К. Я. ЗАГОРСКІЙ.

ТЕОРІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ТАРИФОВЪ.

Задачи управленія, принципы построенія и примѣненія, формы и виды тарифовъ.

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ
ХОЗЯЙСТВЕННАГО
№ 11

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Киршбаума, Дворцовая площ., домъ М-ва Финансовъ.
1901.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

Введеніе и планъ 1

ГЛАВА I. Руководящій принципъ экономической и желѣзнодорожной политики. — Вопросъ о конкретныхъ практическихъ задачахъ и цѣляхъ желѣзнодорожной тарификаціи. — Основанія государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло вообще и въ управленіе желѣзнодорожными тарифами въ частности —Неприложимость системы свободы промышленности къ желѣзнодорожному хозяйству.' — Сущность этой системы и необходимыя условія для благотворнаго вліянія ея на экономическую жизнь —Практическое примѣненіе этой системы въ современной экономической жизни. 6

ГЛАВА II. Экономическія особенности желѣзнодорожныхъ предпріятій: а) весьма крупные размѣры капиталовъ, б) преобладаніе основныхъ капиталовъ надъ оборотными, в) преобладаніе постоянныхъ или общихъ расходовъ надъ расходами спеціальными, г) прикрѣпленность сбыта желѣзнодорожныхъ услугъ къ опредѣленнымъ территоріальнымъ районамъ и д) неспособность производимыхъ желѣзными дорогами цѣнностей (услугъ) къ какому-либо, хотя бы самому кратковременному, сбереженію — Значеніе этихъ особенностей для дѣйствія конкурренціи, какъ организующей и регулирующей силы народнаго хозяйства. — Подчиненіе вліянію конкурренціи лишь одной части желѣзнодорожнаго транспорта. — Существенное отличіе результатовъ соперничества между желѣзными дорогами, сравнительно съ результатами, получающимися отъ дѣйствія этого начала въ другихъ отрасляхъ промышленности 28

ГЛАВА III. Повсемѣстное постепенное ограниченіе и устраненіе соперничества между желѣзными дорогами, благодаря объединенію желѣзнодорожнаго дѣла каждой страны. — Роль въ этомъ процессѣ государственнаго вмѣшательства, а также соглашеній и союзовъ, заключаемыхъ между желѣзными дорогами, и консолидаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій. — Англія. Франція. Германія. Россія Соединенные Штаты Сѣверной Америки 57

ГЛАВА IV. Зависимость практическихъ задачъ управленія желѣзнодорожными тарифами отъ основной функціи желѣзнодорожнаго транспорта въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства. — Выясненіе роли и значенія рельсовыхъ путей сообщенія въ современной экономической жизни —Удешевленіе перевозки, скорость, возможность массоваго транспорта, срочность перевозки, безопасность и приспособленіе условій транспорта къ особеннымъ свойствамъ перевозимыхъ грузовъ.—Вліяніе

этихъ свойствъ желѣзнодорожнаго транспорта на промышленность добывающую и перерабатывающую, на торговлю, потребленіе и вообще на государственную и общественную жизнь. — Сооруженіе и эксплоатація желѣзныхъ дорогъ, предназначаемыхъ для цѣлей государственнаго (военнаго и гражданскаго) управленія и для цѣлей и потребностей экономическаго оборота.—Положеніе желѣзныхъ дорогъ въ общей совокупности народнаго и финансоваго хозяйства современныхъ народовъ. . . 105

ГЛАВА V. Различныя системы пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ и способовъ возмѣщенія основныхъ и оборотныхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.—Практическія задачи управленія желѣзнодорожными тарифами — Предоставленіе желѣзнодорожныхъ услугъ во всеобщее безвозмездное пользованіе —Установленіе тарифовъ по принципамъ государственныхъ пошлинъ 132

ГЛАВА VI. Установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ коммерческою цѣлью 170

ГЛАВА VII. Желѣзнодорожные тарифы какъ орудіе общей экономической политики государства и какъ средство удовлетворенія желѣзными дорогами всякихъ народныхъ и государственныхъ потребностей вообще. 195

ГЛАВА VIII Тарифный эклектизмъ 219

ГЛАВА IX. Задачи эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.—Различные принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ —Система построенія тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ 227

ГЛАВА X Установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ по цѣнности перевозимыхъ грузовъ, по ихъ платежной способности и по цѣнности желѣзнодорожныхъ услугъ 263

ГЛАВА XI. Установленіе тарифовъ по принципамъ, отвѣчающимъ охранительно-покровительственнымъ задачамъ международной тарификаціи: государственно экономическая цѣнность перевозимыхъ грузовъ и издержки производства промышленности, какъ основанія для назначенія провозныхъ платъ 282

ГЛАВА XII. Формальные принципы примѣненія тарифовъ: публичность, простота, устойчивость, равенство для всѣхъ, пользующихся желѣзнодорожными услугами. — Формы и виды желѣзнодорожныхъ тарифовъ 300

Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Задачи управленія, принципы построенія и примѣненія, формы и виды тарифовъ.

Введеніе и планъ.

Въ дѣлѣ управленія желѣзнодорожными тарифами, какъ и во всѣхъ сферахъ практической дѣятельности, прежде всего необходимо ясное сознаніе тѣхъ задачъ и цѣлей, которыя должны быть достигнуты. Только при наличности такого сознанія возможно ожидать систематическаго, сосредоточеннаго и, слѣдовательно, наиболѣе успѣшнаго направленія всѣхъ силъ и средствъ огромнаго желѣзнодорожнаго хозяйства къ осуществленію присущей ему функціи въ общемъ ходѣ экономической жизни страны Отчетливое пониманіе задачъ и цѣлей тарифнаго дѣла имѣетъ вмѣстѣ съ тѣмъ весьма важное значеніе и для правильнаго разрѣшенія вопроса о принципахъ установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Самый выборъ тѣхъ или другихъ принциповъ и правилъ, какъ основанія для построенія тарифовъ желѣзныхъ дорогъ, находится въ прямой зависимости отъ тѣхъ задачъ и цѣлей, которыя поставлены въ данное время и въ данной странѣ эксплоатаціи рельсовыхъ путей сообщенія. Нѣтъ абсолютныхъ тарифныхъ принциповъ, которые были бы правильны и годны для всякой системы желѣзнодорожнаго хозяйства, независимо отъ того, какія цѣли ставитъ государство своей тарифной политикѣ и какая система принята для возмѣщенія основныхъ и текущихъ затратъ желѣзнодорожнаго хозяйства (изъ общегосударственныхъ средствъ или изъ доходовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ). Тарифныя мѣры и принципы, вполнѣ правильные и разумные съ точки зрѣнія опредѣленнаго рода цѣлей, могутъ быть признаны положительно несоотвѣтственными и вредными, если измѣнились тѣ интересы и задачи, которымъ должны служить желѣзныя дороги. Наконецъ, въ зависимости отъ поставленныхъ цѣлей и принятыхъ принциповъ тарификаціи опредѣ-

ляются и наиболѣе подходящія системы и виды самыхъ тарифовъ, а также тѣ формальныя требованія, которыя могутъ быть къ нимъ предъявлены въ отношеніи публичности, устойчивости, простоты, единства и однообразнаго примѣненія для всѣхъ отправителей.

Такимъ образомъ вопросъ объ основныхъ задачахъ и цѣляхъ, которыя должны быть преслѣдуемы при установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, имѣетъ общее руководящее значеніе для всего тарифнаго дѣла и потому всестороннее выясненіе этого вопроса должно быть поставлено на первомъ планѣ при изученіи теоріи желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Только послѣ разрѣшенія этого основного вопроса можетъ быть дана правильная и сознательная оцѣнка значенія различныхъ принциповъ построенія тарифовъ и различныхъ системъ и видовъ ихъ для общихъ интересовъ народнаго хозяйства.

Изъ сказаннаго видно, что общая система желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла слагается изъ слѣдующихъ трехъ составныхъ элементовъ: 1) задачъ и цѣлей управленія тарифами, 2) принциповъ построенія ихъ и 3) классификаціи тарифовъ на различные виды и формальныхъ принциповъ примѣненія ихъ на практикѣ. Указывая на тѣсную связь и зависимость этихъ элементовъ и признавая необходимымъ совокупное и систематическое изученіе ихъ, я въ то же время настаиваю, что успѣшная разработка тарифной теоріи положительно невозможна безъ строгаго и точнаго различенія намѣченныхъ трехъ составныхъ частей ея. Въ экономической литературѣ по тарифнымъ вопросамъ очень нерѣдко встрѣчаются попытки дать какъ бы абсолютные принципы для построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ безъ всякихъ опредѣленныхъ указаній на тѣ цѣли, которыя вообще должны быть поставлены желѣзнодорожной тарификаціи. При этомъ цѣли тарификаціи иногда даже смѣшиваются съ принципами ея, а вопросы о достоинствахъ или недостаткахъ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ формъ и видовъ тарифовъ пріобрѣтаютъ совершенно самостоятельное значеніе, устраняющее самую мысль о необходимости для разрѣшенія этихъ частныхъ вопросовъ цѣльной и систематической теоріи тарифнаго дѣла. Недостаточное различеніе указанныхъ трехъ элементовъ теоріи желѣзнодорожныхъ тарифовъ является, по моему мнѣнію, одною изъ важнѣйшихъ причинъ многихъ неясностей и споровъ при разрѣшеніи тарифныхъ вопросовъ, которые устранились бы сами собою при извѣстной отчетливости указанныхъ основныхъ понятій.

Изложеннымъ опредѣляется въ общихъ чертахъ схема предлагаемой работы. Однако, прежде чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію указанныхъ трехъ основныхъ элементовъ тарифнаго дѣла, автору казалось необходимымъ остановиться на выясненіи нѣкоторыхъ общихъ положеній, съ точки зрѣнія которыхъ только и возможна пра-

вильная оцѣнка различныхъ системъ управленія желѣзнодорожными тарифами въ отношеніи ихъ задачъ, принциповъ и формъ. Эти общія положенія касаются слѣдующихъ предметовъ: руководящихъ принциповъ экономической политики государства вообще и его желѣзнодорожной политики въ частности, основаній государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло въ связи съ вопросомъ о непримѣнимости къ этой области системы свободы промышленности и частной предпріимчивости, функціи желѣзнодорожнаго транспорта въ общемъ ходѣ и развитіи экономической жизни страны и основного руководящаго закона желѣзнодорожнаго хозяйства. Установивъ свои взгляды по этимъ вопросамъ, авторъ переходитъ къ анализу намѣченныхъ трехъ элементовъ тарифной теоріи.

Для выясненія необходимыхъ на практикѣ конкретныхъ задачъ и цѣлей желѣзнодорожной тарификаціи авторъ разсматриваетъ слѣдующія системы пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ и способовъ возмѣщенія основныхъ и оборотныхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства:

а) предоставленіе желѣзнодорожныхъ услугъ во всеобщее безвозмездное пользованіе съ принятіемъ всѣхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства на общегосударственныя средства;

б) установленіе сборовъ за услуги желѣзныхъ дорогъ въ размѣрахъ, при которыхъ покрывается лишь одна часть желѣзнодорожныхъ расходовъ (напр., по эксплоатаціи), а другая часть этихъ расходовъ (по оплатѣ % и погашенію желѣзнодорожныхъ капиталовъ) относится на общегосударственныя средства;

в) установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ такихъ размѣрахъ, чтобы достигалось не только возмѣщеніе всѣхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства (эксплоатаціонныхъ, по оплатѣ % и погашенію основныхъ капиталовъ), но и получалась, сверхъ того, прибыль на затраченные капиталы по средней въ странѣ нормѣ или въ возможно высшемъ размѣрѣ;

г) установленіе тарифовъ внѣ всякой зависимости и отношенія къ необходимости возмѣщенія расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства изъ того или другого источника, но единственно по соображеніямъ общей экономической политики государства, причемъ взиманіе желѣзнодорожныхъ сборовъ является простымъ орудіемъ этой политики и должно служить для воздѣйствія на ходъ и развитіе экономической жизни страны въ тѣхъ направленіяхъ, какія представляются желательными по общегосударственнымъ соображеніямъ;

д) управленіе желѣзнодорожными тарифами, не считаясь, какъ и въ предыдущемъ случаѣ, съ доходностью желѣзныхъ дорогъ и необходимостью возмѣщенія расходовъ по ихъ сооруженію и эксплоатаціи, можетъ имѣть цѣлью вообще возможно полное удовлетвореніе

желѣзными дорогами народныхъ и государственныхъ потребностей въ широкомъ смыслѣ слова;

с) наконецъ, управленіе желѣзнодорожными тарифами можетъ не ограничиваться какою-либо одною изъ перечисленныхъ задачъ, но, смотря по обстоятельствамъ и по своему усмотрѣнію, свободно избирать ту или другую цѣль, которая должна быть достигнута въ каждомъ данномъ случаѣ принятіемъ соотвѣтственныхъ тарифныхъ мѣръ.

Каждая изъ этихъ системъ должна быть выяснена и оцѣнена съ точки зрѣнія общаго принципа экономической политики государства и съ точки зрѣнія соотвѣтствія ея съ основной функціей желѣзнодорожнаго транспорта въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства.

Выяснивъ такимъ образомъ тѣ конкретныя практическія задачи тарификаціи, достиженіе которыхъ должно быть вмѣнено въ обязанность управленію желѣзнодорожными тарифами, авторъ послѣдовательно разсматриваетъ слѣдующіе три принципа построенія тарифовъ, къ которымъ въ сущности могутъ быть сведены всѣ практикующіеся и предлагаемые пріемы и способы установленія желѣзнодорожныхъ провозныхъ платъ. Прежде всего разсматриваются принципъ государственныхъ пошлинъ (Gebührenprinzip, principe de redevence) и такъ называемая „натуральная система тарифовъ". Обѣ эти системы въ сущности тождественны и заключаются въ томъ, что тарифы устанавливаются не по цѣнности желѣзнодорожныхъ услугъ для лицъ, пользующихся этими услугами, а по нѣкоторымъ однообразнымъ среднимъ нормамъ на основаніи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по различнымъ категоріямъ перевозокъ. Сюда относится и такъ называемая Raumtarif—установленіе провозныхъ платъ по вѣсу и по степени громоздкости перевозимыхъ грузовъ. Второй принципъ построенія тарифовъ заключается въ установленіи ихъ по платежной способности перевозимыхъ грузовъ, т. е. по рыночной цѣнности желѣзнодорожныхъ услугъ, въ зависимости отъ спроса и предложенія на эти услуги, съ дифференцированіемъ тарифныхъ ставокъ по классамъ товаровъ и по разстояніямъ перевозки. Совмѣстно съ этимъ принципомъ подвергается подробному разсмотрѣнію и вопросъ о значеніи для установленія тарифовъ цѣнности перевозимыхъ товаровъ, разницы въ товарныхъ цѣнахъ въ мѣстахъ отправленія и назначенія, конкурренціи другихъ путей сообщенія и т. п. Третій принципъ заключается въ построеніи тарифовъ въ зависимости и въ соотвѣтствіи съ условіями и издержками производства въ различныхъ отрасляхъ промышленности, въ различныхъ районахъ и центрахъ и даже въ отдѣльныхъ предпріятіяхъ. Съ этимъ же принципомъ аналогично, по нашему мнѣнію, установленіе тарифовъ по степени настоятельности и размѣрамъ тѣхъ спеціальныхъ потребностей, для удовлетворенія

которыхъ предназначаются данные тарифы; примѣрами могутъ служить тарифы, устанавливавшіеся у насъ на перевозку хлѣба, закупаемаго земствами и правительственными органами для удовлетворенія продовольственныхъ потребностей населенія, постигнутаго неурожаемъ, затѣмъ льготные тарифы для рабочихъ, переселенцевъ, учащихся и т. п.

Каждый изъ этихъ принциповъ прежде всего долженъ быть подвергнутъ оцѣнкѣ по его пригодности для достиженія различныхъ вышеуказанныхъ цѣлей, которыя могутъ быть поставлены управленію желѣзнодорожными тарифами.

Послѣднюю третью часть теоріи желѣзнодорожныхъ тарифовъ составляютъ, какъ выше сказано, формальные принципы ихъ примѣненія и различные виды тарифовъ Формальные принципы примѣненія суть: публичность, простота, устойчивость, уравнительность. Виды тарифовъ: а) по внутреннему своему строю тарифы бываютъ однообразные пудоверстные и дифференціальные, б) по внѣшней формѣ выраженія—формульные (схемные) и табличные, в) по пространству дѣйствія—тарифы общіе, примѣняемые къ перевозкѣ извѣстной категоріи грузовъ во всѣхъ сообщеніяхъ рельсовой сѣти страны, и исключительные, устанавливаемые для перевозки тѣхъ же грузовъ лишь въ отдѣльныхъ опредѣленныхъ сообщеніяхъ; какъ тѣ, такъ и другіе, могутъ быть вывозными или внутренними, прямыми или мѣстными; г) по времени дѣйствія—тарифы срочные и безсрочные, годовые и навигаціонные; д) по величинѣ единицъ погрузки — попудные (поштучные) и повагонные (полувагонные, партіонные); е) по особеннымъ условіямъ и свойствамъ самихъ перевозокъ—тарифы спеціальные и льготные (завозные, перемолочные, воинскіе, выставочные, переселенческіе и т. п.). Приведенные формальные принципы примѣненія тарифовъ и перечисленные виды ихъ подвергаются въ настоящей работѣ по возможности всесторонней оцѣнкѣ какъ съ точки зрѣнія соотвѣтствія ихъ съ общею функціею желѣзнодорожнаго транспорта въ народномъ хозяйствѣ, такъ и по соотвѣтствію ихъ съ вышеизложенными конкретными задачами и принципами желѣзнодорожной тарификаціи.

ГЛАВА I.

Руководящій принципъ экономической и желѣзнодорожной политики.—Вопросъ о конкретныхъ практическихъ задачахъ и цѣляхъ желѣзнодорожной тарификаціи—Основанія государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло вообще и въ управленіе желѣзнодорожными тарифами въ частности.—Неприложимость системы свободы промышленности къ желѣзнодорожному хозяйству.—Сущность этой системы и необходимыя условія для благотворнаго вліянія ея на экономическую жизнь.—Практическое примѣненіе этой системы въ современной экономической жизни.

Основной руководящій принципъ экономической дѣятельности человѣка заключается въ стремленіи къ тому, чтобы достигать возможно болѣе полнаго и широкаго удовлетворенія своихъ потребностей съ помощью возможно меньшихъ затратъ личныхъ усилій и матеріальныхъ средствъ. Этотъ принципъ, вытекая изъ самой природы человѣка, какъ существа разумнаго, присущъ всякому частному и общественному хозяйству. Люди, рѣшаясь на извѣстныя затраты для достиженія поставленныхъ экономическихъ цѣлей, всегда стремятся избирать такіе пріемы и орудія работы и предпринимать такія производства, при которыхъ получается наибольшій полезный эффектъ съ наименьшими личными и матеріальными пожертвованіями [1]). Болѣе или менѣе успѣшное осуществленіе этихъ стремленій въ дѣйствительной экономической жизни выражаетъ степень развитія производительности народнаго труда, которая и является въ концѣ концовъ первоисточникомъ всего экономическаго благосостоянія людей. Страны, населеніе которыхъ отличается широкими и разнообразными потребностями, удовлетворяемыми болѣе или менѣе полнымъ образомъ, всегда характеризуется высокимъ уровнемъ производительности народнаго труда, тогда какъ страны съ низкимъ жизненнымъ уровнемъ населенія стоятъ, напротивъ того, и въ отношеніи производительности своего труда на низкой ступени развитія. Огромной разницѣ въ національномъ богатствѣ различныхъ европейскихъ государствъ соотвѣтствуетъ

[1]) См. Ad Wagner, Lehrbuch der politischen Oekonomie, B. I, S. 10, также Schönberg, Handbuch der pol Oekonomie, 2 Aufl. B. I, S. 9.

столь же значительная разница и въ производительности ихъ народнаго труда. Въ нижеслѣдующей таблицѣ [1]) приведены важнѣйшія цивилизованныя страны въ порядкѣ убывающаго національнаго богатства и противъ каждой изъ нихъ показано, какая доля изъ общей суммы производства приходилась на 1 душу населенія:

	Сумма національнаго богатства Миллиарды фунт. стерл	Ежегодное производство, приходящееся на 1 рабочаго Доллары
Соединенные Штаты	12	1,888
Великобританія	9,4	760
Франція	8,5	545
Германія	6,4	545
Австрія	—	409
Россія	5	381

Какъ бы ни была спорна каждая изъ этихъ цифръ сама по себѣ, едва ли можно сомнѣваться, что ихъ взаимное отношеніе въ дѣйствительности именно таково, какимъ оно представляется въ приведенной таблицѣ. А ихъ взаимоотношеніе самымъ положительнымъ образомъ свидѣтельствуетъ о непосредственной зависимости національнаго богатства страны отъ степени развитія производительности народнаго труда. Но не только экономическое, а и всякое культурное развитіе націи совершается съ чрезвычайными трудностями при низкомъ уровнѣ ея производительныхъ силъ. Въ тѣхъ странахъ, въ которыхъ господствуютъ первобытныя формы труда и всѣ хозяйственные процессы еще весьма несовершенны, почти вся жизнь населенія поглощается тяжелой борьбой за повседневное существованіе и потому еще нѣтъ экономической возможности для перехода на высшую ступень культурнаго состоянія съ болѣе широкимъ удовлетвореніемъ матеріальныхъ и духовныхъ потребностей. Въ такихъ странахъ накопленіе болѣе или менѣе значительныхъ богатствъ возможно лишь въ рукахъ отдѣльныхъ сравнительно очень немногихъ единицъ. Поднятіе же общаго уровня благосостоянія населенія, улучшеніе условій труда рабочихъ классовъ и сокращеніе самаго количества работы, пріобщеніе массы населенія къ участію въ благахъ современной культуры и т. д. и т. д.—все это становится возможнымъ впервые лишь на почвѣ высокаго развитія производительныхъ силъ народнаго хозяйства. Можно сказать, что послѣднее является однимъ изъ важнѣйшихъ условій для успѣшнаго осуществленія всѣхъ цѣлей человѣческаго общежитія, — экономическихъ и культурныхъ, государственныхъ и моральныхъ.

[1]) Помѣщенныя въ этой таблицѣ данныя заимствованы изъ статьи И. И. Янжула, помѣщенной въ сборникѣ „Экономическая оцѣнка народнаго образованія“, стр. 17—19.

Сказанное даетъ руководящій критерій для оцѣнки какъ различныхъ системъ народнаго хозяйства въ цѣломъ, такъ и отдѣльныхъ явленій въ области экономической жизни страны. Разъ мы пришли къ заключенію, что возможно высшее развитіе и наилучшая утилизація производительныхъ силъ народнаго хозяйства является однимъ изъ важнѣйшихъ условій всякаго культурнаго прогресса страны, то мы должны признавать желательнымъ и отвѣчающимъ общему благу развитіе и упроченіе лишь тѣхъ отраслей промышленности и тѣхъ формъ и системъ экономической организаціи, при которыхъ хозяйственная дѣятельность народа получаетъ возможно болѣе высокую степень производительности. Напротивъ того, все то, что понижаетъ производительность народнаго хозяйства или задерживаетъ дальнѣйшее ея развитіе, должно быть признаваемо вреднымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ страны. При этомъ, однако, отнюдь не слѣдуетъ думать, что какія-либо извѣстныя отрасли промышленности или какія-либо опредѣленныя формы и системы экономической организаціи являются абсолютно прогрессивными, независимо отъ условій мѣста и времени. Само собою разумѣется, что какъ различныя отрасли промышленности, такъ въ особенности различныя формы экономической организаціи, бывшія въ однѣхъ странахъ и въ извѣстныя эпохи могущественнымъ факторомъ поднятія производительныхъ силъ народа и роста его богатства, въ другихъ странахъ и при другихъ условіяхъ оказываются неразумною растратою народныхъ силъ и естественныхъ богатствъ и являются тормозомъ экономическаго преуспѣянія и совершенствованія. Такъ, напр., переходъ отъ охотничьяго образа жизни къ пастушескому, отъ охоты и рыбной ловли, какъ основныхъ промысловъ населенія, къ скотоводству явился въ свое время огромнымъ шагомъ впередъ, безъ котораго невозможно было никакое дальнѣйшее экономическое развитіе. Однако, съ теченіемъ времени пастушескій кочевой бытъ постепенно перестаетъ соотвѣтствовать потребностямъ растущаго населенія, не можетъ обезпечить ему достаточныхъ средствъ существованія и тогда переходъ отъ этого быта къ осѣдлымъ земледѣльческимъ занятіямъ становится экономической необходимостью. На этомъ развитіе, конечно, не останавливается. Упорное сохраненіе старыхъ системъ земледѣлія въ то время, когда измѣнившіяся условія требуютъ перехода къ болѣе цѣннымъ культурамъ и къ различнымъ видамъ обрабатывающей промышленности, также задерживаетъ ростъ производительныхъ силъ страны и, слѣдовательно, является неблагопріятнымъ для общаго экономическаго развитія, какъ въ прежнее время косное пребываніе пастушескихъ племенъ въ кочевомъ состояніи и ихъ отвращеніе къ осѣдлости и земледѣлію. Такое же относительное значеніе, какъ различные виды добывающей и обрабатывающей промышленности, имѣютъ и различныя формы эко-

номической организаціи. Достаточно указать на цеховую организацію, которая до XV—XVI столѣтій оказала большія услуги развитію производительныхъ силъ европейскихъ народовъ, но потомъ стала сильнымъ препятствіемъ дальнѣйшему ихъ росту и должна была уступить мѣсто системѣ свободы промышленности. Послѣдняя, однако, уже и въ настоящее время оказывается во многихъ случаяхъ не отвѣчающей требованіямъ дальнѣйшаго развитія и наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ и богатствъ современныхъ народовъ и потому уже подвергается въ свою очередь существеннымъ ограниченіямъ и видоизмѣненіямъ

Изложенныя мысли объ относительномъ значеніи различныхъ экономическихъ формъ и явленій въ области народнаго хозяйства опредѣляютъ совершенно положительнымъ образомъ и задачи экономической политики государства. Послѣднія сводятся, по нашему мнѣнію, къ слѣдующему, возможное техническое усовершенствованіе народнаго труда, развитіе въ населеніи энергіи и предпріимчивости, направленіе народной производительности на такія отрасли добывающей и перерабатывающей промышленности и содѣйствіе такимъ формамъ и системамъ экономической организаціи, при которыхъ наилучшимъ образомъ осуществляется выше указанный основной принципъ всякой экономической дѣятельности человѣка—стремленіе къ достиженію наибольшаго полезнаго эффекта съ наименьшими затратами личныхъ и матеріальныхъ средствъ Идеаломъ экономической политики государства должно быть, какъ говоритъ проф Вернеръ Зомбартъ [1]), „хозяйственное совершенство (Wirtschaftiche Vollkommenheit)“, выражающееся въ системѣ возможно высшаго экономическаго развитія, т. е. въ „хозяйственной системѣ возможно высшей производительности (Wirtschafts-System der höchsten Productivitat)“. Конечно, достиженіе высшей степени хозяйственнаго совершенства не служитъ, какъ справедливо замѣчаетъ Зомбартъ, само по себѣ цѣлью человѣческаго общежитія. Осуществленіе его должно быть лишь средствомъ для достиженія другихъ высшихъ цѣлей человѣка. Но оно является идеаломъ собственно экономической (по терминологіи Зомбарта, соціальной) политики, которая должна стремиться къ созданію такой организаціи экономической жизни, при которой получается наибольшая плодотворность общественнаго труда и, слѣдовательно, „создается для общества возможность мало работать и много производить“. Только на этой реальной основѣ впервые становится возможнымъ широкое и всестороннее развитіе человѣческой личности и дѣйствительное улучшеніе общественныхъ формъ. При болѣе совершенномъ хозяйственномъ

---

[1]) Werner Sombart, Ideale der Socialpolitik, въ Archiv für sociale Gesetzgebung und Statistik, 1897, B. X, Heft 1, стр. 44.

строѣ и на почвѣ создаваемыхъ имъ условій всегда можно лучше приспособиться къ требованіямъ морали и справедливости. Если же экономическое развитіе прекратилось, то становится невозможнымъ не только существованіе, достойное человѣка какъ нравственной личности, но и вообще никакое культурное существованіе. Нужно принимать какъ данныя тѣ условія человѣческаго общежитія, которыя вызываются требованіями успѣшной экономической дѣятельности, и затѣмъ уже лишь въ предѣлахъ этихъ условій, но не отказываясь отъ нихъ, добиваться осуществленія идеаловъ морали и справедливости [1]).

Всецѣло присоединяясь къ этимъ мыслямъ проф. Зомбарта, мы признаемъ, что въ области экономической политики высшимъ постулатомъ общаго блага должно быть хозяйственное совершенствованіе, выражающееся въ возможно высшемъ развитіи и наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ народнаго хозяйства. Только этотъ постулатъ отвѣчаетъ, по нашему мнѣнію, дѣйствительному общему благу государственнаго организма во всей его совокупности, а не какимъ-либо особеннымъ интересамъ составляющихъ его отдѣльныхъ группъ и классовъ населенія. Вмѣстѣ съ тѣмъ точка зрѣнія возможнаго хозяйственнаго совершенствованія даетъ и высшую руководящую цѣль всей экономической политикѣ государства, вноситъ единство въ огромное разнообразіе практическихъ мѣръ экономической политики и можетъ послужить вполнѣ опредѣленнымъ критеріемъ, чтобы разобраться въ безконечномъ множествѣ переплетающихся и нерѣдко прямо противоположныхъ интересовъ и требованій практической жизни. Примиреніе и „справедливое" согласованіе этихъ интересовъ, которое чаще всего выставляется какъ наиболѣе правильный и разумный принципъ практической политики, на самомъ дѣлѣ не даетъ никакихъ твердыхъ и опредѣленныхъ указаній для руководства на практикѣ и потому на самомъ дѣлѣ приводитъ или къ колебаніямъ, неустойчивости и противорѣчивости принимаемыхъ мѣръ, или къ прямому подчиненію государственной политики наиболѣе вліятельнымъ въ данный моментъ интересамъ. Принятіе же такихъ мѣръ, которыя дѣйствительно обезпечиваютъ необходимыя условія для наиболѣе успѣшнаго и быстраго развитія народнаго хозяйства, можетъ являться при дѣйствіи системы примиренія и согласованія противоположныхъ интересовъ лишь въ рѣдкихъ и исключительныхъ случаяхъ. Слѣдующіе примѣры могутъ пояснить нашу мысль. Когда проводятся новыя желѣзныя дороги и вслѣдствіе этого мѣстное населеніе, занимавшееся извозомъ, лишается своего привычнаго заработка, а цѣлые обширные раіоны, расположенные вблизи

[1]) Sombart, ib., S 36—37

рынковъ сбыта, утрачиваютъ огромныя экономическія преимущества, которыми они пользовались въ прежнее время благодаря географической близости къ этимъ рынкамъ, когда развиваются крупныя фабрично-заводскія предпріятія и гибнутъ прежнія менѣе совершенныя формы кустарной, ремесленной и мануфактурной промышленности, когда разлагаются старыя формы экономическихъ отношеній (крѣпостное право, цеховая система) и окончательное паденіе ихъ угрожаетъ весьма крупнымъ интересамъ цѣлыхъ многочисленныхъ классовъ населенія и т. д., то во всѣхъ этихъ случаяхъ никакое примиреніе противоположныхъ интересовъ невозможно по самому существу дѣла. Одни изъ этихъ интересовъ должны въ концѣ концовъ всецѣло уступить свое мѣсто другимъ. Конечно, мы не утверждаемъ, что съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ должны исчезнуть всѣ другіе существующіе въ странѣ способы перевозки, или что съ возникновеніемъ крупной индустріи должны прекратиться всѣ мелкія формы промышленности. Гужевой извозъ не только продолжаетъ дѣйствовать даже при наличности очень густой рельсовой сѣти, но во многихъ случаяхъ является необходимымъ дополненіемъ къ рельсовымъ путямъ сообщенія. Равнымъ образомъ и мелкія формы предпріятій продолжаютъ сохранять за собою исключительное преобладаніе въ извѣстныхъ отрасляхъ промышленности и торговли, тогда какъ въ другихъ онѣ давно уже вытѣснены крупнымъ капиталомъ, организовавшимъ все дѣло въ крупныя предпріятія. Даже различные элементы цеховой организаціи и отношеній земельной зависимости долгое время сохраняются на ряду съ системой свободы промышленности и земледѣльческаго труда. Мы думаемъ, что такое совмѣстное существованіе различныхъ экономическихъ формъ и организаціи не только неизбѣжно въ силу необходимой постепенности процесса экономическаго развитія, но, что въ извѣстныхъ случаяхъ оно является вмѣстѣ съ тѣмъ и вполнѣ цѣлесообразнымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Наша мысль заключается лишь въ томъ, что если для даннаго района и сообщенія дѣйствительно выяснилась экономическая выгодность перехода отъ гужевой перевозки къ паровому транспорту, то извозопромышленники должны уступить мѣсто желѣзной дорогѣ, а производительные раіоны, ближайшіе къ потребительнымъ рынкамъ, должны допустить участіе отдаленныхъ мѣстностей въ снабженіи этихъ рынковъ, хотя бы это въ концѣ концовъ заставило ихъ даже вовсе прекратить свое прежнее производство. То же самое относится и къ другимъ упомянутымъ выше примѣрамъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ стремленіе поддержать и оградить интересы, связанные съ отживающими экономическими элементами и формами, приводитъ къ необходимости отказаться вполнѣ или отчасти отъ дальнѣйшаго развитія производительныхъ силъ страны и слѣдовательно идти сознательно

на застой и, какъ неизбѣжное послѣдствіе его, на постепенный упадокъ всей экономической жизни народа. Конечно, принятіе государственныхъ мѣръ, способствующихъ переходу къ новому экономическому состоянію и къ новымъ формамъ экономической организаціи, можетъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже должно сопровождаться особыми мѣрами, имѣющими цѣлью оказать помощь тѣмъ классамъ и группамъ населенія, интересы которыхъ страдаютъ отъ совершающихся реформъ, облегчить имъ возможность приспособиться къ новымъ условіямъ жизни и дѣятельности. Но во всѣхъ такихъ случаяхъ непремѣнно слѣдуетъ имѣть въ виду конечную цѣль и твердо помнить, что истинные и дѣйствительно общіе интересы всего государственнаго организма всегда требуетъ развитія и роста производительныхъ силъ народнаго хозяйства и никогда не могутъ быть достигаемы путемъ задержки этого развитія или путемъ непроизводительнаго расточенія существующихъ силъ и накопленныхъ богатствъ страны.

Таковъ высшій руководящій принципъ, которому должна слѣдовать, по нашему мнѣнію, государственная власть во всѣхъ сферахъ своей экономической политики. Желѣзнодорожное хозяйство не составляетъ въ этомъ отношеніи никакого исключенія въ ряду всѣхъ прочихъ областей экономической жизни народа и всѣхъ прочихъ отраслей его промышленной дѣятельности. Поэтому желѣзнодорожная политика государства должна быть лишь однимъ изъ звеньевъ въ общей системѣ его экономической политики и въ своей спеціальной области должна стремиться къ осуществленію тѣхъ же задачъ и цѣлей, которыя преслѣдуетъ государство въ отношеніи всей экономической жизни народа вообще. Эти общія задачи экономической политики государства сводятся, какъ слѣдуетъ изъ всего сказаннаго, къ созданію такой организаціи и такого управленія экономической жизнью страны, которыя обезпечиваютъ наилучшую утилизацію и возможно высшее развитіе производительныхъ силъ народнаго хозяйства, такъ какъ только этимъ путемъ можетъ быть достигнуто наиболѣе полное и широкое удовлетвореніе разнообразныхъ потребностей всего народа съ возможно меньшими для него издержками. Соотвѣтственно съ этимъ задача желѣзнодорожной политики должна заключаться въ созданіи такой организаціи и такого управленія желѣзнодорожнымъ дѣломъ, при которыхъ сооруженіе усовершенствованныхъ рельсовыхъ путей сообщенія въ странѣ и вся ихъ эксплоатація отвѣчали бы указанной общей цѣли экономической политики. Въ частности и управленіе желѣзнодорожными тарифами, составляющее одну изъ важнѣйшихъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства, должно служить той же конечной цѣли, т. е. возможно высшему развитію и наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ страны. При этомъ, конечно, мы не выдѣляемъ самыя желѣзныя дороги изъ

общаго органическаго состава народнаго хозяйства, какъ нѣчто противоположное остальнымъ его частямъ, и, указывая на развитіе производительныхъ силъ какъ на руководящую цѣль управленія тарифами, мы разумѣемъ всю совокупность производительныхъ силъ народнаго хозяйства въ цѣломъ, а слѣдовательно и тѣ капиталы и трудъ, которые вложены въ желѣзныя дороги и постоянно затрачиваются на ихъ эксплоатацію. Мы дѣлаемъ эту оговорку въ виду того, что желѣзнодорожный транспортъ не всегда совершается ради цѣлей производства, составляя одну изъ стадій производственнаго процесса, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ является самъ по себѣ простымъ актомъ потребленія, не дающимъ никакихъ дальнѣйшихъ производственныхъ результатовъ. Приведенная формулировка руководящей задачи управленія желѣзнодорожными тарифами обнимаетъ обѣ категоріи желѣзнодорожныхъ перевозокъ, такъ какъ очевидно, что какъ въ тѣхъ, такъ и въ другихъ случаяхъ одинаково должно стремиться къ тому, чтобы удовлетвореніе потребности въ желѣзнодорожномъ транспортѣ достигалось съ возможно меньшими издержками для народнаго хозяйства или, иначе говоря, съ помощью возможно лучшей утилизаціи затрачиваемыхъ для того капиталовъ и производительныхъ силъ.

Итакъ, желѣзнодорожная политика имѣетъ ту же конечную цѣль, что и общая экономическая политика государства—достиженіе наиболѣе полнаго и широкаго удовлетворенія потребностей путемъ возможно высшаго развитія и наилучшаго использованія производительныхъ силъ народнаго хозяйства. Но эта конечная цѣль желѣзнодорожной политики еще не разрѣшаетъ вопроса о тѣхъ конкретныхъ ближайшихъ задачахъ и правилахъ тарификаціи, которыя могутъ быть поставлены какъ прямая и непосредственная обязанность управленія желѣзнодорожными тарифами, точно такъ же какъ указанный общій принципъ экономической политики еще ничего не говоритъ о конкретныхъ цѣляхъ и принципахъ, которыми управляется дѣятельность отдѣльныхъ торгово-промышленныхъ предпріятій. Осуществленіе указанной общей цѣли экономической политики должно являться конечнымъ результатомъ работы желѣзнодорожной сѣти страны совмѣстно со всею совокупностью народнаго хозяйства, но указаніе на эту цѣль само по себѣ не даетъ еще опредѣленной практической программы, которою могли бы руководствоваться въ своей непосредственной дѣятельности по установленію тарифовъ какъ сами желѣзныя дороги (государственныя или частныя), такъ и правительственныя учрежденія по тарифнымъ дѣламъ. Такая руководящая программа можетъ быть дана только опредѣленною системою управленія желѣзнодорожными тарифами въ смыслѣ совокупности конкретныхъ задачъ и принциповъ тарификаціи, которые могли бы имѣть непо-

средственное примѣненіе на практикѣ. Такимъ образомъ необходимо обратиться къ выясненію вопроса о тѣхъ конкретныхъ требованіяхъ и принципахъ, которымъ должны удовлетворять желѣзнодорожные тарифы, чтобы желѣзныя дороги осуществляли наилучшимъ образомъ присущую имъ функцію въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства.

Приступая къ разсмотрѣнію этого вопроса, нельзя прежде всего не замѣтить, что самая постановка его, содержащая въ себѣ уже требованіе государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожные тарифы, вызывается существеннымъ различіемъ въ общемъ характерѣ и условіяхъ желѣзнодорожнаго дѣла и тѣхъ областей экономическои дѣятельности народа, которыя предоставляются частной предпріимчивости. Въ отношеніи отдѣльныхъ предпріятій, дѣйствующихъ въ этихъ хозяйственныхъ областяхъ, на практикѣ собственно даже не возникаетъ вопроса о томъ, какои конкретнои цѣли они должны служить. Эту цѣль свободно ставятъ сами предприниматели, и признается совершенно естественнымъ, что они стремятся къ полученію въ конечномъ результатѣ возможно высшеи прибыли на затраченные капиталы. Еще менѣе идетъ рѣчь о томъ, какими принципами и разсчетами отдѣльные предприниматели должны руководствоваться при назначеніи цѣнъ за свои товары и услуги, чтобы предпріятія ихъ наилучшимъ образомъ содѣйствовали общимъ цѣлямъ народнаго хозяйства. Экономическая теорія ограничивается изученіемъ фактическаго развитія явленій, относящихся къ этои области, изслѣдованіемъ экономическихъ законовъ, опредѣляющихъ стоимость и цѣны хозяйственныхъ благъ, поступающихъ въ сферу торгово-промышленныхъ оборотовъ, и если въ результатѣ анализа выставляются какія-либо практическія требованія, то они касаются не образа дѣйствія отдѣльныхъ предпринимателей, но общихъ условій и порядка экономическаго строя. Наконецъ, что касается формы и порядка назначенія цѣнъ (напр., посредствомъ торга съ контрагентомъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, или назначеніе постоянныхъ и равныхъ цѣнъ для всѣхъ покупателеи, объявленіе прейскурантовъ во всеобщее свѣдѣніе и т. д.), то и въ этомъ отношеніи въ большинствѣ отраслеи торговли и промышленности наблюдается полная свобода самихъ предпринимателей.

Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ положеніе и роль распорядителей предпріятій представляются совершенно иными. Только въ первый періодъ исторіи желѣзныхъ дорогъ въ нѣкоторыхъ странахъ дѣлались опыты основать желѣзнодорожное хозяйство на принципахъ свободы промышленности. Такъ было въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, гдѣ исторія желѣзнодорожной политики начинается почти полнымъ невмѣшательствомъ въ желѣзнодорожное дѣло. Но и тогда уже были люди, считавшіе желѣзныя дороги пред-

метомъ особенно не свойственнымъ для полной свободы промышленности. Уже самъ изобрѣтатель паровоза Г. Стефенсонъ [1]) предусматривалъ сначала же тенденцію этихъ путей сообщенія къ монополизаціи. Р. Пиль и Гладстонъ [2]) были убѣждены, что изъ конкурренціи между желѣзными дорогами выйдетъ только болѣе сильная и крѣпкая монополія. Впрочемъ, и законодательная власть уже при самомъ возникновеніи желѣзныхъ дорогъ до извѣстной степени признавала за ними монопольный характеръ и вслѣдствіе этого ограничивала свободу установленія провозныхъ платъ максимальными тарифами. Повсемѣстный опытъ позднѣйшаго времени, равно какъ и теоретическія изслѣдованія наиболѣе компетентныхъ ученыхъ все болѣе и болѣе выясняли неприложимость системы свободы промышленности къ желѣзнодорожному дѣлу и настоятельную необходимость государственнаго вмѣшательства въ это дѣло. Въ настоящее время можно считать общепризнаннымъ въ экономической наукѣ мнѣніе, что примѣненіе принциповъ частной предпримчивости и свободной конкурренціи къ сооруженію рельсовыхъ путей сообщенія и къ ихъ эксплоатаціи, безъ болѣе или менѣе широкаго контроля, руководительства или даже прямого вмѣшательства государственной власти, отнюдь не можетъ гарантировать правильной постановки желѣзнодорожнаго хозяйства согласно съ общими интересами страны. Это положеніе принято и практикою всѣхъ главнѣйшихъ странъ Европы и Америки, въ которыхъ повсюду правительства не только руководятъ сооруженіемъ желѣзнодорожной сѣти, но и имѣютъ болѣе или менѣе широкій контроль за эксплоатаціею ея и за установленіемъ тарифовъ.

Итакъ, необходимость государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло является общепризнанной и едва ли требующей новыхъ доказательствъ и подтвержденій. Если же въ нижеслѣдующемъ изложеніи мы находимъ все-таки нужнымъ остановиться на этомъ вопросѣ, то лишь для того, чтобы напомнить тѣ дѣйствительныя причины, которыя повсюду привели къ болѣе или менѣе широкому вмѣшательству государственной власти въ установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, такъ какъ выясненіе этихъ причинъ можетъ, по нашему мнѣнію, въ значительной степени содѣйствовать правильному разрѣшенію поставленнаго выше вопроса о томъ, какія конкретныя задачи и принципы тарификаціи должны быть указаны управленіямъ желѣзнодорожными тарифами какъ обязательныя для примѣненія на практикѣ.

Существуетъ очень распространенное мнѣніе, по которому госу-

[1]) По словамъ проф. Селигмана, его сынъ Робертъ. См. Яжулъ, промысл. синдикаты стр. 2.

[2]) См. Цѣхановецкій. Жел. дороги и государство. 1869.

дарственное вмѣшательство въ желѣзнодорожные тарифы является необходимымъ вслѣдствіе общегосударственнаго значенія желѣзныхъ дорогъ. Правильное функціонированіе этихъ путей сообщенія представляется столь важнымъ условіемъ общаго развитія народнаго хозяйства, а тарифы платъ, взимаемыхъ ими за свои услуги, затрагиваютъ столь крупные общественные интересы, что государство не можетъ оставлять завѣдываніе тарифнымъ дѣломъ въ безконтрольномъ распоряженіи частныхъ предпринимателей и, такимъ образомъ, ставить въ зависимость отъ ихъ усмотрѣнія и своекорыстія самые существенные государственные и народные интересы.

Этотъ взглядъ на общеполезность желѣзныхъ дорогъ, какъ на главный мотивъ и основаніе для государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло, не только порождаетъ крайнюю шаткость и неопредѣленность руководящихъ идей и принциповъ по вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства, но и служитъ однимъ изъ важнѣйшихъ источниковъ прямо ошибочныхъ выводовъ относительно тѣхъ практическихъ задачъ и принциповъ, которымъ должны удовлетворять желѣзнодорожные тарифы. Мнѣніе о необходимости государственнаго руководительства тарифнымъ дѣломъ, именно, въ виду общеполезнаго характера желѣзныхъ дорогъ, служитъ главнѣйшимъ основаніемъ для постоянныхъ требованій пониженія провозныхъ платъ, доходящихъ въ послѣдовательномъ развитіи до требованія предоставленія желѣзныхъ дорогъ во всеобщее безвозмездное пользованіе. То же мнѣніе даетъ главную опору и другому не менѣе ошибочному взгляду на задачи тарификаціи, по которому желѣзнодорожные тарифы должны служить въ рукахъ правительства простымъ орудіемъ его торгово-промышленной политики для воздѣйствія на развитіе экономической жизни страны въ тѣхъ направленіяхъ, которыя признаются въ данный моментъ наиболѣе желательными и полезными. Ошибочность въ выборѣ цѣлей тарификаціи неизбѣжно приводитъ къ неправильнымъ выводамъ, къ шаткости и сбивчивости понятій и относительно принциповъ построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, равно какъ и относительно сравнительныхъ достоинствъ ихъ различныхъ видовъ и формъ. Ниже мы представимъ подробный разборъ всѣхъ этихъ взглядовъ, теперь же необходимо сказать нѣсколько словъ для выясненія ошибки, лежащей въ основаніи мысли о томъ, будто общеполезность желѣзныхъ дорогъ служитъ главнѣйшимъ мотивомъ для государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло вообще и въ установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ частности.

Мнѣніе это предполагаетъ общее положеніе, что свободному распоряженію частныхъ лицъ могутъ быть предоставлены только ихъ собственные частные интересы, т. е. сфера такъ называемаго частнаго хозяйства. Все же, что выходитъ изъ круга индивидуальныхъ

интересовъ и затрагиваетъ въ большей или меньшей мѣрѣ интересы общественные, должно составлять предметъ дѣятельности государственной или общественной власти или, по крайней мѣрѣ, подлежать ихъ ближайшему надзору и руководительству. Положеніе это никакъ нельзя признать правильнымъ. Оно противорѣчитъ всей современной дѣйствительности, и послѣдовательное проведеніе его въ практической жизни до чрезвычайности расширило бы предѣлы государственнаго вмѣшательства, въ корнѣ подорвало бы личную энергію и предпріимчивость и нанесло бы огромный вредъ всему народному хозяйству. Въ сложномъ строѣ современной экономической жизни, основанной на принципахъ профессіональнаго и территоріальнаго раздѣленія труда, всѣ части которой находятся въ тѣснѣйшей взаимной зависимости и обусловленности, едва ли можно указать много такихъ родовъ хозяйственной дѣятельности, въ успѣшномъ развитіи которыхъ не было бы заинтересовано въ томъ или другомъ отношеніи все общество. Если надлежащее удовлетвореніе потребности въ желѣзнодорожномъ транспортѣ несомнѣнно имѣетъ общегосударственное значеніе, то неужели правильный ходъ тѣхъ отраслей промышленности, которыя снабжаютъ населеніе пищею, жилищемъ и другими предметами первой необходимости, не имѣетъ еще болѣе широкаго общественнаго значенія? Недостаточность производства въ этихъ промышленностяхъ или чрезмѣрное повышеніе цѣнъ сопровождаются положительными общественными бѣдствіями. Далѣе можно указать на цѣлый рядъ различныхъ отраслей добывающей и обрабатывающей промышленности, какъ добыча каменнаго угля, нефти, руды, соли, на производства керосиновое, желѣзодѣлательное всякихъ видовъ, мукомольное, хлопчатобумажное, судостроительное дѣло и т. д., и т. д., о важномъ значеніи которыхъ для всего народнаго хозяйства едва ли возможны какіе-либо споры. Тѣмъ не менѣе, несмотря на огромное общественное значеніе всѣхъ этихъ отраслей промышленности, ни въ одной странѣ правительства не ставятъ себѣ задачею по отношенію къ нимъ ни регулированія размѣровъ производства, ни назначенія цѣнъ на ихъ продукты, предоставляя это собственному усмотрѣнію частныхъ предпринимателей. И мы убѣждены, что потребности общества, снабженію которыхъ служатъ эти отрасли промышленности, удовлетворяются съ помощью частной предпріимчивости и частныхъ капиталовъ гораздо лучше и съ гораздо меньшими издержками для народнаго хозяйства, чѣмъ это дѣлалось бы при государственномъ вмѣшательствѣ. Провести какія-нибудь границы между сферами общественныхъ и частныхъ интересовъ положительно невозможно. Каждое экономическое явленіе, какъ бы ни казался узокъ кругъ его дѣйствія, всегда имѣетъ извѣстное значеніе не только для интересовъ отдѣльныхъ личностей, непосредственно имъ затрагиваемыхъ, но и

для всего общества и государства. Поэтому заинтересованность общества въ томъ или другомъ хозяйственномъ процессѣ отнюдь не можетъ служить критеріемъ для установленія предѣловъ государственнаго вмѣшательства въ экономическую жизнь народа.

