „	1/220 „	1/177 „
„ Никольской слободы	1/178 „	1/222 „	1/190 „

1) *Клоповъ*. Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ, стр. 132 и слѣд

Таковы средніе фрахты для хлѣбныхъ грузовъ при движеніи ихъ вверхъ по рѣкѣ на большія разстоянія. Промежуточные фрахты на малыя разстоянія выше и доходятъ до $^1/_{100}$ к., даже до $^1/_{12}$ коп. (послѣднее на разстояніи всего 90 верстъ). Фрахты при сплавѣ внизъ по рѣкѣ значительно дешевле и даже для промежуточныхъ пунктовъ доходятъ до $^1/_{300}$ коп.

Проф. Богуславскій даетъ фрахты какъ вверхъ, такъ и внизъ по рѣкѣ для различныхъ грузовъ и разстояній. Указавъ рядъ причинъ, отъ которыхъ зависитъ колебаніе фрахтовъ [1]), авторъ говоритъ: „Особенно низкіе фрахты на Волгѣ имѣютъ мѣсто при отправкѣ товаровъ на большія разстоянія, когда товаръ отправляется внизъ по рѣкѣ во время полноводія, и когда судно идетъ самоплавомъ. Такъ, за все разстояніе отъ Казани до Астрахани поставщики берутъ за сплавъ товара въ своей баржѣ, своими людьми и съ разгрузкой въ Астрахани не болѣе 2 коп. съ пуда или $^1/_{850}$ коп. съ пудо-версты, т. е. въ десять разъ дешевле самыхъ дешевыхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Такой фрахтъ считается для поставщика вполнѣ выгоднымъ. Для лѣсныхъ товаровъ, сплавляемыхъ до разныхъ пристаней съ устья Камы и до Астрахани въ бѣляпахъ, ладьяхъ и на плотахъ, фрахтъ выходитъ еще дешевле“.

За товары цѣнные, отправляемые изъ Нижняго въ Астрахань на пароходахъ большой скорости, платятъ отъ 15 до 60 коп. за пудъ, смотря по времени года. На такомъ же разстояніи по желѣзнымъ дорогамъ пришлось бы заплатить до 4 руб.

---

1) Эти причины при взводномъ судоходствѣ по мнѣнію проф. Богуславскаго слѣдующія: 1) высота воды и въ зависимости отъ нея большая или меньшая вѣроятность перегрузки (наузки) на меляхъ; 2) спросъ на суда въ зависимости отъ урожая и спроса на хлѣбъ въ Петербургѣ; 3) близость жел. дороги; 4) нужда въ деньгахъ судовщика

Вверхъ по теченію отъ Самарскихъ и Саратовскихъ пристаней до Рыбинска, на протяженіи въ среднемъ 1400 верстъ, фрахты колеблются отъ 5 до 12 коп. съ пуда за все протяженіе при перевозкѣ ихъ буксирными параходами или отъ $^1/_{117}$ до $^1/_{280}$ коп. съ пудо-версты. Отъ Астрахани до Нижняго буксирные пароходы берутъ отъ 6 до 8 коп. съ пуда, т. е. $^1/_{150}$ до $^1/_{272}$ коп. съ пудо-версты. Отъ Астрахани до Саратова за 900 верстъ платятъ съ пуда 2—3 коп., т. е. отъ $^1/_{300}$ до $^1/_{450}$ коп. съ пудо-версты.

Низкіе фрахты при сплавномъ судоходствѣ имѣютъ мѣсто не только на Волгѣ, но и на другихъ рѣкахъ ея бассейна. Такъ напр. отъ Перми до устья Камы, на протяженіи около 900 верстъ перевозка хлѣба купцу Блинову обходится не болѣе одной коп. (т. е. $^1/_{900}$ коп. съ пудо-версты); отъ Красноуфимска по р. Уфѣ до устья р. Бѣлой притока Камы на протяженіи болѣе 750 вер. доставка пуда хлѣба стоитъ 1—$1\,^1/_4$ коп., т. е. отъ $^1/_{750}$ до $^1/_{600}$ коп. съ пудо-версты [1]).

Изъ этихъ данныхъ видно, что не только по теченію, но и противъ теченія рѣчная перевозка въ нѣсколько разъ дешевле перевозки по желѣзнымъ дорогамъ.

Транспортированіе клади по каналамъ обходится дороже, но все же значительно дешевле, нежели по рельсовымъ путямъ. Такъ по изслѣдованію г. Клопова [2]), фрахты по важнѣйшей системѣ искусственныхъ водяныхъ сообщеній, именно Маріинской, въ среднемъ выводѣ за семь лѣтъ (1878—1884 гг.) составляли на пудо-версту:

	[3]) Средній	maximum	minimum.
Для 1-го періода навигаціи	$^1/_{98}$ к.	$^1/_{95}$ к.	$^1/_{101}$ к.
„ 2-го „ „	$^1/_{98}$ „	$^1/_{92}$ „	$^1/_{104}$ „

1) Богуславскій, Волга, стр. 45–47.

2) Матеріалы, для изученія хлѣбной торговли, стр. 133 и слѣд.

3) Первый періодъ навигаціи отъ открытія ея до іюня, второй съ іюня по августъ.

По отдѣльнымъ годамъ фрахты Маріинской системы колеблются между $^1/_{77}$ и $^1/_{135}$ коп.

Принимая средніе волжскіе фрахты для хлѣба, какъ дѣлаетъ г. Клоповъ [1]), отъ нижне-волжскихъ пристаней до Рыбинска, $^1/_{160}$—$^1/_{180}$ коп., а для Маріинскаго пути $^1/_{000}$ коп. съ пудо-версты, становится вполнѣ понятнымъ, что не смотря на медленность движенія грузовъ по каналамъ, большая часть волжскаго хлѣба идетъ водянымъ путемъ. Нельзя при этомъ не отмѣтить того факта, что вслѣдствіе развитія пароходства рѣчные фрахты съ теченіемъ времени понижаются [2]).

Важнымъ преимуществомъ рельсовыхъ путей считается быстрота перевозки, но русскія желѣзныя дороги слабо пользуются этимъ преимуществомъ, вслѣдствіе чего ихъ товарный транспортъ немного превосходитъ по скорости движенія перевозку грузовъ по большимъ рѣкамъ, даже противъ теченія, если суда буксируются пароходами. Такъ напр. по изслѣдованію г. Клопова грузы, слѣдующіе по желѣзнымъ дорогамъ отъ нижне-волжскихъ пристаней до Петербурга, перевозятся до Москвы со скоростью 112—130 верстъ въ сутки, а отъ Москвы по Николаевской дорогѣ со скоростью 115—158 вер. въ сутки; но иногда на всемъ протяженіи хлѣбъ идетъ по рельсовымъ путямъ со скоростью 80 верстъ въ сутки. Такъ какъ по Волгѣ скорость движенія судовъ вверхъ по рѣкѣ колеблется отъ 68 до 120 вер. въ сутки, то разница выходитъ не особенно значительная. Жел. дороги имѣютъ замѣтное преимущество только надъ системою

---

[1]) Ibid., стр. 138. Мы округлили ставки г. Клопова $^1/_{158}$, $^1/_{178}$ и $^1/_{98}$ коп.

[2]) Богуславскій. Волга, какъ путь сообщенія.

каналовъ, гдѣ грузы проходятъ отъ 11 до 36 верстъ въ сутки [1]).

Хотя даже неполныя и неточныя свѣдѣнія оффиціальной статистики вполнѣ доказываютъ развитіе русскаго рѣчнаго судоходства, но такъ какъ движеніе грузовъ по рельсовой сѣти увеличивалось быстрѣе, нежели по водянымъ путямъ, то этотъ фактъ вмѣстѣ съ неправильнымъ анализомъ статистическаго матеріала далъ поводъ утверждать, что и въ Россіи рѣки не выдерживаютъ конкурренціи съ желѣзными дорогами. Такое мнѣніе, какъ мы уже упоминали, высказалъ проф. Чупровъ въ первомъ томѣ своего труда и затѣмъ значительно смягчилъ его во второмъ томѣ. Въ началѣ 70-хъ годовъ подобный взглядъ имѣлъ извѣстныя основанія, потому что, какъ отмѣчено выше, судоходство въ это время дѣйствительно почувствовало стѣсненія вслѣдствіе ускоренной постройки желѣзныхъ дорогъ. Но то же мнѣніе въ прошломъ году было гораздо рѣзче формулировано г. Гіацинтовымъ [2]). Считаемъ полезнымъ подвергнуть это мнѣніе критической оцѣнкѣ, которая дастъ намъ возможность дополнить выше изложенную характеристику работы водяныхъ путей въ Россіи. Сущность воззрѣній г. Гіацинтова сводится къ слѣдующимъ положеніямъ:

1) Русскія желѣзныя дороги не вели еще настоящей борьбы съ водяными путями, какая велась въ Англіи и Америкѣ, такъ какъ у насъ хотя и существуютъ на дорогахъ лѣтніе тарифы, имѣющіе цѣлью противодѣйствовать отклоненію грузовъ на водяные пути, но эти

---

[1]) Клоповъ. Матеріалы для изученія хлѣбной торговли на Волгѣ, стр. 63—65. На Маріинской системѣ, не смотря на перегрузки и тягу судовъ по каналамъ и маленькимъ рѣчкамъ лошадьми и человѣческой силою, грузы могли бы проходить Маріинскій путь (около 1100 верстъ) въ 30—35 сутокъ; но вслѣдствіе задержекъ караванов на шлюзахъ большинство грузовъ тратятъ на этотъ путь 50—60 сутокъ.

[2]) Гіацинтовъ. Основанія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. 1887 г.

тарифы представляютъ лишь очень нерѣшительныя и слабыя попытки привлечь грузы къ желѣзнымъ дорогамъ [1]).

2) Не смотря на такое отсутствіе дѣйствительной борьбы, желѣзныя дороги отняли у водяныхъ путей первенствующее значеніе и постепенно стягиваютъ къ себѣ все большую и большую часть перевозокъ, совершаемыхъ въ Имперіи. За 11 лѣтъ съ 1873 по 1883 г. количество грузовъ, перевозимыхъ по желѣзн. дорогамъ, почти удвоилось (возросло съ 1.122 мил. до 2.564 мил. пудовъ), тогда какъ перевозка по водянымъ путямъ осталась неподвижною и съ 1879 г. показываетъ даже склонность къ упадку. Увеличеніе количества грузовъ на желѣзныхъ дорогахъ не можетъ быть объяснено однимъ увеличеніемъ сѣти, такъ какъ количество грузовъ на версту поднялось съ 74 до 115 тыс. пуд. [2]).