Предоставленіе однѣхъ областей народнаго хозяйства личной предпріимчивости и свободному дѣйствію частныхъ лицъ и подчиненіе другихъ хозяйственныхъ сферъ ближайшему вѣдѣнію самой государственной власти обусловливается не частнымъ или общественнымъ значеніемъ ихъ, но особеннымъ характеромъ и строемъ каждой хозяйственной сферы и опредѣляется въ зависимости отъ спеціальныхъ условій дѣятельности въ каждой изъ нихъ. Если особенный характеръ и условія какой-либо данной отрасли промышленности таковы, что ея конечная цѣль — удовлетвореніе соотвѣтственной потребности съ наименьшими издержками для народнаго хозяйства— достигается свободнымъ дѣйствіемъ частныхъ экономическихъ силъ, то государственное вмѣшательство не должно имѣть мѣста въ этой отрасли промышленности Наоборотъ, если въ извѣстныхъ хозяйственныхъ сферахъ частныя силы являются по своимъ размѣрамъ недостаточными, или, въ особенности, если по специальнымъ условіямъ дѣятельности въ этихъ сферахъ частныя экономическія силы вслѣдствіе присущихъ имъ свойствъ оказываются непригодными для того, чтобы обезпечить надлежащее снабженіе соотвѣтственныхъ потребностей общества, то въ такихъ сферахъ народнаго хозяйства система свободы промышленности должна быть признана неприложимою и онѣ должны быть подчинены общественному контролю и руководительству.

Эти общія положенія экономической политики, принятыя въ наукѣ еще со времени Р. фонъ-Моля, вполнѣ примѣняются и къ опредѣленію отношеній между государствомъ и желѣзными дорогами. Причины, вызывающія необходимость государственной помощи и государственнаго вмѣшательства въ отношеніи желѣзнодорожнаго дѣла, заключаются въ томъ, что свободное дѣйствіе частныхъ экономическихъ силъ оказывается, какъ выяснено теоретическими изслѣдованіями и подтверждается повсемѣстною практикою, рѣшительно неспособнымъ создать правильную постановку этого дѣла согласно съ общими интересами страны. Правда, чисто фактическая недостаточность единичныхъ силъ, побуждавшая государственную власть въ прежнее время, при слабомъ еще экономическомъ развитіи, принимать на себя производство даже небольшихъ дорожныхъ сооруженій, не можетъ въ настоящее время имѣть существеннаго значенія по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Современныя условія экономической дѣятельности даютъ легкую возможность устройства на частныя средства самыхъ колоссальныхъ предпріятій. По тѣмъ съ большею

силою выступаетъ другая изъ вышеуказанныхъ причинъ, вызывающихъ необходимость государственнаго вмѣшательства, а именно, спеціальныя особенности желѣзнодорожнаго дѣла, вслѣдствіе которыхъ частныя экономическія силы съ присущими имъ основными свойствами являются рѣшительно непригодными для того, чтобы дать надлежащее удовлетвореніе потребности народнаго хозяйства въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Особенныя условія дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, а также размѣры и самый строй желѣзнодорожныхъ предпріятій представляются столь различными сравнительно съ большинствомъ другихъ отраслей промышленности, что положительно исключаютъ приложеніе системы свободы промышленности и требуютъ существенно иныхъ принциповъ организаціи и управленія. Положеніе, что не общественное значеніе желѣзныхъ дорогъ само по себѣ, а лишь особенныя условія желѣзнодорожнаго хозяйства вызываютъ необходимость государственнаго вмѣшательства, находитъ важное подтвержденіе и въ томъ еще обстоятельствѣ, что въ настоящее время возникаютъ все болѣе и болѣе настойчивыя требованія государственнаго вмѣшательства для регулированія такихъ остающихся до сихъ поръ свободными отраслей промышленности, которыя въ своемъ послѣдовательномъ развитіи приблизились уже въ значительной степени къ типическимъ условіямъ и особенностямъ желѣзнодорожной промышленности. По отношенію къ нѣкоторымъ изъ подобныхъ видовъ хозяйственной дѣятельности уже давно и практикуется въ болѣе или менѣе широкихъ размѣрахъ вмѣшательство государственной или общественной власти; таковы, напримѣръ, работы по орошенію, снабженіе большихъ городовъ водою, освѣщеніемъ. Въ то же время такія средства транспорта, какъ гужевой извозъ и водная перевозка, остаются въ огромномъ большинствѣ случаевъ совершенно свободными промыслами. За весьма рѣдкими исключеніями общественная власть не вмѣшивается въ эти отрасли транспортной промышленности съ цѣлью регулировать размѣры ихъ предложенія или цѣны за ихъ услуги, предоставляя это всецѣло частной предпріимчивости и свободной конкурренціи. Никто даже не возбуждаетъ вопроса, говоритъ Г. Конъ [1]), объ организаціи гужевого извоза на дорогахъ, открытыхъ для общаго пользованія, объ организаціи велосипедной ѣзды, которою пользуются тысячи посыльныхъ, спортсменовъ и т. п. И если, напротивъ того, въ каждомъ благоустроенномъ обществѣ возникаетъ настоятельное требованіе планомѣрнаго сооруженія и цѣлесообразнаго управленія дорогами, каналами, мостами, рельсовыми путями, телеграфами, телефонами, то это вызывается особенными условіями дѣятельности этихъ хозяйственныхъ учрежденій, вслѣдствіе которыхъ частная предпріим-

[1]) Gustaw Cohn, System der Nationalökonomie, Stuttgart, 1898, S. 786

чивость и свободная конкурренція не могутъ дать такихъ же благопріятныхъ результатовъ, какъ въ большинствѣ другихъ областей народнаго хозяйства.

На этомъ вопросѣ необходимо остановиться съ нѣкоторою подробностью. Система свободы промышленности представляетъ такую хозяйственную организацію, при которой снабженіе страны необходимыми предметами потребленія основывается на дѣйствіи двухъ началъ: личнаго интереса самихъ предпринимателей и свободной конкурренціи между ними. Механизмъ дѣйствія этихъ двухъ экономическихъ силъ теоретически представляется въ слѣдующемъ видѣ Цѣль всякаго частнаго предпріятія заключается въ полученіи возможно большей чистой прибыли, а такъ какъ величина послѣдней зависитъ отъ разницы между цѣнами продуктовъ и издержками производства, то каждый предприниматель стремится поднять цѣны какъ можно выше и понизить издержки до возможнаго минимума. Какъ только въ какой-либо отрасли торговли или промышленности это удается въ такой мѣрѣ, что прибыль ея начинаетъ превышать среднюю норму,—немедленно къ ней привлекаются новые предприниматели и новые капиталы, вступающіе съ старыми предпріятіями въ конкурренцію за преобладаніе на рынкѣ. Усиливающееся вслѣдствіе этого снабженіе ведетъ къ пониженію цѣнъ, а вмѣстѣ съ ними и къ сокращенію прибыли отдѣльныхъ предпріятій до обычной въ странѣ средней нормы. Если при этомъ и бываютъ иногда случаи паденія цѣнъ ниже издержекъ производства и пониженія прибыли ниже средняго уровня, то такое состояніе не можетъ продолжаться сколько-нибудь долго, такъ какъ оно немедленно вызываетъ обратный отливъ капиталовъ, сокращеніе снабженія и соотвѣтственное повышеніе цѣнъ. Такимъ образомъ, вслѣдствіе дѣйствія свободной конкурренціи прибыли предпринимателей въ различныхъ отрасляхъ промышленности постоянно тяготѣютъ къ одному среднему уровню, что, съ своей стороны, приводитъ къ установленію цѣнъ на продукты въ строгомъ соотвѣтствіи съ издержками производства. Эти законы дѣйствія свободной конкурренціи имѣютъ чрезвычайно важное значеніе для общаго хода народнаго хозяйства, обезпечивая ему цѣлесообразность и согласіе съ общими интересами. Каждый предприниматель, встрѣчая въ соперничествѣ другихъ предпринимателей объективную преграду для произвольнаго повышенія цѣнъ, вынужденъ для сохраненія своего положенія на рынкѣ и увеличенія прибыли обратить свои усилія на сокращеніе издержекъ производства до возможнаго минимума. Въ этой борьбѣ между многими производителями побѣда остается, конечно, за тѣмъ изъ нихъ, чье предпріятіе находится въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ, кто проявляетъ больше энергіи, изобрѣтательности, умѣетъ примѣнять наиболѣе со-

вершенные и выгодные способы производства. Не выдержавшіе же конкурренціи уходятъ изъ данной отрасли промышленности и обращаются къ другимъ производствамъ, которыя еще не насыщены капиталами, въ которыхъ конкурренція слабѣе, или въ которыхъ они сами обладаютъ лучшимъ знаніемъ и искусствомъ веденія дѣла. Вмѣстѣ съ тѣмъ постоянный приливъ и отливъ капиталовъ препятствуетъ рѣзкимъ и сильнымъ колебаніямъ цѣнъ въ пространствѣ и времени, обезпечивая не только соотвѣтствіе ихъ съ издержками производства, но также и извѣстную устойчивость и равномѣрность ихъ для всѣхъ потребителей.

Въ общемъ итогѣ благотворные результаты хозяйственной организаціи, основанной на дѣйствіи свободной конкурренціи, могутъ быть въ теоріи сведены къ слѣдующимъ. Она возбуждаетъ предпріимчивость капиталистовъ, заставляетъ предпринимателей напрягать свою энергію до высшей степени, обезпечиваетъ сообразное съ потребностями общества размѣщеніе капиталовъ и производительныхъ силъ между различными отраслями промышленности и доводитъ издержки народнаго хозяйства по изготовленію необходимыхъ предметовъ потребленія до возможнаго минимума. Такимъ образомъ, конечнымъ результатомъ примѣненія системы свободы промышленности является наибольшее развитіе производительныхъ силъ народнаго хозяйства, наилучшая утилизація ихъ, и слѣдовательно, наилучшее снабженіе разнообразныхъ потребностей страны. Къ этому необходимо еще добавить, что, по ученію сторонниковъ этой системы, сила конкурренціи отличается въ области хозяйственныхъ явленій характеромъ неизбѣжности и, такъ сказать, непреодолимости, требуя для проявленія своего дѣйствія только одного—свободы, простого отсутствія юридическихъ препятствій въ видѣ монополій и государственной регламентаціи [1]).

Такова теоретическая схема свободной конкурренціи какъ опредѣленной системы организаціи народнаго хозяйства. Провозглашенная физіократами и разработанная Адамомъ Смитомъ и Рикардо, она долгое время занимала господствующее положеніе и въ экономической наукѣ, и въ практическихъ мѣропріятіяхъ многихъ государственныхъ дѣятелей Европы и Америки. Позднѣйшее развитіе экономической теоріи и, еще болѣе, новѣйшія теченія въ промышленной жизни цивилизованнаго міра сильно подорвали и ограничили убѣжденіе въ правильности взгляда на свободную конкурренцію какъ на несокрушимую и благодѣтельную силу всего народнаго хозяйства. Эти обстоятельства съ очевидностью выяснили, что принципъ свободной конкурренціи приводитъ къ указаннымъ благотворнымъ послѣдствіямъ

[1]) G. Cohn, System etc. стр. 141 и слѣд

только при наличности цѣлаго ряда извѣстныхъ условій, которыя въ дѣйствительности встрѣчаются далеко не вездѣ и не всегда. Прежде всего необходимо, чтобы капиталы и другія производительныя силы дѣйствительно могли свободно, быстро и безъ существенныхъ потерь перемѣщаться изъ одного мѣста въ другое и изъ одной отрасли промышленности въ другую, а остающіяся предпріятія могли развивать свою полную производительность. Затѣмъ не менѣе важно, чтобы въ отрасляхъ промышленности, подчиненныхъ принципу конкурренціи, отдѣльные предприниматели, несмотря на взаимную борьбу и поглощеніе однихъ предпріятій другими, оставались все-таки въ болѣе или менѣе значительномъ числѣ, притомъ въ такихъ условіяхъ дѣятельности, которыя затрудняли бы возможность соглашенія между ними. Послѣднее лучше всего обезпечивается легкою возможностью появленія новыхъ конкуррентовъ. Кромѣ этихъ двухъ главныхъ условій, необходимыхъ для обезпеченія прочнаго и благотворнаго дѣйствія конкурренціи на цѣны и производство, есть еще много разнаго рода обстоятельствъ законодательнаго, техническаго и психологическаго свойства, подъ вліяніемъ которыхъ для каждой отрасли промышленности, для каждаго народа и для каждой данной эпохи слагаются особыя условія, опредѣляющія степень напряженности конкурренціи и ея вліяніе на общіе интересы страны [1]).

Наиболѣе полное примѣненіе конкурренція находитъ въ сферѣ банковскихъ предпріятій и на рынкѣ цѣнныхъ бумагъ; затѣмъ она представляется господствующимъ началомъ также въ оптовой торговлѣ. Почти же повсюду въ другихъ областяхъ хозяйственной дѣятельности она встрѣчаетъ болѣе или менѣе значительныя препятствія и ограниченія. По мнѣнію Неймана, полнаго совпаденія всѣхъ условій, необходимыхъ для проявленія законовъ тяготѣнія цѣнъ къ извѣстному уровню издержекъ производства и прибылей къ одной средней нормѣ въ разныхъ производствахъ, фактически никогда не бываетъ. Въ нѣкоторыхъ же отраслахъ промышленности условія для правильнаго дѣйствія конкурренціи оказываются настолько неблагопріятными, что конкурренція въ нихъ или вовсе прекращается, уступая мѣсто соглашеніямъ и монополизаціи этой промышленности, или же, въ тѣхъ случахъ, когда она все-таки продолжаетъ дѣйствовать, въ результатѣ ея примѣненія получается не регулированіе данной отрасли промышленности въ общихъ интересахъ, а лишь расточеніе производительныхъ силъ и нарушеніе правильнаго хода народнаго хо-

[1]) Cohn, System etc., B. III, 141—157 Д. Н. Пихно, Основанія полит. экономіи, стр. 158—162. Neumann, Die Gestaltung des Preises въ Handbuch der Pol. Oek. Schonberg'a, B I, стр. 29. Янжулъ, Промысловые синдикаты, стр. 4—10. Arthur T. Hadley, Le transport par les chemins de fer, стр. 80—106.

зяйства. Экономическое развитіе новѣйшаго времени приняло такое направленіе, при которомъ эти неблагопріятныя для приложенія принципа конкурренціи условія постоянно болѣе и болѣе усиливаются и число отраслей промышленности, въ которыхъ дѣйствіе этого принципа встрѣчаетъ сильныя ограниченія и препятствія или даже вовсе исключается, постепенно растетъ. Прежнія юридическія и естественныя монополіи дѣйствительно рушились подъ вліяніемъ политическаго и экономическаго развитія XIX вѣка, но за то нынѣ постоянно возникаютъ новыя монополіи—промышленныя въ видѣ множества разнаго рода соглашеній и союзовъ между предпринимателями однѣхъ и тѣхъ же отраслей промышленности и торговли, каковы ring'и, картели, синдикаты, тресты, получившіе въ новѣйшее время огромное распространеніе во всѣхъ промышленныхъ странахъ. Это замѣчательное явленіе нашего времени стоитъ въ непосредственной причинной связи, а отчасти даже является простымъ выраженіемъ могущественной тенденціи современной экономической жизни къ концентраціи капиталовъ и централизаціи производительныхъ силъ. Широкое приложеніе къ промышленности машиннаго производства и другихъ техническихъ усовершенствованій вмѣстѣ съ непосредственными огромными преимуществами крупныхъ размѣровъ производства сравнительно съ малыми привели къ очень существеннымъ измѣненіямъ въ общемъ строѣ и характерѣ промышленной жизни. Характерными чертами этихъ измѣненій являются сильный ростъ крупной промышленности, сокращеніе числа самостоятельныхъ предпріятій при увеличеніи общей суммы ихъ производства, постоянно усиливающееся преобладаніе въ составѣ предпріятій основныхъ капиталовъ надъ оборотными [1]) и, наконецъ, чрезвычайное усложненіе самаго строя предпріятій. Эти перемѣны существеннымъ образомъ преобразовали условія экономической дѣятельности, основанной на началахъ личной предпріимчивости и свободной конкурренціи. Они чрезвычайно затруднили, а въ значительной степени сдѣлали и совершенно невозможнымъ перемѣщеніе капиталовъ и производительныхъ силъ изъ однѣхъ отраслей промышленности въ другія и такимъ образомъ подорвали главное основаніе для благотворнаго и согласнаго съ общими интересами дѣйствія началъ личнаго интереса и свободной конкурренціи [2]). Большая часть затратъ современныхъ предпріятій заключается въ основныхъ капиталахъ, въ сложныхъ и дорого стоящихъ машинахъ и зданіяхъ, назначеніе которыхъ не можетъ быть

[1]) Весьма интересныя по этому предмету фактическія данныя Макъ-Куллоха, Маршаля и Шульце-Геверницта см. у Гобсона, Эволюція современнаго капитализма, русскій пер., Спб., 1898, стр. 96—97. Эти же данныя принимаетъ Янжулъ, Промысл. синдикаты, стр. 8—9.

[2]) A. Hadley, Le transport par les chemins de fer, p. 91.

измѣняемо по произволу. Такія предпріятія съ самаго начала разсчитываются на прочное существованіе и на продолжительный періодъ дѣйствія. Пониженіе цѣнъ подъ вліяніемъ конкурренціи ниже издержекъ производства отнюдь не можетъ вызвать перемѣщенія капиталовъ въ другія промышленности, такъ какъ это было бы равносильно почти полному разоренію. Для современныхъ предпріятій часто гораздо убыточнѣе вовсе прекратить свое производство, чѣмъ продолжать его съ извѣстными потерями, отказавшись отъ полнаго покрытія собственныхъ издержекъ. Поэтому такія предпріятія въ случаѣ пониженія рыночныхъ цѣнъ, вмѣсто того, чтобы сократить предложеніе своихъ продуктовъ или услугъ, напротивъ того, напрягаютъ всѣ усилія, чтобы отстоять свое положеніе на рынкѣ и чтобы получать хоть какой-нибудь доходъ на вложенные капиталы. Главное средство для этого—расширеніе производства и сбыта, къ которому всѣ необходимо обращаются, не только не облегчаетъ, но лишь еще болѣе затрудняетъ и ухудшаетъ общее положеніе дѣла. Благодаря огромнымъ преимуществамъ, которыми пользуются крупныя предпріятія какъ въ отношеніи производства, такъ и въ отношеніи конкурренціи, предпріятія болѣе мелкія гибнутъ первыми въ этой борьбѣ, и число конкурентовъ постепенно сокращается. Но по мѣрѣ уменьшенія числа соперниковъ и роста силъ каждаго изъ нихъ конкурренція не только не ослабляется, но становится еще интенсивнѣе и разорительнѣе. „Уменьшеніе числа конкурентовъ на рынкѣ ни на іоту не облегчаетъ положенія дѣлъ, такъ какъ эта борьба достигаетъ своего максимума, когда два конкуррирующихъ предпріятія борются на жизнь и смерть“ (Гобсонъ, 130). „Промышленныя предпріятія, говоритъ проф. Яцжулъ, болѣе высоко организованныя и снабженныя наилучшими и наиболѣе дорогими машинами, отличаются, какъ правило, наибольшею рѣшительностью въ борьбѣ за рынокъ и готовностью нести за это всевозможныя жертвы“ (Промысловые синдикаты, стр. 383). При такихъ условіяхъ конкурренція неизбѣжно приводитъ цѣны на продукты къ крайнему угнетенію, а многія предпріятія къ разоренію и банкротству, принимающимъ въ отдѣльныхъ случаяхъ размѣры настоящаго бѣдствія въ формѣ промышленныхъ и торговыхъ кризисовъ. Съ какимъ огромнымъ расточеніемъ капиталовъ и производительныхъ силъ сопряжется подъ вліяніемъ принципа конкурренціи организація и ходъ нѣкоторыхъ отраслей промышленности, можно видѣть изъ слѣдующаго факта, обнаружившагося послѣ образованія въ 1890 г. въ Соединенныхъ Штатахъ водочнаго треста. Изъ 80-ти водочныхъ заводовъ, вошедшихъ въ составъ этого треста, оказалось возможнымъ закрыть 68, оставленные же въ дѣйствіи 12 заводовъ выработали въ первый же годъ послѣ образованія треста, не меньшее количество алкоголя,

чѣмъ прежде вырабатывали всѣ 80 заводовъ, и дали удовлетворительный дивидендъ на капиталы, вложенные во всѣ 80 предпріятій! [1]).

Совершенно понятно, что такія послѣдствія свободной конкурренціи возбуждаютъ въ средѣ самихъ предпринимателей энергичныя стремленія къ огражденію своихъ интересовъ. Съ уменьшеніемъ числа соперниковъ эти стремленія къ ослабленію и даже къ полному прекращенію конкурренціи еще болѣе усиливаются. Съ одной стороны, чѣмъ интенсивнѣе и разорительнѣе борьба, тѣмъ болѣе можно выиграть отъ примиренія, а въ то же время, чѣмъ меньше борцовъ, тѣмъ легче образовать соглашеніе и удержать его на продожительное время. Этимъ и объясняется огромное распространеніе въ новѣйшее время множества всякаго рода соглашеній и союзовъ между предпринимателями однѣхъ и тѣхъ же отраслей промышленности. Постоянно усиливающаяся концентрація капиталовъ и централизація производительныхъ силъ выражаются въ образованіи болѣе и болѣе крупныхъ союзовъ и сліяній отдѣльныхъ предпріятій, уже и ранѣе достигавшихъ въ акціонерной формѣ огромныхъ размѣровъ. Цѣль всѣхъ этихъ союзовъ и консолидацій—пріобрѣтеніе господствующаго положенія въ данной отрасли промышленности съ тѣмъ, чтобы регулировать производство и цѣны продуктовъ согласно съ интересами участниковъ.

Естественно, что этотъ процессъ монополизаціи промышленности вызываетъ въ массѣ публики, потребителей общее недовольство и опасенія, такъ какъ при отсутствіи конкурренціи собственный интересъ монопольнаго предпріятія отнюдь не представляетъ достаточныхъ гарантій, что размѣры производства и цѣны продуктовъ будутъ отвѣчать дѣйствительнымъ и справедливымъ интересамъ общества. Какую бы пользу ни приносили синдикаты и тресты для усовершенствованія производства и организаціи промышленности, конечная цѣль ихъ стремленій заключается, очевидно, не въ служеніи интересамъ общества, а въ достиженіи наибольшихъ выгодъ для своихъ участниковъ, и нѣтъ никакихъ объективныхъ препятствій къ тому, чтобы по крайней мѣрѣ въ нѣкоторыхъ случаяхъ они не могли добиваться собственныхъ выгодъ въ ущербъ интересамъ потребителей. Опасенія, вызванныя дѣятельностью синдикатовъ и трестовъ, доходятъ въ иныхъ случаяхъ до полнаго сомнѣнія въ пригодности принципа свободной конкурренціи какъ организующаго начала народнаго хозяйства вообще и служатъ однимъ изъ поводовъ для требованія коренной реформы самыхъ основаній существующаго хозяйственнаго строя въ цѣломъ. Однако, эти крайніе выводы нельзя не признать преждевре-

[1]) Cohn, System, III, стр. 152.

менными. Процессъ концентраціи капиталовъ въ рукахъ крупныхъ монопольныхъ союзовъ, хотя и подвинулся уже далеко въ нѣкоторыхъ отрасляхъ промышленности, до сихъ поръ встрѣчаетъ въ другихъ областяхъ очень существенныя препятствія. При этомъ одни союзы вступаютъ въ борьбу съ другими, а чрезмѣрное повышеніе цѣнъ на продукты очень часто вызываетъ къ жизни новыя самостоятельныя предпріятія. Сами синдикаты и тресты, при всемъ своемъ временномъ могуществѣ, нерѣдко оказываются далеко непрочными и легко распадаются, въ особенности если не пользуются защитою со стороны закона. Словомъ, накопившіеся до сихъ поръ факты изъ практическаго опыта въ этой области, равно какъ и научный ихъ анализъ отнюдь еще не даютъ основаній къ общему выводу въ томъ смыслѣ, что союзы и сліянія совершенно вытѣсняютъ начало конкурренціи изъ хозяйственной жизни и что поэтому вся система послѣдней должна быть построена на какомъ-либо другомъ принципѣ [1]). Эти факты дѣйствительно разрушаютъ ученіе о всемогуществѣ конкурренціи, но вовсе не даютъ основанія признать правильной соціалистическую догму о неизбѣжномъ переходѣ всякой конкурренціи въ монополію. Вопросъ о необходимыхъ преобразованіяхъ, о предѣлахъ и формахъ государственнаго вмѣшательства долженъ быть разрѣшаемъ особо въ отношеніи каждой отдѣльной области народнаго хозяйства на основаніи тщательнаго и всесторонняго изученія ея особенныхъ условій. Только послѣ спеціальнаго изученія подобнаго рода, говоритъ Гобсонъ, „мы можемъ научиться (что представляется дѣломъ первостепенной соціальной важности) отличать тѣ отрасли промышленности, которыя, концентрируясь болѣе и болѣе, стремятся въ концѣ концовъ къ частной или общественной монополіи, отъ тѣхъ, которыя стремятся сохраниться въ большомъ количествѣ конкуррирующихъ формъ и, наконецъ, отличать между послѣдними тѣ, въ которыхъ конкурренція можетъ развиться въ форму оздоровляющаго соперничества—стимула къ совершенству въ производствѣ, отъ тѣхъ, въ которыхъ конкурренція вполнѣ и въ большой части приводитъ лишь къ соціальной растратѣ силы“ [2]). Само собою разумѣется, что то, что является безусловно необходимымъ въ одной области хозяйства, отнюдь не можетъ быть признано по одному этому необходимымъ и для всей совокупности предпріятій, составляющихъ народное хозяйство. Но опытъ организаціи и регулированія однѣхъ отраслей крупной промышленности можетъ дать полезныя указанія для соот-

---

[1]) Cohn. System etc., III, стр. 155—156. Д И Пихно, Желѣзнодорожные тарифы, стр. 164.

[2]) Гобсонъ, Эволюція современнаго капитализма, русскій переводъ, введеніе стр. V.

вѣтственныхъ мѣръ и въ другихъ областяхъ, уже выработавшихъ аналогичныя условія. Въ этомъ отношеніи намъ представляется особенно важнымъ имѣющійся уже широкій опытъ государственнаго вмѣшательства въ желѣзнодорожное дѣло. Тщательное и всестороннее выясненіе его формъ, цѣлей и принциповъ можетъ оказать существенное содѣйствіе правильной постановкѣ и успѣшному разрѣшенію тѣхъ крупныхъ задачъ и вопросовъ, которые возникаютъ передъ современными государствами относительно необходимыхъ мѣръ для охраны общихъ интересовъ въ виду тѣхъ угрожающихъ послѣдствій, которыхъ можно ожидать отъ широкаго развитія монополистическихъ тенденцій въ промышленности новѣйшаго времени.

ГЛАВА II.

Экономическія особенности желѣзнодорожныхъ предпріятій: а) весьма крупные размѣры капиталовъ, б) преобладаніе основныхъ капиталовъ надъ оборотными, в) преобладаніе постоянныхъ или общихъ расходовъ надъ расходами спеціальными, г) прикрѣпленность сбыта желѣзнодорожныхъ услугъ къ опредѣленнымъ территоріальнымъ раіонамъ и д) неспособность производимыхъ желѣзнодорожными предпріятіями цѣнностей (услугъ) къ какому-либо, хотя бы самому кратковременному, сбереженію.—Значеніе перечисленныхъ особенностей для дѣйствія конкурренціи какъ организующей и регулирующей силы народнаго хозяйства.—Подчиненіе вліянію конкурренціи лишь одной части желѣзнодорожнаго транспорта.—Существенное отличіе результатовъ соперничества между желѣзными дорогами сравнительно съ результатами, получающимися отъ дѣйствія этого начала въ другихъ отрасляхъ промышленности.

Желѣзнодорожное дѣло безспорно занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду тѣхъ областей народнаго хозяйства, въ которыхъ сила конкурренціи встрѣчаетъ существенныя ограниченія и препятствія для своего проявленія и потому оказывается рѣшительно неспособной создать надлежащую организацію и обезпечить правильный ходъ промышленности согласно съ общими интересами страны. Благодаря особеннымъ экономическимъ свойствамъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, обусловливаемыхъ самою техникою рельсовыхъ путей сообщенія, основныя черты крупной капиталистической промышленности и ея централистическія тенденціи достигаютъ въ области желѣзнодорожной промышленности высшаго развитія и наиболѣе полнаго выраженія, такъ что въ современномъ хозяйствѣ желѣзныя дороги представляютъ крайнюю ступень развитія капиталистическаго производства и являются самыми совершенными типами концентраціи капитала, далеко превосходящими по своимъ размѣрамъ аналогичныя образованія въ другихъ отрасляхъ промышленности. Главнѣйшія изъ этихъ экономическихъ особенностей желѣзнодорожныхъ предпріятій, вызывающія необходимость особенной отвѣчающей имъ организаціи желѣзнодорожнаго хозяйства, сводятся къ слѣдующимъ.

1. Прежде всего желѣзнодорожныя предпріятія отличаются, сравнительно съ огромнымъ большинствомъ другихъ торгово-промышленныхъ предпріятій, очень крупными размѣрами основныхъ и оборотныхъ капиталовъ. Уже всякіе искусственные пути сообщеній, какъ сухопутные, такъ и водяные, требуютъ весьма значительнаго сосредоточенія капитала. Желѣзныя же дороги еще далеко превосходятъ въ этомъ отношеніи другіе пути сообщенія.

Сравнительно съ грунтовыми дорогами и каналами, желѣзныя дороги представляютъ ту существенную особенность, что въ нихъ черезъ посредство рельсовой колеи и парового двигателя полотно дороги соединяется въ одно цѣлое съ подвижнымъ составомъ, въ которомъ производится перевозка. Высокая производительная сила современныхъ рельсовыхъ путей сообщенія основывается именно на неразрывной связи и строгомъ единствѣ этихъ трехъ элементовъ. Каждый изъ нихъ порознь негоденъ какъ средство сообщенія. Соединеніе же только двухъ изъ нихъ, напр., подвижного состава съ паровымъ двигателемъ, но безъ рельсовои колеи, или соединеніе послѣдней съ подвижнымъ составомъ, но безъ паровой тяги, чрезвычайнымъ образомъ понижаетъ полезную работу всего механизма. Этотъ строй желѣзнодорожнаго аппарата уже самъ по себѣ обусловливаетъ для всякаго желѣзнодорожнаго предпріятія необходимость значительно большаго сосредоточенія капитальныхъ средствъ, чѣмъ требуется для сооруженія другихъ сухопутныхъ путей сообщенія.

При этомъ указанные составные элементы желѣзнодорожнаго транспорта превосходятъ по сложности и дороговизнѣ соотвѣтственныя части другихъ видовъ сообщенія. Въ среднемъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ обходится въ 10—20 разъ дороже сравнительно съ постройкою грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогъ [1]). Но еще въ большей степени, чѣмъ дороговизною сооруженія, необходимость концентраціи огромныхъ капиталовъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вызывается техникою эксплоатаціи рельсовыхъ путей сообщенія. Условія этой техники таковы, что скорость, безопасность, дешевизна и массовый характеръ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, а вмѣстѣ съ нимъ развитіе движенія вообще и самая доходность желѣзной дороги, достигаются тѣмъ успѣшнѣе, чѣмъ большимъ единствомъ проникнута вся система эксплоатаціи и чѣмъ болѣе значительную часть всей сѣти страны она связываетъ въ одно цѣлое. Поэтому желѣзнодорожныя компаніи, обыкновенно уже при самомъ своемъ возникновеніи, стремятся строить и эксплоатировать возможно болѣе значительныя линіи. Такимъ образомъ техническія условія сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей сообщенія приводятъ къ тому, что желѣз-

[1]) Cohn, 798, E. Rank, Eisenbahntarifwesen, 1895, стр. 55.

ныя дороги всегда являются очень крупными капиталистическими предпріятіями.

„По размѣру своихъ капиталовъ и оборотовъ, говоритъ проф. Пихно [1]), 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 проч.“

2. Вторая отличительная особенность желѣзнодорожныхъ предпріятій заключается въ чрезвычайномъ преобладаніи основныхъ капиталовъ надъ оборотными, причемъ значительнѣйшая часть первыхъ прикрѣплена къ землѣ, имѣетъ спеціальное назначеніе и потому неспособна къ утилизаціи въ какой-либо иной формѣ. Основные капиталы прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ составляли къ концу 1895/6 эксплоатаціоннаго года 6 980 миллионовъ марокъ, эксплоатаціонные же расходы ихъ за 1895/6 годъ равнялись 577 милл. марокъ. Такимъ образомъ первые относятся ко вторымъ какъ 12½ : 1, т. е. оборотный капиталъ равняется лишь 8% основного. Въ Великобританіи и Ирландіи основные капиталы желѣзныхъ дорогъ составляли къ концу 1896 года 1.029,5 милл. фунт. стерл., а эксплоатаціонные расходы въ 1896 г. только 50 милл. ф. ст., что даетъ отношеніе 20 къ 1 [2]). Въ Россіи затрачено къ концу 1895 года на устройство сѣти желѣзныхъ дорогъ (казенныхъ и частныхъ) 3.660 милл. рублей, общая сумма эксплоатаціонныхъ расходовъ въ 1895 году составляла 226 милл. руб.; отношеніе между ними равняется 16 : 1 [3]).

Значительную часть основныхъ затратъ жел. дорогъ составляютъ верхнее и нижнее строеніе полотна, мосты, тунели, віадуки,

[1]) Д. И. Пихно, Желѣзнодорожные тарифы, стр. 32—33.

[2]) Cohn, B. III, стр. 910—911.

[3]) „Статистическій сборникъ министерства путей сообщенія“, выпускъ 46, стр. VIII и IX. Тамъ же (стр LVII и LVIII) приведены слѣдующія свѣдѣнія объ основныхъ капиталахъ и эксплоатаціонныхъ расходахъ европейскихъ и американскихъ жел. дорогъ за 1892—1895 гг:

	Годы.	Россія	Австро-Венгрія	Германія.	Франція.	Великобританія и Ирландія.	Соедин Штаты Сѣверной Америки.
Капиталъ, затраченный на устройство жел. дорогъ къ концу года въ милл. рублей	1895. . .	3,660	2.865	5.336	—	9 471	21.908
	1894. . .	3 559	2 814	5.237	5.869	9.321	21.567
	1893. . .	3.215	2,735	5 166	5.815	9 189	20.997
	1892. . .	3 027	2.632	5.065	5.671	8 934	20.196
Общая сумма эксплоатаціонныхъ расходовъ въ милл рублей . . .	1895. . .	226,1	149,9	381,0	—	452,9	1.415,2
	1894. . .	214,0	138,8	363,1	258,0	446,6	1.426,3
	1893. . .	198,7	132,8	360,5	258,0	432,3	1.614,5
	1892. . .	193,3	125,2	370,4	248,5	432,5	1.522,9

Изъ этихъ данныхъ можно видѣть, что огромное преобладаніе основныхъ капиталовъ надъ оборотными является характерною типическою чертою желѣзнодорожнаго хозяйства во всѣхъ странахъ.

плотины, желѣзнодорожныя зданія и мастерскія. Всѣ эти части желѣзнодорожныхъ капиталовъ имѣютъ строго опредѣленное спеціальное назначеніе и являются затратами абсолютно безвозвратными. Только остальная часть основного капитала, состоящая главнымъ образомъ изъ подвижного состава и частью изъ нѣкоторыхъ машинъ и движимыхъ принадлежностей, можетъ быть переведена на другія линіи или продана отдѣльно и при благопріятномъ стеченіи обстоятельствъ безъ большихъ убытковъ. Но эта часть составляетъ лишь малую долю въ общей суммѣ основныхъ капиталовъ. Стоимость подвижного состава, напримѣръ, прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, составляла 1.305 милл. марокъ, т. е. только 18,7% всего основного капитала этихъ дорогъ.

3. Въ ближайшей зависимости отъ преобладанія основныхъ капиталовъ надъ оборотными находится третья характеристическая особенность желѣзнодорожныхъ предпріятій, заключающаяся въ сильномъ преобладаніи такъ называемыхъ постоянныхъ или общихъ желѣзнодорожныхъ расходовъ, мало или вовсе не зависящихъ отъ размѣровъ движенія, надъ расходами спеціальными, находящимися въ ближайшей связи съ совершаемой перевозкой, измѣняющимися въ прямой зависимости отъ количества перевозокъ [1]). Къ первой категоріи относятся прежде всего расходы по платежу % и погашенію основныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ. Е. Саксъ, Ульрихъ и Конъ принимаютъ, что эта категорія расходовъ составляетъ въ среднемъ на европейскихъ дорогахъ приблизительно 50% общей суммы всѣхъ желѣзнодорожныхъ расходовъ [2]). Въ Соединенныхъ Штатахъ она ниже этой нормы, поглощая только 32—33%.

На русскихъ желѣзныхъ дорогахъ ежегодные платежи процентовъ и погашенія по капиталамъ сооруженія составляли въ среднемъ за трехлѣтіе 1892—1894 гг. 40,6% общей суммы желѣзнодорожныхъ расходовъ [3]). Къ той же категоріи расходовъ, не измѣняющихся въ

[1]) „Самая значительная доля расходовъ (сооруженіе, надзоръ, служба, ремонтъ), говоритъ А. Чупровъ, остается почти одна и та же, будетъ ли проходить по дорогѣ 1 милл. пудовъ грузовъ или 10 милл.“ (Желѣзнодорожное хозяйство, т. I, стр. 243).

[2]) Sax, Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft, B. II, 368; Конъ, III, 935; *F. Ulrich*, Traité général des tarifs de chemins de fer, 1890, стр. 39.

[3]) См „Результаты эксплоатаціи русскихъ желѣзн. дорогъ и стоимость перевозокъ по этимъ дорогамъ“ Изд. министр. путей сообщ. стр. 96 и 97.

Годы.	Всего расходовъ по эксплоатаціи.	Ежегодные платежи процентовъ и погашенія (считая по 4% на негарантированныя акціи и на прочія затраты).
1892.	193.336,755	135.399,153
1893.	198.692,770	133.908,971
1894.	213.967,325	144.222,650
Въ средн. за 3 года .	201.998,950	137.843,658

зависимости отъ размѣровъ движенія, относится значительная часть эксплоатаціонныхъ расходовъ, принимаемая названными писателями приблизительно въ половину общей суммы издержекъ эксплоатаціи. Такимъ образомъ, изъ всей совокупности желѣзнодорожныхъ расходовъ только одну четвертую часть составляютъ издержки, непосредственно связанныя съ движеніемъ и возрастающія или убывающія приблизительно въ одинаковой пропорціи съ количествомъ перевозокъ. На русскихъ дорогахъ эта категорія издержекъ составляла въ среднемъ за 1892—1893 г 46% расходовъ по эксплоатаціи и 27,3% общей совокупности желѣзнодорожныхъ расходовъ

Конечно, эта классификація издержекъ желѣзныхъ дорогъ въ значительной степени отличается условнымъ характеромъ. Даже такія постоянныя затраты, какъ на рельсы и шпалы, находятся въ извѣстной зависимости отъ размѣровъ движенія, тогда какъ, съ другой стороны, по отношенію къ перевозкѣ такъ называемыхъ обратныхъ грузовъ даже значительная часть расхода на топливо, употребляемая при передвиженіи поѣзда, въ которыя они погружены и который безъ нихъ шелъ бы порожнемъ, должна быть признана имѣющею характеръ постояннаго расхода. Самое исчисленіе издержекъ, приходящихся на единицу грузоваго или пассажирскаго движенія, встрѣчаетъ большія техническія и принципіальныя затрудненія, которыя еще болѣе возрастаютъ вслѣдствіе обратнаго воздѣйствія размѣровъ движенія на стоимость перевозокъ Несмотря, однако, на справедливость дѣлаемыхъ по этому предмету указаній [1]), практика вынуждена пользоваться хотя приблизительными данными, которыя дастъ опытъ, и можно думать, что эти данныя, принимаемыя желѣзными дорогами для руководства въ конкретныхъ случаяхъ, болѣе или менѣе приближаются къ истинѣ. Мы остановимся подробнѣе на вопросѣ объ издержкахъ желѣзныхъ дорогъ и собственной стоимости транспорта для нихъ самихъ впослѣдствіи, когда будемъ разсматривать вопросъ о принятіи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ за основаніе для построенія тарифовъ. Теперь же отмѣтимъ только важное значеніе указаннаго состава желѣзнодорожныхъ расходовъ какъ общаго условія дѣятельности желѣзнодорожныхъ предпріятій. Огромное преобладаніе постоянныхъ расходовъ, не зависящихъ отъ движенія, надъ

---

[1]) Въ нашей литературѣ вопросъ объ издержкахъ желѣзныхъ дорогъ съ тарифной точки зрѣнія разсмотрѣнъ весьма подробно у *С. Ю. Витте*, Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, изд. 2, стр. 103—124; у *Н. Е. Гіацинтова*, Основанія организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ, Москва 1887, стр. 17—37 и *Д. П. Пихно*, Желѣзнодорожные тарифы, стр. 37—59. Кромѣ того, въ упомянутомъ изданіи м-ва путей сообщенія „Результаты эксплоатаціи и пр.“ приведенъ обзоръ различныхъ системъ исчисленія собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ.

издержками, непосредственно связанными съ совершеніемъ перевозокъ, имѣетъ слѣдствіемъ, что развитіе движенія на дорогѣ уже само по себѣ приводитъ къ пониженію собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, падающихъ на каждую отдѣльную единицу транспорта. „Каждый новый пассажиръ, каждый лишній пудъ груза, говоритъ проф. Чупровъ, самымъ фактомъ своего появленія удешевляетъ перевозку". Этотъ общій характеръ желѣзнодорожныхъ расходовъ вызываетъ постоянное стремленіе желѣзныхъ дорогъ къ расширенію своего движенія путемъ привлеченія возможно большаго количества грузовъ и дѣлаетъ на практикѣ почти невозможнымъ прекращеніе операцій желѣзныхъ дорогъ по ихъ убыточности. Тѣ предпріятія, въ которыхъ общіе расходы сравнительно не велики съ расходами спеціальными, легко могутъ прекращать свою дѣятельность, какъ только цѣны ихъ продуктовъ или услуги перестаютъ покрывать собственныя издержки производства. Въ такихъ предпріятіяхъ вмѣстѣ съ прекращеніемъ или сокращеніемъ операцій соотвѣтственно уменьшаются и расходы предпріятія; поэтому паденіе цѣнъ ниже издержекъ производства возможно лишь въ узкихъ сравнительно предѣлахъ, за которыми оно вызываетъ прекращеніе производства и сбыта. Для желѣзныхъ дорогъ эти предѣлы очень широки. Такъ какъ въ среднемъ цѣлыхъ три четверти общей совокупности желѣзнодорожныхъ расходовъ должны быть производимы независимо отъ размѣровъ движенія, то желѣзной дорогѣ менѣе убыточно согласиться для сохраненія своихъ перевозокъ на всякое пониженіе тарифа, при которомъ получается хотя бы самый небольшой излишекъ сверхъ покрытія издержекъ, непосредственно вызываемыхъ данной конкретной перевозкой, чѣмъ вовсе отказаться отъ этихъ перевозокъ. Въ среднемъ для всѣхъ грузовъ эти пониженія тарифовъ могутъ поглотить сполна всѣ проценты и погашеніе по основнымъ капиталамъ; для отдѣльныхъ категорій грузовъ тарифы могутъ быть съ выгодою для дороги понижаемы почти до ¼ собственной стоимости перевозки, а въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ для грузовъ дополнительныхъ и обратныхъ еще болѣе, составляя лишь совершенно ничтожную величину, превышающую хотя бы очень немного добавочный расходъ, вызываемый помѣщеніемъ въ обратный поѣздъ сказанныхъ грузовъ. Такимъ образомъ, желѣзная дорога не можетъ ни прекратить свои операціи, потому что это равносильно потерѣ огромной части основного капитала, ни сократить свои расходы ниже извѣстнаго предѣла. „Поэтому желѣзнодорожное предпріятіе, какъ говоритъ проф. Пихно, вынуждено работать даже на крайне тяжелыхъ условіяхъ, потому что выгоднѣе заработать что-нибудь и покрыть хотя часть убытковъ, нежели вовсе отказаться отъ работы [1])".

[1]) Ib, стр. 61.

4 Четвертая особенность желѣзнодорожныхъ предпріятій обусловливается прикрѣпленностью рельсовыхъ путей къ извѣстнымъ территоріальнымъ раіонамъ. Вслѣдствіе этой особенности желѣзныя дороги ограничены въ сбытѣ своихъ услугъ довольно узкими предѣлами и должны довольствоваться тѣмъ, что даетъ имъ ихъ раіонъ. Другіе виды транспорта, какъ гужевой извозъ, или морское пароходство могутъ обращаться съ предложеніемъ своихъ услугъ на тѣ рынки, на которыхъ въ данный моментъ они наиболѣе спрашиваются. Другія отрасли промышленности, какъ фабрики и заводы, хотя также прикрѣплены къ опредѣленному мѣсту, но могутъ отправлять свои продукты на самые разнообразные рынки. Желѣзныя же дороги лишены этой возможности и обречены всецѣло питаться лишь тѣми рынками, которые лежатъ въ ихъ раіонѣ. Отсюда естественное стремленіе каждой дороги привлекать къ себѣ всѣ грузы своего раіона и естественное сопротивленіе ея противъ всякихъ уступокъ въ пользу какихъ либо соперниковъ, будь то гужевой извозъ, водяной транспортъ или другая желѣзная дорога. Конечно, раіоны дорогъ не ограничиваются болѣе или менѣе узкою полосою пространства по обѣимъ сторонамъ рельсовой колеи, но простираются иногда очень далеко за эти предѣлы. Кромѣ мѣстныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ предѣлахъ собственныхъ линій, каждая дорога черезъ посредство другихъ желѣзныхъ дорогъ, каналовъ, рѣкъ и морскихъ путей приходитъ въ соприкосновеніе съ очень разнообразными и отдаленными рынками, отъ которыхъ иногда и получаетъ значительныя массы транзитныхъ грузовъ. Но очевидно, что отношенія дороги къ своимъ мѣстнымъ рынкамъ и условія работы ея въ своемъ раіонѣ существенно иныя, чѣмъ на рынкахъ отдаленныхъ, съ которыми дорога не имѣетъ непосредственныхъ связей.

5. Послѣдняя существенная особенность желѣзнодорожныхъ предпріятій, сравнительно съ большинствомъ другихъ видовъ промышленности добывающей и перерабатывающей, заключается въ самомъ свойствѣ желѣзнодорожныхъ операцій. Послѣднія даютъ не какіе-нибудь вещественные продукты, а опредѣленныя „цѣнныя услуги, которыя, являясь результатомъ непрерывно дѣйствующей силы, неразрывно связаны съ дѣйствіемъ этой силы [1])“. „Весь желѣзнодорожный механизмъ, требующій огромныхъ ежедневныхъ затратъ, говоритъ проф. Пихно [2]), назначенъ на производство извѣстной транспортной силы для перевозки пассажировъ и товаровъ“. Эта сила „непрерывно создается вновь каждый часъ, каждую минуту, но тотчасъ исчезаетъ, если она не потребляется въ моментъ своего возникновенія“. Накопленіе и сбереженіе совершенно невозможны въ этой области. Не по-

[1]) *А. И Чупровъ*, Желѣзнодорожное хозяйство, т. I, стр. 262.

[2]) *Д. И. Пихно*, стр. 59; его же: „Законъ спроса и предложенія“, стр. 40.

требленный остатокъ транспортной силы желѣзныхъ дорогъ погибаетъ непроизводительно и безвозвратно. Возможна отсрочка перевозки даннаго пассажира или даннаго груза, но невозможно отсрочить на завтра использованіе той производительной силы, которую создалъ желѣзнодорожный аппаратъ сегодня. Хотя неспособность производимыхъ цѣнностей къ накопленію и сбереженію встрѣчается и въ нѣкоторыхъ другихъ предпріятіяхъ, но въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ она имѣетъ особенно важное значеніе въ виду того, что работа желѣзной дороги,—равно какъ и расходы ея не могутъ быть, какъ упомянуто выше, сокращаемы ниже извѣстнаго довольно высокаго предѣла.

Перечисленныя особенности желѣзнодорожныхъ предпріятій представляютъ крайне неблагопріятныя условія для дѣйствія конкурренціи какъ организующей и регулирующей силы народнаго хозяйства. Онѣ приводятъ къ троякаго рода послѣдствіямъ. Во-первыхъ, примѣненіе конкурренціи въ области желѣзнодорожнаго хозяйства оказывается настолько затрудненнымъ, что ея вліяніе никогда не можетъ распространиться на всю совокупность желѣзнодорожнаго транспорта, но всегда ограничивается только нѣкоторою частью желѣзнодорожныхъ перевозокъ; другая же часть ихъ, обыкновенно гораздо болѣе значительная, остается въ монопольной власти желѣзныхъ дорогъ. Во-вторыхъ, соперничество между желѣзными дорогами, поскольку оно осуществляется въ дѣйствительности, даетъ для самой желѣзнодорожной промышленности и для всего народнаго хозяйства существенно иные результаты сравнительно съ дѣйствіемъ этого начала въ другихъ отрасляхъ промышленности. Въ-третьихъ, вслѣдствіе трудности примѣненія и неудовлетворительности результатовъ дѣйствія, соперничество между желѣзными дорогами неизбѣжно съ теченіемъ времени уступаетъ мѣсто соглашеніямъ и союзамъ между ними и даже полнымъ сліяніямъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій; при этомъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ устраненіе соперничества совершается по тѣмъ же мотивамъ путемъ прямого вмѣшательства государственной власти въ желѣзнодорожное дѣло. Въ виду важнаго значенія этихъ обстоятельствъ для послѣдующихъ выводовъ необходимо остановиться на подробномъ разсмотрѣніи ихъ.

Огромные размѣры основныхъ желѣзнодорожныхъ затратъ, ихъ спеціальное назначеніе и безвозвратный характеръ, а также прикрѣпленность рельсовыхъ путей къ опредѣленнымъ территоріальнымъ раіонамъ представляютъ весьма большія препятствія возникновенію конкурренціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и очень сильно ограничиваютъ число случаевъ ея проявленія. Организація такого порядка желѣзнодорожнаго транспорта, при которомъ вся его совокупность

подчинялась бы вліянію конкурренціи между желѣзными дорогами, необходимо предполагаетъ существованіе въ каждомъ раіонѣ по крайней мѣрѣ двухъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, причемъ каждое изъ нихъ по своимъ размѣрамъ и производительной способности должно быть въ состояніи самостоятельно удовлетворять всю потребность даннаго раіона въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ. При отсутствіи послѣдняго условія соперничество между желѣзными дорогами не можетъ существовать, такъ какъ недостаточность производительныхъ силъ отдѣльныхъ предпріятій порознь обезпечиваетъ за каждымъ изъ нихъ соотвѣтственныя доли транспорта, и, слѣдовательно, пониженіе провозныхъ платъ одною изъ дорогъ не можетъ заставлять другую слѣдовать ея примѣру. Такимъ образомъ для осуществленія полной конкурренціи въ области желѣзнодорожнаго транспорта было бы необходимо сооружать два рельсовыхъ пути рядомъ повсюду, гдѣ для удовлетворенія данной потребности достаточно одного изъ нихъ, и затрачивать двойной капиталъ тамъ, гдѣ можно вполнѣ обойтись съ помощью одного [1]). Но, конечно, и двухъ предпріятій было бы недостаточно, чтобы обезпечить существованіе конкурренціи, потому что въ такомъ случаѣ она очень легко была бы уничтожена путемъ соглашенія относительно цѣнъ провоза. Необходима, слѣдовательно, наличность въ каждомъ раіонѣ такого числа желѣзнодорожныхъ предпріятій, которое препятствовало бы образованію между ними соглашеній и союзовъ, потому что одна возможность появленія новыхъ конкуррентовъ, крайне мало вѣроятная въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, не можетъ замѣнить дѣйствительную конкурренцію въ этой области Осуществленіе этихъ условій представляется на практикѣ рѣшительно недопустимымъ. Если бы даже и нашлись частные капиталы для сооруженія двухъ или нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ линій въ однихъ и тѣхъ же раіонахъ и направленіяхъ, то это положительно противорѣчило бы общимъ интересамъ, потому что было бы равносильно огромному расточенію капиталовъ и производительныхъ силъ страны и чрезвычайнымъ образомъ увеличивало бы издержки народнаго хозяйства на удовлетвореніе его потребности въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Основной принципъ всякой хозяйственной дѣятельности требуетъ въ примѣненіи къ желѣзнодорожному дѣлу не раздробленія вкладываемыхъ въ него капиталовъ между

---

[1]) См. *E. Sax*, Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft, B. I, стр. 67. Саксъ распространяетъ это положеніе и на другіе виды средствъ сообщенія. По его мнѣнію, организація удовлетворенія потребности въ средствахъ сношенія на началахъ частной предпріимчивости и конкурренціи требовала бы устройства двухъ дорогъ, двухъ каналовъ, двухъ гаваней, двухъ телеграфныхъ линій и т. п. во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ для достиженія цѣли достаточно одного изъ этихъ сооруженій. См. также Шенбергъ, I, 524.

множествомъ отдѣльныхъ частныхъ предпріятій, конкуррирующихъ между собою, но возможно большаго сосредоточенія его въ однѣхъ рукахъ, а это правильнѣе всего достигается организаціей желѣзно дорожнаго хозяйства съ самаго начала не на основѣ свободнаго дѣйствія частныхъ экономическихъ силъ, а построеніемъ его по принципамъ монополіи и государственнаго вмѣшательства. Если экономическія условія и соотношенія извѣстныхъ раіоновъ по производству, торговлѣ и потребленію вызываютъ потребность въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ между ними въ такихъ размѣрахъ, которые достаточны, чтобы признать цѣлесообразнымъ фиксированіе огромныхъ капиталовъ на соединеніе этихъ раіоновъ рельсовыми путями, то упомянутыя перевозки во всей ихъ совокупности должны быть обезпечены за даннымъ желѣзнодорожнымъ сооруженіемъ, потому что въ противномъ случаѣ болѣе или менѣе значительная часть вложенныхъ въ него капиталовъ окажется затраченной непроизводительно. При этомъ даже обезпеченіе за желѣзною дорогою только минимума перевозокъ, покрывающаго сдѣланныя затраты, не можетъ быть признано достаточнымъ съ экономической точки зрѣнія. Выше мы уже отмѣтили, что вслѣдствіе преобладанія въ составѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій основныхъ капиталовъ надъ оборотными и общихъ расходовъ надъ издержками спеціальными, связанными съ движеніемъ, стоимость перевозки для самихъ желѣзныхъ дорогъ понижается въ очень значительной степени вмѣстѣ съ возрастаніемъ общаго количества перевозокъ. Такимъ образомъ, всякое развитіе транспорта на существующихъ желѣзныхъ дорогахъ до тѣхъ предѣловъ, пока производительная сила ихъ не будетъ исчерпана и не возникнетъ надобности въ новыхъ основныхъ затратахъ, имѣетъ слѣдствіемъ относительное сокращеніе издержекъ на совершеніе перевозокъ, или, иначе говоря, возвышаетъ экономическую выгодность для народнаго хозяйства капиталовъ и труда, вложенныхъ въ желѣзныя дороги. Въ виду этого, общій интересъ народнаго хозяйства, заключающійся въ томъ, чтобы наличныя производительныя силы страны всегда утилизировались возможно лучшимъ и выгоднымъ образомъ, приводитъ къ требованію, чтобы для каждаго даннаго раіона, предъявляющаго спросъ на желѣзнодорожный транспортъ въ извѣстныхъ размѣрахъ, былъ сооружаемъ одинъ только соотвѣтственный по своему оборудованію рельсовый путь и чтобы вся совокупность перевозокъ, которыхъ можно ожидать отъ дальнѣйшаго развитія раіона, была обезпечена за этимъ рельсовымъ путемъ.

Какъ извѣстно, всѣ средства сношеній и сообщенія пользуются въ своихъ раіонахъ фактической монополіей въ отношеніи менѣе совершенныхъ средствъ того же рода. Въ силу этого общаго закона, каждая желѣзная дорога всегда исключаетъ въ предѣлахъ извѣст-

наго раіона конкурренцію менѣе совершенныхъ путей сообщенія, пріобрѣтая въ этомъ раіонѣ монополію перевозки. Указанное основное условіе хозяйственной цѣлесообразности желѣзнодорожныхъ предпріятій требуетъ, чтобы къ этой естественной монополіи рельсоваго пути въ отношеніи менѣе совершенныхъ путей сообщенія была присоединена еще и юридическая монополія желѣзнодорожнаго предпріятія на эксплоатацію даннаго раіона, т. е. исключительное право на сооруженіе рельсовыхъ путей въ его предѣлахъ. Только установленіемъ такой монополіи государство можетъ обезпечить полную производительность вкладываемыхъ въ желѣзныя дороги капиталовъ. Такимъ образомъ основныя требованія хозяйственности создаютъ уже при самомъ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ условія, неблагопріятныя для дѣйствія конкурренціи. Въ такомъ же направленіи эти требованія вліяютъ и на всю постановку дѣла эксплоатаціи рельсовой сѣти. Въ этомъ отношеніи прежде всего необходимо обратить вниманіе на то обстоятельство, что частная предпріимчивость съ основными своими факторами — собственнымъ интересомъ предпринимателей и конкурренціею между ними — оказывается рѣшительно не въ состояніи обезпечить ту планомѣрность и послѣдовательный порядокъ въ сооруженіи желѣзныхъ дорогъ, которые представляются безусловно необходимыми для возможно лучшей утилизаціи рельсовой сѣти въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства. Частные предприниматели, стремясь къ полученію возможно высшей прибыли на свои капиталы, обращаютъ, конечно, свою предпріимчивость преимущественно на тѣ раіоны, которые уже достигли болѣе или менѣе высокаго экономическаго положенія и отличаются широкимъ развитіемъ своихъ торгово-промышленныхъ оборотовъ. Такіе раіоны могутъ получить даже нѣсколько конкуррирующихъ и слѣдовательно въ болѣе или менѣе значительной степени излишнихъ желѣзнодорожныхъ линій, тогда какъ другіе раіоны, отличающіеся слабымъ развитіемъ и не обѣщающіе немедленныхъ и вѣрныхъ барышей, обречены надолго оставаться безъ желѣзнодорожныхъ сообщеній. Эта случайность въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства, совершенно не отвѣчающая общимъ интересамъ страны, легко устраняется, если вся рельсовая сѣть разсматривается какъ одно цѣлое. Въ такомъ случаѣ становится выгоднымъ и сооруженіе боковыхъ рельсовыхъ линіи въ областяхъ, отличающихся слабымъ экономическимъ развитіемъ, потому что хотя оно и не оплачивается непосредственно само по себѣ въ теченіе болѣе или менѣе долгаго времени, но увеличиваетъ общественное обращеніе, даетъ новые грузы желѣзнодорожнымъ линіямъ, примыкающимъ къ главнымъ торгово-промышленнымъ и потребительнымъ центрамъ, и нерѣдко въ конечномъ итогѣ настолько возвышаетъ доходность всей сѣти, что вполнѣ оправдываетъ затрату капиталовъ на сооруженіе этихъ желѣзныхъ дорогъ. Вообще планомѣр-

ность въ сооруженіи рельсовой сѣти, при которой отдѣльныя линіи являются составными частями цѣльной системы путей сообщенія, находящимися въ надлежащемъ соотвѣтствіи и взаимодѣйствіи другъ съ другомъ, представляется однимъ изъ важнѣйшихъ условій для того, чтобы рельсовая сѣть страны могла съ успѣхомъ выполнять присущую ей функцію въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства. Такъ, для достиженія экономіи въ расходахъ по эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ весьма важно, чтобы подвижной составъ ихъ могъ свободно обращаться по всей рельсовой сѣти, а для этого необходимо соблюденіе извѣстныхъ общихъ требованій и нормъ въ отношеніи строенія полотна различныхъ желѣзнодорожныхъ линій, прочности мостовыхъ и другихъ сооруженій, одинаковость рельсовой колеи, извѣстныя техническія условія въ конструкціи подвижного состава и проч. Съ другой стороны, удешевленію эксплоатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ и успѣшности ихъ работы, въ смыслѣ быстроты, дешевизны, регулярности и безопасности перевозки, способствуетъ въ очень сильной степени строгая согласованность въ дѣйствіяхъ отдѣльныхъ линій сѣти и установленіе общаго порядка въ исполненіи ими всѣхъ транспортныхъ операцій. Все это, конечно, требуетъ возможно большаго примѣненія къ организаціи эксплоатаціоннаго дѣла желѣзныхъ дорогъ принциповъ централизаціи и однообразія, причемъ значеніе этихъ принциповъ для экономіи желѣзнодорожной эксплоатаціи становится тѣмъ важнѣе, чѣмъ болѣе развивается рельсовая сѣть и чѣмъ болѣе растетъ желѣзнодорожное движеніе. Такимъ образомъ полное объединеніе всего желѣзнодорожнаго дѣла страны въ одно цѣлое, какъ въ отношеніи сооруженія сѣти, такъ и въ отношеніи эксплоатаціи ея, представляется такой организаціей, которая наиболѣе приспособлена для того, чтобы обезпечить возможно полное и широкое удовлетвореніе потребности страны въ желѣзнодорожномъ транспортѣ съ помощью возможно меньшихъ издержекъ для народнаго хозяйства.

Очевидно, что осуществленіе всѣхъ вышеприведенныхъ требованій несовмѣстимо съ широкимъ и свободнымъ развитіемъ частной предпріимчивости и конкурренціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Наличность большаго числа отдѣльныхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, преслѣдующихъ свои особенные интересы и находящихся въ конкурренціи между собою, уже сама по себѣ часто служитъ источникомъ непреодолимыхъ препятствій установленію указанныхъ выше условій въ устройствѣ и эксплоатаціи рельсовой сѣти, представляющихся весьма выгодными и необходимыми съ точки зрѣнія общихъ интересовъ всего народнаго хозяйства. Различіе интересовъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, безконечное разнообразіе взглядовъ и характеровъ ихъ администрацій, вліяніе личныхъ интересовъ, отношеній и энергіи отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей—все это

приводитъ къ тому, что установленіе однообразныхъ и отвѣчающихъ общимъ интересамъ условій сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей сообщенія достигается путемъ свободныхъ соглашеній между частными желѣзнодорожными предпріятіями лишь въ очень рѣдкихъ, сравнительно случаяхъ и далеко не въ той мѣрѣ, какъ этого требовала бы общая польза. Извѣстны, напр., многіе случаи упорнаго сопротивленія желѣзнодорожныхъ компаній противъ соединенія ихъ линій съ путями другихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. То же самое происходило и относительно пропуска чужого подвижного состава, причемъ желѣзныя дороги пользовались всякими недомолвками въ законодательныхъ постановленіяхъ, чтобы не допускать на свои линіи вагоны и поѣзда другихъ желѣзнодорожныхъ компаній. Подобныхъ примѣровъ можно привести очень много изъ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла

Такимъ образомъ, допущеніе свободы частной предпріимчивости въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и раздробленіе сѣти между многими отдѣльными компаніями, являющіяся безусловно необходимыми для существованія конкурренціи въ желѣзнодорожномъ транспортѣ, приводятъ къ огромнымъ непроизводительнымъ растратамъ народнаго труда и капитала при самомъ сооруженіи рельсовыхъ путей, ухудшаютъ общія условія эксплоатаціи желѣзнодорожной сѣти и слѣдовательно должны быть признаны вредными съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Основной принципъ экономической политики, заключающійся въ требованіи возможно высшаго развитія и наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ страны, приводитъ къ необходимости такого порядка и системы въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, при которыхъ вліяніе началъ конкурренціи было бы по возможности устранено какъ при сооруженіи рельсовой сѣти, такъ и въ отношеніи установленія общихъ условій ея эксплоатаціи. Эта точка зрѣнія на значеніе конкурренціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ почти всегда и признавалась въ практикѣ желѣзнодорожной политики государствъ европейскаго континента, которыя, при выдачѣ акціонернымъ компаніямъ концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ тѣмъ предоставляли имъ, въ большинствѣ случаевъ, и монополію на эксплоатацію извѣстныхъ раіоновъ. Но даже въ тѣхъ случаяхъ, когда монополія въ принципѣ отвергалась, на практикѣ она все-таки сохранялась за желѣзными дорогами, между прочимъ, потому, что правительства, принимая участіе въ сооруженіи сѣти, были прямо заинтересованы въ томъ, чтобы не понижать ея доходности, и потому лишь въ рѣдкихъ случаяхъ выдавали разрѣшенія на сооруженіе конкуррентныхъ линій. Иная система была принята только въ Англіи и Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, въ которыхъ частной предпріимчивости и свободной конкурренціи былъ пре-

доставленъ широкій просторъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ Однако, какъ показалъ опытъ, эта система дала весьма неблагопріятныя для народнаго хозяйства послѣдствія Э. Саксъ, называющій эти послѣдствія „прямо экономическо-паталогическими“ [1]), характеризуетъ ихъ слѣдующимъ образомъ. „Повторяющіеся періоды спекуляціи создали множество такихъ конкуррентныхъ линій между главными пунктами и въ главныхъ направленіяхъ движенія, при которыхъ разсчитывалось только на раздѣлъ транспорта, а нерѣдко новыя линіи проектировались даже лишь для того, чтобы быть проданными существующимъ предпріятіямъ, которымъ онѣ угрожали. Въ результатѣ получилось значительное расточеніе капитала на сооруженіе частью излишнихъ, частью преждевременныхъ линій съ естественнымъ слѣдствіемъ въ видѣ пониженія средней ренты и недостаточной доходности или совершенной бездоходности нѣкоторой части сѣти; неправильное сооруженіе сѣти съ рѣшительнымъ пренебреженіемъ побочныхъ пунктовъ; частый и большой вредъ для интересовъ отправителей вслѣдствіе односторонніхъ низкихъ тарифовъ въ конкуррентныхъ сообщеніяхъ (такъ называемые дифференціальные тарифы) и тѣмъ болѣе повышенныхъ тарифныхъ ставокъ для промежуточныхъ пунктовъ, далѣе, уничтоженіе конкурренціи путемъ соглашеній между различными обществами: договоры о тарифахъ (картели), договоры о перевозкахъ (Betriebsverträge), аренда линій, наконецъ, формальныя сліянія“.

Указанныя въ приведенной цитатѣ вредныя послѣдствія желѣзнодорожной конкурренціи въ тарифномъ отношеніи, равно какъ и уничтоженіе конкурренціи путемъ соглашеній, ниже будутъ разсмотрѣны подробно. Теперь же необходимо отмѣтить, что, даже независимо отъ союзовъ и стачекъ между желѣзными дорогами, конкурренція никогда не можетъ подчинить своему регулирующему вліянію всю совокупность желѣзнодорожнаго движенія, но всегда оставляетъ болѣе или менѣе значительную часть его монопольной власти желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе указанныхъ выше особенностей желѣзнодорожныхъ предпріятій, основное условіе полной конкурренціи въ области желѣзнодорожнаго транспорта, наличность двухъ или нѣсколькихъ рельсовыхъ путей въ однихъ и тѣхъ же раіонахъ на практикѣ встрѣчается крайне рѣдко. Въ экономической литературѣ указывается собственно одинъ только случаи двухъ идущихъ рядомъ совершенно параллельныхъ желѣзнодорожныхъ линіи съ тождественными раіонами. Это двѣ дороги, соединяющія Ливерпуль и Манчестеръ, протяженіемъ всего въ 7 нѣмецкихъ миль [2]) Полная конкур-

[1]) *Schönberg*, Handbuch der politischen Oekonomie, 2 Aufl., B. I, S 529.
[2]) *Cohn*, I, 53—54, цит у Пихно, стр. 137.

ренція относительно всѣхъ грузовъ только и возможна между такими желѣзными дорогами. Если же двѣ линіи, соединяющія одни и тѣ же конечные пункты, идутъ на нѣкоторомъ, хотя бы сравнительно и близкомъ, разстояніи другъ отъ друга, то въ такомъ случаѣ раіоны ихъ уже не будутъ совершенно тождественны. Конкурренція между такими дорогами можетъ даже возникать на всемъ ихъ протяженіи, но она не захватитъ всѣхъ грузовъ, потому что для нѣкоторыхъ, болѣе отдаленныхъ мѣстностей, лежащихъ внѣ полосы раздѣляющей обѣ линіи, будетъ доступна только одна изъ дорогъ. Кромѣ того, даже для тѣхъ мѣстностей, которыя входятъ въ раіонъ протяженія обоихъ путей, вліяніе конкурренціи будетъ весьма неодинаково въ зависимости отъ близости мѣста происхожденія грузовъ отъ той или другой дороги. Но и подобныхъ случаевъ расположенія желѣзнодорожныхъ линій весьма мало даже въ странахъ, обладающихъ весьма густою рельсовою сѣтью, потому что лишь весьма немногія мѣстности и экономическіе центры обладаютъ такимъ богатствомъ, такимъ высокимъ развитіемъ промышленныхъ и торговыхъ оборотовъ, чтобы быть въ состояніи обезпечить питаніе грузами двухъ или большаго числа параллельныхъ желѣзныхъ дорогъ, проходящихъ одна вблизи другой. Обыкновенно же рельсовые пути сообщенія идутъ на извѣстномъ, болѣе или менѣе значительномъ разстояніи, другъ отъ друга и потому всегда имѣютъ собственные опредѣленные раіоны, въ которыхъ не встрѣчаютъ конкурренціи другихъ желѣзныхъ дорогъ. Даже въ Англіи парламентъ отказывалъ въ выдачѣ концессіи на линіи, не имѣвшія собственныхъ раіоновъ и проектировавшіяся исключительно какъ конкуррентные пути. Въ послѣднее время и въ Америкѣ начали отказывать въ выдачѣ разрѣшеній на сооруженіе конкуррентныхъ линій. Такимъ образомъ, каждая желѣзная дорога имѣетъ болѣе или менѣе значительное количество грузовъ, въ отношеніи которыхъ она пользуется монополіею. Сюда относятся прежде всего почти всѣ грузы такъ называемаго мѣстнаго сообщенія, перевозимые между собственными станціями дороги. На эти грузы не можетъ распространяться регулирующее вліяніе конкурренціи между желѣзными дорогами.

Что касается остальныхъ грузовъ, т. е. грузовъ, отправляемыхъ дорогою въ чужіе раіоны, или прибывающихъ на нее изъ другихъ раіоновъ, а также грузовъ транзитныхъ, то въ отношеніи первой категоріи грузовъ желѣзная дорога пользуется монополіею перевозки, если рынки, снабжаемые данною дорогою, не имѣютъ другихъ рельсовыхъ путей, черезъ посредство которыхъ они могли бы получать однородные продукты изъ другихъ раіоновъ, а грузы транзитные являются монопольными въ тѣхъ случаяхъ, когда они не могутъ достигнуть тѣхъ же рынковъ какими либо другими транзитными пу-

тями. Но, дѣйствительно, въ отношеніи грузовъ прямыхъ сообщеній и транзитныхъ, соперничество между желѣзными дорогами повсюду встрѣчаетъ гораздо болѣе благопріятныя условія, чѣмъ въ отношеніи грузовъ мѣстныхъ. Для возникновенія соперничества въ области желѣзнодорожнаго транспорта необходимо, какъ объяснено выше, чтобы въ однихъ и тѣхъ же пунктахъ предлагали свои услуги двѣ или нѣсколько желѣзныхъ дорогъ. Это происходитъ или въ такъ называемыхъ узловыхъ пунктахъ, въ которыхъ желѣзныя дороги непосредственно соприкасаются другъ съ другомъ, или въ такихъ мѣстахъ производства или сбыта товаровъ, въ которыхъ данныя дороги соприкасается чрезъ посредство другихъ желѣзныхъ дорогъ или даже другихъ путей сообщенія. Конечно, эти условія встрѣчаются чаще для грузовъ, отправляемыхъ за предѣлы данной дороги и перевозимыхъ транзитомъ по нѣсколькимъ дорогамъ, чѣмъ для тѣхъ грузовъ, которые отправляются со станціи данной дороги на станціи той же дороги. Съ постепеннымъ развитіемъ и уплотненіемъ рельсовой сѣти число узловыхъ желѣзнодорожныхъ пунктовъ постоянно увеличивается, торгово-промышленные центры страны и различные производительные раіоны ея сближаются все тѣснѣе и тѣснѣе и, такимъ образомъ, господство конкурренціи надъ экономическими оборотами все болѣе и болѣе расширяется. Вмѣстѣ съ тѣмъ растетъ и та область желѣзнодорожнаго транспорта, въ отношеніи которой желѣзныя дороги должны вступать въ конкурренцію другъ съ другомъ Это естественное экономическое развитіе, неизбѣжно наступающее съ сооруженіемъ желѣзнодорожной сѣти, должно, по мнѣнію нѣкоторыхъ писателей, привести съ теченіемъ времени къ полному уничтоженію монопольнаго характера желѣзныхъ дорогъ и къ подчиненію желѣзнодорожнаго транспорта во всей его совокупности регулирующему дѣйствію свободной конкурренціи. По толкованію наиболѣе виднаго представителя этого мнѣнія Отто Михаэлиса, достиженію этого результата способствуетъ не только постепенное увеличеніе числа узловыхъ пунктовъ и распространеніе конкурренціи съ этихъ пунктовъ на сосѣднія станціи, но также и тѣсная солидарность собственныхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами торговли и промышленности прорѣзываемыхъ ими раіоновъ. Крупные размѣры желѣзнодорожныхъ предпріятій создаютъ для нихъ настоятельную необходимость непрерывнаго сбыта своихъ услугъ, вызывая, такимъ образомъ, „самоконкурренцію“ (по выраженію О. Михаэлиса) вложенныхъ въ желѣзныя дороги огромныхъ капиталовъ. А такъ какъ всякій транспортъ составляетъ необходимое звено въ хозяйственномъ раздѣленіи труда, являясь частью производственнаго процесса, то желѣзныя дороги становятся прямыми сотрудниками и участниками въ торговлѣ и промышленности своихъ раіоновъ и вмѣстѣ съ ними заинтересованы,

чтобы всякая благопріятная конъюнктура была использована наилучшимъ образомъ. Вслѣдствіе этого желѣзныя дороги оказываются подчиненными общимъ условіямъ той же конкурренціи, которая путемъ воздѣйствія на цѣны продуктовъ управляетъ ходомъ всякаго производства и такимъ образомъ весь желѣзнодорожный транспортъ въ его совокупности подпадаетъ въ отношеніи установленія тарифовъ руководящему дѣйствію общей торгово-промышленной конкурренціи, даже во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ желѣзныя дороги не встрѣчаются и не имѣютъ непосредственнаго соприкосновенія другъ съ другомъ.

Эта теорія О Михаэлиса не принята экономической наукой Наиболѣе авторитетные по желѣзнодорожнымъ вопросамъ писатели [1]), каковы Сакъ, Конъ, у насъ Чупровъ, Пихно, отвергаютъ ее самымъ рѣшительнымъ образомъ, признавая, что она построена на неправильныхъ логическихъ обобщеніяхъ и даже на чудовищныхъ софизмахъ, какъ выражается Э Сакъ Во 1-хъ, хотя съ уплотненіемъ рельсовой сѣти число узловыхъ пунктовъ дѣйствительно растетъ, но въ то же время еще въ большой степени увеличивается число всѣхъ прочихъ желѣзнодорожныхъ станцій, раіоны которыхъ не имѣютъ выбора между двумя или нѣсколькими путями Такъ, напримѣръ, въ Англіи только ¼ всѣхъ желѣзнодорожныхъ станцій являются конкуррентными, а въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки изъ 33,697 станцій только 2,778 станцій обслуживаются болѣе, чѣмъ одною линіей [2]). На русской желѣзнодорожной сѣти изъ общаго числа 2,750 станцій только 262 станціи обслуживается двумя или большимъ числомъ линій. Во-вторыхъ, конкурренцію, въ которую вступаютъ желѣзныя дороги съ цѣлью поддержать торговлю и промышленность своихъ раіоновъ, отнюдь нельзя отождествлять съ той борьбою, которая возникаетъ между непосредственно соприкасающимися желѣзными дорогами изъ за привлеченія на свои линіи однихъ и тѣхъ же грузовъ. Самъ Михаэлисъ признаетъ, что мѣстныхъ грузовъ у желѣзной дороги не можетъ отнять никакая конкурренція, и поэтому отношеніе желѣзной дороги къ этимъ грузамъ совершенно иное, чѣмъ къ тѣмъ, которые имѣютъ возможность уйти на другую желѣзную дорогу. Пока раіонъ дороги выдерживаетъ конкурренцію другихъ раіоновъ, то дорога предоставляетъ ему вести эту конкурренцію на свои собственный счетъ, теряя ренту, прибыль и заработную плату, и выступаетъ со своей поддержкой только въ крайнемъ случаѣ, когда безъ такой поддержки торговля и промышленность въ раіонѣ дороги могутъ придти въ полный упадокъ и угрожаютъ оставить дорогу безъ грузовъ. Но даже и въ подобныхъ

[1]) *E. Sax*, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. B. II, стр. 91—107; *Д. И. Пихно*, 148—154.

[2]) *F. Ulrich*. Traité général des tarifs de chemins de fer. 1890. Стр. 10.

случаяхъ для дороги бываетъ иногда выгоднѣе нѣкоторое сокращеніе перевозокъ, чѣмъ пониженіе тарифовъ. Наконецъ, отождествленіе „самоконкурренціи“ капиталовъ, вложенныхъ въ какое-либо данное желѣзнодорожное предпріятіе, съ конкурренціею между различными самостоятельными торгово-промышленными предпріятіями слѣдуетъ признать совершенно неправильнымъ.

Мы не будемъ входить въ подробное разсмотрѣніе теоріи О. Михаэлиса; сказаннаго, по нашему мнѣнію, достаточно, чтобы признать полную неудачу его попытки отрицать монопольный характеръ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ отношеніи извѣстной части ихъ услугъ. Но въ дѣйствительности эта часть желѣзнодорожныхъ услугъ, отличающихся монопольнымъ характеромъ, можетъ быть весьма различна въ зависимости отъ условій мѣста и времени. Размѣры конкурренціи, ея интенсивность и формы зависятъ отъ расположенія сѣти и положенія отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ расположенія мѣстъ производства и сбыта, отъ величины пробѣга и характера грузовъ. При этомъ съ уплотненіемъ рельсовой сѣти и съ общимъ развитіемъ торговли и промышленности въ странѣ область конкурренціи между желѣзными дорогами постепенно расширяется весьма значительнымъ образомъ. Вслѣдствіе этого конкурренція дѣйствительно захватываетъ въ нѣкоторыхъ странахъ и при извѣстныхъ условіяхъ весьма значительную область желѣзнодорожнаго транспорта. Напримѣръ, такой знатокъ тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ С. Ю. Витте, въ своемъ трудѣ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, изданномъ въ началѣ 80-хъ годовъ, утверждалъ [1]), что если пересмотрѣть всѣ тарифы русскихъ желѣзныхъ дорогъ, то окажется, что добрая половина ихъ сложилась подъ явнымъ вліяніемъ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ съ другими путями сообщенія и другъ съ другомъ. Въ половинѣ 80-хъ годовъ конкурренція между нашими желѣзными дорогами изъ за хлѣбныхъ грузовъ охватила [2]) почти всю нашу рельсовую сѣть, хотя, конечно, не касалась всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ, и вызвала, наконецъ, рѣшительное противодѣйствіе со стороны правительства. Мы думаемъ, что на дорогахъ Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки желѣзнодорожная конкурренція принимала по временамъ еще болѣе широкіе размѣры. Но на какое бы значительное количество грузовъ ни распространялась конкурренція, она никогда не регулируетъ всего желѣзнодорожнаго движенія и, слѣдовательно, не можетъ имѣть значенія постояннаго и всеобъемлющаго фактора въ области желѣзнодорожнаго транспорта. Это послѣднее обстоятельство, вмѣстѣ съ другими существенными недостатками желѣзнодорож-

[1]) *С. Ю. Витте.* Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, 2 изд., стр. 20

[2]) См. „Русское Экономическое Обозрѣніе 1896 г.“, № 12, статью К. Загорскаго „Вліяніе транспортныхъ расходовъ на пониженіе хлѣбныхъ цѣнъ“.

ной конкурренціи, какъ резулятора въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, приводитъ къ тому, что отрицательные результаты ея дѣйствія далеко перевѣшиваютъ положительныя выгоды, которыя могутъ быть получены отъ нея народнымъ хозяйствомъ Къ разсмотрѣнію этихъ недостатковъ намъ и слѣдуетъ обратиться.

Соперничество въ области желѣзнодорожнаго транспорта представляетъ столь существенныя отличія отъ обычной конкурренціи въ большинствѣ отраслей торговли и промышленности, что нѣкоторые писатели рѣшительнымъ образомъ отвергаютъ тождество обоихъ явленій по существу, признавая лишь внѣшнее сходство между ними и называя желѣзнодорожную конкурренцію quasi-конкурренціею, или ложной, мнимой конкурренціей. Съ этимъ мнѣніемъ нельзя не согласиться. Условія, опредѣляющія возникновеніе, послѣдовательный ходъ и прекращеніе борьбы между желѣзнодорожными предпріятіями, а также конечные результаты, получающіеся отъ этой борьбы какъ для самой желѣзнодорожной промышленности, такъ и для всего народнаго хозяйства, дѣйствительно оказывается при ближайшемъ разсмотрѣніи существенно иными сравнительно съ дѣйствіемъ соперничества въ другихъ хозяйственныхъ областяхъ.

Основная функція соперничества въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства заключается, какъ объяснено выше, въ такомъ регулированіи промышленности и торговли, при которомъ достигается наилучшая утилизація дѣйствующихъ въ странѣ капиталовъ и производительныхъ силъ. Повышеніе цѣнъ подъ вліяніемъ усилившагося спроса вызываетъ расширеніе производства старыхъ предпріятій и основаніе новыхъ; напротивъ того, пониженіе цѣнъ, обусловливаемое усиленіемъ соперничества производителей, приводитъ къ сокращенію производства и перемѣщенію капиталовъ въ другія отрасли промышленности Въ результатѣ снабженіе рынка остается за тѣми предпріятіями, которыя находятся въ лучшихъ условіяхъ, и могутъ поставлять данные продукты съ наименьшими издержками производства. Такимъ образомъ послѣдовательное усиленіе и ослабленіе соперничества совершается въ прямой зависимости отъ измѣняющагося соотношенія между цѣнами на продукты и издержками ихъ производства, которыя и ставятъ реальные предѣлы для дѣйствія конкурренціи. Она сама собою ослабляется, какъ только цѣны приближаются къ издержкамъ производства или падаютъ ниже ихъ, и наоборотъ, недостаточная напряженность ея неизбѣжно восполняется появленіемъ новыхъ конкуррентовъ, какъ только цѣны начинаютъ чрезмѣрно превышать необходимыя издержки производства. Но дѣйствуя въ извѣстныхъ реальныхъ предѣлахъ, торгово-промышленная конкурренція дѣйствуетъ въ этихъ предѣлахъ непрерывно, такъ что снабженіе рынка, хотя и распредѣленное между опредѣленными данными предпріятіями, совершается подъ

постояннымъ вліяніемъ соперничества—дѣйствительнаго и такъ называемаго потенціальнаго. Вліяніе послѣдняго, т. е. возможность появленія новыхъ конкуррентныхъ предпріятій обезпечивается, между прочимъ, тѣмъ важнымъ обстоятельствомъ, что всякое новое предпріятіе въ большинствѣ отраслей торговли и промышленности имѣетъ основанія разсчитывать на пріобрѣтеніе такой доли участія въ снабженіи рынка, при которой будетъ достигаться полная утилизація вложенныхъ въ предпріятіе капиталовъ и производительныхъ силъ

Въ совершенно другихъ условіяхъ находится конкурренція между желѣзными дорогами по привлеченіи грузовъ спорныхъ раіоновъ. Прежде всего обращаетъ на себя вниманіе то обстоятельство, что вліяніе желѣзнодорожной конкурренціи идетъ далеко не такъ глубоко, какъ вліяніе обычнаго торгово-промышленнаго соперничества. Борьба изъ за грузовъ, усиленіе или ослабленіе этой борьбы отражается только на цѣнахъ желѣзнодорожныхъ услугъ, т. е. на желѣзнодорожныхъ тарифахъ, но сами по себѣ они не вліяютъ на измѣненіе условій производства этихъ услугъ, не вызываютъ ни сокращенія, ни расширенія въ предложеніи ихъ. За рѣдкими исключеніями (напр., во время чрезвычайнаго скопленія грузовъ), каждая изъ конкуррирующихъ желѣзныхъ дорогъ почти всегда можетъ одна своими собственными силами совершить перевозку всѣхъ спорныхъ грузовъ, но въ то же время ни одна изъ нихъ рѣшительно не въ состояніи вытѣснить своихъ конкуррентовъ съ рынка, заставить ихъ отказаться отъ конкурренціи. Выше мы уже объяснили, что вслѣдствіе преобладанія въ составѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій основныхъ капиталовъ и общихъ расходовъ надъ капиталами оборотными и расходами спеціальными для желѣзныхъ дорогъ всегда выгоднѣе отказаться при установленіи тарифовъ отъ покрытія половины своихъ расходовъ, чѣмъ лишиться старыхъ грузовъ или отказаться отъ пріобрѣтенія новыхъ. Если же дѣло идетъ не о всей совокупности перевозокъ даннoй желѣзной дороги, а только о грузахъ нѣкоторыхъ станцій, то дорога можетъ понижать свои тарифы еще значительнѣе, ограничиваясь лишь самымъ малымъ излишкомъ сверхъ возмѣщенія издержекъ, непосредственно связанныхъ съ данною перевозкою Эти издержки, какъ извѣстно, падаютъ при нѣкоторыхъ условіяхъ до совершенно ничтожныхъ размѣровъ, и потому въ борьбѣ изъ за спорныхъ грузовъ желѣзныя дороги доходятъ до чрезвычайно низкихъ тарифныхъ ставокъ. Однако, эти тарифныя пониженія, какъ бы они ни были значительны, мало помогаютъ дѣлу, такъ какъ они могутъ заставить отказаться отъ конкурренціи только дороги очень кружныхъ направленій, перевозка по которымъ сопряжена съ весьма большими эксплоатаціонными расходами. Изъ кон-

куррентныхъ же линій приблизительно равныхъ протяженій ни въ какомъ случаѣ одна не можетъ вытѣснить другую. Для желѣзнодорожныхъ предпріятій нѣтъ возможности, подъ давленіемъ чрезмѣрной конкурренціи въ одномъ раіонѣ, перенести свою дѣятельность въ другое мѣсто, а тѣмъ менѣе перемѣстить свои капиталы въ другую отрасль промышленности. Съ другой стороны, ослабленіе конкурренціи или даже полное прекращеніе ея въ какихъ-либо пунктахъ и, какъ результатъ этого — повышеніе тарифовъ отнюдь не можетъ вызвать само по себѣ появленія въ этихъ пунктахъ предложенія транспортныхъ услугъ со стороны новыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій [1]). Конечно, проведеніе новыхъ желѣзнодорожныхъ линій нерѣдко разрушало существовавшіе тарифные договоры между дорогами, возбуждало ожесточенныя тарифныя войны между ними и приводило иногда къ весьма значительнымъ пониженіямъ провозныхъ платъ. Но слѣдуетъ не упускать изъ вида, что новыя дороги всегда сооружаются, какъ мы уже объяснили, для обслуживанія своихъ самостоятельныхъ раіоновъ, а не ради перевозки однихъ только конкуррентныхъ грузовъ, которыхъ почти никогда не бываетъ такъ много, чтобы сдѣлать экономически цѣлесообразными огромныя затраты на сооруженіе двухъ или нѣсколькихъ конкуррентныхъ линій. Появленію исключительно конкуррентныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій препятствуетъ, между прочимъ, и то, что такія предпріятія, въ силу указанной невозможности для нихъ всецѣло овладѣть даннымъ рынкомъ, были бы заранѣе лишены имѣющейся у всякаго другого предпринимателя надежды использовать сполна свои производительныя силы при наступленіи благопріятныхъ торговыхъ конъюнктуръ.

Такимъ образомъ дѣйствіе желѣзнодорожной конкурренціи всецѣло ограничивается областью цѣнъ на желѣзнодорожныя услуги, но не регулируетъ самой желѣзнодорожной промышленности, не измѣняетъ размѣровъ предложенія ея услугъ. Вслѣдствіе этого въ результатѣ конкурренціи между желѣзными дорогами всегда получается лишь простой раздѣлъ между ними опредѣленнаго даннаго количества перевозокъ, которые, однако, каждая изъ конкуррирующихъ дорогъ могла бы исполнить и самостоятельно, а затѣмъ, по окончаніи распредѣленія транспорта, наступаетъ монопольное обслуживаніе доставшейся каждому изъ конкуррентовъ части движенія. По тои же причинѣ дѣйствіе желѣзнодорожной конкурренціи отличается вообще крайней неравномѣрностью и въ пространствѣ, и во времени, причемъ реальные предѣлы для колебанія тарифовъ оказываются гораздо

[1]) Этимъ, однако, мы не отрицаемъ, что крупные желѣзнодорожные дивиденды могутъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ вызывать сооруженіе новыхъ линій. A. Hadley, Le transport etc., стр. 100.

шире и вмѣстѣ съ тѣмъ неопредѣленнѣе, чѣмъ это имѣетъ мѣсто при обычной торгово-промышленной конкурренціи.

Указанныя особенности желѣзнодорожной конкурренціи приводятъ къ троякаго рода послѣдствіямъ: 1) къ пониженію доходности рельсовой сѣти, 2) къ увеличенію расходовъ, затрачиваемыхъ страною на транспортное дѣло и 3) къ постояннымъ и рѣзкимъ нарушеніямъ правильнаго хода народнаго хозяйства. Первое изъ этихъ послѣдствій само собою понятно, и послѣ всего сказаннаго едва ли нуждается въ дальнѣйшихъ объясненіяхъ. Ограничимся указаніемъ двухъ конкретныхъ примѣровъ огромной разорительности желѣзнодорожной конкурренціи для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Какъ извѣстно, въ Соединенныхъ Штатахъ С. Америки свободному соперничеству частныхъ экономическихъ силъ былъ предоставленъ полный просторъ какъ въ отношеніи сооруженія желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ отношеніи управленія ими. Учрежденіе въ 1887 году федеральной желѣзнодорожной коммисіи практически почти не измѣнило этого отношенія государственной власти къ желѣзнымъ дорогамъ, и до сихъ поръ вмѣшательство ея въ желѣзнодорожное дѣло направлено не на положительное упорядоченіе управленія имъ, а на подавленіе стремленій желѣзныхъ дорогъ ограничить господство конкурренціи. Такимъ образомъ система конкурренціи въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ имѣла полную возможность развить всѣ свои результаты въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ. Однако, эти результаты оказываются весьма неблагопріятными не только для промышленности и торговли, но и для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Ожесточенныя тарифныя войны поставили большинство сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ въ крайне тягостное финансовое положеніе, выражающееся въ прекращеніи платежей, банкротствахъ и продажахъ съ публичнаго торга цѣлыхъ огромныхъ рельсовыхъ сѣтей страны. Извѣстный изслѣдователь американскихъ желѣзныхъ дорогъ, А Леенъ приводитъ слѣдующіе факты, характеризующіе финансовые результаты американскаго желѣзнодорожнаго хозяйства [1]). За время съ 1884 по 1894 г. поступили въ конкурсное управленіе 347 желѣзныхъ дорогъ съ общимъ протяженіемъ въ 81,337 англ. миль и съ основными капиталами (акціонернымъ и облигаціоннымъ) въ 4.271.372,000 долларовъ Изъ нихъ дѣйствительно подверглись принудительной продажѣ 302 жел дороги протяженіемъ въ 37,783 англ. мили и съ основными капиталами въ 2.052.043,000 долларовъ. Доходность американскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій выражается въ слѣдующихъ цифрахъ. Изъ всей суммы ихъ акціонернаго капитала оказалось:

---

[1]) Alf von der Leyen. Die Finanz-und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen. Zweite Auflage. Стр. 3, 4, 84—85.

	Въ $18^{89}/_{90}$ г	Въ $1890/_{91}$ г	Въ $1891/_{2}$ г	Въ $1892/_{3}$ г.
	Проценты.			
Безъ дивиденда	63,76	59,64	60,60	61,24
Съ дивидендомъ:				
1—5%	14,73	17,72	15,22	11,56
5—10%	19,75	20,78	22,27	25,04
свыше 10%	1,76	1,86	1,91	2,16

Размѣры дивидендовъ, полученныхъ акціонерами, и платежей, полученныхъ владѣльцами облигацій, а также среднія провозныя платы американскихъ желѣзныхъ дорогъ можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы [1]):

Въ годы.	Средніе размѣры.		Средныя провозныя платы	
	Платежей по облигаціямъ	Дивиденда на акціи	За тонно-милю	За пассажиро-милю
	Въ процентахъ		Въ центахъ	
1882	4,73	2,91	1,236	2,447
1883	4,75	2,75	1,224	2,422
1884	4,66	2,48	1,125	2,356
1885	4,77	2,02	1,036	2,198
1886	4,75	2,04	1,042	2,194
1887	4,71	2,18	1,034	2,276
1888	4,35	1,77	0,977	2,246
1889	4,40	1,81	0,970	2,169
1890	4,27	1,80	0,927	2,174
1891	4,25	1,85	0,929	2,184
1892	4,25	1,93	0,941	2,168
1893	4,30	1,86	0,893	2,060
1894	4,11	1,64	0,851	2,030

Такимъ образомъ въ теченіе всего періода съ 1882 по 1894 годъ на американскихъ желѣзныхъ дорогахъ наблюдается параллельное и почти непрерывное пониженіе среднихъ провозныхъ платъ и доходности ихъ акціонерныхъ и облигаціонныхъ капиталовъ. Если пониженіе процентовъ по облигаціямъ зависѣло отъ измѣненій въ условіяхъ денежнаго рынка, то причины пониженія тарифовъ и дивидендовъ несомнѣнно коренятся въ соперничествѣ желѣзнодорожныхъ обществъ какъ по сооруженію новыхъ линій, такъ и по привлеченію грузовъ на старыя линіи. Poor's Manual of railroads за 1894 годъ прямо указываетъ, какъ на причины пониженія желѣзнодорожныхъ дивидендовъ, на строительную горячку съ 1879 года, вслѣдствіе которой компаніи обременили себя большимъ числомъ бездоходныхъ линій, на изданіе законовъ, стѣснившихъ свободу установленія тарифовъ и заключенія тарифныхъ соглашеній, и на конкурренцію, развившуюся между большимъ числомъ желѣзныхъ дорогъ.

[1]) См. Poor's Manual of railroads за 1894 г., цит. по *Вѣстнику Финансовъ, Промышленности и Торговли*, 1895 г, № 41, стр 179.

Нѣкоторые писатели считаютъ доходность американскихъ желѣзныхъ дорогъ вполнѣ удовлетворительной, доказывая, что акціонерный капиталъ ихъ, показываемый въ отчетахъ, представляется на самомъ дѣлѣ почти всецѣло фиктивнымъ, вслѣдствіе чего, конечно, и отсутствіе дивидендовъ утрачиваетъ значеніе показателя неудовлетворительности ихъ финансоваго положенія. Платежи же процентовъ по облигаціямъ производятся съ достаточной исправностью. Намъ нѣтъ надобности входить здѣсь по существу въ разборъ этого мнѣнія, извѣстной справедливости котораго нельзя и отрицать, но мы считаемъ нужнымъ указать, что оно отнюдь не опровергаетъ высказанной нами мысли о неблагопріятномъ вліяніи желѣзнодорожной конкурренціи на доходность американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Поддерживающій упомянутое мнѣніе въ нашей литературѣ г. Б. Ф. Брандтъ [1]) слѣдующимъ образомъ выражается по интересующему насъ вопросу. „необузданная конкурренція имѣла своимъ послѣдствіемъ затрату многихъ капиталовъ совершенно непроизводительно на постройку параллельныхъ, никому ненужныхъ линій и на веденіе постоянной борьбы между ними, сопровождавшейся многочисленными потерями для обѣихъ сторонъ и въ результатѣ приводившей къ поглощенію мелкихъ предпріятій болѣе крупными и къ образованію могущественныхъ синдикатовъ“.

Наше мнѣніе о разорительности конкурренціи для желѣзныхъ дорогъ подтверждается также всеобщими и повсемѣстными стремленіями къ упорядоченію и даже полному прекращенію конкурренціи со стороны самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ тѣхъ странахъ, въ которыхъ доходность ихъ не гарантирована государствомъ, и со стороны правительственныхъ властей тамъ, гдѣ государственные финансы заинтересованы въ нормальномъ положеніи желѣзнодорожныхъ доходовъ. Факты этого рода мы приведемъ ниже, а теперь укажемъ еще одинъ конкретный примѣръ разорительныхъ послѣдствій конкурренціи въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ. Примѣръ этотъ—наши русскія желѣзныя дороги. Въ половинѣ 80-хъ гг. между ними возгорѣлась ожесточенная тарифная борьба изъ за хлѣбныхъ грузовъ, которая, постепенно усиливаясь и расширяясь, охватила почти всю нашу рельсовую сѣть [2]). Эта борьба, выражавшаяся во многихъ случаяхъ въ чрезвычайномъ пониженіи тарифовъ, сопровождалась крупнымъ пониженіемъ доходности желѣзныхъ дорогъ и угрожала такими большими потерями государственному казначейству, гарантировавшему ихъ доходность, что вызвало рѣшительное вмѣшательство

[1]) Б Ф Брандтъ. Иностранные капиталы. СПБ. 1898 г. Стр 230—231.

[2]) Подробное обозрѣніе этой тарифной войны сдѣлано нами въ статьѣ „О вліяніи транспортныхъ расходовъ на пониженіе хлѣбныхъ цѣнъ“, помѣщенной въ *Русскомъ Экономическомъ Обозрѣніи* 1897 г, № 12.