3) Переходя далѣе отъ этихъ общихъ цифръ къ движенію грузовъ въ тѣхъ районахъ, гдѣ наиболѣе развито соперничество съ водяными путями, а именно къ бассейну Волги, г. Гіацинтовъ находитъ возрастаніе перевозки по примыкающимъ къ Волгѣ шести дорогамъ и паденіе ея по Волгѣ, за исключеніемъ двухъ послѣднихъ лѣтъ (1882 и 1883 гг.) [3]).

4) Разсмотрѣвъ затѣмъ отправку и прибытіе грузовъ въ узловыхъ пунктахъ рельсовой сѣти и водяныхъ путей, г. Гіацинтовъ усматриваетъ, что вывозъ по желѣзнымъ дорогамъ имѣетъ преобладаніе надъ вывозомъ по водянымъ путямъ, а цифры прибытія грузовъ находятся въ обратномъ отношеніи. Такое явленіе приводитъ автора къ убѣжденію, что водяные пути имѣютъ въ узловыхъ пунктахъ преимущественно характеръ подвоз-

1) Ibid , стр. 73—74.
2) Ibid., стр 74—75.
3) Ibid., стр. 75 - 77.

ныхъ путей, самое же движеніе къ конечной цѣли совершается по желѣзнымъ дорогамъ. Въ этомъ автора убѣждаютъ также цифры отправки и прибытія грузовъ на пристаняхъ и желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ Царицынѣ и Саратовѣ и вообще преобладаніе перегрузки съ воды на желѣзныя дороги, а не обратно [1]).

5) Обращаясь, наконецъ, къ пунктамъ прибытія грузовъ и избравъ для характеристики С.-Петербургъ, авторъ находитъ здѣсь преобладаніе водянаго пути надъ желѣзнодорожнымъ и относительное паденіе перевозки по желѣзнымъ дорогамъ; но разсмотрѣвъ составъ перевозимыхъ по обоимъ видамъ путей грузовъ, приходитъ къ заключенію, что водяные пути успѣшно конкуррируютъ съ желѣзными дорогами только въ перевозкѣ такихъ малоцѣнныхъ товаровъ (дрова, лѣсные строительные матеріалы, камень), которые представляютъ исключительно благопріятныя условія для движенія по водѣ. Уже относительно хлѣбныхъ грузовъ, не смотря на то, что они по своей громоздкости и сравнительной малоцѣнности (sic) должны считаться предметомъ, весьма склоннымъ въ выборѣ пути сообщенія руководствоваться исключительно соображеніемъ дешевизны передвиженія, а потому и подверженнымъ притяженію водныхъ путей, желѣзныя дороги сохраняютъ постоянный перевѣсъ надъ водою. Наконецъ, что касается остальныхъ грузовъ, то ихъ перевозкой всецѣло овладѣли желѣзныя дороги, и процентъ перевозки этихъ грузовъ по водѣ постоянно падаетъ. Въ пониженіи процента перевозки по желѣзнымъ дорогамъ хлѣбныхъ грузовъ нельзя видѣть, по мнѣнію автора, хотя бы временную побѣду водяныхъ путей надъ рельсовыми. Причину этого явленія вѣрнѣе слѣдуетъ искать въ общемъ состояніи хлѣбной торговли, въ сравнительномъ застоѣ

[1]) Ibid., стр. 77–85.

ея въ тѣ годы, когда хлѣбъ предпочиталъ передвиженіе по водѣ. Необходимо при этомъ замѣтить, продолжаетъ авторъ, что Волга въ значительной степени находитъ поддержку въ конкурренціи самыхъ желѣзныхъ дорогъ и въ неблагопріятномъ положеніи по отношенію къ этой конкурренціи низовыхъ волжскихъ дорогъ. Грузы, слѣдуя отъ нижне-волжскихъ пристаней, должны пройти нѣсколько короткихъ дорогъ, которыя держатъ высокіе тарифы; а отъ Нижняго они идутъ по Нижегородской и Николаевской дорогамъ, принадлежащимъ одному обществу, которое поощряетъ перевозку въ этомъ направленіи [1]).

6) Если въ заключеніе, говоритъ г. Гіацинтовъ, мы бросимъ взглядъ на движеніе грузовъ въ другихъ группахъ нашихъ водяныхъ путей, то и здѣсь увидимъ явленія, аналогичныя съ тѣми, которыя наблюдаются въ волжскомъ бассейнѣ. Перевозка грузовъ по водѣ и здѣсь остается неподвижной, а по конкуррирующимъ съ водянымъ путемъ желѣзнымъ дорогамъ постоянно возрастаетъ. Въ подтвержденіе послѣдняго положенія авторъ ссылается на цифры движенія грузовъ по Днѣпровской, Днѣстровской, Донской и Наровской группамъ водяныхъ путей и въ параллель имъ даетъ цифры перевозки по Юго-Западнымъ и Козлово-Воронежско-Ростовской дорогамъ.

Изъ всего сказаннаго, говоритъ авторъ, мы должны сдѣлать выводъ, что и въ Россіи нельзя смотрѣть на водяные пути, какъ на такого соперника желѣзнымъ дорогамъ, который могъ бы оказать серьезное воздѣйствіе на ихъ тарифныя распоряженія. Весьма вѣроятно, замѣчаетъ г. Гіацинтовъ, что на приведенныя цифры оказало вліяніе несовершенное состояніе нашихъ водяныхъ путей, и что при извѣстной заботѣ о нихъ, при затратѣ

---

1) Ibid., стр. 86—90.
2) Ibid., стр. 91—92.

на улучшеніе ихъ значительнаго капитала, они оказали бы большую способность къ развитію движенія грузовъ и явились бы болѣе дѣятельными конкуррентами желѣзнымъ дорогамъ. Но этому улучшенію водныхъ путей нельзя придавать особаго значенія въ интересующемъ насъ вопросѣ: если мало принято мѣръ для увеличенія ихъ способности въ борьбѣ съ рельсовыми путями, то въ то же время нужно имѣть въ виду, что желѣзныя дороги съ своей стороны не предпринимали съ ними борьбы. Усовершенствованіе водяныхъ путей, несомнѣнно увеличитъ ихъ силу; но примѣръ Англіи и Америки приводитъ къ тому убѣжденію, что желѣзныя дороги найдутъ возможность побѣдить и этого окрѣпшаго противника и такимъ образомъ остаться полными распорядителями условій движенія грузовъ [1]).

Г. Гіацинтовымъ допущены, по нашему мнѣнію, существенныя погрѣшности и въ фактахъ, и въ выводахъ.

1) Первое положеніе автора, будто бы русскія желѣзныя дороги не вели еще серьезной конкурренціи съ внутренними водяными путями, не вѣрно фактически. Если попытки русскихъ желѣзныхъ дорогъ отнять грузы отъ водяныхъ путей представляются слабыми по сравненію съ той систематическою атакою, которую вели рельсовые пути противъ рѣкъ и въ особенности противъ каналовъ въ Англіи и Сѣв. Америкѣ, то авторъ упускаетъ изъ виду, что для нашихъ желѣзныхъ дорогъ не возможна борьба на той почвѣ, на которой она велась въ двухъ названныхъ странахъ. Не говоря уже о томъ, что каналы, болѣе всего пострадавшіе въ Западной Европѣ и Сѣверной Америкѣ отъ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ, вовсе не имѣютъ въ общей системѣ русскихъ водяныхъ путей того значенія, какое имъ принадлежитъ въ Англіи, Франціи или восточныхъ штатахъ Сѣв. Америки; наши желѣзныя дороги не могутъ поку-

[1]) Ibid., стр. 93

пать или арендовать каналы, составляющіе государственную собственность. Между тѣмъ это было одно изъ важнѣйшихъ средствъ борьбы и побѣды желѣзныхъ дорогъ. Не прибѣгая къ этому недоступному для нихъ способу, наши дороги, конкуррирующія съ рѣками, употребляли въ этой конкурренціи энергическія усилія, назначая особые пониженные тарифы для прирѣчныхъ станцій, а также пониженные лѣтніе тарифы. Много подобныхъ фактовъ указано въ трудахъ коммиссіи гр. Баранова [1]); изъ позднѣйшихъ можно указать на борьбу Юго-Западныхъ дорогъ съ судоходствомъ по Днѣпру и Днѣстру. Хотя г. Гіацинтовъ считаетъ практикуемые русскими желѣзными дорогами лѣтніе тарифы слабыми и нерѣшительными попытками конкурренціи, но онъ упускаетъ изъ виду, что пониженіе лѣтнихъ и повышеніе зимнихъ тарифовъ заключено въ извѣстные предѣлы. Если разница между зимними и лѣтними тарифами будетъ очень велика, то грузъ не пойдетъ по желѣзной дорогѣ зимою, а будетъ ожидать весны, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда перевозка по роду товара или по положенію рынковъ не терпитъ отлагательства. Такимъ образомъ водяной путь не теряетъ вполнѣ своей регулирующей силы и зимою, вслѣдствіе чего кункурренція съ нимъ для желѣзной дороги оказывается труднѣе, нежели можетъ показаться съ перваго взгляда.

2) Г. Гіацинтовъ правильно говоритъ, что движеніе грузовъ съ 1873 по 1883 г. по желѣзнымъ дорогамъ развивалось быстрѣе не только абсолютно, вслѣдствіе сооруженія многихъ новыхъ дорогъ, но и относительно (т. е. на версту пути), нежели на водяныхъ путяхъ; однако этотъ фактъ вовсе не доказываетъ того,

---

1) Доклады о тарифахъ подкомиссій для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла: Харьковской подкоммиссіи, стр. 42—43, С.-Петербургской—стр. 29—30, 45—46, 67—68, 201; Юго-Восточной—стр. 10—15.

что предполагаетъ авторъ. Водяные пути существовали искони и имѣли установившіеся торговые районы, вслѣдствіе чего движеніе по нимъ грузовъ находилось въ зависимости лишь отъ развитія торгово-промышленной жизни въ этихъ районахъ и отчасти только отъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ, принимавшихъ передаточные рѣчные грузы. Желѣзныя дороги, будучи новыми путями, возникая въ той или иной мѣстности, привлекаютъ грузы, двигавшіеся прежде по простымъ дорогамъ, и кромѣ того создаютъ много новыхъ грузовъ, не имѣвшихъ прежде выхода. Очевидно, сравненіе роста груза по рельсовымъ и водянымъ путямъ было-бы правильно лишь въ томъ случаѣ, если дѣлать наблюденія надъ старой неподвижной рельсовой сѣтью и исключить грузы, передаваемые съ новыхъ дорогъ. Въ этомъ случаѣ результаты получились бы иные. Кромѣ того, какъ было объяснено въ другомъ мѣстѣ, желѣзныя дороги, прорѣзывая районы водяныхъ путей, должны непремѣнно отвлекать часть грузовъ изъ болѣе отдаленныхъ къ рѣкѣ мѣстностей, вслѣдствіе побѣды не надъ водянымъ путемъ, а надъ гужевымъ извозомъ, при посредствѣ котораго подвозятся грузы къ рѣкамъ. Наконецъ, г. Гіацинтовъ бралъ валовыя цифры перевозки грузовъ по рельсовой сѣти, въ которыя грузы, проходящіе по нѣсколькимъ дорогамъ, включаются въ счетъ нѣсколько разъ. Изъ болѣе точныхъ данныхъ видно, что движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ развивается медленнѣе, и за послѣднія шесть лѣтъ съ 1878 г. по 1883 г. включительно увеличилось только на 290 мил. пудовъ.