со стороны высшаго правительства. По иниціативѣ управлявшаго тогда министерствомъ финансовъ И. А. Вышнеградскаго, министръ путей сообщенія циркулярно [1]) потребовалъ отъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы онѣ не понижали тарифовъ на перевозку грузовъ къ портамъ и станціямъ сухопутной границы, безъ предварительнаго испрошенія на то его разрѣшенія. Это распоряженіе было впослѣдствіи одобрено Высочайше утвержденнымъ 3 ноября 1887 г. положеніемъ комитета министровъ, черезъ который министръ путей сообщенія довелъ о принятой имъ мѣрѣ до Высочайшаго свѣдѣнія Государя Императора. Въ то же время обсужденіе вопроса о необходимыхъ измѣненіяхъ въ этихъ тарифахъ и выработка руководящихъ для этого началъ была возложена на особое совѣщаніе изъ министровъ путей сообщенія, финансовъ, государственныхъ имуществъ и государственнаго контролера подъ предсѣдательствомъ предсѣдателя департамента государственной экономіи. Хотя эти предположенія о переработкѣ пониженныхъ въ 1887 г. хлѣбныхъ тарифовъ по разнымъ причинамъ и не осуществились, но съ этого именно времени и начинается практическое осуществленіе правительственнаго надзора и руководительства тарифнымъ дѣломъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Дальнѣйшія изъ выше упомянутыхъ послѣдствій желѣзнодорожной конкурренціи заключаются, какъ сказано, въ возвышеніи расходовъ страны на дѣло желѣзнодорожнаго транспорта, а также въ постоянныхъ и рѣзкихъ нарушеніяхъ правильнаго хода народнаго хозяйства. Эти недостатки желѣзнодорожной конкурренціи являются до извѣстной степени общими недостатками всякаго промышленнаго и торговаго соперничества. Превышеніе предложенія надъ спросомъ всегда означаетъ, что на удовлетвореніе данной потребности затрачено больше средствъ, чѣмъ дѣйствительно было нужно по размѣрамъ этой потребности и что слѣдовательно нѣкоторая часть капиталовъ и труда затрачена непроизводительно. Это увеличеніе издержекъ создаетъ и тенденцію къ повышенію цѣнъ соотвѣтственныхъ продуктовъ. Кромѣ того, конкурренція, проявляясь съ особенною силою въ однихъ мѣстахъ и въ извѣстные моменты, нарушаетъ равенство потребителей, создаетъ преимущества для однихъ изъ нихъ и причиняетъ вредъ тѣмъ, по отношенію къ которымъ она оказывается слабѣе или вовсе бездѣйствуетъ Эти отрицательныя вліянія конкурренціи, которыя въ большинствѣ отраслей торговли и промышленности легко устраняются благодаря дѣйствительной возможности измѣнять мѣсто и назначеніе вложенныхъ капиталовъ и производительныхъ силъ и притомъ далеко перевѣшиваются положительными результатами конкурренціи,—въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ представ-

[1]) Циркуляръ отъ 19 сентября 1887 г, за № 8499.

ляются столь могущественными, что вовсе лишаютъ конкурренцію значенія регулирующаго начала.

Съ точки зрѣнія общаго принципа хозяйственности желательно, очевидно, такое распредѣленіе грузовъ между конкуррирующими желѣзнодорожными направленіями, при которомъ перевозка ихъ совершалась бы съ наименьшими издержками Между тѣмъ поддержаніе постоянной возможности конкуррентной перевозки всѣхъ спорныхъ грузовъ по двумъ или нѣсколькимъ желѣзнымъ дорогамъ неизбѣжно сопровождается излишними и непроизводительными затратами матеріальныхъ средствъ и труда при эксплоатаціи этихъ дорогъ. Протяженія конкуррирующихъ направленій бываютъ иногда весьма различны, и значительныя массы пассажировъ и грузовъ перевозятся лишніе десятки и сотни верстъ, вмѣсто того, чтобы слѣдовать по направленіямъ кратчайшимъ. Каждое изъ направленій должно нести особые расходы на содержаніе станцій въ конкуррентныхъ пунктахъ, каждое изъ нихъ должно имѣть свой комплектъ поѣздовъ, соотвѣтственный вагонный паркъ и т. п. [1]). А между тѣмъ утилизація подвижнаго состава неизбѣжно становится слабѣе. Все это увеличиваетъ дѣйствительную стоимость транспорта и создаетъ тенденцію къ повышенію тарифовъ: послѣ прекращенія конкурренціи дороги стремятся вознаградить себя за потери и излишніе расходы. По мнѣнію Э. Сакса, раздѣлъ движенія узловыхъ пунктовъ между конкуррирующими путями, т. е. организація его въ такомъ направленіи, чтобы достигались наименьшіе эксплоатаціонные расходы, до такой степени соотвѣтствуетъ самой экономической природѣ транспортнаго дѣла, что слѣдуетъ удивляться, какъ могли такъ долго сомнѣваться въ необходимости желѣзнодорожныхъ картелей, имѣющихъ цѣлью упомянутое распредѣленіе движенія [2]).

Такимъ образомъ дѣйствіе конкурренціи въ отношеніи желѣзнодорожнаго транспорта приводитъ прямо къ противоположному результату для народнаго хозяйства, сравнительно съ приложеніемъ того же принципа въ другихъ сферахъ торговли и промышленности: получается не сокращеніе расходовъ по удовлетворенію потребности въ перемѣщеніи пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, но увеличеніе нормы издержекъ, съ помощью которыхъ можно было бы обойтись при извѣстной планомѣрной организаціи перевозокъ. Этотъ непроизводительный излишекъ транспортныхъ расходовъ во всякомъ случаѣ составляетъ отрицательную величину въ общей экономіи народнаго хозяйства, падаетъ ли онъ—на владѣльцевъ самихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій (акціонерныя общества и государство), или же переносится послѣдними на тѣхъ товароотправителей, кото-

[1]) F. Ulrich Traité général des tarifs des chemins de fer. 1890 Стр. 12.
[2]) E. Sax. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft. B. I, 69.

рые находятся въ монопольной власти желѣзныхъ дорогъ. Мы полагаемъ, что въ обоихъ случаяхъ желѣзнодорожная конкурренція отражается весьма вредными послѣдствіями на общемъ ходѣ народнаго хозяйства, нарушая правильное и естественное соотношеніе въ развитіи различныхъ экономическихъ раіоновъ страны и различныхъ отраслей ея торговли и промышленности. Въ конечномъ итогѣ непроизводительныя затраты на желѣзнодорожный транспортъ вызываютъ въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства много болѣе или менѣе значительныхъ уклоненій отъ нормальнаго и наиболѣе выгоднаго для общихъ интересовъ страны направленія въ развитіи торговли и промышленности отдѣльныхъ пунктовъ и цѣлыхъ раіоновъ Къ этой сторонѣ вопроса мы еще возвратимся впослѣдствіи, теперь же отмѣтимъ ближайшія вредныя вліянія, которыя желѣзнодорожная конкурренція оказываетъ на народное хозяйство, создавая совершенно неправильную и неустойчивую систему желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Обычная торгово-промышленная конкурренція встрѣчаетъ при колебаніи товарныхъ цѣнъ опредѣленную естественную границу въ издержкахъ производства продуктовъ, отъ средняго уровня которыхъ товарныя цѣны могутъ уклоняться обыкновенно лишь въ незначительныхъ размѣрахъ. Предѣлы для колебанія желѣзнодорожныхъ тарифовъ представляются, какъ мы уже выяснили, несравненно шире. Арт. Гэдли полагаетъ даже, что конкурренція между желѣзными дорогами вовсе не встрѣчаетъ естественной границы въ собственныхъ издержкахъ перевозки [1]). Это обстоятельство имѣетъ огромное значеніе. Желѣзнодорожная конкурренція, будучи лишенной реальнаго экономическаго регулятора, оказывается во многихъ своихъ проявленіяхъ не подчиненной общимъ законамъ экономическаго оборота, но находится въ ближайшей зависимости отъ такихъ случайныхъ для самого транспорта обстоятельствъ, какъ финансовое положеніе отдѣльныхъ дорогъ, личная энергія и субъективныя настроенія различныхъ желѣзнодорожныхъ дѣятелей, ихъ взаимныя отношенія, а также связи желѣзнодорожныхъ администрацій съ тѣми или другими предпріятіями обслуживаемыхъ желѣзными дорогами раіоновъ и т. п. Вслѣдствіе этого желѣзнодожная конкурренція отличается въ значительной степени случайнымъ и произвольнымъ характеромъ, ея возникновеніе, послѣдовательное развитіе, ослабленіе и полное прекращеніе въ большинствѣ случаевъ отнюдь не объясняются какими либо дѣйствительными крупными измѣненіями въ условіяхъ производства, передвиженія и потребленія продуктовъ. Поэтому естественно, что и желѣзнодорожные тарифы, которые устанавливаются въ результатѣ конкурренціи между желѣзными дорогами, также отлича-

[1]) A. Hadley, Le transport par les chemins de fer, стр 60.

ются существеннымъ образомъ отъ общаго строя товарныхъ цѣнъ, устанавливающихся подъ вліяніемъ обычной торгово-промышленной конкурренціи во всѣхъ тѣхъ хозяйственныхъ сферахъ, въ которыхъ конкурренція предпринимателей является дѣйствительно организующимъ и регулирующимъ началомъ. Подчиненіе какой-либо отрасли торговли или промышленности широкой и дѣятельной конкурренціи приводитъ къ извѣстной равномѣрности товарныхъ цѣнъ во всѣхъ раіонахъ страны и для всѣхъ потребителей, создаетъ болѣе или менѣе прочную устойчивость ихъ во времени и, наконецъ, даетъ постепенное общее пониженіе ихъ, соотвѣтственно съ прогрессомъ техники и сокращеніемъ издержекъ производства. Желѣзнодорожная же конкурренція сопровождается прямо противоположными результатами. Прежде всего она создаетъ рѣзкія различія и неуравнительность тарифныхъ ставокъ, совершенно не оправдываемыя ни спеціальными условіями перевозки, ни мѣстными экономическими особенностями. Тѣ пункты и раіоны, изъ за которыхъ вступаютъ въ борьбу нѣсколько желѣзнодорожныхъ обществъ, получаютъ чрезвычайно низкія провозныя платы, хотя бы устройство желѣзнодорожнаго транспорта въ этихъ сообщеніяхъ даже требовало, въ отношеніи сооруженія пути и его эксплоатаціи, особо повышенныхъ расходовъ. Иногда эти провозныя платы не покрываютъ даже издержекъ, непосредственно связанныхъ съ движеніемъ. При этомъ отдѣльнымъ крупнымъ отправителямъ желѣзныя дороги обыкновенно предоставляютъ еще особыя болѣе или менѣе значительныя скидки съ общихъ тарифовъ, чтобы привлечь ихъ грузы на свои линіи. Всѣ эти пониженія и льготы не только не распространяются на тѣ пункты, въ которыхъ желѣзнымъ дорогамъ не угрожаетъ конкурренція, но, напротивъ того, причиняя большія потери конкуррирующимъ линіямъ, служатъ однимъ изъ мотивовъ къ повышенію провозныхъ платъ для такихъ пунктовъ. Конечно, желѣзнымъ дорогамъ не всегда удается перекладывать свои убытки отъ конкуррентныхъ перевозокъ на тѣхъ отправителей, которые находятся у нихъ въ монопольной власти, но несомнѣнно, что такіе случаи нерѣдко дѣйствительно имѣютъ мѣсто. Вслѣдствіе этого неуравнительность тарифовъ достигаетъ чрезвычайныхъ размѣровъ, и приводитъ къ тому, что для отдѣльныхъ пунктовъ, случайно пользующихся благами желѣзнорожной конкурренціи, создаются исключительно благопріятныя условія развитія совершенно искусственно за счетъ тѣхъ мѣстностей и отправителей, которые имѣютъ только одну желѣзную дорогу, или за счетъ самихъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ. Но эти благопріятныя условія оказываются нерѣдко крайне непрочными. Прекращеніе тарифной войны можетъ сразу уничтожить ихъ, равно какъ возникновеніе борьбы между другими желѣзными дорогами, создавая такія же искусственно благо-

пріятныя условія для другихъ мѣстностей, можетъ внезапно выдвинуть новыхъ торговыхъ и промышленныхъ конкурентовъ. Крайняя неустойчивость тарифовъ, создаваемыхъ самими желѣзными дорогами подъ вліяніемъ взаимной конкурренціи, является общепризнаннымъ и повсемѣстнымъ фактомъ. Постоянныя и рѣзкія колебанія провозныхъ платъ дѣлаютъ совершенно невозможными никакіе правильные коммерческіе разсчеты, вносятъ полную неустойчивость въ торговлю и промышленность и слѣдовательно подрываютъ самыя основы правильнаго хода народнаго хозяйства.

Безконечныя различія тарифныхъ ставокъ и постоянныя ихъ измѣненія неизбѣжно приводятъ все тарифное дѣло въ состояніе такой сложности и запутанности, при которыхъ не только публика, но нерѣдко и сами желѣзнодорожные агенты не въ состояніи указать съ полной увѣренностью, какіе именно тарифы дѣйствуютъ въ каждый данный моментъ.

Такимъ образомъ, всѣ результаты желѣзнодорожной конкурренціи оказываются положительно вредными съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Нѣкоторые писатели признаютъ, однако, что вызываемое конкурренціею пониженіе тарифовъ является дѣйствительнымъ благомъ, хотя и пріобрѣтаемымъ слишкомъ дорогою цѣною. Но, какъ мы видѣли, не можетъ быть и рѣчи о томъ, чтобы конкурренція между желѣзными дорогами приводила къ общему удешевленію стоимости желѣзнодорожной перевозки по всей странѣ и для всѣхъ отправителей. Пониженіе тарифовъ всегда ограничивается лишь отдѣльными пунктами или отдѣльными раіонами и, конечно, представляется для нихъ благопріятнымъ обстоятельствомъ. Но обусловливаемое этимъ развитіе такихъ мѣстностей представляется искусственнымъ, совершающимся за счетъ другихъ мѣстностей или за счетъ капиталовъ, вложенныхъ въ желѣзныя дороги и слѣдовательно сопровождается прямыми потерями въ общей экономіи страны. Такимъ образомъ слѣдуетъ признать, что и въ этомъ случаѣ, какъ и во всѣхъ прочихъ отношеніяхъ, желѣзнодорожная конкурренція приводитъ не къ возможно высшему развитію и наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ и капиталовъ страны, но, напротивъ того, отклоняетъ развитіе народнаго хозяйства отъ этого единственно правильнаго пути и вызываетъ массу непроизводительныхъ затратъ и безполезной работы.

ГЛАВА III.

Повсемѣстное постепенное ограниченіе и устраненіе соперничества между желѣзными дорогами, благодаря объединенію желѣзнодорожнаго дѣла каждой страны. Роль въ этомъ процессѣ государственнаго вмѣшательства, а также соглашеній и союзовъ, заключаемыхъ между желѣзными дорогами, и консолидаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій.—Англія —Франція. Германія.—Россія —Соединенные Штаты Сѣверной Америки.

Въ предыдущей главѣ мы стремились выяснить, что раздробленіе рельсовой сѣти между многими самостоятельными предпринимателями и конкурренція между ними отнюдь не обезпечиваютъ такого порядка въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ, который можно было бы признать отвѣчающимъ общимъ интересамъ народнаго хозяйства. Препятствуя правильному и успѣшному развитію торговли и промышленности, желѣзнодорожная конкурренція въ то же время существеннымъ образомъ ухудшаетъ утилизацію желѣзныхъ дорогъ, понижаетъ ихъ доходность и причиняетъ крупныя потери государственнымъ финансамъ, если государство гарантировало частнымъ дорогамъ опредѣленную норму дохода или имѣетъ право на участіе въ ихъ выручкѣ. Упраздненіе конкурренціи и возможно большее объединеніе рельсовой сѣти, даетъ, напротивъ того, весьма важныя и осязательныя выгоды съ общей экономической точки зрѣнія: оно сокращаетъ общіе расходы желѣзнодорожнаго хозяйства, создаетъ возможность наиболѣе интенсивной и правильной утилизаціи постоянныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ, возвышаетъ ихъ доходность и народнохозяйственную полезность и, наконецъ, вноситъ въ управленіе желѣзными дорогами то необходимое единство, при которомъ только и возможно достиженіе техническаго совершенства въ исполненіи желѣзнодорожныхъ услугъ. Естественно, что при такихъ условіяхъ уже вскорѣ послѣ сооруженія первыхъ желѣзныхъ дорогъ повсюду возникаетъ рѣшительное сомнѣніе въ правильности первоначальной мысли о возможности организаціи желѣзнодорожнаго хо-

зяйства на принципѣ конкурренціи. Прежде всего пришли къ сознанію непригодности этого принципа самостоятельныя не гарантированныя желѣзныя дороги и правительства тѣхъ странъ, въ которыхъ государство заинтересовано въ благопріятныхъ финансовыхъ результатахъ желѣзнодорожнаго хозяйства Напротивъ того, дороги гарантированныя, пользовавшіяся приплатами казны по гарантіямъ, всегда обнаруживали меньшую готовность вступать въ соглашенія и вели наиболѣе смѣлую и разорительную конкурренцію, потому что убытки отъ конкурренціи падали на государство; такимъ же образомъ дѣйствія отличались, напр., въ Америкѣ, обанкротившіяся компаніи, которымъ нечего было терять и щадить. Съ другой стороны, правительства, не заинтересованныя въ доходности желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ, не только не способствовали заключенію соглашеній и сліяніямъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, но даже стремились болѣе или менѣе настойчиво поддерживать конкурренцію между желѣзными дорогами Кромѣ того, вліяніе государственной власти на то или другое регулированіе соперничества между желѣзными дорогами было весьма неодинаково въ различныхъ странахъ въ зависимости отъ тѣхъ правъ, которыя принадлежали ей въ отношеніи надзора и руководительства тарифнымъ дѣломъ желѣзныхъ дорогъ. Что касается самихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя могутъ бороться съ неблагопріятными для себя послѣдствіями взаимной конкурренціи лишь посредствомъ сліяній и соглашеній, то большая или меньшая легкость или трудность заключенія соотвѣтственныхъ договоровъ, а также прочность этихъ договоровъ, зависятъ отъ весьма многихъ условій. Главнѣйшія изъ нихъ проф. Пихно сводитъ [1]) къ слѣдующимъ 1) Большая или меньшая планомѣрность сооруженія сѣти и количество мелкихъ линій, не имѣющихъ самостоятельнаго значенія, и линіи конкуррентныхъ. 2) Законченность или незаконченность рельсовой сѣти. 3) Большая или меньшая устойчивость и неизмѣнность торгово-промышленнаго оборота въ странѣ 4) Характеръ желѣзнодорожнаго движенія, т. е. преобладаніе движенія на малыя или большія разстоянія, количество экспортныхъ, импортныхъ и транзитныхъ международныхъ грузовъ. 5) Наличность конкурренціи водяныхъ путей сообщенія, которая затрудняетъ вообще заключеніе соглашеній между желѣзными дорогами и нерѣдко разстраиваетъ договоры уже заключенные. 6) Примыканіе желѣзнодорожныхъ линій къ различнымъ раіонамъ производства или различнымъ рынкамъ сбыта, которые также ведутъ между собою конкурренцію; понятно, что регулированіе сложнаго соперничества промышленныхъ раіоновъ, торговыхъ пунктовъ, круп-

[1]) Желѣзнодорожные тарифы, стр. 167—171.

ныхъ портовъ и желѣзныхъ дорогъ представляетъ гораздо больше трудностей, чѣмъ регулированіе конкурренціи между одними желѣзнодорожными предпріятіями, особенно если мѣстные капиталисты того или другого 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, о чемъ уже выше упомянуто.

Несмотря на такое разнообразіе условій и причинъ, вліяющихъ въ разныхъ странахъ на большую или меньшую трудность устраненія или хотя бы только урегулированія соперничества между желѣзными дорогами, многолѣтній практическій опытъ столь очевидно выяснилъ несовмѣстимость принципа желѣзнодорожной конкурренціи съ основными условіями и особенностями желѣзнодорожнаго дѣла, что повсюду вызвалъ самое рѣшительное противодѣйствіе противъ предоставленія желѣзнымъ дорогамъ свободы взаимнаго соперничества и настойчивыя стремленія къ полному устраненію или, по крайней мѣрѣ, къ возможному упорядоченію желѣзнодорожной конкурренціи. Эти усилія увѣнчались успѣшными результатами, и въ настоящее время, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующаго очерка, во всѣхъ европейскихъ государствахъ вліяніе принципа свободной конкурренціи на дѣятельность желѣзныхъ дорогъ уже низведено до самыхъ ничтожныхъ размѣровъ. Въ Соединенныхъ же Штатахъ Сѣверной Америки соперничество между желѣзными дорогами хотя еще и до сихъ поръ оказываетъ довольно широкое вліяніе на установленіе ихъ тарифовъ, но и тамъ, какъ уже можно предсказать съ большою вѣроятностью, дальнѣйшее развитіе и упроченіе огромныхъ желѣзнодорожныхъ союзовъ и консолидація желѣзнодорожныхъ предпріятій въ ближайшемъ времени приведутъ къ ограниченію роли конкурренціи самыми узкими границами, при которыхъ она утратитъ существенное значеніе.

Въ Англіи хотя сооруженіе желѣзнодорожной сѣти совершалось не путемъ свободной предпріимчивости и конкурренціи, а въ силу предоставлявшихся парламентомъ концессій, однако, вслѣдствіе недостаточности опыта и правильнаго пониманія роли централизаціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, при выдачѣ концессій было допущено много ошибокъ. Опредѣленнаго плана рельсовыхъ путей, которые нужно построить, не было выработано заранѣе, вслѣдствіе чего парламентъ, хотя и не питалъ положительнаго довѣрія къ принципу конкурренціи, но и не имѣлъ нравственнаго мужества отказывать въ выдачѣ концессій множеству спекулянтовъ, которые ихъ домогались. Поэтому многія концессіи выдавались совершенно случайно, разрѣшались мелкія линіи, не имѣющія самостоятельнаго значенія или конкуррентныя, создавалось множество мелкихъ самостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ

компаній. Такъ, къ концу 1843 года отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ было 71, со среднимъ протяженіемъ въ 48 километровъ каждая. Въ 1844 г. эта средняя длина уменьшилась до 24 килом. Съ 1844 г. по 1847 г. было разрѣшено 637 самостоятельныхъ линій общимъ протяженіемъ въ 15,000 килом., т. е около 24 килом. каждая [1]). Безсистемность и крайняя раздробленность рельсовой сѣти чрезвычайно затрудняли правильную организацію движенія и открывали широкій просторъ конкурренціи какъ въ отношеніи сооруженія желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ отношеніи ихъ эксплоатаціи.

Государственные люди Англіи очень рано поняли совершенную неприложимость конкурренціи къ желѣзнодорожному дѣлу. Уже въ 1836 г. M. Morrison d'Inverness произнесъ въ парламентѣ замѣчательную рѣчь, въ которой высказалъ слѣдующія положенія: желѣзныя дороги естественно должны быть монополіи; конкуррентныя линіи вондутъ въ соглашеніе или сольются; параллельныя дороги представляютъ капиталъ, выброшенный за окно; максимальныя нормы тарифовъ безполезны [2]). Къ 30-мъ же годамъ относится и возникновеніе первыхъ соглашеній и слияній между англійскими желѣзными дорогами, но только къ 1844 году они пріобрѣли такіе размѣры, что привлекли общественное вниманіе Одну изъ важнѣйшихъ задачъ парламентской коммисіи, назначенной въ 1844 г, составлялъ именно вопросъ о сліяніяхъ, ходатаиства о разрѣшеніи которыхъ поступили въ значительномъ количествѣ въ парламентъ. Желѣзнодорожный кризисъ 1847 года окончательно разрушилъ вѣру англійской публики въ благотворную силу неограниченной желѣзнодорожной конкурренціи. Съ тѣхъ поръ, несмотря на назначеніе новыхъ парламентскихъ коммисіи и на изданіе различныхъ законовъ, имѣвшихъ цѣлью регулировать желѣзнодорожное движеніе, тарифныя ставки, взаимныя отношенія между желѣзными дорогами, а также между ними и публикои, процессъ концентраціи желѣзнодорожнаго дѣла продолжается непрерывно до тѣхъ поръ, пока не приводитъ къ началу 70-хъ годовъ почти къ полному устраненію соперничества, что, впрочемъ, отнюдь не останавливаетъ самого процесса объединенія желѣзныхъ дорогъ, и сліянія желѣзнодорожныхъ обществъ продолжаютъ совершаться и въ послѣдующее время. Слѣдующіе примѣры наглядным образомъ иллюстрируютъ этотъ процессъ концентраціи [3]). Самая крупная же-

---

[1]) A. Hadley, le transport par les chemins de fer, 219.

[2]) Hadley, 217—218

[3]) Пихно, Желѣзнодорожные тарифы, стр 178, Cohn, System der Nationalökonomie, III, стр 862—863, Гіацинтовъ, Основанія организаціи тарифнаго дѣла, 121—123; Гіацинтовъ и Пихно заимствуютъ эти данныя изъ Cohn'a Untersuchungen—über die englische Eisenbahnpolitik, т. I, стр. 320—324.

лѣзнодорожная компанія London and North Western образовалась въ 1846 г. изъ трехъ обществъ и имѣла 379 миль рельсоваго пути; съ того времени по 1871 г. она поглотила 57 дорогъ и достигла 1,597 миль. Въ 1875 г. протяженіе ея линій равнялось 1,586 милямъ, а въ 1895 г. 1.908 милямъ. Ея капиталы (акціонерный и облигаціонный) увеличились съ 61.589,000 ф. въ 1875 г. до 116 554,000 ф. въ 1895 г., т. е. въ значительно большей пропорціи, чѣмъ протяженіе принадлежащей ей сѣти. Другая большая компанія Great Western получила первоначальную концессію на 118 миль, а затѣмъ съ 1844 по 1871 г. поглотила 49 дорогъ и достигла 1,387 миль. Въ 1875 г. ея линіи составляли уже 1,534 м., а въ 1895 г. 2,511 миль. За послѣднія 20 лѣтъ ея капиталы увеличились съ 49.892,000 ф до 77.877,000 ф. North Eastern образовалась въ 1854 г. изъ 17 обществъ, затѣмъ поглотила еще 11 обществъ и достигла 1,281 мили; въ 1875 г. она имѣла уже 1,400 м., а въ 1895 г. 1,628 миль; за 20 лѣтъ капиталъ возросъ съ 48 130,000 ф. до 63.538,000 ф. Midland, составившаяся изъ 17 обществъ, имѣла въ 1875 г. 976 миль, а въ 1895 г 1,397 миль; капиталъ ея увеличился съ 47.764,000 ф. въ 1875 г. до 99.633,000 ф. въ 1896 г. Great Eastern, составившаяся изъ 26 обществъ, имѣла въ 1875 г. 765 миль, въ 1895 г. 1,104 мили; капиталъ ея увеличился съ 30 до 47 милл. фунтовъ. Другія крупныя компаніи расширили свои предпріятія въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Годы	Протяженіе англійскихъ миль		Капиталъ (акціи и облигаціи).
1875	431	Lancashire and Yorkshire	26 209,000
1895	527	„ . . .	53 645,000
1875	739	Caledonian.	26.169,000
1895	908	„	45.292,000
1875	844	North British.	23.814,000
1895	1,206	„	53.118,000
1875	523	Great Northern.	22.502,000
1895	803	„	49.907,000
1875	153	London Chatham and Dower . .	19.973,000
1895	188	„ . .	27 051,000

Общее протяженіе желѣзныхъ дорогъ Соединеннаго Королевства равнялось въ 1896 г. 21,277 англ. милямъ, представлявшимъ капиталъ 1.029 475,335 фунт. стерлинговъ Перечисленнымъ выше 10 желѣзнодорожнымъ обществамъ изъ общаго числа 32 компаній принадлежало въ 1895 году 12,422 мили, представлявшихъ капиталъ въ 634.271,000 ф., т. е. примѣрно двѣ трети всѣхъ капиталовъ, вложенныхъ въ желѣзныя дороги Соединеннаго Королевства.

Кромѣ этихъ полныхъ сліяній, между желѣзными дорогами Великобританіи было заключено множество разнообразныхъ договоровъ

и соглашеній, имѣвшихъ цѣлью прекратить или, по крайней мѣрѣ, точнымъ образомъ регулировать взаимную конкурренцію. Почти полная законченность рельсовой сѣти и устойчивость торговыхъ и промышленныхъ дѣлъ въ странѣ очень много способствовали прочности этихъ договоровъ. Такимъ образомъ, соперничество между англійскими желѣзными дорогами давно уже низведено до минимума, и по взаимнымъ своимъ отношеніямъ онѣ представляютъ, какъ выразился одинъ изъ экспертовъ въ парламентской коммисіи 1872 г., по истинѣ счастливое семейство [1]).

Во Франціи, какъ извѣстно, монополія крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній была организована самимъ правительствомъ. Послѣднее, еще раньше, чѣмъ успѣла развиться конкурренція между желѣзными дорогами, объединило ихъ въ извѣстныя группы съ отдѣльными самостоятельными районами, раздѣливъ эти группы между 6-ью большими желѣзнодорожными обществами.

Въ Германіи [2]) государственная власть, вслѣдствіе недостатка въ странѣ капиталовъ и частной предпріимчивости въ періодъ возникновенія желѣзныхъ дорогъ, вынуждена была первоначально принять прямое участіе въ созданіи рельсовой сѣти, сооружая дороги на государственныя средства (Ганноверъ, Баденъ, Виртембергъ), подписываясь на акціи частныхъ компаній, гарантируя ихъ доходность или предоставляя строителямъ болѣе или менѣе значительныя выгоды (Саксонія, Пруссія). Въ Баваріи хотя первыя линіи и были построены акціонернымъ обществомъ въ 1837—1840 гг., но уже въ 1844 г. эти линіи перешли къ государству, которое съ тѣхъ поръ въ теченіе 10 лѣтъ, вслѣдствіе той же недостаточности акціонерной предпріимчивости, твердо держалось принципа государственныхъ жел дорогъ. Однако, со второй половины 50-хъ годовъ этотъ характеръ желѣзнодорожной политики германскихъ государствъ существеннымъ образомъ измѣняется съ одной стороны подъ вліяніемъ широкаго распространенія въ обществѣ и въ правительственныхъ кругахъ идеи и принциповъ экономической свободы, а съ другой стороны — благодаря большому успѣху построенныхъ ранѣе желѣзныхъ дорогъ. Возникаетъ много новыхъ акціонерныхъ обществъ, причемъ не только не принимается никакихъ мѣръ къ урегулированію конкурренціи между ними, но, напротивъ того, этотъ принципъ признается весьма важнымъ положительнымъ условіемъ правильной постановки дѣла желѣзнодорожнаго транспорта. Распространеніе и вліяніе идеи и принциповъ ученія объ экономической свободѣ выразилось, между прочимъ, въ ст 41 германской конституціи, которая, согласно съ догмою свободной конкуррен-

---

[1]) Cohn, III, 862; Шихно, 179; Ulrich, 493; Hadley, 200—201

[2]) Cohn, III, 871 и слѣд.

ціи, стремится обезпечить сооруженіе параллельныхъ и конкуррентныхъ желѣзныхъ дорогъ тѣмъ, что отмѣняетъ для всей имперіи постановленія прежняго законодательства, которыми существующимъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ было предоставлено право возражать противъ допущенія конкуррентныхъ линій.

Однако, результаты, получившіеся на практикѣ отъ примѣненія этой системы вовсе не оправдали возлагавшихся на нее надеждъ. Допущеніе конкурренціи въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ дало въ Германіи такія же отрицательныя послѣдствія и для самой желѣзнодорожной промышленности и для всего народнаго хозяйства, какъ и повсюду, а именно: расточеніе капиталовъ, раздробленность сѣти, чрезмѣрное развитіе спекуляціи, вызвавшее желѣзнодорожный кризисъ, хаотическое состояніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, ихъ неравномѣрность, неустойчивость, большія затрудненія при эксплоатаціи, наконецъ, пониженіе доходности рельсовой сѣти Всѣ эти обстоятельства очень рано вызвали въ средѣ самихъ желѣзныхъ дорогъ настойчивыя стремленія къ концентраціи и объединенію желѣзнодорожнаго дѣла. Политическая раздробленность Германіи, являлась, однако, положительнымъ препятствіемъ для сліянія отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ въ цѣлыя большія сѣти Поэтому образовывались особые желѣзнодорожные союзы, которые, вмѣсто такихъ сліяній, устанавливали частичную общность между отдѣльными линіями, организовывая спеціальное завѣдываніе общими интересами этихъ линій. Уже въ 1847 году изъ ранѣе образовавшихся мелкихъ союзовъ составился союзъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ („Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen“ [1]). Союзъ этотъ занимался устройствомъ, облегченіемъ и развитіемъ прямыхъ сообщеній преимущественно съ технической и хозяйственной стороны. Что же касается вопросовъ объ установленіи тарифовъ, о распредѣленіи перевозокъ между различными желѣзными дорогами, а также вопросовъ, вызывавшихся столкновеніями и соперничествомъ между ними, то этими вопросами занимались другіе болѣе мелкіе спеціально тарифные желѣзнодорожные союзы (Eisenbahn-Tarifverbände). Старѣйшимъ изъ такихъ тарифныхъ союзовъ былъ сѣверный нѣмецкій тарифный союзъ, который организовалъ съ 1848 года прямое сообщеніе между Кельномъ, Гамбургомъ, Берлиномъ, Лейпцигомъ и промежуточными станціями Онъ послужилъ образцомъ для подобныхъ же союзовъ, образовавшихся впослѣдствіи на европейскомъ континентѣ и въ особенности въ Германіи [2]). Съ развитіемъ и уплотненіемъ гер-

---

[1]) Richard von Kaufmann, Die Eisenbahnpolitik Frankreichs, 1896, B. II, S. 750.

[2]) F Ulrich, 203—204. Тамъ же имѣются указанія на другіе германскіе тарифные союзы

манской желѣзнодорожной сѣти постепенно возникла цѣлая масса гарифныхъ союзовъ. Эти союзы, облегчая и содѣйствуя развитію прямыхъ перевозокъ между крупными узловыми пунктами, принадлежащими къ различнымъ жел. дорогамъ, первоначально вступали въ конкурренцію изъ за этихъ пунктовъ, для которыхъ и понижали существеннымъ образомъ свои тарифы, оставляя безъ вниманія тарифы мѣстнаго сообщенія. Пониженія, допущенныя однимъ союзомъ, вызывали еще болѣе значительныя пониженія со стороны другихъ союзовъ, и, такимъ образомъ, получились совершенно ненормальныя разницы между тарифами союзныхъ и мѣстныхъ сообщеній, которыя отражались весьма вреднымъ образомъ на интересахъ промежуточныхъ пунктовъ. Эта ошибка была исправлена самими желѣзными дорогами въ собственныхъ интересахъ Чтобы предупредить взаимное сбиваніе провозныхъ платъ, онѣ частью образовали болѣе широкіе союзы, охватившіе по нѣсколько прежнихъ конкуррентныхъ союзовъ, частью же заключили спеціальныя соглашенія, регулировавшія распредѣленіе грузовъ спорныхъ узловыхъ пунктовъ между соединявшими ихъ желѣзнодорожными направленіями. Такимъ образомъ, конкуррентные союзы, говоритъ Э. Саксъ, превратились въ картели [1]). Саксъ утверждаетъ въ своемъ трудѣ, изданномъ въ 1879 г., что, благодаря этой системѣ союзовъ, конкурренція между жел. дорогами уже въ то время возникала только въ отдѣльныхъ случаяхъ, притомъ большею частью только въ тѣхъ сообщеніяхъ, въ которыхъ соперниками желѣзныхъ дорогъ являлись и другіе пути сообщенія. Впрочемъ, едва ли развитіе союзовъ и соглашеній между желѣзными дорогами на той ступени, которой оно достигло ко второй половинѣ 70-хъ годовъ, дѣйствительно было въ состояніи устранить всѣ многочисленныя и крупныя затрудненія, обусловливавшіяся чрезвычайной раздробительностью германской желѣзнодорожной сѣти между различными самостоятельными владѣльцами (акціонерными обществами и правительствами отдѣльныхъ нѣмецкихъ государствъ). Право veto, принадлежавшее каждой отдѣльной желѣзнодорожной администраціи, нерѣдко затрудняло принятіе общихъ мѣръ; въ то же время заключенныя уже соглашенія иногда нарушались, если желѣзныя дороги сталкивались по какимъ-либо крупнымъ интересамъ [2]). Дальнѣйшее объединеніе дѣла желѣзнодорожнаго транспорта въ Германіи совершается благодаря сосредоточенію большей части германскихъ желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ государственной власти, въ особенности въ Пруссіи, которая соединила всѣ важнѣйшія линіи страны въ одну цѣльную могущественную си-

---

[1]) Sax, II 101—120.

[2]) См. по этому поводу у Ульриха, стр. 206, мнѣніе V. Mewissen'a, бывшаго долгое время президентомъ рейнскаго общества.

стему государственныхъ желѣзныхъ дорогъ; послѣдняя сумѣла, въ свою очередь, привлечь къ союзу съ собою цѣлый рядъ государственныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ другихъ нѣмецкихъ государствъ [1]) Мотивы, которые приводились въ 1876 г. въ пользу образованія системы имперскихъ желѣзныхъ дорогъ, а въ 1879 г. послужили основаніемъ для представленнаго въ прусскій ландтагъ законопроекта о пріобрѣтеніи частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ собственность государства, настолько характерны, что мы считаемъ необходимымъ привести ихъ здѣсь. Князь Бисмаркъ, въ своей рѣчи, сказанной 8 марта 1886 г., указываетъ на то обстоятельство, что германская желѣзнодорожная сѣть раздѣляется на 82 самостоятельныхъ линіи съ 66 правленіями; въ томъ числѣ прусскія дороги, протяженіемъ въ 16,665 кил., распадаются на 63 отдѣльныхъ линіи съ 50 правленіями, изъ нихъ 49 частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій съ 40 правленіями Такая значительная раздробленность сѣти, утверждаетъ Бисмаркъ, имѣетъ прямымъ слѣдствіемъ возвышеніе расходовъ по эксплоатаціи и многообразіе тарифовъ [2]). Записка по законопроекту 1879 г. [3]) приходитъ къ общему заключенію, что потребность желѣзнодорожной эксплоатаціи, равно какъ и экономическаго оборота (des Verkehrs) необходимо требуютъ соединенія права собственности, эксплоатаціи и управленія всѣми желѣзными дорогами страны въ однѣхъ рукахъ, притомъ непремѣнно въ рукахъ государства. Единства требуетъ уже самое сооруженіе желѣзныхъ дорогъ Раздробленіе въ этомъ дѣлѣ есть расточеніе: многія постройки производятся съ цѣлью конкурренціи или для борьбы съ конкурренціею; это обостряетъ или даже вызываетъ спекулятивные кризисы. Между тѣмъ интересы экономическаго оборота могли бы быть удовлетворены лишь извѣстною частью затраченныхъ капиталовъ. Еще болѣе значительныя выгоды даетъ общее завѣдываніе эксплоатаціею желѣзнодорожной сѣти. Въ Пруссіи въ 1877 году было 50 самостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ дирекцій, рядомъ съ которыми дѣйствовали еще 45 наблюдательныхъ совѣтовъ акціонерныхъ обществъ; каждое изъ этихъ управленій имѣло въ своей эксплоатаціи въ среднемъ 359 километровъ, частныя желѣзныя дороги только 247 кил., изъ нихъ же 12 менѣе 100 кил. Ни одна изъ этихъ дорогъ не составляла замкнутой цѣльной системы съ ограниченнымъ раіономъ; напротивъ того, отдѣльныя линіи взаимно перекрещивались въ хаотическомъ безпорядкѣ. Большое число желѣзнодорожныхъ администрацій чрезвычайнымъ образомъ затрудняло все управленіе (den Geschäftsverkehr). Перего-

[1]) Kaufmann, II, 751.
[2]) Kaufmann, II, 745.
[3]) Cohn, III, 888—889.

воры относительно общихъ тарифныхъ мѣръ, относительно пользованія вагоннымъ паркомъ, росписанія поѣздовъ (Farhplâne), объясненія по претензіямъ, возникавшимъ изъ перевозокъ въ союзныхъ сообщеніяхъ, и относительно операцій на передаточныхъ станціяхъ,—все это требовало такихъ расходовъ и труда, которые отпадали при общности эксплоатаціи. Въ одной Пруссіи было 175 передаточныхъ станцій, на которыхъ служба исполнялась отдѣльными желѣзнодорожными администраціями въ большинствѣ случаевъ особо, притомъ даже въ отдѣльныхъ и удаленныхъ другъ отъ друга станціонныхъ помѣщеніяхъ, такъ что необходимы были отдѣльныя складочныя помѣщенія, отдѣльныя экспедиціи для товаровъ, отдѣльныя пассажирскія залы, билетныя кассы и т. п. Разумная утилизація вагоннаго парка встрѣчала такія препятствія, что въ 1877 году на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ изъ 3,681 милліона вагоно-осе-километровъ 1,343 милліона сдѣланы безъ груза

Учрежденіе одного общаго вагоннаго парка позволяетъ, напротивъ того, регулировать распредѣленіе вагоновъ на возможно болѣе широкой области соотвѣтственно потребности и, такимъ образомъ, развивать до высшей степени ихъ утилизацію. Огромной расточительностью сопровождается и существованіе конкуррентныхъ перевозокъ на нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогахъ, такъ какъ перевозки, для которыхъ было бы достаточно одной дороги, раздѣляются между двумя или болѣе линіями; двойные расходы (Doppelbetrieb) являются одинаково неизбѣжными какъ въ тѣхъ случаяхъ, когда грузы изъ спорныхъ пунктовъ перевозятся одновременно по всѣмъ конкуррирующимъ линіямъ, или поочередно въ извѣстные сроки только по каждой изъ нихъ. Зло усиливается еще тѣмъ, что кружныя направленія, превосходящія кратчайшія вдвое, также вступаютъ въ конкурренцію и требуютъ участія въ перевозкахъ.

На-ряду съ этой отрицательной критикой записка къ законопроекту указываетъ и положительныя задачи государственной системы желѣзныхъ дорогъ. Таковыми являются: безопасность движенія, интересы обороны страны, попеченіе о развитіи торговли и промышленности, въ особенности же управленіе тарифнымъ дѣломъ. Въ послѣднемъ отношеніи выдвигаются, какъ особенно необходимыя: возможно большее пониженіе тарифовъ, устойчивость ихъ, равномѣрность, сообразованіе (die Berucksichtigung) съ таможенной политикой, публичность и равенство тарифныхъ ставокъ для всѣхъ заинтересованныхъ (въ противоположность практикѣ рефакцій и тайныхъ льготъ крупнымъ отправителямъ, являющихся послѣдствіемъ системы частныхъ желѣзныхъ дорогъ и конкурренціи между ними).

Разсмотрѣніемъ всѣхъ этихъ задачъ по существу мы займемся при выясненіи конкретныхъ цѣлей управленія желѣзнодорожными

тарифами. Теперь же отмѣтимъ только, что записка къ законопроекту о пріобрѣтеніи прусскихъ желѣзныхъ дорогъ въ собственность указываетъ, какъ на основные мотивы для принятія этой мѣры, именно на тѣ условія и вредныя послѣдствія желѣзнодорожной конкурренціи, которыя выше подробно нами выяснены.

Расширеніе сѣти государственныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Пруссіи совершалось очень быстро: за время 1880—1882 гг. она увеличилась съ 6,198 до 15,305 километровъ. Протяженіе акціонерныхъ дорогъ, имѣвшихъ собственныя управленія, сократилось съ 10,033 кил. до 3,850 кил., а находившихся въ управленіи государства съ 3,525 до 2,142 километровъ. Въ 1896 г. сѣть прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ составляла 27,260 километровъ. Мелкія нѣмецкія государства послѣдовали примѣру Пруссіи, хотя, впрочемъ, отчасти выкупъ дорогъ въ собственность государства совершился въ нихъ еще даже раньше, чѣмъ въ Пруссіи. Къ концу 1895—1896 эксплоатаціоннаго года всѣхъ ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Германской имперіи было 45,203 километра, изъ нихъ 41,358 кил. государственныхъ и 3,845 кил. частныхъ желѣзныхъ дорогъ [1]).

При такомъ составѣ сѣти сколько-нибудь серьезная конкурренція можетъ возникать лишь между дорогами, принадлежащими различнымъ государствамъ. Но и въ этомъ отношеніи управленіе прусскими государственными желѣзными дорогами настойчиво стремилось къ объединенію всего германскаго желѣзнодорожнаго дѣла, заключая союзы съ желѣзными дорогами другихъ государствъ и даже присоединяя къ системѣ прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ линіи, лежащія за предѣлами Пруссіи. Такъ, въ концѣ 1896 г. была присоединена гессенская дорога Людвига, протяженіемъ въ 720 килом., которая вела одно время интенсивную конкурренцію съ прусскими государственными желѣзными дорогами, причемъ заключенный между ними въ 1885 году договоръ представлялся лишь временнымъ перемиріемъ въ этой борьбѣ [2]).

Въ Россіи желѣзнодорожная сѣть создана по иниціативѣ и почти всецѣло на средства самого государства, а не частныхъ предпринимателей, такъ что свободная предпріимчивость и конкурренція вовсе не участвовали въ сооруженіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ Въ первый періодъ ихъ существованія она не проявлялась и въ отношеніи самого транспорта. Но это обусловливалось слишкомъ еще недостаточнымъ въ то время развитіемъ рельсовой сѣти, при которомъ интересы отдѣльныхъ ея линій почти нигдѣ не сталкивались, но отнюдь не какими-либо законодательными или административными

[1]) Cohn, III, стр. 892, 896.
[2]) Cohn, II, стр 895.

ограниченіями свободы желѣзнодорожныхъ обществъ въ отношеніи установленія тарифовъ или цѣлесообразнымъ распредѣленіемъ сѣти между отдѣльными компаніями. Свобода частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи назначенія провозныхъ платъ была ограничена въ уставахъ лишь такъ называемыми предѣльными тарифами, а концессіи на сооруженіе новыхъ линій выдавались безъ достаточно обдуманаго плана и безъ особенныхъ попеченій о томъ, чтобы правильнымъ распредѣленіемъ сѣти между опредѣленными областями страны предупредить возникновеніе вредной конкурренціи между частными желѣзнодорожными обществами, которымъ притомъ казною была гарантирована опредѣленная норма доходности. Поэтому, по мѣрѣ развитія и усложненія нашей желѣзнодорожной сѣти, постепенно возникало и усиливалось соперничество между отдѣльными дорогами, цѣлыми направленіями и группами ихъ по привлеченію грузовъ, преимущественно хлѣбныхъ, долго составлявшихъ главнѣйшій предметъ перевозки нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Послѣдствія получились и у насъ совершенно такія же, какъ и въ другихъ странахъ: потери самихъ дорогъ, крайняя неудовлетворительность и неустойчивость тарифовъ, колебаніе промышленныхъ и торговыхъ оборотовъ страны. Нѣкоторою особенностью, сравнительно съ другими странами, является то обстоятельство, что при огромномъ участіи казны въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ пониженіе доходности конкуррирующихъ дорогъ падало тяжелымъ бременемъ на общегосударственныя средства. Стремленія къ устраненію соперничества проявились очень рано и выражались въ заключеніи союзовъ для установленія прямыхъ сообщеній, соглашеній о тарифахъ въ конкуррирующихъ направленіяхъ, о раздѣлѣ спорныхъ грузовъ или чистой выручки отъ ихъ перевозки; былъ даже одинъ случай образованія изъ конкуррировавшихъ дорогъ одного крупнаго общества, линіи котораго охватили цѣлый обширный раіонъ [1]).

Первое примѣненіе у насъ соглашеній съ цѣлью урегулированія соперничества по перевозкѣ грузовъ послѣдовало въ области международныхъ сообщеній, именно между дорогами, вошедшими въ составъ русско-германскаго желѣзнодорожнаго союза, образованнаго еще въ 1863 г. для организаціи прямаго пассажирскаго и товарнаго сообщеній между главнѣйшими станціями с.-петербурго-варшавской и восточно-прусской желѣзныхъ дорогъ. По мѣрѣ увеличенія въ Россіи

[1]) Образованіе въ 1879 г. общества юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ совѣтѣ по тарифнымъ дѣламъ отъ 24 января 1890 г., за № 768 „о правилахъ относительно общихъ способовъ устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою по перевозкѣ грузовъ“, стр 32, прямо указываетъ на устраненіе вредной конкурренціи, какъ на мотивъ образованія этого общества

желѣзнодорожной сѣти и соединенія ея непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ восточно-прусскою и другими прусскими желѣзными дорогами, прямое сообщеніе съ иностранными желѣзными дорогами стало быстро развиваться, частью вслѣдствіе присоединенія другихъ дорогъ къ установленнымъ уже первоначальнымъ прямымъ сообщеніямъ, частью же вслѣдствіе установленія новыхъ прямыхъ сообщеній, притомъ какъ между линіями, сходящимися въ Вержболовѣ, такъ и между тѣми, которыя примыкали къ пограничнымъ пунктамъ въ Граевѣ, Александровѣ и Сосновицахъ. Такимъ образомъ, образовалось нѣсколько конкуррирующихъ направленій, каждое изъ которыхъ стремилось привлечь къ себѣ грузы другихъ направленій. По значительному количеству привоза иностранныхъ товаровъ Москва сразу пріобрѣла весьма важное для этихъ сообщеній значеніе. Съ открытіемъ движенія по всему протяженію московско-брестской и ландварово-роменской желѣзныхъ дорогъ для сообщенія Москвы съ заграничными дорогами получились четыре конкуррирующихъ желѣзнодорожныхъ направленія

1) Вержболово-С.-Петербургъ-Москва
2) Вержболово-Динабургъ-Смоленскъ-Москва
3) Вержболово-Вильно-Минскъ-Москва.
4) Александрово-Брестъ-Москва.

Изъ нихъ направленіе Вержболово-Минскъ-Москва, какъ кратчайшее, являлось наиболѣе благопріятнымъ для товаровъ, идущихъ въ Москву и изъ Москвы; но болѣе длинное направленіе черезъ Александрово-Брестъ оказывалось на $^3/_5$ своего протяженія принадлежащимъ одному и тому же обществу московско-брестской жел. дороги, что давало возможность этому обществу съ одной стороны держать въ этомъ направленіи весьма низкій тарифъ, а съ другой— парализовать высокими тарифами на участкахъ Москва-Смоленскъ и Москва-Минскъ дѣятельность направленій черезъ Динабургъ и черезъ Вильно. Очевидно, что увеличеніе числа конкуррирующихъ линій должно было вызывать усиленную тарифную борьбу. Для устраненія этихъ затрудненій въ 1873 году послѣ переговоровъ между русскими и германскими дорогами, въ Берлинѣ были выработаны новыя основанія прямого сообщенія между этими дорогами. Между прочимъ, было рѣшено: установить одинаковую стоимость провоза между оконечными пунктами по всѣмъ конкуррирующимъ линіямъ; въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ къ извѣстному пункту идутъ двѣ и болѣе конкуррирующія линіи, устанавливать очередное по нимъ направленіе такихъ грузовъ, направленіе перевозки которыхъ не указано самимъ отправителемъ. Выработанный на этихъ основаніяхъ тарифъ вступилъ въ силу на союзныхъ дорогахъ въ разное время, между 1 апрѣля и 1 іюня 1875 года.

Въ 1885 г. въ русско-германскомъ желѣзнодорожномъ союзѣ принимали участіе до 19 нашихъ дорогъ и почти всѣ германскія дороги. Правленія дорогъ обязывались не дѣлать никакихъ рефакцій въ русско-германскихъ прямыхъ сообщеніяхъ подъ угрозою штрафа въ три тысячи марокъ за каждый случай нарушенія этого правила. Раздѣленіе всей чистой выручки между участвующими дорогами производилось, на основаніи принятыхъ для распредѣленія тарифной платы долей, или же на основаніи такихъ особыхъ долей, которыя при урегулированіи конкурренціи подлежали установленію для участвующихъ въ доходахъ дорогъ.

Въ 1883 году дороги: московско-брестская, юго-западныя, Привислинскаго края, не выходя изъ состава русско-германскаго желѣзнодорожнаго союза, образовали на условіяхъ, принятыхъ въ этомъ союзѣ, вмѣстѣ съ германскими дорогами, независимый отъ него новый союзъ подъ названіемъ: „Средне-русско-германскій желѣзнодорожный союзъ" для урегулированія перевозокъ въ направленіяхъ: черезъ Просткенъ-Граево-Брестъ, Александрово-Варшаву-Брестъ и Сосновицы-Варшаву-Брестъ По установленному этимъ союзомъ тарифу, для раздѣла грузовъ рѣшено было направлять ихъ въ извѣстные промежутки времени изъ различныхъ раіоновъ Германіи черезъ Граево, Александрово и Сосновицы, причемъ указаніе отправителемъ направленія перевозки не допускалось Къ новому союзу вскорѣ присоединилось главное общество русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

На-ряду съ русско-германскимъ и средне-русско германскими желѣзнодорожными союзами дѣйствовалъ еще русско-венгерско-австрійскій желѣзнодорожный союзъ, въ которомъ раздѣлъ грузовъ производился между направленіями черезъ Сосновицы, Границу и Радзивиловъ.

28 февраля 1883 года былъ заключенъ договоръ между дорогами юго-западными, привислинской, восточно-прусской южной и маріенбурго-млавской объ урегулированіи конкурренціи между направленіями черезъ Граево и Млаву по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ. По этому договору было условлено: 1) что $^{3}/_{4}$ общаго количества хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ со ст. Ковель и за нимъ расположенныхъ станцій юго-западныхъ и фастовской желѣзныхъ дорогъ къ германскимъ портамъ Балтійскаго моря, должно слѣдовать по направленію Граево-Кенигсбергъ (Пилау), а $^{1}/_{4}$ — по направленію Млава-Данцигъ (Нейфарвассеръ) и 2) что изъ хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ со станцій привислинской дороги, между Ковелемъ и Люблиномъ лежащихъ, $^{5}/_{6}$ всего количества должно доставаться направленію Млава-Данцигъ, а $^{1}/_{6}$ — направленію Граево-Кенигсбергъ. Для осуществленія такого раздѣла грузовъ въ дѣйствительности было постановлено держать тарифы со станціи Ковель и лежащихъ за нею

станцій юго-западныхъ и фастовской дорогъ до Данцига выше тарифовъ до Кенигсберга на 20 марокъ, а со станцій, Ковель-Люблинъ, привислинской дороги—на 10 марокъ на вагонъ. Тарифы же до Пилау и Нейфарвассера разсчитывать съ повышеніемъ, пропорціональнымъ большому протяженію. Если, однако, при дѣйствіи этихъ тарифовъ грузы распредѣлятся между конкуррирующими направленіями какъ-либо иначе, а не въ пропорціи, предусмотрѣнной договоромъ, то самые тарифы должны быть измѣнены, а линіи, получившія лишніе сверхъ договора грузы, должны уплатить потерпѣвшему направленію всю провозную плату за этотъ излишекъ, за вычетомъ эксплоатаціонныхъ расходовъ по $^1/_{120}$ коп. съ пуда и версты. Для хлѣбныхъ грузовъ со станцій курско-кіевской дороги въ Данцигъ тарифы должны превышать кенигсбергскіе не менѣе 10 рублей на вагонъ. Для хлѣбныхъ грузовъ со станцій дорогъ: курско-харьково-азовской, харьково-николаевской, московско-курской и лежащихъ за ними дорогъ, эта разность должна составлять 7,5 рубля на вагонъ.

Изъ соглашеній, заключавшихся исключительно между однѣми русскими дорогами, можно прежде всего указать на соглашеніе между либаво-роменскою и юго-западными желѣзными дорогами по раздѣлу хлѣбныхъ грузовъ центральнаго курскаго раіона, перевозимыхъ въ Кенигсбергъ и Либаву. Это соглашеніе, вступившее въ силу съ 15 февраля 1881 года, состоялось слѣдующимъ образомъ. Министерство путей сообщеній, по иниціативѣ одного изъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ, созвало особое совѣщаніе и предложило ему изыскать мѣры къ предупрежденію уменьшенія выручки, а слѣдовательно и увеличенія приплатъ по гарантіи, вслѣдствіе пониженія тарифовъ. Представители названныхъ желѣзныхъ дорогъ, признавая весь вредъ соперничества, пришли къ соглашенію на слѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ. Прежде всего, за неимѣніемъ другихъ основаній для раздѣла грузовъ между тремя конкуррирующими направленіями [1]), было признано, что каждое изъ нихъ имѣетъ одинаковое право на перевозку. Поэтому грузы курско-кіевскаго раіона, слѣдующіе въ Либаву и Кенигсбергъ, были раздѣлены на три равныя части, изъ которыхъ одна была отдана направленію черезъ Кіевъ, а двѣ—направленію черезъ Бахмачъ, такъ что $^2/_3$ грузовъ курско-кіевской дороги, вывозимыхъ черезъ Либаву и Кенигсбергъ, должны были слѣдовать по либаво-роменской дорогѣ до Вилейки и затѣмъ дѣлиться пополамъ. Для осуществленія этого дѣленія грузовъ обѣ дороги согласились на томъ, что перевозка курско-кіевскихъ грузовъ черезъ Кіевъ въ Кенигсбергъ будетъ стоить на двѣ копѣйки дороже, чѣмъ перевозка ихъ черезъ Бахмачъ въ Либаву; но такъ какъ эта разница

[1]) Въ Либаву—черезъ Бахмачъ-Вилейку Кошедары, а въ Кенигсбергъ—черезъ Бахмачъ-Вилейку-Эйдкуненъ и черезъ Кіевъ-Граево-Просткенъ

тарифовъ могла оказаться на опытѣ не соотвѣтствующею соглашенному дѣленію грузовъ, то было постановлено, что направленіе, которое перевезло бы въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ болѣе значительное количество грузовъ, чѣмъ слѣдуетъ ему по соглашеннои пропорціи, обязано возвышать свой тарифъ до тѣхъ поръ, пока грузы, перевезенные по обоимъ направленіямъ отъ самаго начала дѣйствія договора, не раздѣлятся въ пропорціи $^2/_3$ для Либавы и $^1/_3$ для Кенигсберга Впрочемъ, либаво-роменская дорога выговорила себѣ льготу, что если она найдетъ болѣе удобнымъ перевозить къ Либавѣ курско-кіевскіе грузы въ количествѣ, превышающемъ $^2/_3$, то вмѣсто возвышенія тарифа на Либаву съ цѣлью привести перевозку туда къ условленной нормѣ, она можетъ не возвышать тарифа, но обязана въ такомъ случаѣ за грузы, перевезенные свыше нормы $^2/_3$, уплатить юго-западнымъ дорогамъ ту чистую прибыль, которую онѣ имѣли бы, если бы получили этотъ избытокъ для перевозки въ Кенигсбергъ, и которую положено было вычислять, считая эксплоатаціонные расходы въ $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты. Кромѣ того, юго-западныя дороги обязали либаво-роменскую дорогу не устанавливать тарифа на Кенигсбергъ черезъ Вержболово въ одинаковомъ или въ меньшемъ размѣрѣ противъ тарифа черезъ Граево. Въ 1884 г. пропорція, въ которой должны были дѣлиться грузы между направленіями черезъ Бахмачъ и черезъ Кіевъ была измѣнена въ томъ смыслѣ, что либаво-роменская дорога должна была получать 55%, а юго-западныя 45%. На случаи же недостиженія раздѣла натурой, было рѣшено вознаграждать направленіе, не довезшее своей доли груза, по среднему тарифу въ Либаву, за вычетомъ на расходы по перевозкѣ по $^1/_{120}$ коп. съ пуда и версты. Кромѣ того, либаво-роменская дорога обязалась не возить въ Петербургъ черезъ Либаву или другія свои передаточныя станціи сахаръ, отправляемый со станціи фастовской и юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ, а равно не устанавливать прямыхъ тарифовъ на хлѣбные грузы въ Либаву съ юго-западныхъ дорогъ.

Дѣйствіе этого договора прекратилось 1 іюля 1887 г., когда правленіе либаво-роменскои дороги отказалось возобновить его, ссылаясь на невозможность производить раздѣлъ грузовъ натурою безъ значительной ломки тарифовъ, и взамѣнъ того предложило установить раздѣлъ выручки отъ перевозки грузовъ. Для этого оно проектировало повысить тарифы черезъ Кіевъ въ такомъ размѣрѣ, чтобы не менѣе 75 % всего количества грузовъ направилось въ Либаву, причемъ изъявило готовность обезпечить юго-западнымъ дорогамъ 30% выручки. На состоявшемся съ 23 іюня по 3 іюля 1887 г. совѣщаніи представителей участвовавшихъ въ договорѣ желѣзныхъ дорогъ это предложеніе не было принято и заключеніе новаго договора не состоялось.

31 августа 1885 года былъ заключенъ между дорогами риго-орловской линіи и либаво-роменской договоръ, которымъ была установлена опредѣленная (неодинаковая для различныхъ станцій отправленія) пропорція раздѣла хлѣбныхъ грузовъ между Ригой и Либавой. Условленное распредѣленіе грузовъ должно было производиться посредствомъ соотвѣтственнаго регулированія тарифовъ по полугодіямъ, причемъ направленіе, получившее большее количество грузовъ, обязано было уплатить направленію, перевезшему меньшее количество, денежное вознагражденіе въ размѣрѣ полученнаго имъ чистаго дохода за излишнее количество пудовъ. Расходы по движенію были опредѣлены въ 8,38 коп. съ пуда, что составляло для либавскаго направленія $^1/_{152}$ к. съ пуда и версты. Кромѣ того, заключившія договоръ дороги обязались: орловско-витебская и динабурго-витебская— вовсе не держать прямыхъ тарифовъ на хлѣбные грузы отъ станцій харьково-николаевской и курско-кіевской дорогъ въ Ригу, а равно не устанавливать тарифовъ на хлѣбные грузы отъ станцій московско-курской и курско-харьково-азовской дорогъ черезъ Орелъ въ Кенигсбергъ и Данцигъ ниже тѣхъ, которые будутъ объявлены въ тѣ же пункты и съ тѣхъ же дорогъ черезъ Бахмачъ и Кіевъ; либаво-роменская дорога въ свою очередь обязалась не держать тарифовъ на хлѣбные грузы со ст. Орелъ московско-курской дороги и станцій, къ сѣверу отъ нея лежащихъ, черезъ Бахмачъ на Либаву, а, напротивъ того, составлять тарифъ отъ сихъ послѣднихъ станцій на Либаву исключительно черезъ Орелъ

Договоръ этотъ прекратился со вступленіемъ южныхъ направленій въ борьбу изъ за грузовъ того же курскаго раіона

Въ 1878 году между русскими желѣзными дорогами были сдѣланы попытки къ образованію желѣзнодорожныхъ картелей исключительно на началахъ раздѣла чистой прибыли отъ перевозки. Сюда относится договоръ объ общемъ фондѣ между юго-западными, варшавско-тереспольскою и привислинскою желѣзными дорогами въ двухъ сомкнутыхъ направленіяхъ Ковель-Брестъ-Варшава (Прага) тереспольская и Ковель-Люблинъ-Прага привислинская, для устраненія пониженія тарифовъ въ этихъ направленіяхъ. Тарифъ устанавливался по обоимъ направленіямъ въ одинаковомъ размѣрѣ и образовавшійся такимъ образомъ общій фондъ распредѣлялся между юго-западными, варшавско-тереспольскою и привислинскою желѣзными дорогами по приложенной къ договору особой таблицѣ. Въ 1884 году юго-западныя дороги и варшавско-тереспольская отказались принимать дальнѣйшее участіе въ этой картели [1]).

---

[1]) Приведенные факты заключенія договоровъ между русскими желѣзными дорогами объ урегулированіи взаимнаго соперничества заимствованы

Кромѣ приведенныхъ сложныхъ и формальныхъ договоровъ о раздѣлѣ грузовъ и чистой выручки отъ ихъ перевозки, между нашими желѣзными дорогами практиковались также простыя соглашенія о высотѣ тарифныхъ ставокъ по конкуррирующимъ направленіямъ на основаніи принципа постановки конкуррирующихъ путей въ одинаковыя условія [1]) Эти соглашенія явились у насъ какъ естественное послѣдствіе того, что тарифы прямыхъ сообщеній уже тогда устанавливались на съѣздахъ представителей желѣзныхъ дорогъ съ участіемъ всѣхъ дорогъ, заинтересованныхъ въ конкуррентныхъ сообщеніяхъ. При такомъ порядкѣ установленія тарифовъ конкуррирующія дороги имѣютъ возможность слѣдить за тарифами другъ друга и, въ случаѣ предоставленія какихъ-либо преимуществъ одному сообщенію, могутъ добиваться соотвѣтствующихъ измѣненій и въ томъ сообщеніи, въ которомъ онѣ заинтересованы. Изъ приведенныхъ въ изслѣдованіи Н Е. Гіацинтова вывозныхъ тарифовъ дорогъ I и II группъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ до портовъ Балтійскаго моря видно, что путемъ установленія соглашенныхъ ставокъ была урегулирована двоякаго рода конкурренція въ сообщеніяхъ до балтійскихъ портовъ. во 1-хъ, соперничество по снабженію однихъ и тѣхъ же портовъ изъ различныхъ хлѣботорговыхъ пунктовъ и, во 2-хъ, соперничество по вывозу хлѣба изъ даннаго внутренняго рынка въ различные экспортные пункты Такъ, пункты, которые по своему положенію на рельсовой сѣти могутъ конкуррировать между собою по снабженію извѣстнаго порта, были поставлены приблизительно въ одинаковыя тарифныя условія; напр., провозныя платы отъ волжскихъ пристаней: Батраковъ, Самары, Саратова и Царицына до Петербурга были уравнены настолько, что разницы между ними составляли только отъ 5 к. до 1 р. 6 к. на вагонъ въ 610 пуд при разницѣ въ разстояніяхъ до 220 верстъ. Такимъ же образомъ были уравнены тарифы изъ Моршанска и Тамбова въ Ригу, изъ Моршанска и Борисоглѣбска въ Петербургъ; разница въ тарифахъ отъ Козлова, Моршанска и Тамбова до Ревеля не превышала 3 р. 21 к. на вагонъ, а до Либавы 3 р. 79 к.

Точно также различные вывозные пункты были поставлены въ равныя условія; такъ, провозныя платы изъ Саратова и Тамбова до Риги, Ревеля и Либавы были уравнены до копѣекъ; разницы въ провозныхъ платахъ до тѣхъ же пунктовъ изъ Батраковъ не превышали 3 р. 74 к., а изъ Самары—6 р. 84 к.; сообщенія Царицынъ-Ревель и Царицынъ-Либава, равные по разстояніямъ, пользовались почти

изъ цитированнаго выше представленія департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ отъ 24 января 1890 г., за № 768.

[1]) Гіацинтовъ, Основанія организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ, стр 131—135

одинаковыми тарифами, точно также и сообщенія Царицынъ-Петербургъ и Царицынъ-Рига, несмотря на болѣе значительную разницу въ ихъ разстояніяхъ.

Въ подтвержденіе, что такое построеніе тарифовъ не было случайностью, а являлось плодомъ спеціальныхъ соглашеній, Н. Е. Гіацинтовъ приводитъ [1]) весьма характерное для нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ того времени [2]) обстоятельство, что однѣ и тѣ же дороги въ разныхъ сообщеніяхъ взимали за одинаковый пробѣгъ по нимъ грузовъ различныя провозныя платы въ зависимости отъ того, съ какихъ первоначальныхъ станцій отправленія и въ какіе экспортные пункты эти грузы слѣдовали На основаніи всѣхъ этихъ примѣровъ Н. Е. Гіацинтовъ приходитъ къ убѣжденію уже относительно того времени, къ которому относится его изслѣдованіе, что „у насъ фактически существуютъ соглашенія между дорогами, хотя и не оформленныя какими-либо актами, но достаточно дѣйствительныя для прекращенія соперничества тамъ, гдѣ оно можетъ нанести ущербъ интересамъ дорогъ". „Соглашеніе, какъ способъ прекращенія и предупрежденія соперническої борьбы, говоритъ г. Гіацинтовъ въ другомъ мѣстѣ, не менѣе извѣстно у насъ, чѣмъ заграницею".

Едва ли, однако, можно считать, что уже въ половинѣ 80-хъ годовъ соглашенія между нашими желѣзными дорогами достигли такого широкаго развитія, что устраняли всякое серьезное тарифное соперничество между ними. Дѣло въ томъ, что соглашенія, на которыя указываетъ г. Гіацинтовъ, т е. „не облекаемыя въ договорную форму, но выражающіяся прямо въ установленныхъ тарифныхъ ставкахъ", составляютъ вообще только первую начальную ступень въ томъ довольно длинномъ процессѣ урегулированія желѣзнодорожной конкурренціи, сосредоточенія и объединенія тарифнаго дѣла, который постепенно приводитъ къ образованію все большихъ и большихъ желѣзнодорожныхъ союзовъ, къ сліяніямъ отдѣльныхъ самостоятельныхъ предпріятій въ крупныя компаніи и желѣзнодорожные тресты и въ концѣ концовъ создаетъ общую систему тарифовъ и общее завѣдываніе ими въ интересахъ всей рельсовой сѣти страны. Этотъ процессъ въ то время почти только еще начался у насъ. При тогдашней раздробленности нашей рельсовой сѣти между многими акціонерными компаніями, далеко не законченномъ даже донынѣ ея строѣ, при отсутствіи устойчивой и твердой кристаллизаціи важнѣйшихъ видовъ промышленности и торговли въ различныхъ раіонахъ страны, конкурренція между нашими желѣзными дорогами со всѣми ея

---

[1]) Стр 133—134

[2]) Средина 80-хъ годовъ.

вредными послѣдствіями для народнаго хозяйства и огромными потерями для казны, гарантировавшей ихъ доходность, навѣрное продолжала бы еще долго проявляться, временами даже въ очень широкихъ размѣрахъ, если бы государственная власть не поспѣшила рѣшительнымъ образомъ вмѣшаться въ тарифную борьбу желѣзныхъ дорогъ съ цѣлью упорядоченія тарифнаго дѣла. Соглашенія, не облекаемыя въ договорную форму, но выражающіяся лишь въ установленіи соотвѣтственныхъ тарифныхъ ставокъ, не имѣютъ, конечно, обязательной юридической силы и потому соблюдаются лишь до тѣхъ поръ, пока не затрогиваютъ сколько-нибудь существенныхъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ. На примѣры нарушенія такихъ соглашеній указываетъ и самъ г. Гіацинтовъ [1]). Вообще прочное устраненіе или хотя бы только урегулированіе желѣзнодорожной конкурренціи является на практикѣ дѣломъ далеко не легкимъ и требующимъ продолжительнаго времени. Даже формальные договоры между нашими желѣзными дорогами, которые указаны выше, оказались въ дѣйствительности еще весьма несовершенными попытками, которыя далеко не достигали своей конечной цѣли, и многіе изъ нихъ по разнымъ причинамъ прекращались послѣ сравнительно непродолжительнаго дѣйствія. Регулированіе перевозокъ между вступившими въ соглашеніе желѣзнодорожными направленіями встрѣчало, между прочимъ, существенныя препятствія въ конкурренціи такихъ портовъ, какъ Рига, Либава, Кенигсбергъ, Данцигъ, которые вовсе не считали нужнымъ подчиняться желѣзнодорожнымъ соглашеніямъ и ограничивать свое участіе въ нашей отпускной торговлѣ тѣмъ процентнымъ отношеніемъ, какое имъ было отмежевано желѣзными дорогами При весьма значительномъ разнообразіи естественныхъ и коммерческихъ особенностей различныхъ портовъ и множествѣ тѣхъ средствъ соперничества, которыми располагаетъ свободная торговая дѣятельность, тарифныя мѣропріятія желѣзныхъ дорогъ нерѣдко оказывались безсильными, чтобы достигнуть условленнаго въ договорахъ распредѣленія грузовъ между конкуррентными желѣзнодорожными направленіями, и дороги вынуждены были прибѣгать къ дополнительному денежному уравненію чистой прибыли. Простое же установленіе соразмѣрныхъ тарифовъ представляется еще менѣе совершеннымъ способомъ урегулированія желѣзнодорожнаго соперничества, такъ какъ въ каждый данный моментъ достаточно появленія новаго конкуррирующаго направленія или попытки одного изъ прежнихъ конкуррентовъ захватить помощью тарифнаго пониженія большую часть груза, чтобы разрушить всѣ достигнутые уже результаты и вновь возбудить общую тарифную войну.

---

[1]) Стр. 135.

Вообще положеніе тарифнаго дѣла въ то время, о которомъ говоритъ г. Гіацинтовъ, еще сравнительно весьма слабо регулировалось соглашеніями между желѣзными дорогами и отличалось крайней неустойчивостью. Весьма характерной въ этомъ отношеніи представляется широкая тарифная борьба, возгорѣвшаяся между нашими желѣзными дорогами именно въ половинѣ 80-хъ годовъ. Центральный земледѣльческій районъ съ главными станціями: Курскомъ, Орломъ, Лиьнами и Ельцомъ, издавна составлялъ спорную область для нашихъ желѣзныхъ дорогъ; нѣкоторые изъ вышеупомянутыхъ договоровъ имѣли своимъ предметомъ раздѣлъ грузовъ именно этого района. Эти же грузы послужили и яблокомъ великаго раздора между нашими дорогами въ половинѣ 80-хъ годовъ. Поводомъ къ возникновенію борьбы явилась попытка лозово-севастопольской желѣзной дороги захватить часть грузовъ курскаго района. Эта дорога, довольствовавшаяся прежде хлѣбными грузами изъ собственнаго района и съ ближайшихъ станцій курско-харьково-азовской дороги, въ 1884 году заявила претензію на грузы центральнаго района и произвела послѣдовательно цѣлый рядъ пониженій тарифа, доведя платы за провозъ хлѣба отъ Курска до Севастополя съ 18 до 14 к. съ пуда. Эта попытка лозово-севастопольской дороги привлечь къ севастопольскому порту грузы, направлявшіеся съ одной стороны въ южные порты—Таганрогъ, Николаевъ и Одессу, а съ другой—въ сѣверные—Либаву, Ригу, Кенигсбергъ, не могла, конечно, не вызвать соотвѣтственныхъ мѣръ со стороны другихъ дорогъ, заинтересованныхъ въ движеніи хлѣбныхъ грузовъ къ названнымъ портамъ. Прежде всего либаво-роменская дорога отвѣчала пониженіемъ тарифовъ на Либаву, а такъ какъ съ этими тарифами были въ связи тарифы, установленные для орловскихъ грузовъ на Ригу, то пониженіе тарифовъ либаво-роменскою дорогою немедленно привело къ прекращенію договора, заключеннаго этою дорогою съ дорогами риго-орловскаго направленія. Но съ тарифами на грузы, отправляемые изъ района Орла, оказались въ прямой связи тарифы на елецкіе и ливенскіе грузы, съ этими послѣдними—скопинскіе и ряжскіе и т. д; поэтому постепенно въ область тарифныхъ пониженій были вовлечены и направленія на Москву, Ревель и Петербургъ съ важнѣйшимъ по вывозу хлѣбовъ райономъ приволжскихъ дорогъ [1]). Съ другой стороны, въ ту же борьбу вступили дороги юго-западныя и харьково-николаевская. Первыя, съ прекращеніемъ въ 1887 г. заключеннаго ими договора съ либаво-роменскою дорогою, стали понижать свои тарифы для привлеченія грузовъ центральнаго района частью въ Кенигсбергъ, частью въ Одессу. Харьково николаевская дорога стремилась привлечь грузы къ николаевскому порту.

[1]) См. представленіе департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ отъ 24 января 1890 года, за № 768, стр. 23.

Такимъ образомъ, возникшая въ 1884 году тарифная борьба постепенно къ 1887 году охватила большую часть нашей желѣзнодорожной сѣти и привела къ общей ломкѣ тарифовъ, причемъ наибольшему пониженію подверглись провозныя платы для хлѣба, отправляемаго изъ раіоновъ дорогъ: курско-кіевской, курско-харьково-азовской (отъ Курска до Харькова), харьково николаевской (отъ Харькова до Ворожбы) и московско-курской (отъ Орла до Курска). Тарифы же нѣкоторыхъ дорогъ, лежащихъ за Москвою, какъ московско-рязанской, рязанско-козловской и др., оставались безъ измѣненія, что ставило раіоны этихъ дорогъ, сравнительно съ прочими, въ весьма невыгодное положеніе. Польза этихъ тарифныхъ пониженій, вызванныхъ взаимною борьбою желѣзныхъ дорогъ, для нашего земледѣлія была весьма сомнительна. Обусловливаясь соперничествомъ, они опредѣлялись, главнымъ образомъ, подъ вліяніемъ фактическаго положенія и силъ различныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, но совершенно не были сообразованы съ дѣйствительными нуждами сельскохозяйственной промышленности и торговли и, конечно, не представляли никакихъ гарантій наиболѣе успѣшнаго развитія экономической жизни страны соотвѣтственно естественному распредѣленію въ ней производительныхъ силъ. При этомъ большая часть пониженій провозныхъ платъ, вслѣдствіе внезапности ихъ предоставленія и совершенной неустойчивости и неопредѣленности сроковъ дѣйствія, пошла въ пользу коммиссіонеровъ и скупщиковъ. Поскольку же ими дѣйствительно воспользовались производители курскаго и ближайшихъ къ нему раіоновъ, въ такой же мѣрѣ они были вредны для сельскаго хозяйства другихъ раіоновъ, такъ какъ нарушали сложившіяся тарифныя соотношенія, пріурочивали различные раіоны то къ одному, то къ другому вывозному пункту по произволу дорогъ и, наконецъ, уничтожали равенство условій конкурренціи. Вообще крайняя неуравнительность совершившагося къ 1887 г. пониженія хлѣбныхъ тарифовъ, въ связи съ неустойчивостью и крайнимъ разнообразіемъ ихъ, отражались самымъ неблагопріятнымъ образомъ, на общихъ условіяхъ сельскаго хозяйства и порождали множество жалобъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ это тарифное пониженіе существеннымъ образомъ уменьшало доходность желѣзныхъ дорогъ и угрожало большими потерями государственному казначейству, приплаты котораго по гарантіямъ желѣзнодорожныхъ доходовъ неизбѣжно должны были при этомъ соотвѣтственно увеличиться. Такое ненормальное положеніе и вызвало въ сентябрѣ 1887 года вышеупомянутое правительственное запрещеніе желѣзнымъ дорогамъ понижать свои вывозные тарифы безъ предварительнаго испрошенія на то разрѣшенія министерства путей сообщенія. Въ то же, приблизительно, время и было признано государственнымъ совѣтомъ въ принципѣ право правительства на руководительство и надзоръ за

дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ по установленію тарифовъ, а въ 1888 году былъ произведенъ, по требованію правительства, общій пересмотръ вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ. Хотя въ этомъ пересмотрѣ и принимали участіе представители министерствъ путей сообщенія и финансовъ, но онъ производился самими желѣзными дорогами на общемъ съѣздѣ ихъ представителей и существеннымъ образомъ отличается отъ послѣдующихъ пересмотровъ хлѣбныхъ тарифовъ, какъ по условіямъ, при которыхъ они происходили, такъ и по достигнутымъ результатамъ Разсмотрѣніе руководящихъ принциповъ, принятыхъ для выработки вывозныхъ тарифовъ на желѣзнодорожномъ съѣздѣ 1888 года, показываетъ, что этотъ пересмотръ, вызванный общей тарифной борьбой между нашими желѣзными дорогами, явился въ сущности лишь простымъ урегулированіемъ соперничества между ними изъ за хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ въ вывозныхъ сообщеніяхъ. Соперничество дѣйствительно было устранено, но въ выработанной системѣ тарифовъ сохранились въ значительной степени характерныя черты прежняго порядка. Таковъ, впрочемъ, общій недостатокъ замѣны желѣзнодорожной конкурренціи установленіемъ тарифовъ по взаимному соглашенію самихъ желѣзныхъ дорогъ.

Задача, возложенная на упомянутый первый общій тарифный съѣздъ, созванный на 10 мая 1888 года заключалась въ томъ, чтобы „установить тарифныя соотношенія между вывозящими нашъ хлѣбъ заграницу желѣзными дорогами разныхъ направленій и опредѣлить общія провозныя платы отъ каждаго даннаго раіона до каждаго изъ портовъ и пограничныхъ станцій, а равно до Москвы и Варшавы“ [1]). Самъ съѣздъ, какъ видно изъ его протоколовъ, считалъ своей непосредственной практической цѣлью „достиженіе общаго между дорогами соглашенія относительно тарифовъ, подлежащихъ установленію для перевозки хлѣбовъ урожая 1888 года, съ наступающей осени“. Этой непосредственной практической цѣли и соотвѣтствуетъ основной принципъ, принятый съѣздомъ 1888 года при выработкѣ вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ. За главное основаніе при урегулированіи хлѣбныхъ тарифовъ съѣздомъ была признана общая стоимость доставки хлѣба отъ мѣстъ производства до главнаго заграничнаго рынка—лондонскаго. Принявъ Лондонъ за исходную точку, съѣздъ провѣрилъ выясненные уже раньше спеціальною коммисіею размѣры морскихъ фрактовъ и морскаго страхованія отъ разныхъ портовъ до Лондона, а также сумму накладныхъ расходовъ въ главныхъ портахъ, черезъ которые происходитъ вывозъ русскихъ хлѣбовъ заграницу. Въ результатѣ такого изслѣдованія явились цифры,

[1]) См. приложеніе 3 къ „заключенію министра путей сообщенія“ по соображеніямъ министра финансовъ о воспособленіи сельскохозяйственной промышленности черезъ посредство желѣзныхъ дорогъ“. Стр. 33.

на которыя должны быть увеличены или уменьшены провозныя платы желѣзныхъ дорогъ при слѣдованіи хлѣбныхъ грузовъ отъ узловыхъ грузораздѣльныхъ пунктовъ въ Лондонъ чрезъ различные порты. Разницы, выведенныя для узловыхъ пунктовъ, приняты въ основаніе при установленіи провозныхъ платъ и отъ прочихъ мѣстъ сѣти [1]).

Гг. Чупровъ и Мусницкій, изъ доклада которыхъ въ извѣстную коммисію сенатора Плеве по поводу паденія цѣнъ на сельскохозяйственныя произведенія и заимствована приведенная характеристика работъ съѣзда 1888 г., прежде всего признаютъ необходимымъ „отдать должную справедливость попыткѣ съѣзда основать урегулированіе тарифовъ на опредѣленномъ принципѣ". Эта попытка отличаетъ его, по ихъ мнѣнію, отъ прежнихъ желѣзнодорожныхъ съѣздовъ, на которыхъ „обыкновенно установленіе провозныхъ платъ происходило по мѣстнымъ и случайнымъ соображеніямъ и частнымъ соглашеніямъ заинтересованныхъ дорогъ". Затѣмъ гг. Чупровъ и Мусницкій отмѣчаютъ слѣдующія „очевидныя достоинства" самого общаго принципа. „Выравнивая различія, не зависящія отъ желѣзнодорожной перевозки, съѣздъ стремился поставить всѣ русскія желѣзныя дороги въ одинаковыя условія по отношенію къ заграничному вывозу и прекратить старинное соперничество между ними, которое, принося сомнительную пользу публикѣ, причиняло несомнѣнный вредъ самимъ дорогамъ и казнѣ". Дальнѣйшія выгоды пересмотра 1888 г. заключаются, по словамъ тѣхъ же авторовъ, во 1-хъ въ томъ, что съѣздъ желалъ, „для каждаго раіона открыть всѣ доступные порты и, слѣдовательно, дать производителямъ или торговцамъ возможность направлять свои грузы въ тотъ пограничный пунктъ, гдѣ окажутся болѣе выгодныя цѣны", а, во 2-хъ въ томъ, что избранный общій принципъ „стремится сохранить въ силѣ всѣ нынѣ существующіе порты и торговые центры, тогда какъ при прежней неограниченной конкурренціи, а еще болѣе при частныхъ соглашеніяхъ между желѣзными дорогами, нѣкоторымъ изъ этихъ пунктовъ грозила неизбѣжная гибель".

Не отрицая извѣстныхъ полезныхъ результатовъ пересмотра вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ 1888 года, нельзя, однако, не замѣтить, что указываемыя гг. Чупровымъ и Мусницкимъ достоинства его могли имѣть лишь очень относительное значеніе съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Прежде всего очевидно, что такія стремленія съѣзда, какъ открытіе каждому раіону всѣхъ доступныхъ ему рынковъ и сохраненіе въ силѣ всѣхъ существовавшихъ тогда портовъ и торговыхъ центровъ представляютъ въ сущности ничто

[1]) А. И. Чупровъ и М. І Мусницкій. Упорядоченіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ. 1890. Стр. 104.

иное какъ оборотную сторону основнаго стремленія съѣзда къ тому, чтобы „поставить всѣ русскія желѣзныя дороги въ одинаковыя условія по отношенію къ заграничному вывозу и прекратить старинное соперничество между ними". Осуществленіе этой основной практической задачи съѣзда, т е. соглашеніе между желѣзными дорогами относительно раздѣла между ними перевозки хлѣба, подлежащаго экспорту на заграничные рынки, только и могло быть при существовавшихъ въ то время отношеніяхъ между желѣзными дорогами и между послѣдними и правительственной властью, достигнуто посредствомъ урегулированія тарифовъ на основаніи такъ называемыхъ портовыхъ разницъ (т. е. разницъ въ портовыхъ расходахъ, морскихъ фрахтахъ и страховыхъ преміяхъ для каждаго порта) для главнѣйшихъ производительныхъ раіоновъ. Мы уже упоминали, что прежнія попытки этой простѣйшей формы регулированія соперничества между отдѣльными дорогами и направленіями оказались на практикѣ далеко несовершенными и недолговѣчными. Въ данномъ случаѣ, при болѣе широкомъ приложеніи того же принципа результаты получились еще менѣе удовлетворительные и прочные. „Не успѣли закончиться засѣданія съѣзда, говорятъ гг. Чупровъ и Мусницкій, какъ морскіе фрахты поднялись болѣе, чѣмъ вдвое и вызвали рѣзкое нарушеніе выведенныхъ соотношеній" [1]) Но помимо шаткости и непригодности такихъ основаній для регулированія желѣзнодорожной конкурренціи, какъ портовые расходы, морскіе фрахты и страховыя преміи, самый принципъ установленія тарифовъ на этихъ основаніяхъ получилъ въ работахъ съѣзда далеко не полное примѣненіе. На съѣздѣ 1888 года желѣзныя дороги устанавливали тарифы сомостоятельно и въ собственныхъ интересахъ, а потому, конечно, провозглашенная равноправность портовъ и производительныхъ раіоновъ выражала въ сущности лишь принципіальное признаніе равноправности обслуживающихъ ихъ желѣзныхъ дорогъ, и послѣднія принимали упомянутый общій принципъ лишь постольку, поскольку онъ отвѣчалъ ихъ интересамъ или по условіямъ возможной конкурренціи необходимо долженъ былъ быть допущенъ. Такимъ образомъ, на самомъ дѣлѣ тарифы устанавливались главнѣйшимъ образомъ въ зависимости отъ взглядовъ, пониманія дѣла, личной энергіи и ловкости представителей тѣхъ или другихъ желѣзныхъ дорогъ, а вовсе не по соображенію съ какими-либо общими интересами народнаго хозяйства. Сами гг. Чупровъ и Мусницкій говорятъ [2]), что главнымъ стремленіемъ съѣзда было противодѣйствовать посредствомъ тарифовъ движенію хлѣба къ южнымъ портамъ и способствовать привлеченію его къ портамъ Балтійскаго моря и съ востока къ

[1]) Ib. стр. 106.

[2]) Ib. стр. 108—121.

западнымъ пограничнымъ пунктамъ. Что касается балтійскихъ портовъ, то оказывается, напр., что цѣлая группа желѣзныхъ дорогъ (юго-западныя, донецкая и екатерининская) не включили въ свои тарифныя таблицы Либавы, а фиксировали ставки только на Кенигсбергъ. Названныя дороги при сильномъ повышеніи тарифовъ съ дорогъ фастовской и харьково-николаевской на Николаевъ обезпечили непрерывное направленіе къ Кенигсбергу отъ всѣхъ своихъ станціи черезъ Долинскую, Знаменку, Фастовъ и Граево,—„направленіе очень, по мнѣнію цитируемыхъ авторовъ, выгодное для линій, участвующихъ въ немъ, но, безспорно, убыточное для многихъ раіоновъ страны". Такими же убыточными для различныхъ мѣстностей были многочисленные случаи тарифовъ, которыми создавались преимущества болѣе отдаленныхъ кружныхъ направленій, сравнительно съ направленіями кратчайшими Такимъ образомъ, равноправность портовъ и раіоновъ осталась больше въ области принципіальныхъ пожеланій, но не перешла въ сферу практическаго осуществленія [1]). На самомъ дѣлѣ въ результатѣ пересмотра 1888 года получилось на значительной части сѣти желѣзныхъ дорогъ повышеніе провозныхъ платъ и полнѣйшая ихъ неравномѣрность для различныхъ раіоновъ

Дѣйствительными полезными результатами пересмотра хлѣбныхъ тарифовъ въ 1888 году были: развитіе прямыхъ сообщеній, значительное упрощеніе тарифовъ и доступность пользованія ими. Но и эти благопріятные результаты ограничивались только перевозками въ вывозныхъ сообщеніяхъ Внутренніе же тарифы на хлѣбъ, которыхъ вовсе не коснулась попытка общаго урегулированія желѣзнодорожнаго соперничества въ 1888 г., продолжала оставаться въ полномъ безконтрольномъ распоряженіи отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ администрацій и продолжали подчиняться вліянію конкурренціи и всѣхъ невыгодъ такого порядка. Въ томъ же положеніи находились и тарифы на всѣ прочіе грузы. Такимъ образомъ, даже еще въ 1888 г., тарифное дѣло нашихъ желѣзныхъ дорогъ далеко еще не было упрочено и освобождено отъ воздѣйствій безпорядочной конкурренціи. Навѣрное понадобилась бы еще не одна ожесточенная тарифная война, пока, путемъ постепеннаго накопленія практическаго опыта и перехода къ болѣе и болѣе широкимъ и совершеннымъ по формѣ соглашеніямъ и союзамъ, желѣзныя дороги успѣли бы самостоятельно выработать общепризнанную и устойчивую систему своихъ тарифовъ, устраняющую желѣзнодорожную конкурренцію со всѣми ея вредными послѣдствіями для желѣзнодорожнаго хозяйства. Этотъ

[1]) Считаемъ необходимымъ здѣсь же оговориться, что мы съ своей стороны отнюдь не считаемъ правильнымъ и возможнымъ ставить цѣлью тарификаціи достиженіе какой-то фантастической равноправности между портами и производительными раіонами. Ниже мы встрѣтимся еще съ этимъ вопросомъ.

длинный процессъ постепеннаго объединенія и концентраціи всего желѣзнодорожнаго дѣла совершается теперь въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, и хотя онъ близится уже къ завершенію, но и до сихъ поръ желѣзнымъ дорогамъ еще не удалось преодолѣть всѣ препятствія. У насъ естественный ходъ процесса былъ прерванъ вмѣшательствомъ государственной власти, которая изданіемъ законовъ 8 марта и 12 августа 1889 года вполнѣ подчинила тарифное дѣло нашихъ желѣзныхъ дорогъ своему контролю и руководительству. Однимъ изъ первыхъ актовъ вновь созданныхъ тарифныхъ учрежденій министерства финансовъ было изданіе 5 августа 1889 г. особыхъ правилъ относительно способовъ устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою, по перевозкѣ грузовъ. На практикѣ, впрочемъ, почти не пришлось и пользоваться этими правилами, потому что при непосредственномъ руководительствѣ со стороны министерства финансовъ тарифы нашихъ дорогъ стали устанавливаться совершенно независимо отъ всякаго вліянія и воздѣйствія конкурентныхъ стремленій различныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Съ теченіемъ же времени при неоднократныхъ пересмотрахъ тарифовъ на различные роды грузовъ не только не допускалось соперничество между желѣзными дорогами при выработкѣ тарифныхъ схемъ и отдѣльныхъ тарифовъ, но постепенно были устранены даже всякіе слѣды и остатки прежняго вліянія конкурренціи на тарифное дѣло. Нынѣ слѣды этого вліянія сохраняются только въ тарифахъ тѣхъ сообщеній, которыя конкуррируютъ съ иностранными дорогами или съ водными путями сообщенія; но конкурренція между самими русскими желѣзными дорогами нынѣ почти вовсе не отражается ни на общемъ строѣ нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, ни на размѣрахъ провозныхъ платъ, взимаемыхъ въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ.

Переходимъ къ Соединеннымъ Штатамъ С. Америки. Исторія и настоящее положеніе желѣзнодорожнаго дѣла въ этой странѣ могутъ служить весьма яркимъ и поучительнымъ примѣромъ того, до какой степени хозяйственная организація, основанная на принципахъ свободы и самостоятельности отдѣльныхъ, взаимно между вобою конкуррирующихъ, предпринимателей не соотвѣтствуетъ самой природѣ желѣзнодорожной промышленности и до какой степени непреодолимо развивается въ этой области процессъ концентраціи и сліянія отдѣльныхъ предпріятій въ болѣе и болѣе крупныя единицы, пока, наконецъ, не достигается полное устраненіе вліянія конкурренціи на ходъ этой отрасли транспортной промышленности.

Свобода частной предпріимчивости и соперничество въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ нигдѣ не имѣли такого широкаго примѣненія и простора какъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. Нигдѣ и отрицательныя послѣдствія этихъ принциповъ не достигали такихъ

огромныхъ размѣровъ, какъ здѣсь Но вмѣсто того, чтобы вызывать, какъ въ другихъ странахъ, противодѣйствіе со стороны общественнаго мнѣнія и правительственной власти, они вызывали въ Соединенныхъ Штатахъ, напротивъ того, противодѣйствіе со стороны послѣднихъ стремленіямъ самихъ желѣзныхъ дорогъ къ объединенію желѣзнодорожнаго транспорта и къ освобожденію его отъ гибельныхъ вліяній безпорядочной и необузданной конкурренціи. При сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ не было и рѣчи о созданіи опредѣленной желѣзнорожной сѣти въ смыслѣ систематическаго и планомѣрнаго расположенія рельсовыхъ линій по различнымъ раіонамъ страны. Дозволенія на постройку дорогъ не ставились ни въ какую зависимость отъ извѣстнаго направленія пути въ тѣхъ или иныхъ интересахъ страны. „Каждый, кто былъ въ состояніи достать необходимыя деньги, могъ строить желѣзную дорогу, гдѣ желалъ и какъ признавалъ это наилучшимъ [1])“. Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Соединенныхъ Штатахъ началось одновременно и самостоятельно въ полудюжинѣ пунктовъ [2]). Первая линія была проведена въ Мэриландѣ отъ Балтиморы до Огіо, и первый ея участокъ въ 15 миль длиною былъ открытъ для публики въ началѣ 1830 г. Первоначально были испробованы, какъ средства передвиженія, лошади и даже паруса, и только къ концу 1831 года окончательно остановились на примѣненіи пара, какъ движущей силы. Къ концу 1835 года линіи дороги Балтимора—Огіо съ вѣтвью на Вашингтонъ достигли протяженія въ 115 миль. Въ Пенсильваніи желѣзнодорожное строительство проявилось еще въ болѣе широкихъ размѣрахъ: построенныя здѣсь линіи, предназначенныя, главнымъ образомъ, для перевозки угля, составляли 200 миль, т. е. четвертую часть всей рельсовой сѣти Соединенныхъ Штатовъ въ эту эпоху. Въ южной Каролинѣ было 137 миль. Штаты: Массачусетсъ, Нью-Іоркъ и Нью-Джерсей имѣли каждый по 100 миль. Остальныя желѣзнодорожныя линіи были открыты, главнымъ образомъ, въ Виргиніи. Кризисъ 1837 г., поразившій сцекуляцію по сооруженію каналовъ, далъ новый толчокъ желѣзнодорожному строительству, такъ какъ вслѣдствіе отказа отъ системы каналовъ какъ большихъ путей сообщенія необходимость желѣзныхъ дорогъ, съ каждымъ днемъ становилась болѣе и болѣе очевидной.

Однако, всѣ желѣзныя дороги, сооруженныя до 1842 года, были чисто мѣстными линіями, разсчитанными исключительно на удовлетвореніе мѣстныхъ потребностей. Самые размѣры ихъ были сравнительно небольшими. Дорога отъ Карлстона до Гамбурга, открытая

[1]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herau. von Conrad, B. III, стр 199 Цит по Янжулу, 154.

[2]) A. Hadley, Le transport par les chemins de fer, стр. 38 и слѣд.

въ 1833 году, длиною въ 137 м., была въ то время самою большою желѣзнодорожною сѣтью во всемъ мірѣ, сосредоточенною въ рукахъ одной администраціи. При этомъ отдѣльныя желѣзныя дороги, даже болѣе значительныхъ протяженій, не примыкали другъ къ другу, питаясь грузами мѣстными. Впервые дорога отъ Бостона до Албаніи, оконченная въ 1842 году, явилась линіей общаго значенія, магистральнымъ путемъ, который при самомъ сооруженіи былъ разсчитанъ не только на мѣстное движеніе, но и на крупныя перевозки транзитныхъ сообщеній. Большинство же сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ еще довольно долго сохраняли характеръ чисто мѣстныхъ предпріятій; каждая мѣстность самостоятельно сооружала и эксплоатировала свою рельсовую сѣть. Только въ 50-хъ годахъ, когда желѣзнодорожное движеніе достигло весьма значительнаго развитія, и возникла потребность въ перевозкѣ товаровъ на большія разстоянія, обнаружилась экономическая разорительность такого порядка веденія желѣзнодорожнаго дѣла. При чрезвычайной раздробленности сѣти между отдѣльными предпріятіями, необходимость перегрузки товаровъ при передачѣ съ однѣхъ дорогъ на другія, раздѣленіе отвѣтственности между многими перевозчиками и отсутствіе общей организаціи, управляющей движеніемъ по данной сѣти, представляющей собою болѣе или менѣе замкнутое цѣлое, вызывали множество лишнихъ расходовъ, затрудненій и неудобствъ для успѣшнаго хода дѣла желѣзнодорожнаго транспорта. Эти условія сами по себѣ, ранѣе еще чѣмъ возникла конкурренція между отдѣльными желѣзными дорогами, создали настоятельную необходимость въ сліяніяхъ отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ въ большіе магистральные рельсовые пути по главнымъ направленіямъ желѣзнодорожнаго движенія страны. Этотъ процессъ первоначальнаго сліянія и объединенія отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ въ крупныя рельсовыя сѣти приходится на 50-е и 60-е годы. Онъ совершался въ слѣдующихъ четырехъ крупныхъ группахъ желѣзныхъ дорогъ, въ зависимости отъ особенностей географическаго расположенія линій въ каждой изъ этихъ группъ. Первую группу составляютъ дороги, прорѣзывающія обширную область отъ Чикаго и Миссисипи на западѣ, до побережья Атлантическаго океана на востокѣ и отъ рѣкъ Огіо и Потомакъ на югѣ до системы Великихъ озеръ на сѣверѣ. Характеристической чертой этой группы было сліяніе параллельныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое и привело къ образованію пяти большихъ системъ главныхъ желѣзнодорожныхъ линій, такъ называемыхъ trunk-lines. Одна изъ этихъ системъ извѣстна подъ названіемъ системы Вандербильта. Основаніемъ ея служитъ „New-York Central“, образованная еще въ 1853 году путемъ сліянія 11 линій. Въ теченіе 1855—1858 года къ ней были присоединены еще 5 линій Въ 1869 году Вандербильтъ соединилъ ее въ одно

управленіе съ Hudson River Railroad и Harlem'ской желѣзной дорогой, а впослѣдствіи съ „Lakeshore“ и канадскими дорогами между Чикаго и Нью-Іоркомъ. Вся сѣть достигла тогда болѣе чѣмъ 6,400 километровъ. Образованіе этой сѣти является только однимъ примѣромъ изъ множества подобныхъ, замѣчаетъ Гэдли [1]). Другая система trunk-lines была создана Томасомъ Скоттомъ, сумѣвшимъ соединить къ 1880 году подъ контролемъ Pensilvania Railroad болѣе 11,000 километровъ лучшихъ желѣзнодорожныхъ линій Соединенныхъ Штатовъ. Остальныя три системы trunk-lines, развивавшіяся нѣсколько медленнѣе, составляютъ: grand Trunk на сѣверѣ, Erie въ центрѣ и Baltimore and Ohio на югѣ, соединившимъ подъ своимъ управленіемъ отъ 3 до 5 тысячъ километровъ желѣзныхъ дорогъ, идущихъ отъ долины р. Миссисипи до берега океана.

Вторую группу рельсовыхъ путей составляютъ дороги, прорѣзывающія области къ западу отъ С.-Луи и Чикаго. Конкуррирующія линіи этой группы идутъ не параллельно другъ къ другу, но въ видѣ радіусовъ по отношенію къ общимъ центрамъ. Онѣ расходятся во всѣхъ направленіяхъ, чтобы собирать хлѣбъ для крупныхъ рынковъ запада. Сліяніе и объединеніе этихъ дорогъ въ крупныя рельсовыя сѣти совершилось еще быстрѣе, чѣмъ образованіе trunk-lines [2]).