Увѣреніе автора, что перевозка по водянымъ путямъ съ 1879 г. остановилась и обнаруживаетъ даже наклонность къ упадку, также не вѣрно. 1878 и 1879 гг. были исключительные годы вслѣдствіе усиленной перевозки грузовъ послѣ окончанія войны, а потому и

выводъ изъ сравненія съ этими годами будетъ не вѣренъ; если же взять среднія цифры по пятилѣтіямъ, то окажется не застой, а замѣтное развитіе судоходства въ послѣднія пять лѣтъ.

3) Нельзя также признать правильнымъ и удачнымъ сравненіе движенія по Волгѣ съ движеніемъ по шести примыкающимъ къ ней дорогамъ: Грязе-Царицынской, Тамбово-Саратовской, Моршанско-Сызранской, Нижегородской, Московско-Ярославской и Рыбинско-Бологовской. Всѣ эти дороги идутъ не параллельно Волгѣ, а примыкаютъ къ ней, и хотя онѣ получаютъ отъ рѣки и подвозятъ къ ней значительное количество грузовъ, но каждая изъ этихъ дорогъ, за исключеніемъ Рыбинско-Бологовской, имѣетъ самостоятельный районъ, какъ для грузовъ прямаго сообщенія, такъ и для междустанціонной перевозки. Авторъ беретъ для сравненія валовыя цифры перевозки за 1873 и 1883 г. по шести дорогамъ, при чемъ включаетъ и Моршанско-Сызранскую дорогу, которая въ 1873 и 1874 гг. не работала. Если взять для сравненія 1876 г., когда движеніе по этой послѣдней дорогѣ установилось, то окажется, что вся перевозка грузовъ по шести дорогамъ, со включеніемъ даже мѣстнаго движенія, не имѣющаго отношенія къ Волгѣ, увеличилось съ 1876 г. по 1883 г. съ 203 до 249 мил. пуд., т. е. на 24%, а движеніе по Волгѣ даже по весьма неточнымъ даннымъ оффиціальной статистики возросло съ 87 до 125 мил., т. е. на 43%. Правда, движеніе по Волгѣ въ 1883 г. было значительно выше предыдущихъ лѣтъ, но въ 1884 г. оно достигло уже 138,$_4$ мил. пуд. Если взять среднія числа по пятилѣтіямъ, то также окажется, что застоя въ развитіи волжскаго транспорта не было; если же онъ является въ таблицѣ г. Гіацинтова, то это произошло потому, что нѣкоторые годы въ этой таблицѣ авторомъ пропущены

(1875 и 1879 гг.), а за другіе приведены невѣрныя цифры.

4) На стр. 78 и слѣд. г. Гіацинтовъ даетъ цифры прибытія и отправки грузовъ на семи важнѣйшихъ пристаняхъ Волги, къ которымъ примыкаютъ желѣзныя дороги (Тверь, Ярославль, Рыбинскъ, Нижній Новгородъ, Самара, Саратовъ и Царицынъ). Изъ этихъ данныхъ видно, что въ 1878 г. къ нижеименованнымъ пристанямъ прибыло по Волгѣ 84½ мил. пуд. и отправлено по желѣзнымъ дорогамъ 84 мил. пуд.; прибыло по желѣзнымъ дорогамъ 34 мил. пуд., отправлено по Волгѣ 41 мил. пуд. Изъ этихъ данныхъ, а также изъ того факта, что на пристаняхъ въ Саратовѣ и Царицынѣ съ проведеніемъ къ нимъ желѣзныхъ дорогъ уменьшилась отправка грузовъ и, наоборотъ, значительно увеличилось прибытіе грузовъ, передаваемыхъ на желѣзныя дороги, г. Гіацинтовъ дѣлаетъ выводъ, что „водяные пути имѣютъ въ узловыхъ пунктахъ преимущественно характеръ подвозныхъ путей, самое же движеніе къ конечной цѣли совершается по желѣзнымъ дорогамъ“. Странно звучитъ названіе „подвознаго пути“, прилагаемое къ Волгѣ, по которой грузы идутъ нѣсколько сотъ и даже 1½—2½ тысячи верстъ, прежде нежели перейдутъ на желѣзныя дороги. Съ гораздо большимъ основаніемъ можно назвать нѣкоторыя желѣзныя дороги (Рыбинско-Бологовскую, Нижегородскую, Московско-Ярославскую) отвозными путями при Волгѣ. Замѣчаніе автора имѣло бы нѣкоторое основаніе, если бы передача грузовъ совершалась главнымъ образомъ на нижневолжскихъ пристаняхъ; но оказывается, что въ 1878 г. изъ 84 мил. пуд. грузовъ, прибывшихъ на семь главныхъ пристаней, только 19 мил. приходятся на Самару, Саратовъ и Царицынъ, а остальные на средне и верхне-волжскія пристани, главнымъ образомъ на Рыбинскъ и Нижній; въ 1880 г. прибыло на всѣ семь

пристаней 96 мил. и въ томъ числѣ на три нижневолжскія пристани только $28^1/_2$ мил. Такимъ образомъ масса волжскихъ грузовъ вовсе не отвлекается желѣзными дорогами, а проходитъ по рѣкѣ огромное пространство и затѣмъ передается на желѣзныя дороги въ верховьяхъ Волги передъ вступленіемъ на соединительную систему каналовъ (въ Рыбинскѣ) или поступаетъ на центральные, распредѣлительные русскіе рынки (Нижній и черезъ Нижній въ Москву). Какое значеніе имѣетъ Волга для Нижняго, видно изъ того, что оборотъ Нижегородской пристани составлялъ въ 1878 и 1880 гг. 40—$43^1/_2$ мил. пудовъ, а оборотъ нижегородской станціи желѣзной дороги 27—28 мил. пуд. По Волгѣ доставлено къ Нижнему въ тѣ же годы 30—32 мил. пудовъ груза, и отправлено изъ Нижняго по рѣкѣ $10^1/_2$—$11^1/_3$ мил. пуд. Такимъ образомъ для Нижняго Волга по прежнему остается главнымъ путемъ. Развитіе работы желѣзныхъ дорогъ, идущихъ отъ Саратова и Царицына, главнымъ образомъ развитіе перевозки минеральнаго масла, зависитъ отъ географическаго положенія этихъ пристаней. Достаточно взглянуть на карту, чтобы убѣдиться, что грузамъ, идущимъ съ Волги въ Воронежскую, Орловскую, Тамбовскую, Харьковскую губ. и далѣе на западъ и югъ, нѣтъ никакой цѣли подыматься далеко вверхъ по Волгѣ на сѣверо-востокъ до Казани, отсюда поворачивать на западъ до Нижняго, и переходя здѣсь на желѣзныя дороги, слѣдовать по нимъ на такое же или даже большее разстояніе, нежели изъ Царицына и Саратова. Слѣдовательно, перегрузка въ Царицынѣ и Саратовѣ обусловливается тѣмъ, что дальнѣйшій путь по водѣ для части волжскихъ грузовъ совершенно не нуженъ. Наконецъ, г. Гіацинтовъ упускаетъ изъ виду, что большая перегрузка товаровъ съ Волги на желѣзныя дороги обусловливается богатствомъ волжскаго бассейна и свойствомъ волжскихъ грузовъ,

расходящихся по всей Россіи. Керосинъ, рыба, уральское желѣзо, соль, не могутъ попасть въ Курскъ, Харьковъ, Воронежъ, Орелъ и проч. иначе какъ по желѣзнымъ дорогамъ, и пока рельсовыхъ путей не было, тѣ же грузы двигались гужомъ. Такимъ образомъ передача массы волжскихъ грузовъ на желѣзныя дороги составляетъ неизбѣжное явленіе, какъ бы ни была успѣшна конкурренція Волги съ рельсовыми путями.

Тѣ же соображенія примѣняются въ значительной степени и къ волжскому хлѣбу. Значительная часть этого хлѣба доходитъ до С.-Петербурга непосредственно водою, проходя огромное пространство не только по рѣкѣ, но 1000 вер. по неудобной соединительной системѣ малыхъ рѣкъ и каналовъ съ разгрузками, перегрузками и всякими задержками. Если же много хлѣба сворачиваетъ съ Волги, то во 1-хъ, самая крупная передача происходитъ въ Рыбинскѣ, т. е. передъ системою каналовъ; во 2-хъ, изъ остальной части весьма много хлѣба идетъ на мельницы центральныхъ губерній.

5) Сравнивая доставку грузовъ въ С.-Петербургъ по Невѣ и по четыремъ примыкающимъ къ столицѣ желѣзнымъ дорогамъ (Николаевской, С.-Петербургско-Варшавской, Балтійской и Финляндской), г. Гіацинтовъ признаетъ, что подвозъ по рѣкѣ, простирающійся въ среднемъ выводѣ за семь лѣтъ до 176 мил. пуд. въ годъ, превосходитъ подвозъ по всѣмъ четыремъ дорогамъ, равняющійся 96 мил. пуд., но авторъ ослабляетъ значеніе этого факта тѣмъ, что по рѣкѣ доставляются главнымъ образомъ громоздкіе предметы (лѣсъ, камень и проч.), а по желѣзнымъ дорогамъ подвозится много болѣе цѣнныхъ грузовъ. Г. Гіацинтовъ дѣлаетъ отсюда выводъ, что водяной путь по снабженію С.-Петербурга можетъ конкуррировать съ рельсовыми путями только относительно доставки малоцѣнныхъ продуктовъ. Этотъ выводъ произволенъ и не соотвѣтствуетъ матеріалу, изъ котораго онъ извлеченъ.