Третью группу составляютъ дороги, расположенныя еще далѣе на западъ за Миссури. Это параллельныя линіи трансконтинентальныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя вновь занимаютъ мѣсто дорогъ радіональныхъ.

Наконецъ, четвертую группу составляютъ дороги, прорѣзывающія штаты, расположенные къ востоку отъ р. Огіо и къ югу отъ р. Потомакъ. По своему географическому характеру этотъ желѣзнодорожный раіонъ представляется прямой противоположностью областямъ, тяготѣющимъ къ Чикаго и С.-Луи. Вмѣсто линій, расходящихся радіусами отъ общаго рынка къ мѣстамъ производства, въ раіонѣ четвертой группы производительныя мѣстности находятся въ центрѣ, а рынки сбыта расположены на границахъ раіона—по берегу океана и Мексиканскаго залива, на рр. Миссисипи и Огіо. Такимъ образомъ, здѣсь имѣется радіональность дорогъ по отношенію къ центру раіона вмѣсто радіональности по отношенію къ нѣкоторымъ крайнимъ пунктамъ раіона, какъ мы видѣли во второй желѣзнодорожной группѣ.

По характеризованнымъ четыремъ желѣзнодорожнымъ раіонамъ и совершался постепенный процессъ концентраціи желѣзнодорожнаго дѣла. Къ концу 60-хъ годовъ въ каждой изъ группъ сложились свои особыя могущественныя желѣзнодорожныя системы, соединявшія по

[1]) Ib. стр. 109.
[2]) Ib. стр. 113

нѣсколько тысячъ километровъ рельсовыхъ путей въ одномъ управленіи. Кромѣ уже названныхъ выше системъ, заслуживаютъ по своимъ огромнымъ размѣрамъ особаго упоминанія: во II группѣ Nordwestern system съ 8,000 километровъ, Chicago, Burlington and Quincy 6,400 килом., Missouri Pacific 9,600 кил., а вмѣстѣ со своею союзницею Wabash system даже 15,000 килом., въ IV группѣ Louisville and Nashville, которая вмѣстѣ съ союзными линіями составила систему въ 5,000 километровъ.

Усилія, направленныя къ объединенію желѣзнодорожнаго транспорта въ одномъ общемъ управленіи, не ограничивались предѣлами линій, уже подвергшихся сліянію. Такое дальнѣйшее объединеніе являлось въ особенности настойчиво необходимымъ въ отношеніи транзитнаго движенія пассажировъ и грузовъ. Частыя пересадки и перегрузки вызывали много затрудненій и лишнихъ расходовъ. Съ другой стороны, желѣзныя дороги подвергались опасности серьезныхъ ущербовъ, если отпускали свой подвижной составъ въ обращеніе по чужимъ линіямъ безъ всякаго надзора съ своей стороны. Стремленія устранить эти затрудненія и организовать болѣе успѣшнымъ образомъ перевозку грузовъ прямыхъ сообщеній на большихъ протяженіяхъ привели къ образованію спеціальныхъ, отдѣльныхъ отъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, такъ называемыхъ экспрессныхъ компаній, а когда въ дѣятельности этихъ компаній обнаружились очень крупныя злоупотребленія—къ возникновенію особыхъ организацій между самими желѣзными дорогами подъ названіемъ „coopérative fast freight-line. Эта послѣдняя система заключается въ организаціи надзора за подвижнымъ составомъ и въ веденіи нѣкоторыхъ спеціальныхъ счетовъ. Каждая желѣзнодорожная компанія, принявшая участіе въ данной „coopérative line“ отдѣляетъ часть своего подвижнаго состава для этой спеціальной службы, придаетъ ему спеціальныи цвѣтъ или накладываетъ особыя марки, но продолжаетъ оставаться его собственницею. Другія компаніи допускаютъ этотъ подвижной составъ къ свободному обращенію по своимъ линіямъ безъ перегрузокъ. Засимъ каждая компанія получаетъ сполна въ свою пользу провозную плату за пробѣгъ груза по ея линіямъ независимо отъ принадлежности подвижнаго состава ей или другимъ дорогамъ, но зато на нее начисляется опредѣленная сумма (приблизительно $^3/_4$ цента съ мили) за пользованіе чужими вагонами. Свѣдѣнія о движеніи вагоновъ сообщаются въ центральное бюро „coopérative line“, которое ведетъ и всѣ разсчеты между отдѣльными дорогами. Эта система, не допуская обмановъ и злоупотребленій, сопряженныхъ съ дѣятельностью экспрессныхъ компаній, дала возможность быстрой утилизаціи подвижнаго состава и, вмѣстѣ съ тѣмъ, предоставила крупныя сбереженія по надзору за нимъ въ прямыхъ перевозкахъ на большія протяженія.

Неудобства этой системы заключались въ недостаточной отвѣтственности дорогъ предъ отправителями и въ легкой возможности для самихъ дорогъ пользоваться агентами по надзору за подвижнымъ составомъ въ цѣляхъ конкурренціи для привлеченія грузовъ на тѣ направленія, которыя представляются для дорогъ болѣе выгодными

Всѣ описанныя явленія концентраціи въ области желѣзнодорожнаго транспортнаго дѣла, т. е. сліянія мелкихъ линій въ крупныя рельсовыя сѣти, образованіе экспрессныхъ компаній и организація „coopérative fast freightline“, имѣвшія цѣлью установить болѣе тѣсную связь между примыкавшими другъ къ другу желѣзными дорогами, оказали весьма существенное вліяніе на измѣненіе общаго характера и значенія желѣзнодорожной конкурренціи, которая неизбѣжно стала возникать по мѣрѣ уплотненія желѣзнодорожной сѣти страны. Пока желѣзныя дороги были преимущественно мѣстными предпріятіями, получавшими свои грузы, главнымъ образомъ, изъ отдѣльныхъ болѣе или менѣе ограниченныхъ районовъ, соперничество между ними могло касаться сравнительно лишь небольшой части всего ихъ движенія и потому потери самихъ дорогъ отъ конкурренціи ограничивались опредѣленными довольно узкими предѣлами. Но когда тарифныя войны стали охватывать цѣлыя тысячи километровъ рельсовыхъ путей, подчиняя своему вліянію милліоны тоннъ перевозимыхъ грузовъ и угрожая колоссальными убытками акціонерамъ борющихся желѣзныхъ дорогъ, то сразу стало ясно, что такія войны не могутъ кончаться иначе, какъ дальнѣйшими сліяніями желѣзнодорожныхъ предпріятій, образованіемъ еще болѣе широкихъ и могущественныхъ желѣзнодорожныхъ системъ, или заключеніемъ между ними соглашеній и синдикатовъ съ цѣлью прекращенія разорительной конкурренціи. Такимъ образомъ, къ первоначальнымъ причинамъ, заключавшимся въ особенныхъ техническихъ и экономическихъ свойствахъ желѣзнодорожнаго дѣла, которыя обусловливали необходимость концентраціи въ области желѣзнодорожной промышленности, присоединился новый могущественный факторъ, дѣйствующій въ томъ же направленіи. Вмѣстѣ съ тѣмъ, вредныя послѣдствія желѣзнодорожной конкурренціи стали отражаться на очень широкомъ кругѣ торгово-промышленныхъ оборотовъ страны, и самый вопросъ о роли соперничества между желѣзными дорогами въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства, объ условіяхъ его возникновенія, прекращенія или поддержанія пріобрѣлъ значеніе общаго вопроса первостепенной важности для всей экономической жизни страны.

Первый синдикатъ, исторія котораго представляетъ нѣкоторое общее значеніе, былъ образованъ въ 1870 г. [1]) тремя желѣзнодорожными линіями, соединявшими города Омагу и Чикаго (Chicago-Omaha

[1]) Hadley, стр. 119 и слѣд.

pool). Эти три линіи имѣли почти одинаковое протяженіе и располагали приблизительно одинаковыми финансовыми рессурсами, и такъ какъ при этомъ прямыя перевозки ихъ были весьма значительны, то онѣ не могли идти въ пониженіи своихъ тарифныхъ ставокъ до крайнихъ предѣловъ безпощадной конкурренціи. Необходимость равнаго раздѣла грузовъ была настолько очевидна, что именно такое положеніе и сохранялось безъ серьезныхъ споровъ въ теченіе многихъ лѣтъ, пока требовавшія его условія оставались тѣ же самыя. Другія желѣзнодорожныя линіи послѣдовательно присоединялись къ синдикату; но когда составлявшія его желѣзныя дороги постепенно вышли за тѣ предѣлы, въ которыхъ первоначальныя правила могли быть примѣняемы, то синдикатъ въ первоначальной своей формѣ распался. Это случилось въ 1884 году, хотя, конечно, самый принципъ отнюдь не былъ брошенъ, но, напротивъ того, съ каждымъ годомъ получалъ болѣе и болѣе широкое примѣненіе.

Въ 70-хъ годахъ въ томъ же желѣзнодорожномъ раіонѣ къ западу отъ Чикаго и Миссисипи образовались и другіе желѣзнодорожные союзы. Одинъ изъ такихъ союзовъ былъ основанъ въ 1873 г. на юго-западѣ изъ желѣзныхъ дорогъ, обслуживавшихъ С.-Луи, а отчасти и Чикаго. Были образованы коалиціи на сѣверо-западѣ въ Миннезотѣ и на юго-востокъ отъ Чикаго къ Огіо. Синдикаты же по ту сторону Миссури стремились сначала овладѣть перевозками изъ Колорадо и другихъ пунктовъ юго-запада, а затѣмъ и трансконтинентальнымъ движеніемъ до самаго берега Тихаго океана.

Въ раіонѣ къ югу отъ рр Огіо и Потомакъ синдикатскія организаціи не были столь широкими по пространству своего дѣйствія, но зато отличались болѣе полнымъ и совершеннымъ развитіемъ. Въ нѣкоторыхъ округахъ этого раіона конкурренція между желѣзными дорогами сопровождалась болѣе, чѣмъ гдѣ-либо, крайне разорительными послѣдствіями и разнаго рода неожиданностями. Чтобы освободиться отъ такого тяжелого положенія нѣсколько желѣзныхъ дорогъ въ Георгіи образовали въ 1873 г. союзъ, изъ котораго развилась „Southern Railway and Steamship Association“. Эта ассоціація, получившая съ самаго начала превосходную администрацію, вскорѣ поглотила цѣлую систему южныхъ желѣзныхъ дорогъ и большое число параллельныхъ и конкуррентныхъ пароходныхъ линій. Въ 1879 г. въ составъ ассоціаціи входили уже 36 обществъ, расположенныхъ въ Каролинѣ, Георгіи, Кентукки и Тенесси Сущность организаціи заключалась въ томъ, что каждая линія получала право на опредѣленную часть въ общей суммѣ транспорта. Если же перевозки ея превосходили эту долю, то всю выручку за излишекъ грузовъ она уплачивала конкуррентамъ, за вычетомъ расходовъ по эксплоатаціи, которые были опредѣлены заранѣе по весьма низкимъ нормамъ, чтобы

отнять у отдѣльныхъ предпріятій мотивы къ привлеченію грузовъ сверхъ предоставленнаго по общему соглашенію количества. Кромѣ раздѣла конкуррентныхъ грузовъ, названная ассоціація имѣла цѣлью также и облегченіе перевозокъ на большихъ протяженіяхъ. Этотъ результатъ былъ достигнутъ выработкою общихъ основаній классификаціи, прямыхъ тарифовъ и, въ особенности, устройствомъ въ 1875 году разсчетной палаты для веденія счетовъ по перевозкамъ. Главнымъ дѣятелемъ и организаторомъ этой ассоціаціи былъ Альбертъ Финкъ, проявившій впослѣдствіи еще болѣе широкую дѣятельность на томъ же поприщѣ при организаціи желѣзнодорожныхъ союзовъ въ районѣ линій, связывающихъ Чикаго и пристани на р. Миссиссипи съ портами Атлантическаго океана.

Образовавшіяся въ этомъ районѣ рельсовой сѣти Соединенныхъ Штатовъ trunk-lines почувствовали необходимость въ коалиціяхъ лишь въ то время, когда началось развитіе перевозокъ тяжеловѣсныхъ и громоздкихъ товаровъ Въ теченіе долгаго времени желѣзнодорожное движеніе грузовъ этого рода было незначительно, потому что перевозка ихъ производилась по водѣ. На востокѣ система Великихъ Озеръ, каналъ Эри и р. Гудзонъ, а на югѣ р. Миссиссипи не испытывали по отношенію къ этому транспорту никакой конкурренціи со стороны другихъ путей сообщенія. Желѣзныя дороги могли бороться противъ каналовъ съ замѣтнымъ успѣхомъ только по привлеченію грузовъ первыхъ тарифныхъ классовъ.

Совершившіяся къ концу 60-хъ годовъ существенныя усовершенствованія въ техникѣ желѣзнодорожнаго дѣла, равно какъ и въ самой организаціи желѣзнодорожнаго транспорта рѣзко измѣнили это положеніе. Желѣзныя дороги начали вступать въ конкурренцію изъ за грузовъ повсюду, гдѣ только могли разсчитывать на полученіе провозныхъ платъ, достаточныхъ для того, чтобы выдерживать конкурренцію. Тарифная война въ широкихъ размѣрахъ началась въ 1869 году, когда дороги „New-Jork-Central“ и „Pensylvania“ получили право (virtuel) контроля за движеніемъ по линіяхъ, соединявшимъ ихъ съ Чикаго. Война велась съ такимъ ожесточеніемъ, что платы за провозъ отъ Чикаго до Нью-Іорка, взимавшіяся въ 1868 г. съ грузовъ I класса въ размѣрѣ 9 фр. 40 сант. и съ грузовъ IV класса въ размѣрѣ 4 фр. 10 сант. за 100 фунт., были понижены лѣтомъ 1869 г. до 1 фр. 25 сант. за 100 фунт. одинаково для грузовъ всѣхъ классовъ. Однако, при существовавшихъ тогда способахъ желѣзнодорожной эксплоатаціи такое пониженіе не могло удержаться, и въ теченіе 1870—1874 гг. тарифы были повышены до 5—7½ фр. для I класса и до 3—4 фр. для IV класса. Но уже въ 1874 г. вновь возникла борьба. Линія Балтимора—Огіо обезпечила себѣ сообщеніе съ Чикаго и непосредственно вслѣдъ за этимъ Grand Trunk

возбудилъ соперничество, устроивъ линію, соединившую Мильвуоки и Детроитъ съ портами Атлантическаго океана. Всѣ усилія центральной нью-іорской и пенсильванской желѣзныхъ дорогъ удержать тарифы на разумномъ уровнѣ были парализованы безцеремоннымъ и безсовѣстнымъ образомъ дѣйствій со стороны Grand Trunk и балтимора-огайской линіи; въ то же время банкротство компаніи желѣзной дороги Эри сдѣлало почти невозможной консервативную тарифную политику. Во время возгорѣвшейся ожесточенной и дикой, по выраженію Гэдли, войны между желѣзными дорогами тарифы были понижены до 1 фр. 25 сант. для грузовъ I класса и до 0 фр. 80 сант. для грузовъ IV класса за 100 ф.

Послѣдствія этой тарифной войны отразились далеко шире круга интересовъ акціонеровъ желѣзныхъ дорогъ, доходы которыхъ, конечно, быстро сократились. Каналы потеряли свои перевозки, и даже посиѣшное пониженіе ими своихъ фрахтовъ не могло предупредить эту потерю. Утрата же каналами своего важнаго значенія привела къ потерѣ относительной важности Нью-Іорка, такъ какъ нью-іорскій портъ пользовался своего рода монополіей, пока каналъ являлся лучшимъ способомъ сообщенія. Эта монополія была весьма тягостна для лицъ, пользовавшихся нью-іорскимъ портомъ. Когда Балтимора, Филадельфія и Бостонъ получили возможность вступить въ конкурренцію съ Нью-Іоркомъ, то они остерегались накладывать такіе же обременительные расходы и стѣсненія на торговлю. Такимъ образомъ, создались всевозможныя облегченія для того, чтобы торговля могла дешево производиться во всѣхъ направленіяхъ. Торговля Балтиморы, Филадельфіи и Бостона получила быстрое развитіе, и вслѣдствіе этого къ желѣзнодорожной войнѣ присоединилась борьба между городами, придавшая первой еще большую горячность.

Война окончилась въ 1877 году, но не потому, что удалось достигнуть какого-либо прочнаго положенія, а по той причинѣ, что силы борющихся сторонъ пришли къ истощенію. Между городами состоялся компромиссъ, по которому Филадельфія получила нѣкоторыя тарифныя преимущества предъ Нью-Іоркомъ, а Балтимора — предъ Филадельфіей [1]) Эти преимущества были достигнуты путемъ уступокъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, примыкающихъ къ Нью-Іорку, но они далеко не соотвѣтствовали тѣмъ требованіямъ, изъ-за которыхъ Филадельфія и Балтимора начали борьбу.

Желѣзныя дороги съ своей стороны не только прекратили

[1]) Это и было началомъ установленія опредѣленныхъ тарифныхъ соотношеній между портами Атлантическаго океана. Весьма характернымъ для тарифовъ сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ является то обстоятельство, что установленныя тогда тарифныя соотношенія сохраняются и до сихъ поръ.

борьбу, но и приняли мѣры къ тому, чтобы помощью организаціи синдикатовъ предупредить на будущее время возможность возникновенія такихъ войнъ. Переговоры между желѣзными дорогами продолжались два года, и въ результатѣ имъ удалось образовать подъ именемъ: „Joint Executive Committee“, во главѣ съ Альбертомъ Финкомъ, ассоціацію, до извѣстной степени аналогичную ассоціаціи южныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ составъ этой ассоціаціи вошли „trunk-lines“ и примкнувшія къ нимъ нѣкоторыя другія линіи. Но эта ассоціація никогда не могла достигнуть такого совершенства организаціи, съ какой функціонировала южная ассоціація

Въ результатѣ новаго положенія вещей получилось возрастаніе перевозокъ по воднымъ путямъ сообщенія—по каналамъ и по р Миссисипи, и Нью-Іоркъ снова получилъ преимущественно выгодное положеніе сравнительно съ другими портами, кромѣ Новаго Орлеана. Но граждане Нью-Іорка не были удовлетворены, и недовольство ихъ раздѣляли желѣзныя дороги, примыкающія къ Нью-Іорку Въ 1881 году нью-іоркская центральная желѣзная дорога нарушила заключенныя соглашенія, и между желѣзными дорогами вновь возгорѣлась ожесточенная тарифная война, продолжавшаяся 8 мѣсяцевъ. Хотя, благодаря общему подъему и успѣшному ходу торгово-промышленныхъ дѣлъ въ странѣ, убытки желѣзныхъ дорогъ не были такъ велики, какъ случалось при прежнихъ подобныхъ войнахъ, но тарифы подверглись очень большимъ пониженіямъ, даже болѣе значительнымъ, чѣмъ въ 1876 году; каждый мѣсяцъ войны обходился главнымъ линіямъ (trunk-lines) около двухъ милліоновъ долларовъ [1]). Эта борьба закончилась въ 1882 году возвратомъ къ выработанному ранѣе общему урегулированію взаимныхъ отношеній всѣхъ заинтересованныхъ сторонъ. Въ это именно время А. Финкъ своими работами выяснилъ, что соперничество между приморскими городами приняло особенно ожесточенный характеръ вслѣдствіе того, что они были въ сущности простыми промежуточными пунктами по пути изъ Чикаго въ Ливерпуль или на европейскій континентъ. Желѣзная дорога составляетъ лишь одну часть этого пути, другую же часть его составляетъ Атлантическій океанъ, и Финкъ показалъ, какъ морскіе фрахты регулировались по желѣзнодорожнымъ тарифамъ, такъ что общая стоимость доставки отъ Чикаго въ Ливерпуль, слагающаяся изъ желѣзнодорожнаго тарифа до берега океана и морскаго фрахта до Ливерпуля, являлась почти совершенно одинаковой въ направленіяхъ черезъ Нью-Іоркъ и черезъ Балтимору. При такихъ условіяхъ торговля каждаго порта регулируется удобствами его бассейновъ, складочныхъ помѣщеній и т. п.

---

[1]) Пихно, стр. 184.

Заключенный въ 1882 г. миръ сохранялся еще менѣе продолжительное время, чѣмъ предыдущій, а возникшая въ 1884 г. война оказалась во многихъ отношеніяхъ еще серьезнѣе. Хотя она и ограничивалась желѣзными дорогами, безъ участія городовъ, но ее усиливало то обстоятельство, что нѣкоторыя линіи, принявшія въ ней участіе, были построены со спекулятивными цѣлями. Получилось въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ повтореніе событій, происходившихъ за 10 лѣтъ до этого, съ тою разницей, что дороги: West Shore, Lackawanna и Chesapeake and Ohio заняли мѣсто Grand Trunk, Erie и Baltimore and Ohio.

На этомъ конфликтѣ заканчивается у А. Гэдли, издавшаго свою книгу въ 1885 г, изложеніе историческаго очерка конкурренціи и коалицій между сѣверо-американскими желѣзными дорогами. Находя тогда преждевременнымъ предсказывать конецъ конфликта, Гэдли, однако, замѣчаетъ, что было бы простымъ трюизмомъ сказать, что эта война должна закончиться коалиціей въ какой-либо формѣ. „Очень хорошо при такихъ условіяхъ говорить о свободной конкурренціи, о переживаніи болѣе сильнаго. Но постоянная конкурренція по присущимъ ей внутреннимъ свойствамъ стоитъ внѣ вопроса“ [1]).

Проф Пихно, у котораго перечень фактовъ изъ исторіи желѣзнодорожной конкурренціи и желѣзнодорожныхъ союзовъ также заканчивается послѣдней упомянутой войной 1884 года, находитъ [2]), напротивъ того, „труднымъ сказать что-либо относительно будущаго американской желѣзнодорожной конкурренціи“. Изъ приведенныхъ имъ фактовъ онъ дѣлаетъ выводъ, „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“. Хотя организація въ видѣ pooling system дала желѣзнымъ дорогамъ ту выгоду, что тарифныя войны стали менѣе продолжительными, а соглашеніе легче возстановлялось, выливаясь въ готовую уже формулу, но какъ только возникали новые спорные вопросы, союзъ не выдерживалъ и распадался. Будущее американской желѣзнодорожной конкурренціи представляется профессору Пихно тѣмъ болѣе сомнительнымъ, что съ 1887 года присоединился новый факторъ — юридическій, въ видѣ закона 4 февраля 1887 года, которымъ категорически воспрещены всякія соглашенія и „pooling“ и за каждый день ихъ существованія назначенъ штрафъ до 5,000 долларовъ. Хотя коммисіи, которая назначена для наблюденія за исполненіемъ новаго закона, не удается предупредить тайныя соглашенія, но формальныя

[1]) Hadley, стр. 129.

[2]) Пихно, стр. 185.

воспрещенія и высокій штрафъ во всякомъ случаѣ затрудняютъ образованіе союзовъ и ослабляютъ ихъ вліяніе и прочность [1]).

Послѣдующее время не оправдало этого мнѣнія проф. Пихно Interstate Commerce Law 4 февраля 1887 года не только не остановилъ, но скорѣе даже способствовалъ дальнѣйшему объединенію организаціи желѣзнодорожнаго транспорта. Это наблюдается какъ въ отношеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, такъ и въ отношеніи дальнѣйшаго синдикатизированія желѣзнодорожныхъ предпріятій. Въ отношеніи тарифовъ законъ 1887 г въ значительной степени облегчилъ осуществленіе стремленій желѣзныхъ дорогъ къ общему упрощенію и объединенію товарной классификаціи, потому что созданная этимъ закономъ федеральная желѣзнодорожная коммисія (Interstate Commerce Commission) по мѣрѣ своихъ силъ содѣйствовала достиженію этой цѣли [2]) Полученные совмѣстными усиліями результаты нельзя не признать чрезвычайно значительными, если принять во вниманіе огромное протяженіе рельсовой сѣти Соединенныхъ Штатовъ Въ прежнее время здѣсь дѣйствовало множество классификацій въ различныхъ районахъ страны. Однѣ изъ нихъ имѣли силу для цѣлыхъ группъ желѣзныхъ дорогъ, другія же примѣнялись только отдѣльными дорогами. Во многихъ случаяхъ на одной и той же дорогѣ дѣйствовало по двѣ или даже по нѣсколько класссификацій: одна—для движенія грузовъ въ одномъ направленіи, другая—для направленія обратнаго, третья—для сообщенія съ какими-либо отдѣльными районами и т. д. Напр., на системѣ желѣзныхъ дорогъ „Wabash“ примѣнялось въ 1883 г. въ различныхъ сообщеніяхъ 73 товарныхъ классификацій, въ сообщеніяхъ же съ портами Тихаго океана и съ мексиканскими желѣзными дорогами не было вовсе никакой классификаціи, а примѣнялись только тарифы для отдѣльныхъ товаровъ. Дорога Чикаго—Альтона имѣла 3 классификаціи, С.-Луи-С. Франциско 4 и т. д. Несмотря на всѣ усилія упростить тарифы, на многихъ дорогахъ сохранялось по 3, 4, 5 различныхъ рядомъ примѣнявшихся классификацій. На главныхъ дорогахъ (Trunk lines). въ области между Миссиссипи, Чикаго, системою озеръ, атлантическимъ побережьемъ и рр. Огіо и Потомакъ, дѣиствовало ко времени изданія закона 4 февраля 1887 г 6 классификацій: 1) для мѣстнаго сообщенія каждой дороги, 2) для транзитнаго сообщенія въ западномъ направленіи, 3) для такого же сообшенія въ восточномъ направленіи, 4) союзная классификація для сообщенія съ конкуррентными станціями внутри страны, 5) для сообщеній съ центральными и западными штатами и 6) для сообщеній отдѣльныхъ мѣстностей,

[1]) Пихно, 186.

[2]) A von der Leyen Die Finanz Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen, 1895, стр. 92.

расположенныхъ въ западныхъ штатахъ, съ пунктами къ востоку отъ Миссисипи и съ южными конкуррентными станціями Непосредственно вслѣдъ за изданіемъ закона 1887 года главныя дороги приняли рѣшительныя мѣры къ упрощенію этихъ классификацій и уже съ 1 апрѣля того же года установили, по взаимному соглашенію, одну общую классификацію для мѣстнаго и транзитнаго движенія всей области, обслуживаемой этими дорогами.

Примѣру Trunk lines послѣдовали другіе желѣзнодорожные союзы. Союзъ желѣзныхъ дорогъ, расположенныхъ къ западу отъ Чикаго (Western Freight Association), къ которому принадлежало въ половинѣ 1888 года 69 линій, въ томъ числѣ болѣе крупныхъ, уже обладавшихъ общею классификаціею, распространилъ свою классификацію на союзъ техасскихъ жел. дорогъ и на дороги трансконтинентальныя. Такимъ образомъ, желѣзныя дороги всей обширной области, лежащей къ западу отъ линіи, проходящей отъ Новаго Орлеана черезъ Чикаго, озеро Мичиганъ и до пристани Маркетъ (на Верхнемъ Озерѣ), установили для значительнѣйшей части своего движенія согласованную общую классификацію, хотя на-ряду съ нею остались въ силѣ для мѣстныхъ перевозокъ отдѣльныхъ дорогъ еще многія особыя классификаціи и исключительные тарифы.

Желѣзныя дороги, расположенныя въ раіонѣ къ югу отъ р. Огіо и къ востоку отъ Миссисипи и объединившіяся въ одинъ общій союзъ съ пароходными обществами (Southern Railway and Steamship Association), выработали для себя также согласованную общую классификацію.

Такимъ образомъ, въ Соединенныхъ Штатахъ установилось собственно только три классификаціи: I) такъ называемая официальная классификація, принятая на главныхъ линіяхъ восточнаго раіона, II) классификація южнаго союза желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ и III) западная классификація дорогъ, лежащихъ къ западу отъ линіи Маркетъ—Чикаго—Санъ—Луи Нью-Орлеанъ. Федеральная желѣзнодорожная коммисія въ своихъ стремленіяхъ къ упрощенію классификацій даже ставила конечной цѣлью выработку одной общей товарной классификаціи для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ Соединенныхъ Штатовъ, но осуществить это до сихъ поръ не удалось.

Что касается вліянія закона 4 февраля 1887 года на дальнѣйшее образованіе желѣзнодорожныхъ союзовъ, то и въ этомъ отношеніи процессъ концентраціи и объединенія желѣзнодорожнаго дѣла въ Соединенныхъ Штатахъ едва ли былъ сколько-нибудь существеннымъ образомъ задержанъ изданіемъ упомянутаго закона. Прежде всего слѣдуетъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что по § 5 этого закона воспрещаются не всякіе вообще союзы и соглашенія между желѣзными дорогами, а лишь тѣ, которые имѣютъ предметомъ

раздѣлъ между конкуррирующими линіями общихъ грузовъ (poolings), равно какъ и распредѣленіе между отдѣльными дорогами всего валоваго или чистаго ихъ дохода или извѣстной ихъ доли, притомъ лишь по перевозкамъ въ сообщеніяхъ между различными штатами, а не въ предѣлахъ отдѣльныхъ штатовъ Поэтому вслѣдъ за изданіемъ закона 4 февраля 1887 г. нѣкоторые изъ прежнихъ pools презратились по внѣшней формѣ въ простыя ассоціаціи, другія какъ бы ограничили свои задачи урегулированіемъ движенія лишь внутри штатовъ, третьи же измѣнили свою организацію такимъ образомъ, чтобы она не противорѣчила буквѣ закона, но въ то же время сохраняла полную возможность стремиться къ прежнимъ цѣлямъ Объ этой послѣдней формѣ уклоненія отъ закона 1887 года, получившей весьма широкое распространеніе, мы приведемъ сейчасъ болѣе подробныя данныя, теперь же отмѣтимъ еще одно важное послѣдствіе запрещенія pools. Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ интересы желѣзныхъ дорогъ настоятельно требовали общаго дѣйствія, это запрещеніе дало толчокъ къ полной консолидаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій, такъ какъ этимъ путемъ желѣзныя дороги пріобрѣтали возможность устанавливать нужные имъ тарифы по своему усмотрѣнію, освобождаясь отъ вмѣшательства федеральной желѣзнодорожной коммисіи. По свидѣтельству такихъ компетентныхъ изслѣдователей американскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ Селигманъ и Гэдли, законъ 1887 года вызвалъ только нѣкоторые лишніе расходы и затрудненія организаціи синдикатовъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, ускорилъ и усилилъ процессъ сліянія желѣзнодорожныхъ линій [1]).

Столь же мало прямыхъ практическихъ результатовъ далъ и изданный 2 іюля 1890 года «Anti trust law», который направленъ вообще противъ всякихъ торговыхъ и промышленныхъ синдикатовъ, равно какъ и подобные же законы, изданные отдѣльными штатами. Всѣ эти попытки борьбы законодательнымъ путемъ противъ концетраціи промышленности въ формѣ синдикатовъ и трестовъ оказались положительно неудачными [2]).

Въ новѣйшей исторіи американскихъ желѣзнодорожныхъ синдикатовъ представляетъ исключительный интересъ образованіе двухъ по истинѣ колоссальныхъ желѣзнодорожныхъ союзовъ, которые далеко превосходятъ по размѣрамъ объединяемыхъ капиталовъ какіе бы то ни было иные торгово-промышленные союзы въ мірѣ. Эти оба желѣзнодорожные синдиката по формѣ своей не противорѣчатъ закону 1887 года, но по существу своему являются дальнѣйшимъ крупнымъ ша-

---

[1]) A. von der Leyen, стр. 136. И. Янжулъ. Промысловые синдикаты, стр. 192.

[2]) Подробныя и многочисленныя свидѣтельства, въ этомъ смыслѣ, различныхъ изслѣдователей американской жизни см. у Янжула, стр. 185—194.

гомъ въ процессѣ объединенія организаціи американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Гобсонъ [1]), очевидно, имѣя въ виду именно эти союзы, говоритъ: „быстрота, съ которой вся желѣзнодорожная система (Америки) переходитъ въ руки двухъ крупныхъ монополистическихъ синдикатовъ, и параллельное съ этимъ необходимое прекращеніе конкурренціи, есть въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ самое важное современное экономическое явленіе".

Выше мы уже упомянули, что подъ давленіемъ закона 4 февраля 1887 года желѣзныя дороги вынуждены были до извѣстной степени видоизмѣнить прежнія формы союзной организаціи и вообще стали изыскивать новые способы для огражденія своихъ интересовъ отъ разорительныхъ послѣдствій безпорядочной конкурренціи. При этомъ, вслѣдствіе запрещенія соглашеній о раздѣлѣ спорныхъ грузовъ или выручки отъ ихъ перевозки, вновь возникавшія ассоціаціи ограничивались, главнымъ образомъ, тѣмъ, что желѣзныя дороги, соединяющія два или нѣсколько торговыхъ или промышленныхъ центровъ, вступая въ соглашеніе, устанавливали одинаковый тарифъ для всѣхъ своихъ линій, имѣющихъ приблизительно равное протяженіе, а для линій, соединяющихъ упомянутые центры въ обходныхъ направленіяхъ, могли понижать тарифы въ опредѣленномъ размѣрѣ (Differentials) [2]). Какъ на примѣръ такого рода ассоціацій можно указать на ассоціацію „Transcontinental Traffic Association", которая разрѣшила канадской тихо-океанской желѣзной дорогѣ, при вступленіи ея въ эту ассоціацію, понизить на 10% свои тарифы сравнительно съ тарифами желѣзныхъ дорогъ Соединенныхъ Штатовъ, соединяющихъ порты Тихаго и Атлантическаго океановъ. Однако, такія ассоціаціи не пользуясь покровительствомъ закона, въ особенности послѣ изданія вышеупомянутаго Anti-Trust-law 1890 г., мало способствовали упорядоченію тарифовъ на сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Желѣзнодорожныя компаніи, вошедшія въ составъ той или другой ассоціаціи, нерѣдко исполняли принятыя на себя обязательства лишь до тѣхъ поръ, пока это было для нихъ выгодно, напримѣръ, при изобиліи грузовъ. Если же количество перевозокъ у нихъ уменьшалось, то онѣ не задумывались и открыто, и тайно понижать установленные по соглашенію тарифы, вовсе не заботясь о тѣхъ убыткахъ,

[1]) Гобсонъ, стр. 189

[2]) Слѣдуетъ замѣтить, что по выработавшейся на сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогахъ, практикѣ установленіе тарифовъ конкуррентныхъ сообщеній въ предѣлахъ каждаго желѣзнодорожнаго раіона вообще производится не на основаніи помильныхъ разстояній конкуррирующихъ направленій, но за основную единицу принимается все разстояніе между двумя главнѣйшими руководящими центрами раіона, обслуживаемаго конкуррирующими линіями. Тарифы же другихъ сообщеній въ предѣлахъ раіона устанавливаются посредствомъ извѣстныхъ надбавокъ или скидокъ съ тарифа основнаго сообщенія.

которые причинялъ такой образъ дѣйствій другимъ компаніямъ, состоявшимъ въ ассоціаціи. Заставить судебнымъ порядкомъ исполнять заключенные договоры оказывалось невозможнымъ, потому что суды отказывались отъ разбора предъявляемыхъ имъ желѣзными дорогами претензій по такимъ нарушеніямъ. Между тѣмъ, финансовое положеніе желѣзныхъ дорогъ постоянно ухудшалось и привело, наконецъ, въ 1893 году къ тяжкому кризису, вслѣдствіе котораго въ теченіе одного 1893 года были объявлены несостоятельными и отданы въ конкурсныя управленія 156 дорогъ протяженіемъ въ 45,000 верстъ. Эти обстоятельства вызвали, съ одной стороны, агитацію противъ § 5 закона 1887 года, а съ другой—побудили 9 желѣзнодорожныхъ группъ, въ составѣ 30 обществъ [1]), эксплоатировавшихъ 50,000 верстъ рельсовыхъ путей въ раіонѣ между Великими Озерами, рр. Миссисипи и Огіо и Атлантическимъ океаномъ, прибѣгнуть къ новой формѣ соглашенія, которая, ограждая интересы дорогъ, въ то же время не противорѣчила бы закону 1887 года и могла бы имѣть юридическую силу. Соглашеніе, заключенное этими обществами съ цѣлью регулировать тарифы на перевозку пассажировъ и грузовъ на основаніи требованій закона 1887 года, ограничивается лишь перевозками между главнѣйшими торговыми и промышленными центрами сказаннаго раіона и не относится къ грузамъ, идущимъ съ юга, изъ штатовъ: Флорида, Георгія, Сѣверная и Южная Каролины и Виргинія; равнымъ образомъ оно не касается угля, кокса, каменноугольнаго мусора, желѣзной руды, жерноваго и известковаго камней и нефтяныхъ продуктовъ. Главнѣйшія основанія организаціи образованной по этому соглашенію—Joint Traffic Association заключаются въ слѣдующемъ. 1) Дороги, вступившія въ ассоціацію, отказываются отъ своего права назначать и отмѣнять тарифы, которое передается всецѣло комитету управляющихъ дорогъ, подписавшихъ соглашеніе—Board of Managers. Этотъ комитетъ состоитъ изъ 9 членовъ по числу желѣзнодорожныхъ группъ, образовавшихъ союзъ. 2) Въ случаѣ необходимости измѣнить установленный комитетомъ управляющихъ тарифъ, подлежащая желѣзная дорога должна войти въ означенный комитетъ съ

[1]) Главнѣйшія изъ нихъ слѣдующія: Baltimore and Ohio R. R C⁰ съ общею суммою акціонерныхъ и облигаціонныхъ капиталовъ въ 122.936,755 долл. Chesapeak and Ohio Rwy C⁰ съ капиталами въ 127 063,738 долл., Eril R R. C⁰ съ капиталами въ 182 740,066 долл, New York Central and Hudson River R. R. C⁰ съ капиталами въ 177.320,460 долл., Pensylvania R. R. C⁰ — капиталъ 236.444,391 долл., Philadelphia and Reading R. R. C⁰—капиталъ 215.336,151 долл. Wabash R. R. C⁰—капиталъ 137.754,293 долл. Всѣ 30 компаній имѣли, въ сложности, акціонерныхъ и облигаціонныхъ капиталовъ на огромную сумму въ 2.212.189,962 доллара, что составляетъ въ нашей валютѣ немного менѣе 4½ милліардовъ рублей См. докладъ федеральной желѣзнодорожной коммисіи сенату Соединенныхъ Штатовъ Document № 39, стр. 28.

особымъ ходатайствомъ и объяснить мотивы, вызывающіе необходимость просимаго измѣненія тарифа; въ случаѣ отказа комитета управляющихъ, дорога можетъ передать свое ходатайство въ составленный изъ представителей правленій дорогъ-участницъ ассоціаціи контрольный комитетъ (Board of Control), рѣшенія котораго въ тарифныхъ дѣлахъ считаются окончательными. 3) На комитетъ управляющихъ, кромѣ регулированія тарифовъ, возлагается еще обязанность принимать соотвѣтствующія мѣры для приведенія въ исполненіе желѣзными дорогами заключеннаго соглашенія. 4) Если дорога-участница не согласна съ рѣшеніемъ комитета управляющихъ, какихъ бы предметовъ оно ни касалось, кромѣ, однако, тарифныхъ ставокъ, то можетъ обжаловать его въ арбитражный комитетъ (Board of Arbitrators), состоящій изъ трехъ заинтересованныхъ лицъ; рѣшенія арбитражнаго комитета по такимъ вопросамъ признаются окончательными. 5) Нарушеніе соглашенія подлежитъ наказанію штрафомъ, не превышающимъ 5,000 долларовъ, но если выгоды дороги, нарушившей соглашеніе, превысятъ 5,000 долларовъ, то такая дорога можетъ быть присуждена къ уплатѣ большаго штрафа, однако, не болѣе валовой выручки, полученной отъ нарушенія. Всѣ штрафы, взысканные съ дорогъ, идутъ на покрытіе расходовъ по содержанію ассоціаціи.

Описанная грандіозная организація крупнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ компаній вступила въ дѣйствіе съ 1 января 1896 г. и вскорѣ вызвала тревогу въ обществѣ и въ печати, которыя стали нападать на правительства и на федеральную желѣзнодорожную коммисію, обвиняя ихъ въ допущеніи желѣзнодорожной монополіи. Подъ давленіемъ этихъ нападокъ и по почину федеральной желѣзнодорожной коммисіи, правительственный прокуроръ возбудилъ предъ окружнымъ федеральнымъ судомъ въ Нью-Іоркѣ вопросъ о признаніи Joint Traffic Association незаконнымъ соглашеніемъ, нарушающимъ законы 1887 и 1890 годовъ. Однако, верховный федеральный судъ, разсмотрѣвъ это дѣло, не согласился съ правительственнымъ прокуроромъ и пришелъ къ заключенію, что это соглашеніе не относится къ числу нарушеній, предусмотрѣнныхъ закономъ 1890 г., который караетъ всякія незаконныя стѣсненія и монополіи въ торговлѣ между штатами. Это соглашеніе не имѣетъ въ виду ни уменьшенія числа перевозчиковъ, ни сокращенія ихъ перевозочной способности, что дѣйствительно было бы запрещеннымъ закономъ стѣсненіемъ торговли. Въ то же время соглашеніе не имѣетъ въ виду и повышенія провозныхъ платъ въ размѣрахъ, не дозволенныхъ закономъ 1887 г. По § 1 этого закона требуется лишь, чтобы провозныя платы были разумны и справедливы (reasonable and just), но не запрещается вообще всякое повышеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и пока послѣднее является разумнымъ и справедливымъ, оно не можетъ быть признано стѣсненіемъ

промышленности или торговли. Относительно имѣющагося въ законѣ запрещенія соглашеній о раздѣлѣ грузовъ и чистой или валовой выручки, судъ нашелъ, что по смыслу соглашенія, послужившаго основаніемъ Joint Traffic Association, каждая дорога этого союза перевозитъ свой собственный грузъ по установленнымъ для нея провознымъ платамъ, и валовая или чистая выручка отъ этихъ перевозокъ не поступаетъ въ какой-либо раздѣлъ, но принадлежитъ исключительно ей одной. Кромѣ того, по мнѣнію суда, вообще не можетъ быть доказано, чтобы установленіе одинаковыхъ и пропорціональныхъ или справедливыхъ и пропорціональныхъ провозныхъ платъ, или справедливаго и пропорціональнаго раздѣла грузовъ между транспортными предпріятіями могло бы быть истолковано въ смыслѣ предусмотрѣннаго закономъ вреднаго и стѣснительнаго для торговли раздѣла грузовъ и валовой или чистой выручки.

Такимъ образомъ, Joint Traffic Association, извѣстной также подъ названіемъ Trunk lines Association, удалось добиться признанія своей законности. Въ первое же время дѣятельность этого желѣзнодорожнаго союза сопровождалась весьма успѣшными результатами, выражающимися въ достиженіи большей упорядоченности тарифовъ, устраненіи изъ нихъ неуравнительныхъ ставокъ, тайныхъ рефакцій и незаконныхъ льготъ и въ приданіи имъ значительной устойчивости. Вмѣстѣ съ тѣмъ прекращеніе безпорядочной конкурренціи и чрезмѣрныхъ пониженій провозныхъ платъ, не сообразованныхъ ни съ какими дѣйствительными нуждами торговли и промышленности, не могло не отразиться благопріятнымъ образомъ и на упроченіи финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ. Этотъ успѣхъ Joint Traffic Association не замедлилъ вызвать подражаніе со стороны желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ производительные раіоны, лежащіе къ западу отъ Чикаго и р. Миссисипи. Дѣйствующія на этой территоріи 23 желѣзнодорожныхъ общества, эксплоатирующія, въ сложности, 63 тысячи верстъ рельсовыхъ путей вступили въ концѣ 1896 года въ союзъ Western Freight Association, причемъ ожидалось присоединеніе къ союзу и еще многихъ другихъ желѣзныхъ дорогъ, прорѣзывающихъ западные штаты. Основной принципъ организаціи этого союза тотъ же, что и ассоціаціи Trunk Lines, заключающійся въ томъ, что всѣ дороги, вступившія въ союзъ, отказываются отъ своего права устанавливать грузовые тарифы по своимъ линіямъ иначе, какъ съ общаго согласія. Въ частности, задачи и организація союза состоятъ въ слѣдующемъ. Предметомъ дѣятельности союза является: а) всѣ желѣзнодорожныя перевозки, имѣющія пунктомъ отправленія или назначенія одинъ изъ пунктовъ въ штатахъ: Миннезота, Висконсинъ, сѣверная часть Мичигана, Іова, Миссури, Канзасъ, Небраска, Чайомингъ, Монтана, Сѣверная Дакота, Южная Дакота и Идаго и на-

правляющіяся отъ, до или черезъ одну изъ пристаней на р. Миссисипи отъ Миннеаполиса до Новаго Орлеана, включая оба эти порта, а также грузы, импортируемые или экспортируемые черезъ порты Атлантическаго океана или Мексиканскаго залива; б) всѣ перевозки до или чрезъ пункты на р. Миссури отъ Сіу-Сити до Канзаса включительно, направляющіяся въ или изъ штатовъ: Миссури, Іова, Миннезота, Сѣверная и Южная Дакота; всѣ перевозки до, отъ или черезъ Сенъ-Поль, Миннеаполисъ, Дулутъ, Суперіоръ, Миннезота Transfer, Западный Суперіоръ и Атландъ и г) всѣ перевозки между Чикаго и Пеоріею и еще нѣкоторыя другія. Въ отношеніи перечисленныхъ перевозокъ Western Freight Association, въ видахъ достиженія согласнаго образа дѣйствій всѣхъ участвующихъ компаній и возможной экономіи въ управленіи дорогами, приняла на себя обязанность установленія и сохраненія умѣренныхъ и справедливыхъ тарифовъ, условій и правилъ перевозки, а также предупрежденія несправедливаго разнообразія и неуравнительности провозныхъ платъ (Discrimination). Завѣдываніе дѣлами союза возложено на комитеты: исполнительный (Executive Board) и административный (Board of Administration). При послѣднемъ дѣйствуетъ тарифный комитетъ (Rat Committee). Исполнительный комитетъ составляется изъ предсѣдателей обществъ, вошедшихъ въ составъ союза, но для представительства къ этомъ комитетѣ могутъ быть назначены и другіе агенты обществъ, уполномоченные надлежащимъ образомъ. Для дѣйствительности постановленій исполнительнаго комитета требуется присутствіе не менѣе двухъ третей числа его членовъ и единогласное принятіе этихъ постановленій всѣми присутствовавшими. Исполнительный комитетъ назначаетъ членовъ административнаго комитета въ числѣ 5 человѣкъ. Послѣдніе получаютъ опредѣленное содержаніе, посвящаютъ все свое время союзу и должны собираться ежедневно, кромѣ воскресныхъ и праздничныхъ дней. Права и обязанности административнаго комитета заключаются въ слѣдующемъ: 1) онъ контролируетъ тарифы, правила и постановленія по всѣмъ сообщеніямъ, составляющимъ предметъ дѣятельности союза; 2) принимаетъ мѣры къ обезпеченію за каждой дорогой такой доли изъ общей массы перевозокъ, которыя приходятся ей по справедливости; 3) устанавливаетъ правила распредѣленія провозныхъ платъ между участвующими въ перевозкѣ желѣзнодорожными линіями; указываетъ образъ дѣйствія по отношенію къ компаніямъ, не участвующимъ въ союзѣ и отказавшимся примѣнять его тарифы и правила, причемъ если отъ этого несправедливо страдаютъ дороги, участницы союза, то послѣднимъ должна быть оказана въ предѣлахъ, дозволенныхъ закономъ, необходимая поддержка. Чтобы облегчить административному комитету возможность дѣйствовать надлежащимъ образомъ относительно необхо-

димыхъ измѣненій въ тарифахъ, правилахъ и условіяхъ перевозки по линіямъ союза, учрежденъ тарифный комитетъ изъ представителей отъ компаній, входящихъ въ составъ союза. Постановленія тарифнаго комитета подлежатъ одобренію административнаго комитета. На первой очереди въ работахъ административнаго комитета должно стоять выслушиваніе и разборъ жалобъ на отступленія отъ установленныхъ тарифовъ и правилъ. Жалобы могутъ заявляться по телеграфу или инымъ путемъ и разслѣдованіе ихъ производится немедленно, причемъ предсѣдатель комитета можетъ потребовать единовременной явки жалобщиковъ и отвѣтчиковъ. Административный комитетъ можетъ по собственному почину исправлять нарушенія тарифовъ и правилъ и во всякомъ случаѣ, имѣя цѣлью улучшеніе тарифныхъ условій, долженъ идти въ этомъ дѣлѣ на-встрѣчу интересамъ участниковъ союза. На дѣйствія административнаго комитета приносятся апелляціонныя жалобы въ исполнительный комитетъ. Ни одно изъ желѣзнодорожныхъ обществъ, вошедшихъ въ составъ союза, не имѣетъ права уклоняться отъ примѣненія и исполненія предписанныхъ союзомъ тарифовъ и правилъ перевозки, или измѣнять таковые; если же оно признаетъ это необходимыхъ, то должно, предваривъ объ этомъ союзный административный комитетъ, обратиться въ совѣтъ своихъ директоровъ. Постановленіе этого совѣта должно быть представлено административному комитету союза и затѣмъ, только черезъ 6 дней послѣ разсмотрѣнія и утвержденія его административнымъ комитетомъ, это постановленіе можетъ быть исполнено Комитетъ, съ своей стороны, обязанъ немедленно принять мѣры къ огражденію интересовъ всѣхъ членовъ союза, поскольку они затрагиваются постановленіемъ совѣта директоровъ данной желѣзнодорожной компаніи. Дорога, которая будетъ признана административнымъ комитетомъ виновною въ нарушеніи правилъ союза, приговаривается къ уплатѣ штрафа въ размѣрѣ 2,500 долларовъ за каждый отдѣльный случай нарушенія.