Прежде всего сравненіе работы р. Невы съ работою всѣхъ 4-хъ дорогъ, неправильно, такъ какъ три желѣзныя дороги, т. е. С.-Петербургско-Варшавская, Балтійская и Финляндская лежатъ внѣ бассейна Волго-Невской системы и по нимъ привозятся въ С.-Петербургъ или исключительно иностранные товары (по Балтійской дорогѣ), или иностранные и внутренніе (по С.-Петербургско-Варшавской и Финляндскимъ дорогамъ), но послѣдніе изъ губерній лежащихъ къ западу отъ С.-Петербурга и изъ сѣверо-западной Финляндіи. На эти три дороги приходится $16^1/_2$ мил. пудовъ, которые должны быть исключены. Остается Николаевская дорога, идущая отчасти параллельно Волжско-Невскому пути и конкуррирующая съ нимъ, но огромное движеніе грузовъ по этой дорогѣ къ Петербургу, слагается изъ самыхъ разнообразныхъ товаровъ, которые подвозятся со всѣхъ концовъ Россіи къ Москвѣ и здѣсь передаются на Николаевскую дорогу. Для того, чтобы говорить о конкурренціи съ Волгой, нужно выдѣлить волжскіе грузы, а при такомъ выдѣленіи окажется, какъ уже объяснено выше, что серьезная конкурренція съ Волгой проявляется въ Рыбинскѣ, т. е. передъ системою каналовъ, которая все же удерживаетъ за собою болѣе половины хлѣбнаго транспорта.

Что касается преобладанія на Невѣ малоцѣнныхъ грузовъ, то это объясняется какъ тѣмъ, что желѣзныя дороги не въ силахъ конкуррировать съ водянымъ путемъ относительно снабженія столицы дешевыми матеріалами (дровами, камнемъ и проч.), такъ и свойствами мѣстности, по которой проходитъ сѣверная часть Волго-Невской системы. Обильная лѣсомъ и камнемъ Пріозерная область отправляетъ именно эти грузы въ С.-Петербургъ, точно такъ же, какъ средняя и нижняя часть волжскаго бассейна даетъ хлѣбъ.

Наконецъ, увеличеніе хлѣбнаго транспорта къ С.-Петербургу по водяному пути вовсе не составляетъ временнаго или случайнаго явленія, какъ думаетъ г. Гіацинтовъ. Это есть послѣдствіе напряженной конкурренціи въ международной хлѣбной торговлѣ, конкурренціи, заставляющей обращаться къ болѣе дешевому пути. Такое явленіе замѣчается не въ одной Россіи.

6) Охарактеризовавъ движеніе по Волгѣ, г. Гіацинтовъ упоминаетъ вскользь о другихъ водяныхъ путяхъ, причемъ находитъ, что и здѣсь (по Днѣпру, Дону, Днѣстру, Наровской группѣ) „перевозка грузовъ остается неподвижной“, а по конкуррирующимъ дорогамъ (Юго-Западнымъ и Козлово-Воронежско-Ростовской) значительно возрастаетъ. Изъ приведенныхъ выше статистическихъ данныхъ видно, что утвержденіе о неподвижности перевозки по Днѣпру, Днѣстру и Дону фактически не вѣрно, такъ какъ грузовое движеніе по этимъ рѣкамъ дѣлаетъ большіе успѣхи; что же касается сравненія этихъ рѣкъ съ Юго-Западными и Козлово-Воронежско-Ростовской дорогами, то оно весьма неудачно. Козлово-Воронежско-Ростовская дорога частью параллельна Дону; но по Дону движеніе растетъ быстрѣе, (съ 1878 г. по 1883 г. оно увеличилось на 80%), нежели по Козлово-Воронежско-Ростовской дорогѣ (съ 1878 г. по 1883 г. движеніе увеличилось на 50%). Юго-Западныя дороги (2300 верстъ) параллельны Днѣстру всего на разстояніи 300 съ слишкомъ верстъ, да и то дорога на большей части параллельнаго рѣкѣ участка идетъ далеко отъ берега; къ Днѣпру же Юго-Западныя дороги только примыкаютъ въ Кіевѣ и затѣмъ въ Брестѣ пересѣкаютъ Бугъ, связанный съ Днѣпромъ Днѣпровско-Бугскимъ каналомъ. Какое же сравненіе возможно между ростомъ движенія по Днѣпру и по Юго-Западнымъ дорогамъ? Если Юго-Западныя дороги конкуррируютъ съ днѣпровскимъ судоходствомъ и держатъ для Кіева пониженный тарифъ, то развѣ работа одной

станціи, можетъ оказать какое-либо вліяніе на выводы о движеніи по сѣти въ 2300 верстъ? Съ Днѣстромъ, собственно съ нижнимъ теченіемъ рѣки, Юго-Западныя дороги ведутъ дѣятельную конкурренцію, но трудно сказать, чѣмъ эта конкурренція окончится, если будетъ устранена необходимость перегрузки изъ днѣстровскихъ галеръ въ другіе суда въ устьяхъ Днѣстра [1]).

Полагаемъ, что этихъ указаній достаточно, чтобы не признать выводы г. Гіацинтова правильными.

На основаніи приведенныхъ выше данныхъ о русскомъ рѣчномъ судоходствѣ можно утверждать, что русскія рѣки, за нѣкоторыми исключеніями, не только не побѣждены желѣзными дорогами, но могутъ быть весьма сильными и во многихъ случаяхъ торжествующими соперниками желѣзныхъ дорогъ. Однако въ дѣйствительности такая конкурренція относительно не велика, и многія дороги не чувствуютъ ея вліянія, хотя около половины русскихъ желѣзныхъ дорогъ номинально могутъ быть признаны параллельными водянымъ путямъ. Это явленіе объясняется тѣмъ, что во 1-хъ, за немногими исключеніями параллельность имѣетъ мѣсто лишь относительно отдѣльныхъ участковъ той или другой дороги; во 2-хъ, многія дороги, географически параллельныя водянымъ путямъ, проходятъ отъ послѣднихъ на такомъ разстояніи, что конкурренція не проявляется или проявляется лишь относительно немногихъ станцій; въ 3-хъ, нѣкоторыя дороги идутъ параллельно такимъ рѣкамъ или такимъ частямъ рѣкъ, судоходство по которымъ ничтожно и не оказываетъ серьезнаго вліянія. Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ борьба съ водяными путями охватываетъ лишь небольшую часть рельсовой сѣти; гораздо же большая часть и желѣзныхъ дорогъ, и водяныхъ путей или работаютъ самостоятельно, или об-

[1]) О судоходствѣ по Днѣстру см. интересную работу г. *Лохтина*— Днѣстръ и его судоходство.

мѣниваются грузами. Такимъ образомъ въ Россіи, при нынѣшнемъ расположеніи сѣти рельсовыхъ и водяныхъ путей, должно быть признано общимъ правиломъ взаимное восполненіе ихъ работы; а конкурренція является скорѣе исключеніемъ.

§ 33. Въ предыдущемъ изложеніи сгруппированы статистическія данныя и другіе факты, рисующіе нынѣшнее положеніе судоходства по внутреннимъ водянымъ путямъ, а также отзывы о способности этихъ путей вести конкурренцію съ желѣзными дорогами. Вопросъ стоитъ далеко не одинаково относительно судоходныхъ рѣкъ и относительно каналовъ. Способность къ соперничеству съ рельсовыми путями судоходныхъ рѣкъ становится все болѣе безспорной, и сомнѣнія на этотъ счетъ, кажется, должны быть признаны анахронизмомъ. Вмѣсто сомнѣній, которыя выражались нѣкоторыми изслѣдователями въ періодъ увлеченія желѣзными дорогами, въ настоящее время гораздо чаще высказываются компетентными лицами, близко и практически знакомыми съ дѣломъ, опасенія, что большія рѣки грозятъ подорвать доходность конкуррирующихъ съ ними желѣзныхъ дорогъ, отнимая у послѣднихъ не только грузы малой скорости, но даже грузы большой скорости, относительно перевозки которыхъ позиція желѣзныхъ дорогъ считалась въ особенности непоколебимой [1]). Во всякомъ случаѣ вліяніе большихъ рѣкъ весьма сильно сказывается на тарифахъ конкуррирующихъ съ ними желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе ограниченнаго протяженія большихъ рѣкъ сравнительно съ желѣзнодорожной сѣтью, конкурренція рѣчнаго транспорта является конкурренціей мѣстной, но по количеству грузовъ немаловажной, такъ какъ крупные торгово-промышленные и политическіе центры, дающіе значительное количество грузовъ и большое пас-

[1]) См. вышеприведенные отзывы Лемана о конкурренціи съ германскими желѣзными дорогами Рейна.

сажирское движеніе, расположены по большей части на большихъ рѣкахъ, бывшихъ въ прежнее время единственными удобными и дешевыми внутренними путями сообщеній; а берега большихъ рѣкъ по той же причинѣ имѣютъ нерѣдко болѣе густое населеніе [1]). Вслѣдствіе этого движеніе по судоходнымъ рѣкамъ на единицу пути въ среднемъ выводѣ не уступаетъ или мало уступаетъ среднему движенію по рельсовымъ путямъ, а большія рѣки какъ Рейнъ, Эльба, Дунай, Волга, Миссисипи прево-

---

[1]) Расположеніе многихъ большихъ городовъ на большихъ рѣкахъ фактъ общеизвѣстный, что же касается количества грузовъ, которое даютъ большіе торгово-промышленные центры водянымъ путямъ и желѣзнымъ дорогамъ, то интересныя данныя о германскихъ городахъ даетъ Тодтъ въ формѣ нижеслѣдующей таблицы:

Названіе города.	Число жителей	Получено и отправлено грузовъ		
		По жел. дор. въ 1000 тоннъ	По водянымъ путямъ.	Итого.
Берлинъ	1,200,000	3,504 (51%)	3,348 (49%)	6,852
Бреславль	270,000	1,237 (78%)	350 (22%)	1,587
Гамбургъ (не включая морскаго импорта и экспорта).	410,000	1,191 (27%)	3,221 (73%)	4,422
Магдебургъ	165,000	1,650 (60%)	1,118 (40%)	2,768
Дрезденъ	220,000	1,411 (73%)	534 (27%)	1,945
Бременъ (не включая морскаго импорта и экспорта . . .	112,000	776 (81%)	184 (19%)	960
Рейнскія пристани Рурортъ, Дуисбургъ, Гохфельдъ	70,000	5,427 (57%)	4,107 (43%)	9,554
Кельнъ	160,000	1,320 (81%)	314 (19%)	1,634
Мангеймъ и Людвигсгафенъ	75,000	1,776 (47%)	2,041 (53%)	3,817
Лейпцигъ.	160,000	1,675 —	— —	1,675
Ганноверъ съ Линденомъ	150,000	912 —	— —	912
Мюнхенъ	230,000	1,252 —	— —	1,252

Изъ этой таблицы видно, что изъ болѣе крупныхъ городовъ три не пользуются воднымъ сообщеніемъ, остальные же двѣнадцать имѣютъ желѣзнодорожное движеніе въ 18,290,000 тоннъ, или 54%; водное въ 15,217,000 тоннъ, или 46%. Нельзя при этомъ не замѣтить, что Берлинъ расположенъ

сходятъ по количеству грузовъ самыя богатыя желѣзныя дороги.

§ 34. Относительно преимуществъ желѣзныхъ дорогъ передъ каналами до сихъ поръ борются два противуположныя мнѣнія, выражаемыя разными авторами съ различной рѣзкостью. Представители перваго изъ этихъ мнѣній, т. е. сторонники желѣзныхъ дорогъ и противники каналовъ, утверждаютъ, что какъ по техническимъ, такъ и по финансовымъ условіямъ, каналы въ настоящее время утратили свое значеніе и не въ состояніи соперничать съ рельсовыми путями; что если поддержаніе старыхъ каналовъ имѣетъ оправданіе, то сооруженіе новыхъ, напротивъ, невыгодно и не окупитъ затратъ. Представители втораго мнѣнія доказываютъ, что каналы не только не утратили своего значенія, но что въ будущемъ имъ предстоитъ еще болѣе видная роль, нежели въ прошломъ; что развитіе транспорта есть залогъ развитія каналовъ, которые нуждаются только въ надлежащей организаціи, чтобы обнаружить свою силу и превосходство надъ желѣзными дорогами, какъ пути для передвиженія малоцѣнныхъ грузовъ, требующихъ дешевой перевозки.

Выше было указано (гл. VI, стр. 116), что въ 40-хъ годахъ противникомъ каналовъ выступилъ Тейсеранъ[1]). Опираясь на исторію каналовъ въ Англіи, Франціи и Бельгіи и на расчеты стоимости водянаго транспорта сравнительно съ желѣзнодорожной перевозкой, Тейсеранъ доказывалъ, что желѣзныя дороги не уступаютъ каналамъ въ способности къ перевозкѣ обы-

---

на маловодной и крайне неудобной для судоходства Шпре, которая однако при посредствѣ каналовъ даетъ германской столицѣ столько же грузовъ, какъ и цѣлая сѣть примыкающихъ къ Берлину желѣзныхъ дорогъ.

1) Teisserenc. Etudes sur les voies de communication perfectionnées. Paris. 1847.

кновенныхъ товаровъ и громоздкихъ кладей, мелкихъ посылокъ и массовыхъ грузовъ, на большія и на малыя разстоянія. Всѣ услуги которыя оказываютъ каналы, давая дешевый и массовый транспортъ, могутъ на тѣхъ же условіяхъ и за ту же цѣну дать жел. дороги. Но къ этому рельсовые пути присоединяютъ качества свойственныя только имъ однимъ: способность перевозить пассажировъ, животныхъ и цѣнные грузы съ значительной экономіей во времени и расходахъ, а также удивительную регулярность транспорта, которой не могутъ нарушить никакія затрудненія, свойственныя судоходству,—паводки, засухи, туманы, ледоходы или осушеніе русла для исправленія канала. Такъ какъ жел. дороги болѣе соотвѣтствуютъ быстротѣ коммерческаго оборота нашего времени, и такъ какъ постройка ихъ обходится не дороже постройки каналовъ, между тѣмъ какъ транспортъ ихъ гораздо разностороннѣе, то нельзя сомнѣваться, что будущее принадлежитъ рельсовымъ путямъ, а не водянымъ. Въ виду того, что жел. дороги представляютъ болѣе совершенный путь, вполнѣ удовлетворяющій всѣмъ требованіямъ, не слѣдуетъ строить новыхъ каналовъ, а начатыя сооруженія могутъ быть обращены подъ полотно жел. дорогъ. Рельсовые же пути нужно строить не параллельно каналамъ, а на такомъ разстояніи, чтобы эти пути не отнимали грузовъ другъ отъ друга. Вслѣдствіе болѣе совершенныхъ свойствъ рельсовыхъ путей, тамъ, гдѣ они проложены параллельно каналамъ, судоходство по этимъ каналамъ слѣдуетъ закрыть, оставивъ ихъ для орошенія, а всѣ грузы отдать жел. дорогамъ; по остальнымъ же каналамъ необходимо реорганизовать движеніе [1]).

Такова сущность теоріи Тейсерана, имѣвшей, хотя не во всѣхъ своихъ частяхъ, важное практическое зна-

[1]) Teisserenc. Etudes Chap. X, 427.

ченіе. Даже изъ краткаго изложенія его аргументаціи видно, что Тейсеранъ не отрицаетъ способности каналовъ давать дешевый транспортъ и быть соперниками жел. дорогъ; онъ высказывается только за необходимость положить конецъ этой конкурренціи въ виду общаго блага и, при сооруженіи сѣти усовершенствованныхъ путей, отдать преимущество путямъ болѣе многостороннимъ по своимъ качествамъ. Взглядъ Тейсерана былъ усвоенъ многими французскими писателями.

Изъ позднѣйшихъ изслѣдователей нѣкоторые высказываются еще рѣзче относительно невыгодности каналовъ и ихъ неспособности къ конкурренціи съ желѣзными дорогами. Такъ Эм. Саксъ говоритъ [1]): „Можно смотрѣть какъ на курьезъ на мнѣніе, которое стремится поддержать частнохозяйственное положеніе желѣзныхъ дорогъ, указывая на конкурренцію ихъ съ другими путями, преимущественно водяными. Родиной этого мнѣнія была Англія, обладавшая до появленія желѣзныхъ дорогъ сѣтью высокоразвитыхъ рѣчныхъ путей и каналовъ и доказавшая безсиліе этихъ путей въ борьбѣ съ желѣзными дорогами. Только большіе естественные водяные пути по экономическимъ достоинствамъ своего транспорта могутъ равняться жел. дорогамъ и даже превосходить ихъ; искусственные же пути, за рѣдкими исключеніями (а именно за исключеніемъ короткихъ каналовъ, соединяющихъ большія естественныя водяныя системы), стоятъ далеко позади рельсовыхъ путей, потому что они неспособны перевезти такое количество грузовъ, которое окупило бы при низкомъ фрахтѣ процентъ на затраченный капиталъ. Если же не принимать въ расчетъ капитала сооруженія (какъ fonds perdu за государственный счетъ), то каналы могутъ дать транспортъ равной стоимости или болѣе

---

1) Em. Sax. Die Eisenbahnen 130—133. Сравни также въ I-мъ томѣ его Verkehrsmittel.

дешевый, нежели желѣзныя дороги; но такого же результата можно достигнуть, примѣнивъ подобный расчетъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Поэтому мы только для полноты изложенія упоминаемъ объ агитаціи заинтересованныхъ круговъ, которые, игнорируя указанное выше обстоятельство, требуютъ для Германіи сооруженія сѣти дорого стоющихъ каналовъ, подкрѣпляя свои требованія нерѣдко наивными мотивами". Далѣе авторъ дѣлаетъ краткую ссылку на исторію англійскихъ и американскихъ каналовъ. Это мнѣніе, несмотря на его категоричность, не мотивировано авторомъ ни въ первомъ, ни во второмъ томѣ его труда.

Мнѣніе защитниковъ каналовъ было также опредѣленно формулировано въ 40-хъ годахъ. Французскій окружной инспекторъ путей сообщенія Бріеръ де Мондетуръ, сравнивая желѣзныя дороги съ каналами, утверждалъ, что тѣ и другіе пути сообщенія имѣютъ свойственныя имъ качества и функціи, какъ кавалерія и пѣхота въ арміи [1]). Это мнѣніе было проведено въ мотивахъ къ закону 29 апрѣля 1845 г., которымъ ассигнованъ дополнительный кредитъ на окончаніе нѣкоторыхъ французскихъ каналовъ. По поводу опасеній, что каналы будутъ вредить процвѣтанію желѣзныхъ дорогъ, въ мотивахъ говорится, что такія опасенія не имѣютъ основаній: „имѣется уже достаточно опыта, чтобы составить точное понятіе о взаимныхъ отношеніяхъ желѣзныхъ дорогъ и каналовъ и о вліяніи, которое они должны оказать на развитіе промышленности и земледѣлія. Желѣзныя дороги даютъ болѣе дорогой транспортъ, нежели каналы, и обладаютъ ограниченною провозоспособностью, что лишаетъ ихъ возможности снабжать въ изобиліи промышленность топливомъ и сырыми громоздкими матеріалами, имѣющими

1) Memoires sur les diverses communications, qu'on peut établir entre Vitry et Hray—Teisserenc, Etudes, I, 2.

большое вліяніе на цѣнность обработанныхъ издѣлій. Для процвѣтанія желѣзныхъ дорогъ важнѣе всего изобиліе обработанныхъ издѣлій, которыя могутъ вслѣдствіе высокой своей цѣнности оплатить скорую перевозку; но это изобиліе обработанныхъ продуктовъ можетъ быть достигнуто при содѣйствіи водяныхъ путей, благодаря ихъ дешевизнѣ и почти безграничной провозоспособности. Вслѣдствіе этого съ точки зрѣнія общественной пользы не существуетъ антагонизма между желѣзными дорогами и каналами. Между ними нужно возбуждать не соперничество, а взаимное содѣйствіе, ибо рельсовые пути не враги, а дополненіе водяныхъ путей. Желѣзныя дороги оживляютъ и распространяютъ народное богатство; но каналы прежде всего его создаютъ".

Это мнѣніе, имѣвшее значительную силу и многочисленныхъ представителей въ 40-хъ годахъ, утратило позже на продолжительное время значеніе. Правительства и частная предпріимчивость въ Европѣ и Америкѣ направили свои усилія на сооруженіе и эксплоатацію рельсовыхъ путей, а водяные пути были заброшены. Но съ 70-хъ годовъ начинается поворотъ въ пользу судоходства, выразившійся во Франціи въ работахъ Кранца и Фрейсине, въ Бельгіи въ изслѣдованіяхъ Малино, Фине и въ агитаціи торговыхъ круговъ, въ Германіи въ работахъ ученыхъ и практиковъ, соединившихся въ 1869 г. въ „Zentral Verein fur Hebung der Deutschen Fluss-und Kanalsschiffahrt" и основавшихъ цѣлый рядъ мѣстныхъ ферейновъ, которые добиваются улучшенія судоходства, канализаціи рѣкъ и дѣятельно пропагандируютъ въ печати и парламентѣ идею сооруженія новой сѣти каналовъ, въ чемъ они достигли уже существенныхъ результатовъ.

Изъ представителей этого взгляда мы отмѣтимъ мнѣніе Фине и Висса, изъ которыхъ первый имѣлъ въ виду французскіе и бельгійскіе каналы, а второй германскіе.