Такимъ образомъ, въ концѣ 1896 года изъ всей рельсовой сѣти Соединенныхъ Штатовъ только желѣзныя дороги, прорѣзывающія территорію между рр. Огіо и Потомакъ съ сѣвера, рѣкою Миссисипи съ запада и Мексиканскимъ заливомъ и Атлантическимъ океаномъ съ юга и востока, не были еще объединены въ одинъ желѣзнодорожный союзъ Но уже и тогда можно было ожидать, что дороги этого раіона, подъ вліяніемъ впечатлѣнія огромныхъ убытковъ, причиненныхъ имъ возгорѣвшеюся тогда ожесточенною тарифною войной между Southern RR. и Seobord Air Line, также заключатъ въ болѣе или менѣе близкомъ будущемъ союзъ съ цѣлью общаго регулированія своихъ тарифовъ и устраненія безпорядочнаго соперничества по привлеченію грузовъ. Въ такомъ случаѣ вся желѣзнодорожная

сѣть Соединенныхъ Штатовъ оказалось бы въ рукахъ только трехъ ассоціацій. Ходили даже слухи [1]) объ объединеніи всѣхъ желѣзнодорожныхъ группъ въ одинъ общій громадный союзъ подъ названіемъ: New Central Traffic Association. Объединеніе это, однако, не состоялось

Заканчивая на этомъ очеркъ сѣверо-американскихъ желѣзнодорожныхъ синдикатовъ, нельзя не замѣтить, что хотя успѣхи этихъ организацій въ желѣзнодорожной промышленности Соединенныхъ Штатовъ уже и въ настоящее время представляются поистинѣ огромными, все-таки процессъ объединенія желѣзнодорожнаго дѣла и всей рельсовой сѣти въ этой странѣ представляется еще до сихъ поръ незаконченнымъ; описанная же союзная организація желѣзныхъ дорогъ даже не пріобрѣла еще необходимой устойчивости. Упомянутая выше ожесточенная тарифная война между Southern R. R. и Seaboard Air Line, происходившая въ 1896 году, представляла собою борьбу двоякаго рода направленій по вывозу хлѣбныхъ грузовъ въ Европу — восточныхъ черезъ порты Атлантическаго океана и южныхъ — черезъ порты Мексиканскаго и Чизапикскаго заливовъ. Въ этой борьбѣ принимали участіе, кромѣ желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ раіоны, прилегающіе къ этимъ двумъ вывознымъ границамъ, также и портовые города: Нью-Іоркъ, Новый Орлеанъ и другіе. Такимъ образомъ, достигнутая желѣзнодорожная организація, ограничивающаяся лишь предѣлами каждаго изъ очерченныхъ выше четырехъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ раіоновъ Сѣверной Америки, не только не могла предупредить борьбу между цѣлыми раіонами, но даже, быть можетъ, еще увеличила ея размѣры Кромѣ того, сравнительно короткій промежутокъ времени, въ теченіе котораго дѣйствуютъ описанные выше желѣзнодорожные союзы, не позволяетъ еще утверждать, что и сами эти союзы успѣли уже настолько упрочиться, чтобы исключали въ будущемъ возможность новыхъ отдѣльныхъ случаевъ широкихъ проявленій безпорядочной желѣзнодорожной конкурренціи даже въ предѣлахъ самихъ раіоновъ. Наконецъ, до сихъ поръ даже законность и дѣйствительность соглашеній, служащихъ основаніемъ организованныхъ союзовъ, еще продолжаютъ подвергаться сомнѣніямъ и спорамъ.

Однако, несмотря на все это, исторія синдикатовъ и консолидаціи сѣверо-американскихъ желѣзныхъ дорогъ приводитъ къ положительному убѣжденію, что условія и причины, вызывающія необходимость возможно большей концентраціи желѣзнодорожной промышленности, настолько сильны и неотразимы, что въ концѣ концовъ, въ болѣе или менѣе ближайшемъ будущемъ, всѣ препятствія и затруд-

---

[1]) См. *Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли* 1896 г., № 38, стр 888.

ненія будутъ преодолѣны, и рельсовая сѣть Соединенныхъ Штатовъ во всей ея совокупности будетъ объединена однимъ общимъ руководствомъ въ формѣ ли новой высшей организаціи, которая свяжетъ въ одно цѣлое отдѣльные крупные желѣзнодорожные союзы, или даже, чего также нельзя отрицать, подъ руководствомъ государственной власти [1]).

---

[1]) При составленіи изложеннаго очерка желѣзнодорожныхъ союзовъ въ Соединенныхъ Штатахъ авторъ пользовался, кромѣ источниковъ, на которые сдѣланы ссылки въ примѣчаніяхъ, также свѣдѣніями и документами, доставленными департаменту желѣзнодорожныхъ дѣлъ агентомъ министерства финансовъ въ Нью-Іоркѣ М. В. Рутковскимъ. На основаніи этихъ же свѣдѣній, авторомъ были составлены напечатанныя въ „Вѣстникѣ Финансовъ“ № 1 и 31 за 1896 г. и № 6 за 1897 г. статьи о тарифахъ и желѣзнодорожныхъ союзахъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки.

ГЛАВА IV.

Зависимость практическихъ задачъ управленія желѣзнодорожными тарифами отъ основной функціи желѣзнодорожнаго транспорта въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства. Выясненіе роли и значенія рельсовыхъ путей сообщенія въ современной экономической жизни. Удешевленіе перевозки, скорость, возможность массоваго транспорта, срочность перевозки, безопасность и приспособленіе условій транспорта къ особеннымъ свойствамъ перевозимыхъ грузовъ. Вліяніе этихъ свойствъ желѣзнодорожнаго транспорта на промышленность добывающую и перерабатывающую, на торговлю, на потребленіе и вообще на государственную и общественную жизнь. Сооруженіе и эксплоатація желѣзныхъ дорогъ, предназначаемыхъ для цѣлей государственнаго управленія (военнаго и гражданскаго) и для цѣлей и потребностей экономическаго оборота. Положеніе желѣзныхъ дорогъ въ общей совокупности народнаго и финансоваго хозяйства современныхъ народовъ.

Какъ видно изъ приведенныхъ въ предыдущихъ главахъ соображеній и фактическихъ данныхъ, многолѣтній опытъ всѣхъ цивилизованныхъ странъ убѣдительно свидѣтельствуетъ, что система хозяйственной организаціи, основанная на началахъ личной иниціативы и личнаго интереса отдѣльныхъ свободно конкуррирующихъ между собою предпринимателей, несовмѣстима съ основными техническими и экономическими особенностями желѣзнодорожнаго дѣла. Тотъ порядокъ управленія отдѣльными предпріятіями и установленія цѣнъ, который въ большинствѣ отраслей торговли и промышленности дѣйствительно даетъ нормальный доходъ предпринимателямъ и вмѣстѣ съ тѣмъ приводитъ къ возможно высшему развитію и наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ народнаго хозяйства, будучи примѣненъ въ области желѣзнодорожной промышленности, даетъ крайне неблагопріятные результаты для всего народнаго хозяйства, выражающіеся въ созданіи опасныхъ желѣзнодорожныхъ монополій, въ раззореніи самихъ желѣзныхъ дорогъ и въ постоянныхъ нарушеніяхъ необходимыхъ условій нормальнаго развитія экономической жизни населенія. Неизбѣжнымъ послѣдствіемъ этого положенія и явилось повсемѣстное объединеніе желѣзнодорожнаго дѣла какъ въ отношеніи

условій и организаціи самого транспорта, такъ и въ отношеніи назначенія платъ и сборовъ за оказываемыя желѣзными дорогами услуги по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ. Это общее завѣдываніе желѣзнодорожнымъ дѣломъ, какъ оно сложилось въ настоящее время, нигдѣ не предоставлено всецѣло свободному усмотрѣнію самихъ желѣзнодорожныхъ организацій. Даже въ Соединенныхъ Штатахъ и въ Англіи существуютъ спеціальные законы и спеціальныя учрежденія, имѣющія цѣлью оказывать такое воздѣйствіе на желѣзныя дороги, которое обезпечивало бы дѣйствительное осуществленіе этими усовершенствованными путями сообщенія присущей имъ функціи въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства. Такимъ образомъ, какъ показываетъ анализъ условій дѣятельности желѣзныхъ дорогъ и многочисленные факты изъ исторіи ихъ организаціи въ различныхъ странахъ, необходимость объединенія желѣзнодорожнаго дѣла и общественнаго воздѣйствія на него объясняется не тѣмъ обстоятельствомъ, что желѣзныя дороги, въ отличіе отъ другихъ важнѣйшихъ родовъ торгово-промышленныхъ предпріятій, имѣющихъ будто бы исключительно частнохозяйственное значеніе, затрогиваютъ крупные общегосударственные интересы, но вызывается наличностью особенныхъ техническихъ и экономическихъ условій желѣзнодорожнаго дѣла, вслѣдствіе которыхъ принципы личной предпріимчивости и свободной конкурренціи оказываются рѣшительно неспособными обезпечить правильную работу рельсовыхъ путей сообщенія въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства.

Мы остановились съ такою подробностью на выясненіи причинъ, исключающихъ допустимость системы свободы промышленности въ примѣненіи къ желѣзнодорожному дѣлу, въ виду того, что выясненіе этихъ причинъ можетъ, какъ мы уже высказали ранѣе, въ значительной степени содѣйствовать правильному разрѣшенію поставленнаго въ началѣ настоящаго изслѣдованія основнаго для тарифной теоріи вопроса о томъ, какія конкретныя задачи и принципы тарификаціи должны быть признаны обязательными для практическаго примѣненія при установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Дѣйствительно, если система тарифной свободы и конкурренціи отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій отвергается и практикой, и теоріей вслѣдствіе неспособности этой системы обезпечить правильное функціонированіе желѣзныхъ дорогъ въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства, то отсюда никакъ нельзя вывести заключенія, что самыя цѣли и задачи желѣзнодорожнаго транспорта должны быть измѣнены. Фактъ замѣны свободной частно-коммерческой системы тарификаціи системою общаго завѣдыванія тарифами всей рельсовой сѣти самимъ государствомъ или подъ его контролемъ желѣзнодорожными союзами ни въ чемъ не измѣняетъ основнаго назначенія желѣзныхъ дорогъ въ экономической жизни страны, и новая система желѣзнодорожной тари-

фикаціи можетъ оправдываться единственно лишь тѣмъ, что она дѣйствительно даетъ болѣе полное и лучшее осуществленіе конечной цѣли желѣзнодорожнаго транспорта въ экономической жизни страны. Такимъ образомъ, мы приходимъ къ заключенію, что и при подчиненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ одной общей организаціи и высшему руководительству государственной власти желѣзныя дороги продолжаютъ сохранять свой основной экономическій характеръ промышленныхъ предпріятій, входящихъ, наравнѣ со всѣми другими видами хозяйственной дѣятельности человѣка, въ общій составъ народнаго хозяйства, и, слѣдовательно, должны подчиняться всѣмъ основнымъ законамъ послѣдняго. Основной же руководящій принципъ всякой хозяйственной дѣятельности человѣка—стремленіе къ возможно болѣе полному и широкому удовлетворенію потребностей съ помощью возможно меньшихъ затратъ труда и матеріальныхъ средствъ — приводитъ въ области желѣзнодорожной политики къ общему требованію такой постановки желѣзнодорожнаго дѣла во всей его совокупности и управленія желѣзнодорожными тарифами въ частности, при которой огромные капиталы и производительныя силы, представляемые желѣзными дорогами, утилизировались бы наиболѣе цѣлесообразнымъ и наиболѣе полнымъ образомъ для удовлетворенія многочисленныхъ и разнообразныхъ потребностей экономической жизни въ желѣзнодорожномъ транспортѣ.

Это общее положеніе желѣзнодорожной политики, представляющее простой логическій выводъ изъ основного руководящаго принципа всей экономической политики, заключающагося въ требованіи возможно высшаго развитія и наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ страны, — вполнѣ подтверждается и непосредственнымъ анализомъ тѣхъ измѣненій и усовершенствованій, которыя вводятся въ транспортное дѣло желѣзными дорогами и которыми собственно и обусловливается какъ общая роль и значеніе желѣзнодорожнаго транспорта въ современномъ народномъ хозяйствѣ, такъ и огромное вліяніе его на всю культурную, общественную и государственную жизнь цивилизованнаго міра. Огромное улучшеніе и облегченіе транспортнаго дѣла, создаваемое желѣзными дорогами, выражается, какъ извѣстно, въ дешевизнѣ перевозки, скорости ея, въ возможности массоваго транспорта, въ срочности, безопасности и въ приспособленіи условій перевозки къ особеннымъ свойствамъ перевозимаго груза. Среди этихъ особенностей желѣзнодорожнаго транспорта первое мѣсто по своему значенію занимаетъ удешевленіе перевозки, которое по сравненію съ прежними способами сухопутныхъ сообщеній представляется по истинѣ громаднымъ Уже въ самое первое время послѣ своего сооруженія желѣзныя дороги даютъ народному хозяйству очень крупное сбереженіе въ затратахъ капиталовъ и рабочихъ силъ, употребляемыхъ

на перемѣщеніе людей и грузовъ. Съ дальнѣйшимъ же развитіемъ и усовершенствованіемъ какъ техники, такъ и коммерческой части желѣзнодорожнаго дѣла стоимость перевозки по желѣзнымъ дорогамъ понижается еще въ весьма значительной степени сравнительно со стоимостью гужевой перевозки по грунтовымъ дорогамъ. Мы не будемъ приводить многочисленныхъ цифровыхъ данныхъ по этому предмету, содержащихся какъ въ спеціальныхъ трудахъ по желѣзнодорожному и тарифному дѣлу, такъ и въ общихъ курсахъ по народному хозяйству [1]). Ограничимся лишь нѣкоторыми общими замѣчаніями, которыя могутъ быть извлечены изъ этихъ данныхъ. Платы за проѣздъ пассажировъ на первыхъ же желѣзныхъ дорогахъ стали взиматься въ размѣрѣ на 50—75% ниже, чѣмъ взимались въ то время въ дилижансахъ. Съ теченіемъ же времени, когда желѣзнодорожные пассажирскіе тарифы были вообще понижены и, кромѣ того, введены вагоны III и IV классовъ, а также установлены тарифы абонементные, обратные и т. под., разница въ стоимости проѣзда по желѣзнымъ дорогамъ и на лошадяхъ стала еще значительнѣе. Такъ, напримѣръ, въ Англіи, въ 1834 г. передъ открытіемъ большихъ желѣзнодорожныхъ линій въ почтовыхъ дилижансахъ за англійскую милю (1,6 кил.) взимали въ I кл. 50 пф. и во II кл. 33 пф., въ 80-хъ же годахъ средняя плата за пассажирокилометръ на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ составляла во II кл. 8,32 пф. и въ III кл. 4,96 пф. Такимъ образомъ, сводя тѣ и другія платы къ одной километрической единицѣ протяженія, получимъ, что за проѣздъ пассажира въ дилижансахъ взималось въ прежнее время вчетверо дороже, чѣмъ нынѣ по желѣзнымъ дорогамъ. Приблизительно къ тѣмъ же выводамъ приходятъ упомянутыя данныя о стоимости проѣзда на лошадяхъ и по желѣзнымъ дорогамъ и въ другихъ странахъ [1]). Что касается перевозки грузовъ, то удешевленіе ея стоимости, совершившееся съ пере-

[1]) См. E. Sax, стр. 3—7, 15; J. F. Schreiber, Das Tarifwesen der Eisenbahnen, 1884, стр. 18; A. de Foville, la transformation des moyens de transport, стр. 57—63; Cohn, B. III, стр 752; Пихно, стр. 80—83.

[2]) Въ 53 выпускѣ „Статистическаго Сборника“ м-ва п. с. изд. 1898 г. и въ „Статистическомъ Обзорѣ жел. дорогъ и внутр. водн. путей въ Россіи“, изд. 1900 г. приводятся слѣдующія свѣдѣнія о средней валовой выручкѣ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ по пассажирскому движенію на 1 пассажиро-версту въ кред. копѣйкахъ (стр. LXVII):

Годы	Россія	Австро-Венгрія.	Германія.	Франція	Англія	Сѣв.-Амер. Штаты.
1892. . . .	1,01	1,22	1,53	1,65	1,07	3,38
1893.	1,05	1,19	1,51	1,59	1,08	3,35
1894.	1,04	1,18	1,51	1,60	1,08	3,19
1895. . . .	1,91	1,20	1,50	1,59	1,09	3,41
1896.	0,85	1,23	1,46	1,57	1,08	3,36
1897.	0,84	1,25	1,47	1,58	1,07	3,42

ходомъ отъ гужа къ желѣзнодорожному транспорту, было въ общемъ также весьма значительно, хотя и не одинаково для различныхъ категорій грузовъ. Для грузовъ цѣнныхъ и требующихъ особенной тщательности въ перевозкѣ оно менѣе значительно, для грузовъ же малоцѣнныхъ и громоздкихъ оно представляется огромнымъ. Максимальныя тарифныя ставки желѣзныхъ дорогъ въ 1/10, 1/12, 1/15 коп. съ пуда и версты, примѣняемыя лишь къ наиболѣе цѣннымъ товарамъ, составляющимъ грузы I, II и III классовъ, все-таки ниже платъ, взимаемыхъ за гужевую доставку тѣхъ же предметовъ. Тарифы же для массовыхъ грузовъ, каковы каменный уголь, руда, соль, нефть и т. под., даютъ ставки въ 1/65, 1/75, 1/100 коп. и ниже, т. е. такія ставки, которыя совершенно невозможны при гужевой перевозкѣ. Густавъ Конъ и Фр. Ульрихъ [1]) приводятъ, напримѣръ, слѣдующія цифры стоимости перевозки каменнаго угля. Въ Рейнской Вестфаліи гужевая перевозка его въ то время, когда проектировались первыя желѣзныя дороги, обходилась въ 40 пф. съ тонны и километра, что составляетъ приблизительно 1/3,3 коп. съ пуда и версты. Первоначальный тарифъ желѣзныхъ дорогъ былъ установленъ въ размѣрѣ 13—14 пф., въ настоящее же время средняя ставка съ тонны и километра равняется лишь 2,2 пф., а исключительные тарифы даютъ ставку еще ниже, именно 1,25 пф. съ тонны и километра или 1/107 коп. съ пуда и версты. Такимъ же образомъ, стоимость перевозки желѣза и хлѣба постепенно понизилась съ 40 пф. съ тонны и километра до 2,2 пф. по общимъ тарифамъ и до 1,7 пф. по тарифамъ исключительнымъ. Проф. Лаунгардтъ принимаетъ, что стоимость перевозки по желѣзнымъ дорогамъ составляетъ въ среднемъ 1/6 стоимости перевозки по грунтовымъ дорогамъ [2]). Для Франціи A. de Foville опредѣляетъ стоимость гужевой перевозки въ періодъ сооруженія первыхъ желѣзныхъ дорогъ въ 25 сант. съ тонны и километра, что составляетъ приблизительно 1/6 — 1/7 коп. съ пуда и версты. Между тѣмъ средній тарифъ французскихъ желѣзныхъ дорогъ составлялъ: въ 1835 г. 12,60 сант., въ 1855 г. 7,65 сант., а въ 1888 г. 5,66 сант. [3]). Въ Англіи, гдѣ перевозка тяжестей на лошадяхъ отличается особенною дороговизною, Porles опредѣляетъ ея стоимость въ 13 пенсовъ за тонно-милю (англійскую), что составляетъ около 1/3 мет. коп за пудо-версту; по желѣзнымъ дорогамъ средній тарифъ за тонно-милю = 1,3 пенса, т. е. въ 10 разъ дешевле. Въ Россіи переходъ отъ гужевой перевозки къ желѣзнодорожному транспорту также сопровождался на первыхъ же порахъ крупнымъ сбереженіемъ въ расходахъ по передвиженію грузовъ, хотя и у насъ, какъ заграницею.

[1]) Fr. Ulrich, Staffel-tarife und Wasserstrassen, стр. 39.

[2]) См. Schreiber, 18.

[3]) La transportation etc, стр. 63 и 70, также Cohn, 752.

тарифы желѣзныхъ дорогъ въ ближайшее время послѣ ихъ сооруженія устанавливались въ весьма высокихъ размѣрахъ. Опредѣлить среднюю стоимость гужевой перевозки у насъ въ болѣе отдаленное время едва ли возможно [1]). Впрочемъ, для сравненія со стоимостью желѣзнодорожной перевозки могутъ имѣть значеніе собственно лишь свѣдѣнія, относящіяся уже къ 60-мъ годамъ, въ которыя наша рельсовая сѣть впервые достигла такихъ размѣровъ, что получила нѣкоторое общее значеніе для всей русской экономической жизни. По имѣющимся свѣдѣніямъ, гужевая перевозка хлѣба къ южнымъ портамъ въ концѣ 60-хъ годовъ обходилась въ среднемъ по $^1/_{10}$ коп. съ пуда и версты [2]). Съ проведеніямъ желѣзныхъ дорогъ она въ нѣкоторыхъ раіонахъ не только не подешевѣла, но даже повысилась, напримѣръ, въ одесскомъ раіонѣ до $^1/_5$ коп. съ пуда и версты [3]). На значительныхъ разстояніяхъ гужевая перевозка всегда обходится дешевле. Напримѣръ, гужевая доставка хлѣба къ Бердянску на 140 верстахъ обходится, смотря по времени года и по состоянію грунтовыхъ дорогъ отъ $^1/_8$ до $^1/_{12}$ коп. [4]). Проф. Пихно полагаетъ, что средніе платы за гужевую доставку у насъ могутъ быть приняты въ $^1/_{10}$—$^1/_{15}$ коп. съ пудоверсты [5]). Однако, по новѣйшимъ даннымъ, собраннымъ департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ къ общему пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1893 году [6]), средняя стоимость гужевой перевозки оказывается выше, составляя на короткихъ разстояніяхъ $^1/_5$, $^1/_4$ и даже $^1/_3$ коп., а на болѣе отдаленныхъ $^1/_6$, $^1/_7$, $^1/_8$ коп., сравни-

---

[1]) Впрочемъ, имѣются, напр., слѣдующія свѣдѣнія, относящіяся къ 1846 году, заимствованныя И. С. Бліохомъ изъ записки графа Киселева „о причинахъ, препятствующихъ распространенію улучшеннаго сельскаго хозяйства, и о мѣрахъ къ отвращенію сихъ неудобствъ“. См т. II составленнаго Императорскимъ русскимъ техническимъ обществомъ „Очерка сѣти русскихъ желѣзн. дорогъ“, отд. V, гл. II, стр. 6. По свидѣтельству графа Киселева, въ 1846 г цѣна за перевозку хлѣба изъ Орловской губерніи въ Псковскую на протяженіи 600 в. простиралась свыше 4 р. сер. съ четверти. За доставку хлѣба изъ Балты въ Одессу, за 188 в., брали 1 р 75 к., а изъ Березовки за 80 в. 1 р. сер. съ четверти. Изъ Никополя на разстояніи 320 в. нельзя было найти возчиковъ за 3 р. 50 к. съ четверти.

[2]) Ю. Янсокъ. Статистическое изслѣдованіе о хлѣбной торговлѣ въ одесскомъ раіонѣ 1870, стр. 40, 61, 230 и др.

[3]) Докладъ предсѣдателя коммисіи по поводу паденія хлѣбныхъ цѣнъ въ 1883—1887 г., стр. 59.

[4]) См. статистико-экономическое описаніе южнаго раіона казенныхъ жел дорогъ, сост. П. П. Червинскимъ, стр. 6.

[5]) Стр. 81.

[6]) См. выпускъ V „Матеріаловъ по пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ въ 1893 г.“, въ которомъ содержатся весьма многочисленныя данныя о стоимости подвоза хлѣба на лошадяхъ ко всѣмъ почти станціямъ нашей рельсовой сѣти.

тельно рѣдко 1/10 коп. и только въ раіонахъ восточныхъ, преимущественно заволжскихъ дорогъ, понижаясь до 1/16 и менѣе копѣекъ съ пуда и версты. Но всѣ эти ставки являются для нашихъ желѣзныхъ дорогъ максимальными, которыя примѣняются только при перевозкѣ съ большою скоростью или, начиная съ 1/10 коп., къ перевозкѣ самыхъ дорогихъ грузовъ; для остальныхъ же грузовъ, составляющихъ главную массу движенія, желѣзнодорожные тарифы гораздо ниже. Такъ, предѣльныя нормы для массовыхъ и малоцѣнныхъ грузовъ установлены въ размѣрѣ 1/24 коп. для хлѣба въ зернѣ, 1/65 коп. для каменнаго угля, руды, землеудобрительныхъ туковъ и т. под. Но платы по этимъ предѣльнымъ нормамъ взимались желѣзными дорогами лишь въ первое время, а впослѣдствіи они значительно понизились. Въ настоящее время среднія пудоверстныя ставки нашихъ желѣзныхъ дорогъ составляютъ: по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ 1/50 коп., каменнаго угля 1/64 к., руды 1/91 к., соли 1/50 к. По всему же товарному движенію валовая выручка русской рельсовой сѣти за 1897 г. равняется 1/44 коп. съ пуда. Изъ нижеслѣдующей таблицы можно видѣть настоящій размѣръ и постепенное пониженіе средней валовой выручки желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ за время съ 1892 года по 1897 годъ [1]):

Годы.	Россія	Австро-Венгрія	Германія	Франція	Англія.	Соедин Штаты
	Кредитныя копѣйки					
1892	1/39	1/36	1/32	1 27	1/54	1/52
1893	1/38	1/36	1/32	1/28	1/53	1 53
1894	1/39	1/37	1/32	1, 28	1/55	1/54
1895	1/40	1/37	1/32	1/28	1/56	1/54
1896	1/41	1/35	1/32	1/28	1/58	1/56
1897	1/44	1/37	1/33	1/28	1/61	1/57

Въ виду этихъ данныхъ мы думаемъ, что если стоимость желѣзнодорожной перевозки считать въ 4—6 разъ ниже стоимости гужевой перевозки по грунтовымъ и шоссейнымъ дорогамъ, то мы скорѣе преуменьшимъ, но никакъ не преувеличимъ сокращеніе транспортныхъ расходовъ, доставляемое желѣзными дорогами сравнительно съ перевозкою на лошадяхъ [2]). Пользуясь приведенными дан-

---

[1]) „Статистической Сборникъ“ м-ва п. с., вып. LШ, стр. LXVШ, и „Стат. Обзоръ ж д. и вод. путей Россіи“ изд. 1900 г. стр. 106.

[2]) Въ экономической литературѣ имѣется слѣдующее любопытное сопоставленіе стоимости перевозки на старыхъ и новыхъ путяхъ сообщенія. Цѣнность 100 килограммовъ пшеницы, равная 12 маркамъ, поглощается издержками транспорта на слѣдующихъ разстояніяхъ: 100 километровъ при перевозкѣ по старымъ грунтовымъ дорогамъ, въ 400 километровъ по новымъ искусственнымъ дорогамъ, въ 1500 километр при перевозкѣ по тарифамъ первыхъ желѣзныхъ дорогъ, въ 4500 килом. при примѣненіи новѣйшихъ тарифныхъ ставокъ и, наконецъ, въ 25000 километровъ при фрахтахъ океанскаго транс-

ными, можно сдѣлать приблизительный подсчетъ общихъ итоговъ сбереженія капитала и труда, которое достигается усовершенствованіемъ механизма передвиженія вслѣдствіе примѣненія желѣзнодорожнаго транспорта. Для этого необходимо подсчитать тѣ расходы, которые потребовались бы для передвиженія съ помощью прежнихъ способовъ перевозки всей той массы пассажировъ и грузовъ, которые передвигаются въ настоящее время по желѣзнымъ дорогамъ. Въ прежнее время экономисты очень охотно занимались такими подсчетами, и такъ какъ, несмотря на значительную произвольность, шаткость и с-о вершенно приблизительный ихъ характеръ, эти подсчеты представляютъ, по нашему мнѣнію, существенный интересъ для правильной оцѣнки дѣйствительной роли желѣзныхъ дорогъ въ современномъ экономическомъ развитіи, то мы считаемъ полезнымъ привести ихъ здѣсь. Пердонне вычисляетъ, что во Франціи уменьшеніе расходовъ по передвиженію пассажировъ и грузовъ въ 1864 году, совершившееся благодаря желѣзнымъ дорогамъ, равнялось въ круглой цифрѣ 500 милл. франкамъ, что составляетъ проценты на капиталъ въ 10 милліардовъ франковъ, между тѣмъ какъ основной капиталъ эксплоатировавшихся тогда французскихъ желѣзныхъ дорогъ едва ли превышалъ только 4 милліарда. Въ подсчеты свои Пердонне ввелъ не только разницу въ стоимости перевозки по каналамъ и желѣзнымъ дорогамъ, но еще и пониженіе стоимости водной перевозки, обусловленное желѣзнодорожной конкурренціей, а также и цѣнность рабочаго времени, которое выигралось пассажирами, благодаря скорости переѣзда [1]). Энгель сдѣлалъ [2]) для Германіи два подсчета. Въ первомъ онъ принимаетъ, что перевозка на лошадяхъ обходится въ 26,66 пф. съ тонны и километра для грузовъ и въ 5,33 пф. съ километра для пассажировъ. Засимъ разсчитавъ, сколько стоила бы по этимъ цѣнамъ перевозка всѣхъ пассажировъ и грузовъ, перевезенныхъ прусскими желѣзными дорогами со времени сихъ оруженія до 1878 года включительно, онъ вычитаетъ изъ этой суммы общій итогъ выручки прусскихъ желѣзныхъ дорогъ за то же время и получаетъ сумму сбереженія по перевозкѣ грузовъ въ 18.561.389,798 марокъ и по перевозкѣ пассажировъ 800.319,384 марки. Кромѣ того, оцѣнивая въ 10 пф. каждый часъ, сбереженный пассажирами, благодаря ускоренію переѣздовъ, Энгель прибавляетъ къ приведеннымъ суммамъ еще

порта. См. Prof. Dr. Walter Lotz Verkehrsentwickelung in Deutschland 1800—1900, стр. 129. Тамъ-же (стр. 121), проф Лотцъ принимаетъ, что благодаря желѣзнымъ дорогамъ стоимость перевозки по грунтовымъ путямъ понизилась до $^1/_4$—$^1/_{10}$, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ до $^1/_{20}$ части стоимости гужевой доставки.

[1]) E Sax, II, 15.

[2]) Fr. Ulrich, Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 136.

955.355,005 марокъ. Признавая, однако, что экономическая выгодность желѣзныхъ дорогъ является весьма неодинаковой въ зависимости отъ размѣровъ движенія и отъ собственныхъ ихъ расходовъ, не всегда даже покрываемыхъ валовою выручкою, Энгель дѣлаетъ другой подсчетъ, въ которомъ онъ пытается вычислить коэффиціентъ общественно-хозяйственной полезности желѣзныхъ дорогъ, т. е. то число, на которое надо умножить валовую желѣзнодорожную выручку отъ грузоваго или пассажирскаго движенія, чтобы опредѣлить общій итогъ сбереженія въ транспортныхъ расходахъ достигнутаго благодаря совершенію перевозки посредствомъ желѣзныхъ дорогъ. Основываясь на среднихъ данныхъ для періода 1871—1878 гг. и включая въ составъ собственныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ 5% на капиталъ сооруженія, онъ опредѣляетъ этотъ коэффиціентъ для германскихъ желѣзныхъ дорогъ въ совокупности числомъ 2,35 и получаетъ, что экономическая полезность произведенныхъ желѣзными дорогами операцій равнялась въ 1877 г. 62,399 маркамъ на километръ, т. е. 24% на капиталъ сооруженія.

Проф. Лаунгардтъ изъ Ганновера слѣдующимъ образомъ подсчитываетъ экономическую полезность желѣзныхъ дорогъ. Расходы на перевозку по желѣзной дорогѣ одной тонны груза или одного пассажира онъ считаетъ одинаково въ 2 пф. съ километра, расходы же перевозки по простымъ дорогамъ онъ принимаетъ, считая ремонтъ дорогъ и потерю времени вслѣдствіе медленности перевозки, въ 30 пф. съ тонны груза и километра и въ 14 пф. съ пассажира и километра. Такимъ образомъ, желѣзнодорожная перевозка даетъ сбереженіе въ 28 пф. съ километрической тонны и 12 пф. съ пассажиро-километра. Однако, съ точки зрѣнія Лаунгардта эту экономію нельзя считать со всей совокупности грузовъ, перевезенныхъ желѣзными дорогами въ каждый данный моментъ, но слѣдуетъ ограничивать лишь тѣми перевозками, которыя были бы произведены до ихъ сооруженія, иначе говоря тѣми грузами, которые могли бы быть перевезены на соотвѣтственныя разстоянія. Что же касается прочихъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ, то экономія въ упомянутомъ размѣрѣ должна быть исчисляема только съ того разстоянія перевозки, на которомъ могли соотвѣтственные товары перемѣщаться въ прежнее время по простымъ дорогамъ. До этого предѣла взималась высшая плата, которая можетъ быть извлечена изъ перевозки товара, затѣмъ же при дальнѣйшихъ разстояніяхъ экономическая полезность перевозки равняется лишь разницѣ между желѣзнодорожнымъ тарифомъ и высшей предѣльной провозной платой, которую можетъ вынести перевозимый товаръ, и Лаунгардтъ исчисляетъ ее въ среднемъ съ тонны и километра въ размѣрѣ половины тарифа. Кромѣ того, къ экономической продуктивности жел. дорогъ Лаунгардтъ причисляетъ и доходъ по эксплоа-

таціи ихъ, получающійся изъ разницы между тарифомъ и эксплоатаціонными расходами. Исходя изъ этихъ основаній и примѣняя ихъ также къ пассажирскому движенію, Лаунгардтъ исчисляетъ, что въ 188) году германская рельсовая сѣть принесла доходъ въ 12%, а за вычетомъ 5% на капиталъ сооруженія экономическая ея выгодность опредѣлилась въ 7% [1]).

Какъ можно видѣть изъ приведеннаго изложенія подсчетовъ Пердонне, Энгеля и Лаунгардта, всѣ они имѣютъ свои существенныя особенности и приводятъ къ весьма различнымъ выводамъ относительно размѣровъ экономической продуктивности желѣзныхъ дорогъ въ общей совокупности народнаго хозяйства. Это различіе выводовъ, конечно, неизбѣжно въ виду чрезвычайной сложности самого вопроса и совершенной невозможности точныхъ и объективныхъ подсчетовъ тѣхъ сбереженій, которыя народное хозяйство дѣлаетъ въ расходахъ на транспортное дѣло, благодаря переходу къ желѣзнымъ дорогамъ отъ прежнихъ способовъ перевозки. Въ самомъ дѣлѣ, стоимость гужевой перевозки, которая должна служить главнѣйшимъ элементомъ въ этихъ подсчетахъ, является не только величиной чрезвычайно колеблющейся по временамъ года и по отдѣльнымъ раіонамъ каждой страны, но въ то же время и не подвергавшейся никогда систематическимъ и полнымъ изслѣдованіямъ, которыя могли бы дать дѣйствительно прочныя основанія для подсчетовъ. То же самое, хотя и въ нѣсколько меньшей степени, относится къ стоимости перевозки по рѣкамъ, озерамъ и каналамъ въ тотъ болѣе отдаленный періодъ, когда началось сооруженіе желѣзныхъ дорогъ. Поэтому всякія принимаемыя въ основаніе подсчетовъ данныя о стоимости гужевой и водной доставки, въ особенности въ прежнее время, неизбѣжно и въ значительной степени отличаются произвольнымъ и субъективнымъ характеромъ. Такимъ же характеромъ должны по необходимости отличаться и всякія предположенія о томъ, какая часть грузовъ изъ общей суммы желѣзнодорожнаго движенія избрала бы, при отсутствіи желѣзныхъ дорогъ, гужевой способъ перевозки, какая направилась бы на водные пути сообщенія и каковы были бы протяженія перевозки тѣмъ или другимъ способомъ; еще труднѣе вопросъ о томъ, какая часть товаровъ, перевозимыхъ въ настоящее время по желѣзнымъ дорогамъ, вовсе не могла бы вынести издержекъ транспорта и потому должна была бы быть произведена на мѣстахъ, ближайшихъ къ потребительнымъ пунктамъ, при менѣе благопріятныхъ условіяхъ и, слѣдовательно, съ болѣе значительными затратами капитала и труда, чѣмъ въ настоящее время. Въ виду всего этого никакіе подсчеты общественно-хозяйственной продуктивности желѣзныхъ дорогъ не мо-

[1]) Fr. Ulrich, стр. 137—138.

гутъ претендовать на значеніе хотя бы приблизительно точной экономической оцѣнки работы этого могущественнаго фактора въ общемъ ходѣ современнаго народнаго хозяйства. Поэтому мы считаемъ излишнимъ дѣлать какіе-либо самостоятельные подсчеты экономическихъ результатовъ работы нашей рельсовой сѣти, но не можемъ не замѣтить, что примѣненіе даже самыхъ неблагопріятныхъ для такой оцѣнки методовъ приводитъ къ убѣжденію, что эти результаты дѣйствительно громадны. Такъ, если отказаться отъ учета всѣхъ выгодъ, проистекающихъ отъ ускоренія пассажирскаго и товарнаго движенія, отъ его срочности, безопасности и приспособленія къ особеннымъ свойствамъ перевозимыхъ грузовъ, и принять, что желѣзныя дороги сократили транспортные расходы только вдвое съ небольшимъ сравнительно съ прежними способами перевозки, то и въ такомъ случаѣ чистая польза, принесенная нашей рельсовой сѣтью, опредѣлится, по даннымъ 1896 года, приблизительно въ 500 милліоновъ рублей. Приблизительно тотъ же результатъ получится, если, для опредѣленія экономической полезности нашей сѣти, принять вычисленный Лаунгардтомъ по даннымъ 1880 года % полезности германской сѣти, и онъ возрастетъ до 800—900 милліоновъ, если примѣнить вычисленный Энгелемъ по даннымъ 70-хъ годовъ средній для различныхъ странъ коэффиціентъ общественно-хозяйственной полезности желѣзныхъ дорогъ. Впрочемъ, эти оба результата слѣдуетъ признать значительно ниже дѣйствительныхъ, потому что въ то время, къ которому относятся данныя обоихъ названныхъ лицъ, движеніе по желѣзнымъ дорогамъ было несомнѣнно слабѣе, а слѣдовательно и экономическая продуктивность этихъ путей была ниже, чѣмъ въ настоящее время. Кромѣ того, слѣдуетъ замѣтить, что количество пудоверстъ, приходящееся на версту рельсовыхъ путей, у насъ выше, чѣмъ въ Германіи, Австро-Венгріи, Франціи и Соединенныхъ Штатахъ, и уступаетъ только Англіи [1]). И. С. Бліохъ, въ цитированной выше статьѣ, слѣдующимъ образомъ опредѣляетъ сбереженія, доставленныя странѣ нашими желѣзными дорогами. За время съ 1866 по 1888 г. нашими

[1]) См. „Статистическій Сборникъ“ м-ва п. с., вып. LШ, стр. LXV, и „Стат. Обзоръ“ изд. 1900 г. стр. 104, въ которыхъ приведены слѣдующія свѣдѣнія о количествахъ пудо-верстъ на 1 версту желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ странахъ (въ милліонахъ):

Годы	Россія.	Австро-Венгрія.	Германія.	Франція.	Англія	Соедин Штаты
1892 . . .	34,7	24,2	33 7	21.7	74,5	33,7
1893 . . .	36,0	27,0	35,1	21,7	69,5	34,1
1894 .	39,0	27,8	35,0	21,6	75,3	28,8
1895 . . .	40,7	27,0	36,6	22,2	77,6	29,7
1896 . . .	42,7	27,4	37,9	22,6	83,0	32,5
1897 . . .	45,6	27,3	40,1	23,1	91,2	32,2

дорогами сдѣлано 12,285 милліардовъ пудоверстъ, за которыя при перевозкѣ на лошадяхъ пришлось бы заплатить, считая по 0,159 съ пуда и версты (т. е. менѣе 1/6 коп.), 19,533 милліона рублей. Уплачено же желѣзнымъ дорогамъ 3,718 милл руб. Слѣдовательно, сбереженіе, достигнутое на провозѣ, составляетъ 15,815 милл. руб., т. е. въ 6½ разъ болѣе израсходованнаго капитала, въ суммѣ 2,833 милл. руб., на постройку тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, къ которымъ относится приведенное исчисленіе. Признавая, однако, что указанная сумма въ 15,815 милл. руб., не можетъ считаться во всемъ объемѣ дѣйствительнымъ сбереженіемъ, И. С. Бліохъ, находитъ возможнымъ, слѣдуя мнѣнію французскихъ инженеровъ Фрейсине, Дюпюи и Лейга, принять, что размѣры денежныхъ сбереженій, дѣйствительно доставляемыхъ странѣ желѣзными дорогами, равняются валовому доходу желѣзныхъ дорогъ, увеличенному въ 2—4 раза, и на этомъ основаніи приходитъ къ заключенію, что въ 1890 году русскія желѣзныя дороги доставили странѣ сбереженіе въ суммѣ отъ 579 до 1,158 милл. рублей. Если принять этотъ методъ, то сумма сбереженія за 1896 годъ, въ которой валовой доходъ нашей сѣти составлялъ 420.873,000 руб., выразится цифрою отъ 841 до 1,683 милліоновъ рублей.

Въ ближайшей связи съ дешевизною перевозки, какъ важнѣйшею особенностью желѣзнодорожнаго транспорта, стоитъ другая характеристическая черта его, выражающаяся въ массовомъ характерѣ перевозокъ. Значеніе этой черты желѣзнодорожнаго транспорта для народнаго хозяйства проявляется въ двухъ отношеніяхъ въ зависимости отъ техническихъ и экономическихъ особенностей желѣзныхъ дорогъ. Съ одной стороны, совмѣстное вліяніе особенныхъ свойствъ рельсоваго пути и пароваго двигателя приводитъ къ созданію такой массы транспортныхъ услугъ, которыя при настоящихъ громадныхъ размѣрахъ перевозокъ вообще не могли бы быть выполнены съ помощью приложенія животныхъ силъ [1]). Съ другой стороны, экономическія особенности самого строя желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ силу которыхъ возрастаніе желѣзнодорожнаго движенія само собою уже понижаетъ транспортные расходы, падающіе на каждую единицу перевозимаго груза, создаютъ экономическую необходимость транспорта крупныхъ массъ товаровъ. Такимъ обра-

[1]) G. Cohn, стр. 751, и E. Sax, стр. 7, объясняютъ массовой характеръ желѣзнодорожнаго транспорта слѣдующими двумя обстоятельствами: во-1-хъ, тѣмъ естественнымъ фактомъ, что одна и та же сила тяги приводитъ въ движеніе по гладкимъ рельсамъ значительно большее количество груза, чѣмъ по хорошей грунтовой дорогѣ, а именно при горизонтальномъ положеніи пути въ 12 разъ, при подъемѣ въ 1:300 въ 6 разъ и при подъемѣ въ 1:30 все-таки вдвое, и во-2-хъ, тѣмъ свойствомъ механическаго двигателя, по которому фактическая работа одной паровой лошади замѣщаетъ работу трехъ живыхъ лошадей.

зомъ, значеніе удешевленія перевозки, создаваемаго желѣзными дорогами, усиливается въ огромной степени.

Уменьшеніе транспортныхъ расходовъ, т. е. сокращеніе затратъ капиталовъ и рабочихъ силъ, употребляемыхъ на перемѣщеніе людей и грузовъ, представляется основной услугой, оказываемой желѣзными дорогами народному хозяйству. Издержки на перевозку входятъ въ большей или меньшей степени въ стоимость производства не только тѣхъ продуктовъ, которые доставляются на мѣста потребленія, но и въ составъ издержекъ производства всѣхъ вообще продуктовъ народнаго хозяйства. Подвозъ сырыхъ матеріаловъ, орудій и машинъ, доставка продовольствія для лицъ, занятыхъ въ производствѣ, перевозка готовыхъ продуктовъ, необходимые личные разъѣзды, сопряженные въ настоящее время почти со всѣми видами промышленности и торговли и т. д.,—все это необходимыя составныя части общаго процесса изготовленія предметовъ потребленія во всей его совокупности. „Передвиженіе вещей и людей, говоритъ проф. Д. И. Пихно, есть необходимая составная часть производственнаго и мѣноваго процесса“ [1]). Естественно поэтому, что всякое сокращеніе транспортныхъ расходовъ не можетъ не отражаться самымъ глубокимъ образомъ на всей хозяйственной жизни страны. Выражая собою не что иное, какъ сокращеніе издержекъ производства народнаго хозяйства, оно является шагомъ впередъ въ дѣлѣ развитія его производительныхъ силъ и лучшей ихъ утилизаціи и въ силу этого ведетъ къ общему росту производства страны. Прежде всего, удешевленіе перевозки и сокращеніе издержекъ производства вызываетъ пониженіе цѣнъ продуктовъ и этимъ путемъ приводитъ къ расширенію потребленія въ прежнихъ раіонахъ сбыта этихъ продуктовъ. Во 2-хъ, возможность болѣе отдаленныхъ перевозокъ открываетъ болѣе широкій кругъ сбыта тѣмъ производителямъ, которые въ состояніи изготовлять данные продукты съ наименьшими издержками и, слѣдовательно, пользуются преимущественнымъ положеніемъ съ однородными промышленниками другихъ раіоновъ. При этомъ вслѣдствіе столкновенія на однихъ и тѣхъ же рынкахъ болѣе отдаленныхъ и многочисленныхъ производителей конкурренція возрастаетъ въ своей интенсивности, что въ свою очередь является новымъ факторомъ, способствующимъ пониженію цѣнъ и росту производства. Въ 3-хъ, усовершенствованія въ средствахъ сообщенія приводятъ къ относительному уменьшенію затратъ труда и капитала на транспортное дѣло, что равносильно соотвѣтственному сбереженію производительныхъ силъ для другихъ цѣлей. Конечно, усовершенствованные пути сообщенія представляютъ фиксированіе огромныхъ капиталовъ, поглощаютъ значительныя зе-

[1]) Пихно, стр. 16.

мельныя пространства и требуютъ дѣятельности многихъ рабочихъ силъ. Но если сооруженіе ихъ было экономически-цѣлесообразнымъ предпріятіемъ, то фиксированные въ нихъ капиталы оказываютъ свои полезныя услуги съ значительно пониженными издержками по каждой изъ нихъ, и, такимъ образомъ, извѣстная часть рабочихъ силъ и капиталовъ, которыхъ требовалъ транспортъ при прежнихъ условіяхъ, становится свободной для производства.

Въ этомъ же направленіи сбереженія капиталовъ и рабочихъ силъ, лучшей утилизаціи и развитія всѣхъ производительныхъ силъ страны дѣйствуютъ и другія вышеуказанныя особенности желѣзнодорожнаго транспорта. Увеличенная скорость перевозки пассажировъ освобождаетъ много времени для производительной дѣятельности, а скорость перевозки товаровъ увеличиваетъ быстроту оборота капиталовъ и для нѣкоторыхъ продуктовъ впервые создаетъ возможность сбыта на болѣе или менѣе отдаленныхъ рынкахъ. Благодаря этимъ обстоятельствамъ повышается производительность прежнихъ предпріятій и создается возможность основанія предпріятій совершенно новыхъ. Большая безопасность и приспособленіе транспорта къ особенностямъ перевозимаго груза уменьшаютъ рискъ его порчи и гибели и, слѣдовательно, ведутъ къ сбереженію народнаго богатства. Улучшенія въ способахъ переѣзда людей и въ передачѣ почтовой корреспонденціи также отражаются во многихъ отношеніяхъ болѣе или менѣе значительными сбереженіями въ затратахъ труда и капитала.

Такимъ образомъ, сооруженіе въ странѣ желѣзныхъ дорогъ, какъ, впрочемъ, и всякое усовершенствованіе способовъ перемѣщенія людей и товаровъ, имѣетъ прямымъ слѣдствіемъ относительное уменьшеніе затрачиваемыхъ на это дѣло рабочихъ силъ и капиталовъ, вслѣдствіе чего, конечно, получается усиленіе этихъ обоихъ факторовъ хозяйства и, какъ естественный результатъ этого, общій ростъ производства страны. Это основное дѣйствіе желѣзныхъ дорогъ, заключающееся въ повышеніи производительности народнаго труда и капитала, является источникомъ и всѣхъ другихъ вліяній и воздѣйствій этихъ усовершенствованныхъ путей сообщенія какъ на всю экономическую жизнь страны въ цѣломъ, такъ и на отдѣльныя ея стороны. Такъ, прежде всего этой особенностью желѣзнодорожнаго транспорта обусловливается то замѣчательное воздѣйствіе желѣзныхъ дорогъ на общій строй экономической жизни страны, которое выражается въ, такъ называемомъ, территоріальномъ раздѣленіи труда, въ спеціализаціи различныхъ отраслей народнаго хозяйства по отдѣльнымъ раіонамъ. При несовершенныхъ средствахъ перевозки обмѣнъ между болѣе отдаленными областями, насколько онъ вообще возможенъ, необходимо ограничивается лишь тѣми продуктами, которые

исключительно свойственны каждой изъ этихъ областей въ силу естественныхъ или культурныхъ ея особенностей. Огромное же большинство продуктовъ можетъ имѣть сбытъ лишь на мѣстахъ производства въ предѣлахъ ограниченныхъ раіоновъ. Каждая мѣстность вынуждена стремиться къ удовлетворенію возможно большаго числа своихъ потребностей съ помощью тѣхъ сырыхъ матеріаловъ, которые находятся въ ея распоряженіи на мѣстѣ. Вслѣдствіе этого производство большей части предметовъ, необходимыхъ для каждой данной мѣстности, оказывается при отсутствіи дешевыхъ и удобныхъ путей сообщенія прикрѣпленнымъ къ ней. Такимъ образомъ, всѣ отрасли промышленности необходимо разсѣиваются по всей странѣ [1]), отнюдь не сосредоточиваясь въ тѣхъ раіонахъ, въ которыхъ имѣются наиболѣе благопріятныя и выгодныя для нихъ условія. Съ развитіемъ и усовершенствованіемъ путей сообщенія такое положеніе прекращается. Возникаетъ постоянно расширяющаяся и усиливающаяся конкурренція между различными раіонами по производству и сбыту такихъ продуктовъ, которые въ прежнее время могли находить лишь мѣстное потребленіе. Благодаря усовершенствованнымъ путямъ сообщенія создается возможность въ широкой мѣрѣ утилизировать всякія мѣстныя особенности страны, благопріятныя для различныхъ производствъ. Всякое конкретное преимущество каждаго даннаго раіона пріобрѣтаетъ общее значеніе, такъ какъ этотъ раіонъ, пользуясь свойственными ему спеціальными благопріятными условіями можетъ производить данные продукты съ меньшими издержками, чѣмъ всѣ другія мѣстности въ предѣлахъ сбыта этихъ продуктовъ, и, слѣдовательно, можетъ снабжать соотвѣтственный рынокъ наиболѣе дешево. Напротивъ того, всѣ другіе предметы, производство которыхъ лучше или дешевле въ другихъ областяхъ, этотъ раіонъ долженъ получать путемъ обмѣна. Однако, при этомъ безусловно необходимо извѣстное соотношеніе между стоимостью транспорта и выгодами отъ спеціальныхъ преимуществъ различныхъ мѣстностей [2]). Если издержки перевозки не превышаютъ выгодъ, получаемыхъ отъ спеціальныхъ преимуществъ каждаго производительнаго раіона, то такой обмѣнъ выгоденъ для обѣихъ сторонъ и вполнѣ отвѣчаетъ общимъ интересамъ

---

[1]) См. Гобсонъ, стр. 25 и слѣд.