Книга бельгійскаго инженера Фине [1]) встрѣчена была съ большимъ сочувствіемъ въ коммерческомъ мірѣ и вызвала пренія въ бельгійскомъ парламентѣ, результатомъ которыхъ было улучшеніе канала Charleroy и постановленіе о сооруженіи новаго канала Mons au Centre. По мнѣнію автора, транспортъ по водянымъ путямъ вообще и въ частности по каналамъ имѣетъ огромное значеніе, съ каждымъ днемъ возрастающее. Желѣзныя дороги въ конкурренціи съ каналами имѣли несомнѣнно успѣхъ, хотя не столь рѣшительный, какъ обыкновенно думаютъ; но этимъ онѣ обязаны тому, что эксплоатація каналовъ осталась въ первобытномъ состояніи, между тѣмъ какъ строительная и эксплоатаціонная техника желѣзныхъ дорогъ быстро развивалась. Огромное преимущество водяныхъ путей передъ желѣзными дорогами состоитъ въ дешевизнѣ перевозки. Въ настоящее время послѣ продолжительнаго опыта можно опредѣлить безъ иллюзій стоимость транспорта по желѣзнымъ дорогамъ. На французской Сѣверной дорогѣ и на бельгійскихъ государственныхъ дорогахъ средній тарифъ для грузовъ малой скорости—$5,_5$ сант., а для каменнаго угла $3,_5$ сант. за тонно-километръ. Едва ли, замѣчаетъ Фине, какое-либо другое государство способно лучше эксплоатировать желѣзныя дороги, нежели бельгійское правительство. Сѣть бельгійскихъ дорогъ не велика и имѣетъ обширное движеніе; во всѣхъ службахъ введена строгая экономія, эксплоатація преслѣдуетъ не фискальныя цѣли, а публичный интересъ и государство довольствуется 4% на затраченный капиталъ [2]). Въ виду этого трудно расчитывать на дальнѣйшее пониженіе тарифовъ, хотя въ немъ настоятельно

---

1) T. Finet, De l'exploitation des canaux et voies navigables. Bruxelles, 1879.

2) Finet, p. 8.

нуждается современная промышленность. Между тѣмъ фрахты водяныхъ путей стоятъ далеко ниже этого предѣла. Въ морскомъ транспортѣ фрахтъ рѣдко превышаетъ 1 сантимъ за тонно-километръ, считая всѣ расходы и прибыль арматора судна, причемъ такой фрахтъ примѣняется ко всѣмъ грузамъ—сырымъ и обработаннымъ, дешевымъ и дорогимъ [1]).

Авторъ думаетъ, что и для внутренняго судоходства можно достигнуть такихъ же или почти такихъ результатовъ, потому что хотя нѣкоторые расходы морскаго транспорта ниже, и онъ имѣетъ даровой путь, но за то устройство и содержаніе судна, топливо, страхованіе и пр. обходятся дороже. Стоимость тракціи на каналахъ менѣе одного сантима на тоннокилометръ; проценты же на основной капиталъ легко рентируются при значительномъ движеніи по каналу [2]).

Относительно слабое развитіе судоходства по каналамъ въ настоящее время зависитъ отъ крайняго несовершенства ихъ сооруженія и эксплоатаціи. Главные недостатки устройства каналовъ—мелководіе, различная глубина, требующая частыхъ перегрузокъ при переходѣ судна изъ одного канала въ другой, и разъединенность рѣчныхъ бассейновъ [3]). Не менѣе несовершенна эксплоатація каналовъ. Транспортъ по внутреннимъ водянымъ путямъ

---

1) Ib. p. 9.

2) Finet, p. 100—115 Предполагая, что улучшеніе каналовъ, чтобы сдѣлать ихъ доступными для правильнаго судоходства, потребуетъ 100,000 фр. на километръ, Фине утверждаетъ, что тарифъ, покрывающій издержки производства и 5% на капиталъ, долженъ быть слѣдующій:
При 100,000 тон. груза, при 500,000 т , при 1,000,000 т., при 2,000,000 т , за тонно-километръ: $6{,}_5$ сант., $1{,}_{38}$ сант $0{,}_{74}$ сант. $0{,}_{42}$ сант. Для движенія въ 100 тыс. тоннъ не выгодно устраивать канала; онъ становится возможнымъ при 250 тыс. тоннъ и весьма выгоднымъ при миллионѣ тоннъ груза и выше.

3) Ib p. 20—26.

и нынѣ производится тѣми же способами какъ въ самыя отдаленныя времена, т. е. животной тягой. Между тѣмъ какъ для морскаго пароваго судоходства существуютъ спеціальныя предпріятія, а рельсовые пути эксплоатируются нынѣ огромными компаніями,—ничего подобнаго не существуетъ для эксплоатаціи каналовъ. Во внутреннемъ судоходствѣ работа раздѣлена между владѣльцами пути, судна и движущей силы, вслѣдствіе чего отправителю груза приходится имѣть дѣло съ тремя различными предпринимателями, не говоря о посредникахъ. Чтобы отправить грузъ по каналу, нужно найти судовладѣльца, сторговаться съ нимъ относительно цѣны и довѣрить кладь неизвѣстному лицу. Грузы идутъ крайне медленно и неаккуратно, вслѣдствіе остановокъ на шлюзахъ и отсутствія ночнаго движенія. Если, говоритъ Фине, не смотря на всѣ эти недостатки каналы сохраняютъ значеніе, если убогій лодочникъ со своимъ жалкимъ суденышкомъ и слабосильнымъ муломъ въ состояніи бороться съ огромными, богатыми и могущественными желѣзнодорожными компаніями, то какое еще нужно доказательство, что каналы могутъ дать весьма дешевый транспортъ?

Кромѣ устраненія вышеуказанныхъ недостатковъ въ сооруженіи каналовъ, необходимо совершенно реформировать ихъ эксплоатацію, принявъ за образецъ эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ. Большія компаніи могутъ организовать правильное срочное движеніе, ввести паровую тракцію и значительно ускорить движеніе.

Весьма интересны замѣчанія автора относительно желательной реформы въ устройствѣ судовъ на рѣкахъ и каналахъ. Исходя изъ того положенія, что длина судна не требуетъ или почти не требуетъ увеличенія движущей силы, Фине говоритъ, что наилучшій типъ судна будетъ, очевидно, тотъ, когда оно имѣетъ найбольшую

длину [1]). Но значительное удлиненіе судна встрѣчаетъ препятствія въ проходахъ по шлюзамъ и на извилинахъ водянаго пути, а также въ необходимости дать большому судну полную нагрузку. Эти неудобства могутъ быть легко устранены устройствомъ небольшихъ суденъ, въ родѣ желѣзнодорожныхъ вагоновъ, которыя сцѣпляются другъ съ другомъ, образуя караваны произвольной длины. Опытъ покажетъ, какую вмѣстимость должны имѣть эти суда. Первые вагоны имѣли вмѣстимость отъ 4 до 5 тоннъ, затѣмъ 8 т., а въ настоящее время господствующій типъ вагона 10 тоннъ; хотя есть и двойные вагоны въ 20 тоннъ. Точно также могутъ быть баржи въ 100, 200, 300 тоннъ. Если составить караванъ изъ 10 такихъ баржъ, имѣющихъ одинаковый поперечный разрѣзъ и плотно прилегающихъ другъ къ другу, то сила тракціи для движенія этого каравана потребуется почти такая же, какъ и для движенія одного судна въ 100 тоннъ [2]). Кромѣ выигрыша въ движущей силѣ, эти караваны судовъ представляютъ всѣ удобства для нагрузки и выгрузки, такъ какъ даютъ возможность по мѣрѣ надобности на каждой станціи отцѣплять однѣ баржи и прицѣплять новыя; они удобны при проходахъ по шлюзамъ, не требуютъ снастей и даютъ возможность соблюсти экономію въ составѣ судоваго экипажа [3]). Что касается удовлетворительнаго пароваго двигателя для судоходства по каналамъ, то типъ таковаго еще не найденъ, но лучшей изъ нынѣшнихъ системъ нужно признать тоуэрную.

Всѣ эти усовершенствованія дадутъ весьма значительную экономію, но главнѣйшая доля ея падаетъ на экономію труда. Лица, незнакомыя съ вопросомъ, говоритъ Фине, съ трудомъ могутъ представить себѣ, какъ

1) Ib. p. 53 и слѣд.
2) Ib. p. 63.
3) Ib. 63—64.

мало дней въ году работаютъ судовщики и какъ мало производительна ихъ работа даже въ эти дни. Вслѣдствіе стѣснительныхъ регламентовъ онъ останавливается на ночь; нерѣдко въ теченіе многихъ недѣль онъ не находитъ груза, подолгу ожидаетъ своей очереди на шлюзахъ и т. д. Короче: онъ не работаетъ и 100 дней въ году, а когда работаетъ то дѣлаетъ не болѣе 15—20 килом. въ день[1]). Вслѣдствіе всѣхъ этихъ причинъ судоходство оказывается невыгоднымъ на малыхъ разстояніяхъ, такъ какъ въ этихъ случаяхъ непропорціонально много времени тратится на нагрузку и выгрузку, и неудобнымъ для большихъ рейсовъ по причинѣ крайней медленности движенія. Такая медленность есть въ значительной мѣрѣ результатъ дезорганизаціи судоходства. На сколько транспортъ по каналамъ можетъ быть ускоренъ при ночномъ движеніи судовъ и усовершенствованной тягѣ, видно между прочимъ изъ опыта компаніи южныхъ каналовъ (Compagnie des Canaux du Midi de la France), организовавшей движеніе большой скорости, при которомъ суда въ пять сутокъ проходили 359 кил. Компанія имѣла значительный успѣхъ, но конкуррировавшая съ ней желѣзная дорога взяла каналъ въ аренду.

Если такая средняя скорость могла быть достигнута при лошадиной тягѣ, на каналѣ сильно загроможденномъ шлюзами, то при паровой тягѣ легко достигнуть быстроты 100 кил. въ сутки и даже болѣе. На каналѣ Willebroeck въ Бельгіи тоуэръ дѣлаетъ въ промежуткахъ между шлюзами 7—8 кил. въ часъ[2]). Это почти средняя скорость товарнаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ, потому что хотя товарныя поѣзда дѣлаютъ 25—35 кил. въ часъ, но при значительномъ движеніи они подолгу останавливаются на станціяхъ, а на нѣкоторыхъ жел.

---

1) Ib. 80—83.

2) Ibid., стр. 90.

дорогахъ товарное движеніе производится только ночью [1]). Что касается вопроса о конкурренціи между каналами и жел. дорогами, то Фине не считаетъ эти пути конкуррентами. Конкурренція каналовъ, говоритъ онъ, при самихъ лучшихъ условіяхъ не можетъ быть особенно страшна желѣзнымъ дорогамъ. Во 1-хъ, объ усовершенствованной организаціи судоходства по каналу, если параллельно идетъ рельсовый путь, можетъ быть рѣчь лишь въ томъ случаѣ, когда желѣзная дорога настолько обременена грузами, что приходится строить второй и третій путь. Во 2-хъ, каналы не могутъ отнять у жел. дорогъ ни пассажирскаго движенія, ни грузовъ большой скорости, ни даже грузовъ малой скорости, отправляемыхъ въ количествахъ менѣе 100 тоннъ. Каналы будутъ конкуррировать съ рельсовыми путями относительно перевозки большихъ партій малоцѣнныхъ грузовъ. Въ 3-хъ, работа каналовъ, развивая промышленность, питая ее сырыми матеріалами, даетъ вмѣстѣ съ тѣмъ желѣзнымъ дорогамъ новые грузы, въ видѣ обработанныхъ и болѣе цѣнныхъ продуктовъ. Слѣдовательно, каналы будутъ служить питательными вѣтвями для рельсовыхъ путей. Въ 4-хъ, сѣть каналовъ всегда будетъ въ нѣсколько разъ меньше, нежели сѣть желѣзныхъ дорогъ. Въ 5-хъ, транспортъ по каналамъ преимущественно выгоденъ на большія разстоянія и только относительно такихъ грузовъ онъ можетъ успѣшно конкуррировать съ желѣзными дорогами.

Кромѣ того, каналы могутъ имѣть преимущества въ тѣхъ случаяхъ, когда они проходятъ черезъ центральныя части городовъ и могутъ доставлять грузы прямо въ склады безъ помощи гужевой перевозки.

Изъ этихъ свойствъ каналовъ вытекаетъ естественное распредѣленіе грузовъ между ними и желѣзными

---

[1]) Ibid., стр. 91.

дорогами: каналамъ долженъ быть переданъ транспортъ большихъ массъ сырыхъ матеріаловъ, а желѣзнымъ дорогамъ принадлежитъ организація скораго сообщенія и повсемѣстное распространеніе обработанныхъ издѣлій [1]).

Если эксплоатацію каналовъ и жел. дорогъ предоставить частнымъ компаніямъ, то онѣ начнутъ борьбу, но при невозможности побѣдить другъ друга войдутъ въ соглашеніе. Между тѣмъ, по существу дѣла, при правильной организаціи (которая должна состоять въ томъ, чтобы государство было собственникомъ обоихъ путей сообщенія, опредѣляло тарифы и взимало плату, а эксплоатацію сдавало компаніямъ за условное вознагражденіе отъ единицы груза и пути)—каналы и жел. дороги должны не конкуррировать, а помогать другъ другу. Они также не могутъ конкуррировать, какъ рысистая и ломовая лошадь. Соединеніе въ однихъ рукахъ тѣхъ и другихъ путей, помимо экономіи, имѣетъ существенное значеніе на случай войны, такъ какъ при загроможденіи однихъ путей промышленность будетъ пользоваться другими, а правительство будетъ имѣть въ своемъ распоряженіи оба пути.

По вопросу о конкурренціи жел. дорогъ съ каналами мнѣніе Фине сходится со взглядомъ другихъ выдающихся французскихъ спеціалистовъ. Такъ Кранцъ между прочимъ въ своемъ докладѣ о водяныхъ путяхъ приходитъ къ слѣдующему заключенію: „Каналъ и желѣзная дорога обладаютъ относительно транспорта различными способностями, оказываютъ странѣ разныя услуги и имѣютъ разную кліентелу. Они могутъ работать въ одной долинѣ, не вредя другъ другу, и ихъ работа должна быть сотрудничествомъ, а не конкурренціей“.

Фрейсине по тому же вопросу выразился слѣдующимъ образомъ: „Нужно организовать пути сообщеній,

---

1) Ibid., стр. 132—140.

руководясь не идеей антагонизма, а идеей взаимнаго содѣйствія и гармоніи".

Въ нѣмецкой литературѣ и дѣловыхъ сферахъ каналы, какъ замѣчено выше, также находятъ многочисленныхъ сторонниковъ, какъ Фоше, Перротъ, Принцъ-Смитъ, Карлъ Михаэлисъ, Штудницъ, Мейценъ, Виссъ, Ем. Мейеръ [1]), пропагандирующихъ сооруженіе сѣти нѣмецкихъ каналовъ. Воззрѣнія этой школы могутъ быть формулированы въ слѣдующихъ положеніяхъ:

1) Вслѣдствіе ничтожныхъ расходовъ на движущую силу и дешевизну эксплоатаціи каналовъ, они могутъ дать при значительномъ движеніи транспортъ гораздо болѣе дешевый, нежели желѣзныя дороги. Незначительность расходовъ на движущую силу обусловливается, во 1-хъ, наиболѣе выгоднымъ отношеніемъ движущей силы къ встрѣчаемому ею сопротивленію при движеніи по водѣ [2]); во 2-хъ,—болѣе выгоднымъ отноше-

---

1) *Perrot*, Verkehrsmittel und Verkehrseinrichtungen Deutschlands auf dem Wasser. Его же, Die Ordnung des Landstrasswesens im deutschen Reiche und der natürliche Zusammenhang zwischen Landstrassen und Canalen. Его же, Das deutsche Reich muss ein durchgeführtes Canalnezt haben. Всѣ эти статьи помѣщены въ Deutsche Monatschrift 1872 г., который издавалъ Перротъ. *Em. Meyer.* Der proectirte Elb-Spree Canal. *Aug. Mentzen.* Topographische Erwagungen uber den Bau von Canälen in Deutschland. Berlin. 1870 г. *Ed. Wiss.* Uber die Rentabilität der Canäle nach den amerikanischen Erfahrungen. 1872 г. Его же, Eisenbahn oder Kanal? 1878 г. *Karl Michaelis.* Die Elemente der Canalfracht. *Baron von Puttkamer-Zartentin.* Die Canalisation des Preussischen Staates. Berlin 1867 г., и др.

2) На желѣзныхъ дорогахъ сила тренія о рельсы равняется $^1/_{250}$—$^1/_{130}$ вѣса груза; на стоячей водѣ только $^1/_{2000}$ вѣса груза. Вслѣдствіе этого отношеніе тяги къ грузу на водяномъ пути чрезвычайно выгодно: на стоячей водѣ канала, по вычисленію Пердонне, сила тяги при медленномъ движеніи равняется $^1/_{1000}$—$^1/_{600}$ вѣса груза, въ зависимости отъ глубины и ширины канала; при движеніи въ два раза скорѣйшемъ—$^1/_{250}$—$^1/_{150}$ вѣса груза.

ніемъ полезнаго груза къ мертвому въ судоходствѣ, сравнительно съ желѣзными дорогами [1]).

Карлъ Михаэлисъ, Мейценъ, Редеръ и другіе опредѣляютъ расходъ перевозки по каналу отъ $^1/_4$ до $^1/_3$ пф. на центнеро-милю, въ зависимости отъ размѣра судна расходъ на содержаніе и управленіе канала въ 3000—5000 тал. на милю и полагаютъ, что тарифъ, который покрывалъ бы проценты на капиталъ и расходы управленія, можетъ быть, при достаточномъ количествѣ грузовъ, не выше $^1/_2$ пфеннига за цент.-милю [2]); между тѣмъ нисшій возможный въ настоящее время желѣзнодорожный тарифъ нужно признать въ 1 пф. за центнеро-милю, т. е. въ два раза выше.

2) Каналы сравнительно съ желѣзными дорогами обладаютъ значительно большей провозоспособностью и могутъ безъ увеличенія расходовъ пропускать огромное количество грузовъ [3]), между тѣмъ какъ на желѣзныхъ

---

[1]) На желѣзныхъ дорогахъ обыкновенно отношеніе мертваго груза къ полезному=100.100; хотя на нѣкоторыхъ дорогахъ существуютъ вагоны съ болѣе благопріятной тарой, составляющей $^1/_2$ и даже $^1/_3$ полезнаго груза, но это исключенія. Между тѣмъ судно, имѣющее 1200—1500 цент вѣса, при глубинѣ 30—40 сантим. можетъ нести 7000—8000 цент. полезнаго груза.

[2]) Мейценъ даетъ слѣдующій разсчетъ количества грузовъ, которые могутъ рентировать каналы:

При пошлинѣ за центнеро-милю.	Для покрытія 5% на капиталъ и $1^1/_4$% на содержаніе и управленіе при стоимости мили канала:		
	300.000 тал.	200.000 тал.	150.000 тал.
	требуется грузовъ:		
0.15 пф.	45 мил. цент.	30 мил. цен.	$22^1/_2$ мил. цен.
0.20 „	33 „	$22^1/_2$ „	$16^9/_{10}$ „
0.25 „	27 „	18 „	$13^1/_2$ „

[3]) Карлъ Михаэлисъ говоритъ, что пропускная сила канала опредѣляется количествомъ судовъ, которое онъ можетъ ежедневно пропустить по шлюзамъ. Черезъ шлюзы могутъ пройти ежедневно 40—50 судовъ по 7000 центнеровъ или 50—60 въ 4000 цент. каждое. Считая половину судовъ идущими съ полнымъ грузомъ, а другую съ $^1/_5$ нагрузки, получимъ, для су-

дорогахъ возрастаніе движенія замедляетъ транспортъ и увеличиваетъ трудности и расходы эксплоатаціи [1]).

3) Болѣе высокіе текущіе расходы эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, при нынѣшнемъ огромномъ движеніи грузовъ, требуютъ огромнаго постояннаго расхода матеріаловъ и труда, сравнительно съ каналами, а потому въ

довъ большаго размѣра ежедневное возможное движеніе 168.000 цент., соотвѣтствующее 58—60 желѣзнодорожнымъ товарнымъ поѣздамъ, а для судовъ меньшаго размѣра 120.000 цент. или 42—45 тов. поѣздовъ; при работѣ канала 270 дней, а при работѣ желѣзной дороги круглый годъ, въ первомъ случаѣ—40 поѣздовъ въ день, во второмъ 30 поѣздовъ въ день. Но принимая во вниманіе неравномѣрность торговаго движенія и опредѣляя число рабочихъ дней канала въ 240, мы получимъ, что каналы въ состояніи пропустить въ годъ до 40 мил. цент. груза при большихъ судахъ или до 30 мил. при меньшихъ. Если размѣръ шлюзовъ увеличить вдвое, то и пропускная сила каналовъ удвоится и достигнетъ 80—60 ежедневныхъ желѣзнодорожныхъ поѣздовъ. Это количество грузовъ, говоритъ Михаэлисъ, такъ значительно, что не потребуется увеличивать пропускную способность, чтобы перевозить огромныя массы, слѣдовательно каналъ можетъ удовлетворить самой высокой потребности, при возрастаніи транспорта.

[1]) Пропускная сила каналовъ опредѣляется шлюзами, пропускная сила жел. дорогъ зависитъ отъ числа путей и размѣровъ станцій. Вслѣдствіе ограниченности тѣхъ и другихъ, увеличеніе грузовъ ведетъ къ залеживанію ихъ на станціяхъ и сильно замедляетъ движеніе. Загроможденіе станцій и задержка движенія, случающіяся, какъ свидѣтельствуетъ опытъ, при каждомъ значительномъ наплывѣ грузовъ, доказываютъ, что рельсовой путь не обладаетъ достаточной эластичностью, и перевозочная способность его быстро исчерпывается. Увеличеніе транспорта, вмѣстѣ съ тѣмъ, значительно увеличиваетъ количество двойныхъ и запасныхъ путей и расходы на ранжированіе поѣздовъ. По расчетамъ Швабе (Schwabe, Ueber den Kohlenferkehr, 1875) въ Пруссіи на 55% рельсовъ главнаго пути, приходится 21% втораго пути и 24% запасныхъ путей Ранжированіе поѣздовъ, неизвѣстное на водяныхъ путяхъ, требуетъ на жел. дорогахъ большой массы людей и механической силы. Въ 1873 г. полезный пробѣгъ локомотивовъ относился къ пробѣгу на ранжированіе поѣздовъ (маневрированіе): на Нижне-Силезской дорогѣ какъ $100:39_{,4}$, на Верхне-Силезской $100:54_{,5}$, на Саарбрюкенской $110:113_{,6}$. Если къ работѣ локомотивовъ при ранжированіи поѣздовъ прибавить работу людей и лошадей, употребляемыхъ для той же цѣли, то отношеніе будетъ еще неблагопріятнѣе.

народно-хозяйственномъ отношеніи рельсовые пути убыточнѣе, нежели каналы, и становятся тѣмъ невыгоднѣе, чѣмъ дешевле провозимые грузы, и чѣмъ больше ихъ количество [1]).

4) На желѣзныхъ дорогахъ мѣста, удобныя для устройства фабрикъ, заводовъ и торговыхъ складовъ, ограничиваются ближайшими окрестностями станцій, что ведетъ къ скученію промышленности; между тѣмъ по берегамъ каналовъ всѣ мѣста болѣе или менѣе удобны для нагрузки и выгрузки и для устройства торговыхъ и промышленныхъ заведеній, которыя могутъ тянуться по каналу, „какъ жемчугъ на ниткѣ“ (E. Wiss). Тамъ, гдѣ каналы уже давно существуютъ, они вызвали на своихъ берегахъ многочисленныя поселенія и промышленныя заведенія. Такое положеніе вещей представляетъ значительныя выгоды для промышленности, давая ей возможность пользоваться болѣе дешевыми землями; для жителей большихъ городовъ,—освобождая ихъ отъ нездороваго сосѣдства фабрикъ и заводовъ; для рабочихъ,—представляя имъ возможность имѣть болѣе дешевыя и здоровыя помѣщенія; для земледѣлія,—создавая новые ближайшіе рынки для покупки необходимыхъ матеріаловъ,

---

[1]) По разсчетамъ одного изъ нѣмецкихъ техниковъ (Die Verkehrstrassen in Beziehungen zur Volkswirthschaft und Verwaltung von einem Fachmanne. Berlin, 1876 г.), 2300 миль желѣзныхъ дорогъ поглощаютъ на свои нужды отъ 10—15 мил. цент. желѣза, т. е. отъ $^1/_3$ до $^1/_2$ всего желѣзнаго производства страны; отъ 100—110 мил. цен каменнаго угля, т. е. $^1/_5$—$^1/_6$ всего каменноугольнаго производства; на шпалы требуется такое количество лѣса, какое можетъ быть получено съ 1.722.000 морговъ или съ 77 кв миль. Для желѣзныхъ дорогъ работаютъ 700,000 человѣкъ разныхъ рабочихъ, что вмѣстѣ съ ихъ семействами составитъ десятую часть всего населенія страны

Судоходство для передвиженія такого же количества грузовъ, какое перевозится жел. дорогами, потребовало бы во всѣхъ отношеніяхъ гораздо меньше постоянныхъ расходовъ, при томъ эти расходы возрастали бы при увеличеніи транспорта въ слабой прогрессіи

удобреній и пр. и для сбыта сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

5) Наконецъ, каналы, кромѣ своего значенія, какъ пути сообщеній, могутъ служить для орошенія безводныхъ мѣстъ и осушенія болотъ, а также для предупрежденія наводненій.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ нѣмецкіе защитники каналовъ считаютъ сооруженіе обширной сѣти каналовъ настоятельной потребностью для Германіи. Что же касается конкурренціи между жел. дорогами и каналами, то они полагаютъ, что по условіямъ транспорта эти два пути вовсе не соперники, и потому, какъ говоритъ Эд. Виссъ, на вопросъ: желѣзная дорога *или* каналъ?—отвѣтъ долженъ быть: желѣзная дорога *и* каналъ.

Эти идеи, получившія въ послѣдніе годы широкое распространеніе, нашли выраженіе въ международныхъ конгрессахъ, собирающихся для обсужденія вопросовъ, касающихся улучшенія судоходства по внутреннимъ водянымъ путямъ.

Первый конгрессъ собрался въ 1885 г. въ Брюсселѣ, и на немъ инженерами: Бекомъ, Вандруненомъ, Базеномъ, Ванъ-Штудницемъ, Жильо и др. были представлены доклады, выясняющіе значеніе судоходства, необходимость и возможность его развитія. Второй конгрессъ состоялся въ іюнѣ 1886 года въ Вѣнѣ [1]). Первая секція конгресса, которой было поручено представить заключеніе объ экономическомъ значеніи внутреннихъ водяныхъ путей сообщенія, подвергла обсуж-

---

1) Конгрессъ состоялъ подъ покровительствомъ наслѣднаго австрійскаго принца Рудольфа; въ немъ участвовало 348 членовъ изъ Австріи, Англіи, Бельгіи, Германіи, Италіи, Нидерландовъ, Норвегіи, Россіи, Сербіи, Франціи, Швейцаріи и Швеціи. Всѣ поименованныя государства, кромѣ Германіи, прислали оффиціальныхъ делегатовъ.

денію преимущества водяныхъ путей сравнительно съ рельсовыми. Секція и затѣмъ конгрессъ приняли слѣдующую резолюцію: „экономическое значеніе искусственныхъ водяныхъ путей столь важно, главнымъ образомъ для товарнаго транспорта, что желательно даже тамъ, гдѣ существуютъ желѣзныя дороги, устройство въ соотвѣтственныхъ мѣстахъ искусственныхъ водяныхъ путей такихъ размѣровъ и съ такой организаціей движенія, которыя удовлетворяли бы потребностямъ современнаго оборота. Прочія удобства, въ особенности улучшеніе почвы, вслѣдствіе орошенія и осушенія, иногда значительно увеличиваютъ пользу проведенія канала“ [1]).

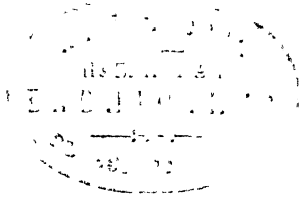
---

[1]) Въ представленныхъ конгрессу докладахъ первой секціи, послужившихъ мотивами этой резолюціи, высказывается мнѣніе, что главное преимущество водяныхъ путей обусловливается дешевизною перевозки по нимъ товаровъ и тѣмъ, что все протяженіе водянаго пути доступно для подвозки и нагрузки товаровъ, а потому водяной путь представляетъ несравненно болѣе удобства и пользы для мѣстнаго населенія, чѣмъ желѣзныя дороги. Все населеніе вдоль водяныхъ путей на значительномъ протяженіи по обѣ стороны живетъ и питается на счетъ движенія по водяному пути, въ то время какъ желѣзныя дороги представляютъ непосредственный заработокъ болѣе значительной части мѣстнаго населенія только вблизи большихъ станцій, очень отдаленныхъ одна отъ другой. Другіе пути сообщенія не мѣшаютъ водяному пути, а помогаютъ ему, облегчая подвозъ и отвозъ грузовъ, и при свободной конкурренціи водный путь всегда удержитъ за собою перевозку массовыхъ грузовъ, если движеніе будетъ организовано раціонально и судоходству не будутъ поставлены искусственныя препятствія. Не смотря на всю отсталость и запущеніе въ настоящее время водяныхъ путей, они при обыкновенныхъ обстоятельствахъ остаются побѣдителями въ борьбѣ за массовые грузы съ желѣзными дорогами, обладающими гораздо болѣе совершенною организаціею движенія. Поэтому съ полнымъ основаніемъ можно ожидать, что когда тѣже принципы болѣе совершенной организаціи будутъ примѣнены къ водянымъ путямъ, то дешевизна передвиженія по нимъ грузовъ вызоветъ значительно увеличенное движеніе сырыхъ продуктовъ и послужитъ могучимъ орудіемъ для подъема производительныхъ силъ страны. Все это, по мнѣнію докладчиковъ подтверждается какъ теоріей, такъ и практикой, въ особенности опытомъ Голлан-

Относительно мѣръ по улучшенію судоходства конгрессъ обратилъ вниманіе на необходимость правильной организаціи буксирной тяги правительствомъ или частными предпринимателями и срочной доставки грузовъ, а также на необходимость законодательныхъ правилъ о движеніи и пр. При этомъ конгрессъ высказалъ, что монополія, исключающая свободу судоходства, не должна допускаться, и стѣсненіе свободы отдѣльныхъ предпринимателей должно быть ограничено лишь тѣми требованіями, какія необходимы для устройства правильнаго движенія.

Мы ограничиваемся изложеніемъ этихъ мнѣній, не входя въ ихъ детальную оцѣнку, такъ какъ общіе наши выводы помѣщены въ VI главѣ.

БИБЛІОТЕКА
КОММЕРЧЕСКОЙ
АКАДЕМІИ.



діи и Бельгіи Не смотря на низкіе фрахты каналовъ, они покрываютъ расходы эксплоатаціи и даютъ процентъ на затраченный капиталъ, такъ какъ стоимость тяги на нихъ доведена до такого минимума, который всегда останется недостижимымъ для желѣзныхъ дорогъ. (Свѣдѣнія о международныхъ конгрессахъ по водянымъ путямъ заимствованы изъ отчета инженера Н. А. Сытенко, одного изъ русскихъ делегатовъ на Вѣнскомъ конгрессѣ, напечатаннаго въ „Инженерѣ“ Мин. Пут. Сообщ. 1886 г., кн. I, VII и VIII). По предложенію Ванъ-Штудница конгрессъ при обсужденіи резолюціи по первой секціи дополнилъ ее постановленіемъ о необходимости болѣе совершенной статистики судоходства, которая вообще очень хромаетъ