[2]) Ср. Emil Rank. Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung. Wien. 1895, стр. 5—6, также 50—51. „Даже въ томъ случаѣ, если польза для потребителя отъ устраненія препятствій къ перемѣщенію представляется доказанной, слѣдуетъ стремиться къ этому лишь въ той мѣрѣ, насколько необходимыя для этой цѣли жертвы находятся въ правильномъ отношеніи къ ожидаемой пользѣ; соблюденіе этого правила тѣмъ важнѣе, что сотовѣтственныя издержки должны быть въ концѣ концовъ почерпнуты также изъ дохода потребителей“

народнаго хозяйства. Въ этой именно выгодности и коренится экономическая необходимость и цѣлесообразность территоріальнаго раздѣленія труда и спеціализаціи различныхъ отраслей промышленности по отдѣльнымъ раіонамъ страны. Если же производство какихъ-либо продуктовъ въ данной мѣстности, несмотря на ея естественныя и экономическія преимущества (напримѣръ, условія пользованія капиталомъ, трудомъ и т под.), требуетъ въ общемъ итогѣ вмѣстѣ съ перевозкою этихъ продуктовъ до мѣста потребленія, затраты болѣе значительныхъ количествъ труда и капитала, чѣмъ производство тѣхъ же предметовъ на мѣстѣ ихъ потребленія, то раздѣленіе труда между этими мѣстностями, а вмѣстѣ съ тѣмъ и транспортъ между ними утрачиваютъ всякую цѣлесообразность. Въ такомъ случаѣ общій принципъ хозяйственной жизни—требованіе наилучшей утилизаціи производительныхъ силъ — требуетъ не спеціализаціи промышленности по различнымъ мѣстностямъ, а, напротивъ того, ограниченія производства и сбыта ближайшимъ раіонамъ, т. е., слѣдовательно, возможнаго уклоненія отъ транспорта и сопряженныхъ съ нимъ расходовъ. „Общій законъ нормальнаго хозяйственнаго процесса, говоритъ проф. Л. В. Ходскій, состоитъ въ производствѣ большей суммы цѣнностей, сравнительно съ тѣми, которыя уничтожаются во время этого процесса“ [1]). Поэтому если развитіе перевозокъ въ какомъ-либо направленіи даетъ не облегченіе и удешевленіе снабженія различныхъ потребностей, но приводитъ къ расточенію капитала и производительныхъ силъ, то правильная экономическая политика требуетъ, конечно, не содѣйствія такимъ перевозкамъ, а прекращенія ихъ, притомъ въ силу того же своего общаго принципа, по которому развитіе транспорта и территоріальное перераспредѣленіе различныхъ отраслей промышленности должно быть поощряемо только въ виду того, что въ концѣ концовъ оно повышаетъ полезный результатъ приложенія производительныхъ силъ страны, хотя при этомъ, быть можетъ, и страдаютъ интересы отдѣльныхъ мѣстностей и отдѣльныхъ производителей. Мы обращаемъ особенное вниманіе на эти ограничительныя положенія, потому что намъ придется еще возвратиться къ нимъ при разборѣ весьма популярнаго мнѣнія о безусловной полезности всякаго облегченія и удешевленія транспорта, совершенно независимоотъ того, какихъ затратъ онъ требуетъ на самомъ дѣлѣ отъ народнаго хозяйства.

Изъ сказаннаго объ основномъ вліяніи желѣзныхъ дорогъ, посредствомъ удешевленія транспорта, на общій ростъ производства страны и на размѣщеніе различныхъ отраслей промышленной дѣятельности по отдѣльнымъ раіонамъ, вытекаютъ и всѣ дальнѣйшія послѣдствія широкаго развитія рельсовыхъ путей сообщенія для экономи-

[1]) Л. В. Ходскій. Политическая экономія въ связи съ финансами. Изд. 3. Вып. I, стр. 33.

ческой жизни современнаго цивилизованнаго міра. Благотворное воздѣйствіе желѣзныхъ дорогъ на земледѣліе и на другіе виды добывающей промышленности въ однихъ раіонахъ и странахъ и угнетающее вліяніе ихъ на такія же отрасли промышленности въ другихъ мѣстностяхъ, могущественное вліяніе ихъ на развитіе промышленоети перерабатывающей, на весь строй торговли и, наконецъ, на общее расширеніе потребленія и возвышеніе жизненнаго уровня современнаго человѣчества—все это обусловливается огромнымъ сокращеніемъ тѣхъ затратъ труда и капитала, которыя народное хозяйство вынуждено было до сооруженія рельсовыхъ путей сообщенія употреблять на перемѣщеніе людей и грузовъ. Со введеніемъ парового транспорта впервые возникла возможность перевозки въ большихъ размѣрахъ предметовъ малоцѣнныхъ, громоздкихъ и тяжеловѣсныхъ, каковы хлѣба, каменный уголь, руда, камень и т. п., которые почти не выдерживали огромныхъ расходовъ прежнихъ способовъ перевозки, а теперь заняли первое мѣсто въ общей массѣ грузоваго движенія всѣхъ странъ. Это огромное расширеніе круга экономическихъ оборотовъ привело къ полному перевороту въ условіяхъ основныхъ отраслей народнаго хозяйства. Съ одной стороны, оно уничтожило прикрѣпленность земледѣлія и другихъ видовъ добывающей промышленности къ мѣстамъ потребленія ихъ продуктовъ, а съ другой—освободило перерабатывающую промышленность отъ такой же прикрѣпленности къ мѣстамъ добычи сырыхъ матеріаловъ и топлива. Въ результатѣ получилось огромное расширеніе площади производства и раіоновъ сбыта. Въ прежнее время характеръ и система земледѣльческой культуры опредѣлялись, главнымъ образомъ, въ зависимости отъ положенія данной мѣстности въ отношеніи рынковъ сбыта. Съ развитіемъ же пароваго желѣзнодорожнаго транспорта географическая близость къ рынку утратила большую часть своего значенія Взаимныя отношенія земледѣльческихъ раіоновъ совершенно измѣнились, и въ настоящее время преобладаніе на рынкахъ сбыта имѣютъ тѣ раіоны, въ которыхъ земледѣльческая культура находитъ наиболѣе благопріятныя естественныя условія, почти независимо отъ близости или отдаленности этихъ раіоновъ отъ пунктовъ потребленія. Человѣчеству открылись цѣлыя новыя территоріи для поселенія и для полученія продовольственныхъ средствъ. Въ этомъ отношеніи желѣзныя дороги въ чрезвычайной степени облегчили человѣку осуществленіе одного изъ самыхъ основныхъ и постоянныхъ его стремленій,—стремленія къ самосохраненію, которое побуждаетъ его преодолѣвать пространство и возможно шире раздвигать сферу своей хозяйственной дѣятельности, вступать въ обмѣнъ съ наиболѣе отдаленными странами и даже переносить туда всю свою жизнь [1]).

[1]) G. Cohn, System der Nationalokonomie, III, стр. 761—762.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на обрабатывающую промышленность выразилось въ двоякомъ направленіи. Во-первыхъ, расширеніе раіона сбыта усилило тенденцію ея къ крупнымъ размѣрамъ. Во-вторыхъ, благодаря болѣе или менѣе значительному уменьшенію прежняго значенія географической близости къ мѣсту полученія сырыхъ и вспомогательныхъ матеріаловъ, всѣ другія преимущества производства, каковы рабочія силы, капиталы, условія кредита и проч., соотвѣтственно пріобрѣли гораздо большее вліяніе. Послѣдствіемъ новаго положенія явилась концентрація обрабатывающей промышленности въ крупныхъ городахъ. Конечно, различныя отрасли промышленности подчиняются этому процессу далеко не въ одинаковой степени, въ зависимости отъ того, какую долю въ цѣнѣ фабрикатовъ составляетъ стоимость сырыхъ матеріаловъ. Но тому же процессу концентраціи способствуетъ еще и то обстоятельство, что для весьма многихъ фабрикатовъ, вслѣдствіе незначительности транспортныхъ расходовъ по отношенію къ ихъ цѣнамъ, разстояніе перевозки сдѣлалось почти безразличнымъ предъ другими моментами, опредѣляющими сбытъ, такъ что уже самыя малыя преимущества въ цѣнахъ или качествѣ произведеній какого-нибудь предпріятія обезпечиваютъ за нимъ превосходство надъ конкуррентами на самыхъ отдаленныхъ рынкахъ. Это отражается самымъ глубокимъ образомъ не только на соотношеніяхъ между различными промышленными округами одной и той же страны, но и на соотношеніяхъ промышленностей цѣлыхъ странъ. Развившаяся благодаря современнымъ способамъ сношенія и перевозки міровая конкурренція заставляетъ каждую мѣстность обращать свои производительныя силы спеціально и исключительно на тѣ отрасли промышленности, въ которыхъ она пользуется въ силу самыхъ разнообразныхъ обстоятельствъ и условій наибольшими преимуществами производства. Все это, конечно, ведетъ къ общему удешевленію стоимости производства, пониженію цѣнъ готовыхъ продуктовъ и слѣдовательно въ концѣ концовъ облегчаетъ достиженіе конечной цѣли народнаго хозяйства—возможно широкаго удовлетворенія потребностей населенія при возможно меньшихъ затратахъ капитала и труда.

Той же цѣли способствуетъ и вліяніе желѣзныхъ дорогъ на торговлю. Сопряженное съ желѣзнодорожнымъ транспортомъ уменьшеніе риска, ускореніе оборотовъ, расширеніе ихъ на большій кругъ мѣстностей, сокращеніе посредничества, замѣна ярмарокъ биржами, возможность использованія наиболѣе подходящихъ торговыхъ конъюнктуръ, измѣненіе самыхъ путей торговли (Суэцкій каналъ, трансантлантическія дороги, великій сибирскій путь, Панамскій каналъ)— все это приводитъ къ сокращенію затратъ труда и капитала, употребляемыхъ народнымъ хозяйствомъ на торговый механизмъ, т. е.

на перемѣщеніе продуктовъ отъ производителей къ потребителямъ, и составляетъ цѣлую эпоху въ экономической исторіи человѣчества

Наконецъ, вліяніе желѣзныхъ дорогъ на культурную, общественную и государственную жизнь современныхъ обществъ обусловливается тѣми же свойствами желѣзнодорожнаго транспорта—его дешевизною и скоростью, которыя послужили источникомъ указанныхъ глубокихъ перемѣнъ во всѣхъ областяхъ народнаго хозяйства. Населеніе становится все болѣе и болѣе подвижнымъ, все большая и большая часть его отрѣшается отъ прикрѣпленности къ опредѣленному мѣсту и получаетъ возможность передвигаться на болѣе и болѣе отдаленныя разстоянія—для пріисканія заработковъ, основанія новыхъ предпріятій, полученія образованія, для излѣченія, для удовлетворенія потребности во взаимномъ общеніи и обмѣнѣ мыслей. Этимъ путемъ желѣзныя дороги способствуютъ, по справедливому замѣчанію Г. Кона, болѣе интенсивному и концентрированному дѣйствію совокупныхъ силъ всего общества и предоставляютъ возможность болѣе широкаго участія въ общественной жизни. Значеніе желѣзныхъ дорогъ для осуществленія стратегическихъ и политическихъ задачъ государства понятно само собою. Военныя и административныя силы государства получили, благодаря желѣзнымъ дорогамъ, такое огромное развитіе, какое было просто немыслимо при прежнихъ путяхъ сообщенія. Удешевленіе стоимости перевозки, ея массовой характеръ и скорость, созданныя желѣзными дорогами, привели въ этихъ областяхъ къ достиженію такихъ задачъ, самая постановка которыхъ была невозможна въ прежнее время. Однако, мы не будемъ входить въ разсмотрѣніе вопроса о значеніи и задачахъ желѣзныхъ дорогъ для цѣлей военныхъ и національно-политическихъ, при достиженія которыхъ экономическія соображенія по необходимости отступаютъ на второй планъ Предметъ нашего изученія—тѣ принципы, которымъ должна слѣдовать государственная власть въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, какъ фактора экономической жизни страны, и слѣдовательно для выводовъ нашихъ можетъ имѣть значеніе лишь экономическая роль желѣзныхъ дорогъ, ихъ вліяніе и способы воздѣйствія на общій ходъ и развитіе народнаго хозяйства. А въ этомъ отношеніи изложенныя выше соображенія убѣждаютъ насъ, что все благотворное воздѣйствіе рельсовыхъ путей сообщенія на народное хозяйство, на ростъ производительныхъ силъ и національнаго богатства страны вытекаетъ изъ указанныхъ основныхъ особенностей этихъ путей, приводящихъ въ своей совокупности къ крупному сокращенію затратъ труда и капитала, необходимыхъ на перемѣщеніе людей и грузовъ. Отсюда прямой выводъ относительно руководящей цѣли желѣзнодорожной политики вообще и тарифной въ частности. Очевидно, эта цѣль должна заключаться въ созданіи

такихъ условій желѣзнодорожнаго дѣла въ странѣ, при которыхъ вкладываемые въ желѣзнодорожныя предпріятія капиталы и трудъ были бы возможно болѣе производительными въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства, т. е. исполняли бы возможно большую и наиболѣе нужную работу въ общей системѣ экономической дѣятельности страны и, такимъ образомъ, способствовали бы наиболѣе успѣшному осуществленію основныхъ функцій рельсовыхъ путей сообщенія.

Для предупрежденія возможныхъ возраженій противъ правильности этого основнаго положенія какъ общаго руководящаго принципа желѣзнодорожной политики, мы должны оговориться, что требованіе наибольшей экономической производительности не можетъ по самому существу дѣла относиться къ тѣмъ рельсовымъ путямъ сообщенія, главные мотивы сооруженія которыхъ заключаются не въ предоставленіи облегченія торгово-промышленнымъ оборотамъ народнаго хозяйства, но коренятся въ соображеніяхъ государственной необходимости, въ цѣляхъ и нуждахъ военнаго и гражданскаго управленія страны. Какъ извѣстно, соображенія и мотивы этого послѣдняго рода играли въ прежнее время и продолжаютъ до сихъ поръ играть весьма важную роль въ исторіи не только желѣзныхъ дорогъ, но и всякихъ вообще средствъ сношенія и сообщенія (шоссе, каналы, почты, телеграфы) Еще въ Римской имперіи дорожное и почтовое дѣло было доведено сравнительно до высокой степени совершенства подъ давленіемъ настоятельныхъ потребностей военной защиты и государственнаго управленія, причемъ нѣкоторыя линіи устраивались даже исключительно для надобностей государства съ устраненіемъ частныхъ лицъ отъ пользованія ими. Подобнымъ же образомъ и въ новѣйшее время въ европейскихъ государствахъ при проведеніи многихъ желѣзныхъ дорогъ, каналовъ и телеграфовъ рѣшающее значеніе имѣли также стратегическія и политическія, а не экономическія соображенія. Мотивы стратегическаго и политическаго свойства играютъ особенно важную роль при устройствѣ всякихъ путей и способовъ сношенія въ областяхъ и странахъ, въ которыхъ недостаточность культурнаго развитія ставитъ важныя препятствія успѣшному осуществленію задачъ военнаго и гражданскаго управленія. Такъ, главнымъ мотивомъ къ сооруженію рельсовой сѣти въ Пруссіи съ 1842 года послужила потребность связать между собою главнѣйшіе пункты страны и отдаленныя провинціи съ центромъ. То же самое имѣло мѣсто и у насъ въ 50 и 60-хъ гг., а въ извѣстной степени и до сихъ поръ наша желѣзнодорожная сѣть расширяется нерѣдко подъ вліяніемъ мотивовъ стратегическихъ и политическихъ, а не только чисто хозяйственныхъ (великій сибирскій путь, среднеазіятскія дороги). Во всѣхъ такихъ случаяхъ при проектированіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ вопросъ о соотношеніи между издержками сооруженія

дороги и ожидаемыми отъ нея экономическими выгодами по необходимости отступаетъ на задній планъ. Экономическое значеніе новыхъ линій и ихъ доходность принимаются въ соображеніе лишь какъ побочное обстоятельство, имѣющее совершенно второстепенное значеніе. По существу же вопросъ разрѣшается въ зависимости отъ степени настоятельности данной государственной потребности и отъ размѣровъ общихъ финансовыхъ средствъ, которыми располагаетъ государство въ данное время. Здѣсь выступаютъ на первый планъ интересы высшаго порядка, а не экономическія выгоды, вовсе даже не являющіяся мотивомъ къ возбужденію вопроса о необходимости тѣхъ или другихъ военныхъ и политическихъ желѣзныхъ дорогъ, и поэтому самое рѣшеніе такихъ вопросовъ исходитъ не отъ учрежденій, вѣдающихъ хозяйственную и финансовую жизнь народа и обязанныхъ лишь изыскать необходимыя финансовыя средства, но дается тѣми установленіями, на которыхъ возложено попеченіе о высшихъ военныхъ и политическихъ интересахъ страны. Это и вполнѣ понятно, потому что сооруженіе новыхъ стратегическихъ дорогъ, какъ замѣчаетъ Густ. Конъ, стоитъ наравнѣ съ постройкою новыхъ судовъ, новыхъ крѣпостей, военныхъ гаваней, увеличеніемъ численности арміи или замѣною устарѣвшаго вооруженія новымъ.

Такимъ образомъ, покрытіе расходовъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, предназначаемыхъ не для удовлетворенія потребностей народнаго хозяйства, а для цѣлей собственно государственнаго управленія, неизбѣжно предполагаетъ матеріальныя пожертвованія изъ общегосударственныхъ средствъ. То же самое слѣдуетъ сказать и относительно пользованія существующими уже рельсовыми путями для цѣлей военной защиты или гражданскаго управленія. Здѣсь не можетъ быть и рѣчи о томъ, чтобы издержки, сопряженныя съ пользованіемъ дорогою, возмѣщались экономическими результатами перевозокъ. Эти издержки относятся или на общія средства казны въ формѣ уплаты за каждую перевозку по опредѣленнымъ тарифамъ, или покрываются самими желѣзными дорогами на основаніи особыхъ условій концессіи.

Совершенно иначе ставится вопросъ о сооруженіи и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, предназначаемыхъ для служенія потребностямъ экономическаго оборота. По самому существу своему желѣзныя дороги этого рода должны приносить народному хозяйству такія выгоды, которыя превышали бы затраты труда и капитала, необходимыя для ихъ сооруженія, притомъ въ болѣе значительной степени, чѣмъ тѣ выгоды, которыя могли бы быть достигнуты обращеніемъ тѣхъ же затратъ на обыкновенныя грунтовыя и шоссированныя дороги, на водные пути сообщенія или непосредственно въ торгово-промышленныя предпріятія страны. Если какая-либо желѣзная дорога не даетъ

такихъ результатовъ, то, очевидно, она не отвѣчаетъ своему назначенію, является убыточной для народнаго хозяйства, и слѣдовательно самое сооруженіе ея должно быть признано нецѣлесообразнымъ съ общей экономической точки зрѣнія. Неудачныя предпріятія всегда, конечно, отражаются неблагопріятнымъ образомъ на общихъ интересахъ экономической жизни страны, какихъ бы отраслей промышленности они ни касались; но послѣдствія ихъ особенно тяжелы, когда они имѣютъ мѣсто въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ съ его огромными основными капиталами и безвозвратнымъ характеромъ большей части основныхъ затратъ. Въ виду важныхъ техническихъ и экономическихъ особенностей желѣзнодорожнаго транспорта, на которыя мы неоднократно уже указывали въ предыдущемъ изложеніи, становится необходимымъ для надлежащаго обезпеченія общихъ интересовъ, чтобы при всякомъ проектированіи новой желѣзной дороги былъ предварительно выясняемъ самымъ тщательнымъ образомъ вопросъ о соотношеніи между расходами, потребными для сооруженія данной дороги, и тѣми экономическими выгодами, которыя она можетъ дать народному хозяйству.

Вышеприведенный анализъ основныхъ функцій желѣзныхъ дорогъ въ общемъ ходѣ и развитіи экономической жизни страны показываетъ, что, во-первыхъ, онѣ сокращаютъ транспортные расходы народнаго хозяйства по существующему уже пассажирскому и товарному движенію, развившемуся еще при прежнихъ путяхъ сообщенія, и во-вторыхъ, что онѣ создаютъ новыя условія для приложенія и развитія производительныхъ силъ страны, вызывая къ жизни новые раіоны производства и открывая новые рынки сбыта. Въ томъ и другомъ случаѣ дѣйствительное осуществленіе желѣзною дорогою этихъ задачъ выражается въ размѣрахъ ея товарнаго и пассажирскаго движенія, которое въ первомъ случаѣ появляется почти непосредственно вслѣдъ за открытіемъ дѣйствій дороги, а во второмъ— черезъ нѣкоторый періодъ времени, необходимый для соотвѣтственнаго измѣненія и приспособленія народнаго хозяйства къ новымъ условіямъ транспорта. Поэтому, если установившееся на какой-либо желѣзной дорогѣ грузовое и пассажирское движеніе ни по своимъ размѣрамъ, ни по своему свойству не соотвѣтствуетъ вложеннымъ въ нее затратамъ, то, значитъ, эта дорога не осуществляетъ съ достаточной успѣшностью выше указанныхъ задачъ рельсовыхъ путей сообщенія. Это можетъ обусловливаться или тѣмъ обстоятельствомъ, что при самомъ проектированіи дороги размѣры движенія, на которое было разсчитано ея сооруженіе, опредѣлены были преувеличеннымъ образомъ, или же тѣмъ обстоятельствомъ, что удешевленіе транспорта, предоставляемое новой дорогой, не на столько значительно, чтобы привлечь грузы съ прежнихъ путей сообщенія или

чтобы создать новыя перевозки, т. е. видоизмѣнить распредѣленіе различныхъ производствъ въ странѣ и увеличить общее потребленіе. Выясненіе всѣхъ этихъ обстоятельствъ, путемъ всесторонняго изслѣдованія условій и размѣровъ существующаго производства и товарнаго обращенія въ раіонѣ тяготѣнія проектируемой линіи и возможнаго развитія ихъ въ будущемъ, необходимо должно, конечно, предшествовать осуществленію всякаго проекта новой желѣзнодорожной линіи, и если результаты такого изслѣдованія приводятъ къ заключенію о невѣроятности развитія перевозокъ на проектируемой линіи до такихъ размѣровъ, при которыхъ необходимыя затраты возмѣщались бы ожидаемыми выгодами, то проектъ сооруженія подобной линіи долженъ быть безусловно отвергнутъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства.

Всѣ эти соображенія о необходимыхъ условіяхъ, при которыхъ сооруженіе новыхъ дорогъ, предназначаемыхъ для служенія потребностямъ экономическаго оборота, можетъ быть признано цѣлесообразнымъ, относятся, конечно, и къ ихъ эксплоатаціи. Экономическія выгоды, достигаемыя желѣзными дорогами, должны покрывать всю совокупность желѣзнодорожныхъ расходовъ, а не только тѣхъ, которые употреблены собственно на сооруженіе рельсовыхъ путей. Каждая перевозка, совершаемая для цѣлей торгово-промышленныхъ оборотовъ, должна давать въ общей экономіи народнаго хозяйства нѣкоторый излишекъ, хотя бы даже самый малый, противъ тѣхъ спеціальныхъ издержекъ, которыя вызываются ею самою. Если этого нѣтъ, если экономическіе результаты перевозокъ ниже обусловливаемыхъ ими затратъ, то это означаетъ, что работа желѣзной дороги является не улучшеніемъ въ формахъ и способахъ утилизаціи производительныхъ силъ страны, а представляетъ собою непроизводительное расточеніе народнаго труда и капитала. То же самое слѣдуетъ сказать и объ эксплоатаціи стратегическихъ и политическихъ желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ торгово-промышленной жизни страны. Какъ только дороги этого рода начинаютъ служить цѣлямъ экономическимъ, онѣ должны подчиняться и общимъ законамъ экономическаго оборота и потому должны быть поставлены въ этомъ отношеніи въ одинаковыя условія съ желѣзными дорогами, разсчитанными при самомъ сооруженіи своемъ на служеніе интересамъ народнаго хозяйства. Приложеніе къ нимъ общаго принципа наилучшей утилизаціи разъ затраченныхъ капиталовъ и производительныхъ силъ въ такой же мѣрѣ обязательно съ точки зрѣнія общихъ интересовъ экономическаго развитія страны, какъ и во всѣхъ другихъ отрасляхъ экономической дѣятельности.

Итакъ, мы приходимъ къ слѣдующему заключенію: для того, чтобы желѣзныя дороги, какъ факторъ экономической жизни страны,

могли осуществлять съ успѣхомъ свою основную функцію, которою и обусловлена ихъ всемірно-историческая роль въ жизни современныхъ цивилизованныхъ народовъ, необходимо, чтобы какъ сооруженіе рельсовой сѣти, такъ и эксплоатація ея, т. е. все желѣзнодорожное дѣло въ цѣломъ было поставлено въ такія условія, при которыхъ обезпечивается возможно высшая производительность огромныхъ капиталовъ и наилучшая утилизація производительныхъ силъ страны, вложенныхъ въ рельсовые пути сообщенія и непрерывно затрачиваемыхъ на поддержаніе ихъ въ дѣйствіи.

Это общее положеніе объединяетъ оба момента желѣзнодорожнаго дѣла, составляющіе двѣ отдѣльныя сферы желѣзнодорожнаго хозяйства: сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ и эксплоатацію существующей уже рельсовой сѣти. Но хотя обѣ эти сферы и связаны единствомъ конечной цѣли и общаго руководящаго принципа, каждое изъ нихъ имѣетъ свой особый предметъ, подчиняется своимъ законамъ и потому практическая политика должна выработать для каждой изъ нихъ свои опредѣленныя конкретныя требованія. Предметъ нашего изученія—желѣзнодорожные тарифы—относится ко второй изъ указанныхъ сферъ—къ эксплоатаціи существующей рельсовой сѣти и составляетъ лишь одну изъ ея отраслей—коммерческую. Эта частная отрасль желѣзнодорожнаго хозяйства имѣетъ свою спеціальную цѣль, хотя и вытекающую непосредственно изъ приведенной общей цѣли желѣзнодорожной политики, но ограниченную болѣе узкимъ кругомъ практическихъ задачъ. Многіе вопросы, предварительная разработка которыхъ безусловно необходима при разсмотрѣніи всякихъ проектовъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, здѣсь вовсе не должны имѣть мѣста. Пока еще только идетъ рѣчь о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ, то, конечно, прежде всего требуютъ разрѣшенія вопросы о томъ, дѣйствительно ли потребности народнаго хозяйства вызываютъ необходимость перехода отъ грунтовыхъ дорогъ и водной перевозки къ усовершенствованнымъ желѣзнодорожнымъ путямъ сообщенія, слѣдуетъ ли съ точки зрѣнія общаго блага вносить въ экономическую жизнь страны этотъ новый могущественный факторъ развитія, соотвѣтствуетъ ли общимъ интересамъ народнаго хозяйства фиксированіе огромныхъ капиталовъ и производительныхъ силъ страны въ желѣзнодорожныя предпріятія и т. п. Но когда рельсовые пути сообщенія уже построены и такимъ образомъ извѣстная часть національнаго богатства и производительныхъ силъ страны безвозвратно получила опредѣленное назначеніе, приведенные вопросы, какъ окончательно рѣшенные, устраняются и даютъ мѣсто новымъ задачамъ. Тогда уже не время разсуждать о томъ, полезно ли вообще или нѣтъ привлеченіе грузовъ съ гужевыхъ и водяныхъ сообщеній на желѣзныя дороги, слѣдуетъ или нѣтъ

допускать конкурренцію различныхъ земледѣльческихъ и промышленныхъ раіоновъ между собою, соотвѣтствуютъ ли общимъ интересамъ народнаго хозяйства измѣненія въ организаціи торговли, обусловливаемыя переходомъ къ желѣзнодорожному транспорту, словомъ, не время возбуждать всѣ тѣ вопросы, которые въ принципѣ уже рѣшены признаніемъ необходимости для страны усовершенствованныхъ желѣзнодорожныхъ путей сообщенія. По отношенію къ сооруженной уже рельсовой сѣти задачи желѣзнодорожной политики всецѣло сводятся къ такой постановкѣ дѣла эксплоатаціи, при которой достигалась бы наилучшая утилизація ея производительныхъ силъ, такъ какъ только этимъ путемъ могутъ быть получены дѣйствительно наиболѣе полезные результаты для общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Всѣ приведенные вопросы о вліяніи желѣзнодорожнаго транспорта на различныя стороны экономической жизни могутъ получить правильное разрѣшеніе единственно лишь въ зависимости отъ условій достиженія основной цѣли желѣзнодорожнаго хозяйства. Отвлеченіе грузовъ съ грунтовыхъ и водяныхъ путей на желѣзныя дороги, развитіе новыхъ раіоновъ производства, измѣненіе установившихся отношеній между различными промышленными, торговыми и потребительными центрами и т д., и т. д.—все это дѣйствительно отвѣчаетъ общимъ интересамъ народнаго хозяйства и содѣйствуетъ развитію его производительныхъ силъ лишь въ томъ случаѣ и въ той лишь мѣрѣ, поскольку оно является результатомъ наилучшей утилизаціи желѣзнодорожной сѣти. Только при этомъ условіи измѣненія въ экономической жизни страны, вызываемыя внесеніемъ въ народное хозяйство такого могущественнаго фактора, какъ желѣзныя дороги, могутъ быть признаны дѣйствительно естественными, вытекающими изъ общихъ законовъ экономическаго развитія, а не изъ произвольнаго усмотрѣнія лицъ и учрежденій, распоряжающихся эксплоатаціею рельсовой сѣти.

Итакъ, основнымъ руководящимъ закономъ управленія желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ во всей его совокупности должно быть поставлено требованіе, чтобы желѣзнодорожная сѣть страны исполняла возможно большую и наиболѣе нужную работу по перемѣщенію людей и грузовъ съ возможно меньшими издержками для народнаго хозяйства. А для этого, какъ видно изъ всего предыдущаго изложенія, необходима такая постановка всѣхъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства, при которой достигается наилучшее и всестороннее использованіе капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами. При колоссальныхъ размѣрахъ этихъ капиталовъ и производительныхъ силъ не только всякое нецѣлесообразное пользованіе услугами желѣзныхъ дорогъ, но даже

просто недостаточное использованіе рабочихъ силъ желѣзнодорожнаго аппарата неизбѣжно сопровождается крупными потерями въ общей экономіи страны. Чтобы составить себѣ хотя приблизительное конкретное представленіе о степени этого вреда, достаточно обратить вниманіе на размѣры основныхъ и текущихъ затратъ на желѣзнодорожное дѣло въ различныхъ странахъ и сравнить эти затраты съ государственными бюджетами, а также съ капиталами и производительностью другихъ важнѣйшихъ отраслей народнаго хозяйства въ тѣхъ же странахъ

Эмиль Ранкъ принимаетъ, что сооруженіе первоклассныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ среднемъ, обходится, по крайней мѣрѣ, въ 15 разъ дороже, чѣмъ сооруженіе первоклассныхъ гужевыхъ путей сообщенія и, по крайней мѣрѣ, въ 3 раза дороже каналовъ [1]). Густавъ Конъ считаетъ, что постройка желѣзныхъ дорогъ требуетъ въ 10—20 разъ больше затратъ, чѣмъ грунтовыя или шоссированныя дороги, и замѣчаетъ по этому поводу, что всякая расточительность и неправильность въ желѣзнодорожныхъ сооруженіяхъ въ 10—20 разъ вреднѣе, чѣмъ если она имѣетъ мѣсто въ отношеніи обыкновенныхъ гужевыхъ дорогъ [2]).

Капиталы, затраченные на устроиство желѣзныхъ дорогъ къ концу 1896 года въ главнѣйшихъ государствахъ Европы и въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣв. Америки и валовая выручка, полученная желѣзными дорогами въ тѣхъ же странахъ, составляли въ милліонахъ кредитныхъ рублей [3]):

	Капиталъ сооруженія	Валовая выручка
Въ Россіи	3,801	420,2
„ Австро-Венгріи.	2,948	296,4
„ Германіи.	5,426	722,8
„ Франціи [4])	5,889	473,8
„ Англіи.	9,739	852,5
„ Соединенныхъ Штатахъ .	21,145	2,242,8
Итого. .	48,948	5,008,5

Складочный капиталъ всѣхъ акціонерныхъ предпріятій въ Россіи (за исключеніемъ желѣзныхъ дорогъ) составлялъ въ 1895 году 890 милл. рублей. Общій итогъ производительности русской промышленности М. Ѳедоровъ [5]) опредѣляетъ въ 2,300 милл. рублей, а сельскаго хозяйства въ 2,930 милл. рублей. Оспаривая эти данныя, Л. Тихомировъ съ своей стороны, даетъ слѣдующія цифры: для обрабатывающей (крупной и кустарной) 1,062 м. р. и для промыш-

[1]) E. Rank, 55

[2]) G Cohn, III, S. 788.

[3]) „Статистическій Сборникъ“ м-ва п. с., вып. 53. стр. LXV.

[4]) Данныя относительно Франціи относятся къ концу 1895 г

[5]) „Русское Экономическое Обозрѣніе“ 1898 г. № 11, стр 5.

ленности добывающей (сельское хозяйство, рыболовство, звѣроводство и горный промыселъ) 3,390 м. р. [6]).

Въ Соединеныхъ Штатахъ, по даннымъ за 1890 г., капиталы, вложенные въ промышленность и сельское хозяйство, и годовая ихъ производительность, составляли въ милліонахъ рублей:

	Капиталы.	Производительность.
Промышленность	12,700	18.200
Сельское хозяйство	31,700	4,700

О соотношеніи размѣровъ государственнаго и желѣзнодорожнаго хозяйствъ можно судить по нижеслѣдующимъ даннымъ объ итогахъ государственныхъ расходовъ (включая мѣстные) въ 1892 году и валовой выручки желѣзныхъ дорогъ за 1893 годъ:

	Государственные расходы	Валовая выручка желѣзныхъ дорогъ.
	Тысячи рублей	
Россія.	978,167 [1])	328,200 [3])
Франція	1.124,214 [1])	451,700 [3])
Великобританія и Ирландія	972.005 [1])	762,800 [3])
Германія	1.359,091 [2])	513,189 [2])
Австрія	642,503 [2])	156,883 [2])
С.-А Соед. Штаты. . .	687,175 [1])	2.380,500 [3])

Уже этихъ немногихъ и отрывочныхъ данныхъ достаточно, чтобы видѣть, какой огромный элементъ въ общей совокупности хозяйства современныхъ народовъ составляютъ желѣзныя дороги. Валовая выручка нашей рельсовой сѣти за 1897 годъ [4]), достигла приблизительно 437,4 милл. рублей, причемъ чистый доходъ на затраченные капиталы равнялся 4½—5%; слѣдовательно, всю эту валовую выручку и слѣдуетъ признать едва достаточной для покрытія всей стоимости услугъ сѣти въ томъ же году. Такимъ образомъ, наша сѣть поглощаетъ ежедневно 1¼ милл. руб. Само собою понятно, что при такихъ огромныхъ ежедневныхъ расходахъ всякое непроизводительное или недостаточное использованіе работы нашего желѣзнодорожнаго аппарата равнозначительно огромнымъ потерямъ въ общей экономіи страны и поэтому не можетъ быть допускаемо при раціональной постановкѣ желѣзнодорожнаго хозяйства.

---

[1]) Л. Тихомировъ. Земля и фабрика. 1899 стр. 29.

[2]) Л. Ходскій. Основы государственнаго хозяйства. 1894 г., стр. 26.

[3]) За $18^{89}/_{90}$ г. E Rank, стр. 57.

[4]) „Стат. Сб.“ м-ва п. с, вып. 53, стр. LXV.

[5]) Валовая выручка нашей сѣти въ 1899 г. составила 508 милліоновъ рублей.

ГЛАВА V.

Различныя системы пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ и способовъ возмѣщенія основныхъ и оборотныхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.—Практическія задачи управленія желѣзнодорожными тарифами.—Предоставленіе желѣзнодорожныхъ услугъ во всеобщее безвозмездное пользованіе.—Установленіе тарифовъ по среднимъ нормамъ для главныхъ категорій желѣзнодорожныхъ услугъ съ цѣлью возмѣщенія лишь одной части желѣзнодорожныхъ расходовъ и съ отнесеніемъ другой части ихъ на общегосударственныя средства.

При выясненіи конкретныхъ цѣлей управленія желѣзнодорожными тарифами можно исходить изъ двухъ точекъ зрѣнія на задачи дѣятельности желѣзныхъ дорогъ. Съ одной точки зрѣнія задача этой дѣятельности заключается въ предоставленіи странѣ усовершенствованнаго транспорта, т е. въ возможно лучшемъ и полномъ удовлетвореніи потребности ея въ пространственномъ перемѣщеніи людей и грузовъ. Согласно этой точкѣ зрѣнія желѣзнодорожная промышленность совершенно однородна по своимъ конкретнымъ задачамъ съ другими отраслями промышленности добывающей и перерабатывающей, которыя всѣ направлены къ возможно лучшему и полному удовлетворенію опредѣленныхъ потребностей съ возможно меньшими затратами труда и капитала. Такъ, напр., не возникаетъ никакихъ сомнѣній въ томъ, что задача каменноугольной промышленности сводится къ удовлетворенію потребности въ топливѣ, задача промышленности машиностроительной состоитъ въ снабженіи всѣхъ производствъ и промысловъ машинами, задача различныхъ видовъ переработки жизненныхъ продуктовъ и матеріаловъ — въ возможно лучшемъ и дешевомъ удовлетвореніи разнообразныхъ потребностей человѣка въ питательныхъ веществахъ и т. д., и т. д. Никакая другая точка зрѣнія на задачи всѣхъ этихъ отраслей промышленности никѣмъ не выставляется, да едва ли она и возможна по самому су-

ществу дѣла. Кромѣ того, въ отношеніи всѣхъ указанныхъ видовъ народной производительности само собою разумѣется, что цѣны за изготовляемые ими продукты должны сполна покрывать издержки производства и давать соотвѣтственную условіямъ каждаго предпріятія прибыль. Въ отношеніи же задачъ желѣзнодорожной промышленности и способовъ покрытія ея издержекъ существуетъ, кромѣ вышеупомянутаго, еще и совершенно другой взглядъ, который выдѣляетъ эту промышленность изъ ряда другихъ отраслей народнаго хозяйства и создаетъ для нея совершенно особое положеніе. Согласно этому взгляду, удовлетвореніе потребности страны въ усовершенствованномъ транспортѣ не можетъ служить само по себѣ задачею желѣзныхъ дорогъ. Дѣятельность послѣднихъ такъ глубоко затрагиваетъ все народное хозяйство, равно какъ и всѣ стороны общественной и государственной жизни, что при опредѣленіи тѣхъ условій, на которыхъ должно быть предоставляемо пользованіе желѣзнодорожнымъ транспортомъ, невозможно ограничиваться условіями и задачами самой желѣзнодорожной промышленности, но необходимо считаться съ болѣе широкими задачами всей экономической и общей политики государства. Съ этой точки зрѣнія на желѣзныя дороги, предоставленіе ихъ транспортныхъ операцій обращается въ способъ воздѣйствія на экономическую жизнь страны въ тѣхъ или иныхъ направленіяхъ, или даже въ средство удовлетворенія тѣхъ или иныхъ общественныхъ и государственныхъ потребностей. При этомъ, само собою разумѣется, что вопросъ не только о прибыляхъ на желѣзнодорожные капиталы, но и о простомъ возмѣщеніи расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства отступаетъ на второй планъ. Становится возможнымъ такое положеніе, при которомъ отпадаютъ какіе бы то ни было доходы желѣзныхъ дорогъ и вся совокупность расходовъ послѣднихъ должна быть покрываема изъ какихъ-либо особыхъ отъ самыхъ желѣзнорожныхъ предпріятій источниковъ. Такимъ образомъ оказывается, что вопросъ о ближайшихъ практическихъ задачахъ управленія желѣзнодорожными тарифами, являющійся въ сущности лишь частью болѣе широкаго общаго вопроса объ условіяхъ, на которыхъ должно быть предоставляемо публикѣ пользованіе услугами желѣзныхъ дорогъ, находится въ тѣснѣйшей непосредственной связи съ основнымъ вопросомъ желѣзнодорожнаго хозяйства объ источникахъ для покрытія затратъ по сооруженію и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. То или иное рѣшеніе вопроса объ условіяхъ пользованія желѣзными дорогами глубоко затрагиваетъ всю систему желѣзнодорожнаго хозяйства и не только опредѣляетъ общій характеръ и конечные результаты дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, но въ значительной степени вліяетъ и на размѣры желѣзнодорожныхъ расходовъ. Самая возможность преслѣдовать тѣ или иныя задачи посредствомъ установленія соот-

вѣтственныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ уже предполагаетъ опредѣленные способы и источники покрытія издержекъ желѣзнодорожнаго хозяйства, равно какъ и обратно, выборъ извѣстныхъ источниковъ для полученія средствъ на эти расходы уже заранѣе исключаетъ возможность ставить желѣзнодорожной тарификаціи произвольныя практическія цѣли и предрѣшаетъ вопросъ относительно этихъ цѣлей въ данномъ опредѣленномъ смыслѣ. Такимъ образомъ, обѣ стороны поставленнаго выше вопроса—опредѣленіе условій пользованія желѣзными дорогами—съ одной стороны и установленіе способовъ для покрытія расходовъ по сооруженію и эксплоатаціи ихъ—съ другой такъ тѣсно соприкасаются другъ съ другомъ, что самое разсмотрѣніе задачъ управленія желѣзнодорожными тарифами представляется положительно невозможнымъ безъ одновременнаго разрѣшенія вопроса о тѣхъ источникахъ, на которые должны быть отнесены основные и текущіе расходы желѣзнодорожнаго хозяйства.

Возмѣщеніе и оплата основныхъ капиталовъ и эксплоатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ можетъ производиться или изъ доходовъ, выручаемыхъ самими желѣзными дорогами, или изъ общегосударственныхъ средствъ, получаемыхъ посредствомъ налоговъ со всего населенія страны. Возможно также соединеніе этихъ обоихъ источниковъ, т. е. покрытіе одной части затратъ изъ желѣзнодорожныхъ доходовъ, а другой — изъ общегосударственныхъ рессурсовъ. Третій же мыслимый способъ покрытія этихъ расходовъ—именно за счетъ акціонерныхъ обществъ или отдѣльныхъ частныхъ лицъ, вложившихъ свои капиталы въ желѣзнодорожныя предпріятія, представляется совершенно исключительнымъ и не можетъ имѣть сколько-нибудь серьезнаго практическаго значенія. Само собою понятно, что частныя лица не дадутъ своихъ капиталовъ сознательно и добровольно на такое дѣло, которое не обѣщаетъ возмѣщенія необходимыхъ затратъ съ извѣстной прибылью, если и не по данному спеціальному предпріятію, то хотя бы по другимъ предпріятіямъ, сосредоточеннымъ въ рукахъ тѣхъ же лицъ. Покрытіе желѣзнодорожныхъ расходовъ за счетъ владѣльцевъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ мѣсто на практикѣ собственно лишь въ случаяхъ неудачнаго сооруженія линій, по которымъ убытки необходимо падаютъ на самихъ предпринимателей. О принудительномъ же возложеніи расходовъ по производству желѣзнодорожныхъ услугъ на тѣхъ, кто взялъ на себя производство этихъ услугъ, не можетъ быть и рѣчи. Его нельзя было бы оправдать ни съ юридической, ни съ экономической точки зрѣнія. При первыхъ же попыткахъ примѣненія этой системы на практикѣ стало бы немыслимымъ ни дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожной сѣти, ни нормальное функціонированіе существующихъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, постоянными дѣйствительными источниками для

полученія необходимыхъ средствъ на покрытіе расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства могутъ служить только доходы самихъ желѣзныхъ дорогъ и общегосударственные рессурсы. Что касается условій пользованія желѣзными дорогами, то оно можетъ быть или безвозмезднымъ для всѣхъ желающихъ, или же можетъ быть предоставляемо не иначе какъ подъ условіемъ уплаты извѣстныхъ сборовъ. Первый случай, т. е. предоставленіе услугъ желѣзныхъ дорогъ во всеобщее безвозмездное пользованіе, устраняетъ самую идею желѣзнодорожныхъ тарифовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и какого бы то ни было управленія ими. Въ этомъ случаѣ, очевидно, не можетъ быть и рѣчи о какихъ-либо доходахъ желѣзныхъ дорогъ и, слѣдовательно, вся совокупность расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ по доставленію и возмѣщенію основныхъ капиталовъ, затраченныхъ на сооруженіе рельсовыхъ путей, такъ и текущихъ расходовъ по ихъ эксплоатаціи, должна производиться за счетъ общегосударственныхъ средствъ. Только во второмъ случаѣ, когда признана необходимость и цѣлесообразность взиманія особыхъ сборовъ за оказываемыя желѣзными дорогами услуги, впервые возникаетъ вопросъ о системѣ управленія желѣзнодорожными тарифами, о тѣхъ задачахъ и принципахъ, которые должны быть преслѣдуемы при ихъ установленіи, и также только въ этомъ случаѣ впервые создается возможность покрытія расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства не изъ общегосударственныхъ средствъ, но изъ доходовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ. Но ограничиться разсмотрѣніемъ одного лишь этого второго случая мы находимъ положительно невозможнымъ, какъ потому, во 1-хъ, что едва ли было бы логически правильно приступать къ анализу и оцѣнкѣ разнаго рода возможныхъ практическихъ задачъ и цѣлей управленія желѣзнодорожными тарифами ранѣе, чѣмъ доказана экономическая необходимость и цѣлесообразность самого взиманія особыхъ сборовъ за желѣзнодорожныя услуги, такъ и въ виду того, во 2-хъ, что тѣ обстоятельства и соображенія, которыя выясняютъ сущность и значеніе системы предоставленія желѣзныхъ дорогъ во всеобщее безвозмездное пользованіе, въ то же время представляются существенно важными и для правильной оцѣнки различныхъ системъ управленія желѣзнодорожными тарифами какъ совокупности задачъ и принциповъ ихъ построенія. Такимъ образомъ, поставленный нами сравнительно болѣе узкій вопросъ собственно о практическихъ задачахъ желѣзнодорожной тарификаціи, по необходимости, тѣсно связывается и даже входитъ какъ простая составная часть въ болѣе широкіе вопросы объ условіяхъ пользованія желѣзнодорожнымъ транспортомъ вообще и объ источникахъ и способахъ покрытія расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ отношеніи условій пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ

и способовъ возмѣщенія основныхъ и оборотныхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства теоретически представляются, по нашему мнѣнію, возможными слѣдующія системы:

1) предоставленіе желѣзнодорожныхъ услугъ во всеобщее безвозмездное пользованіе съ принятіемъ всей совокупности расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства на общегосударственныя средства;

2) установленіе сборовъ за операціи желѣзныхъ дорогъ по принципамъ, принятымъ для установленія государственныхъ пошлинъ (principe de redevence, Gebührenprinzip), т. е. по немногимъ среднимъ нормамъ для главныхъ категорій желѣзнодорожныхъ услугъ, въ такомъ размѣрѣ, чтобы достигалось покрытіе лишь одной какой-либо части желѣзнодорожныхъ расходовъ, съ отнесеніемъ другой части этихъ расходовъ на общегосударственныя средства;

3) назначеніе желѣзнодорожныхъ сборовъ въ такихъ размѣрахъ и съ такимъ разсчетомъ, чтобы достигалось не только покрытіе всѣхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства (какъ по оплатѣ % и погашенію желѣзнодорожныхъ капиталовъ, такъ и по эксплоатаціи), но и получалась еще: или а) средняя въ странѣ прибыль на эти капиталы, или б) возможно высшая на нихъ прибыль;

4) управленіе желѣзнодорожными тарифами какъ простымъ орудіемъ общей экономической политики государства, т. е. установленіе ихъ внѣ всякой зависимости и отношенія къ необходимости возмѣщенія расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства изъ того или другого источника, но единственно съ цѣлью воздѣйствія на ходъ и развитіе экономической жизни страны въ тѣхъ направленіяхъ, какія представляются желательными въ каждый данный моментъ по соображеніямъ общей экономической политики государства;

5) установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, не считаясь, какъ и въ предыдущемъ случаѣ, съ доходностью желѣзныхъ дорогъ и съ необходимостью возмѣщенія расходовъ по ихъ сооруженію и эксплоатаціи, въ такихъ размѣрахъ и съ такимъ разсчетомъ, чтобы возможно болѣе облегчить удовлетвореніе разнаго рода народныхъ и государственныхъ потребностей въ широкомъ смыслѣ слова и достиженіе всякаго рода культурныхъ и государственныхъ задачъ (напр., народное здравіе, продовольствіе, образованіе, сооруженіе общественныхъ зданій—церквей, школъ, домовъ призрѣнія и т. п., поддержаніе различныхъ группъ населенія, тѣхъ или другихъ областей государства и т. д., и т. д.); наконецъ,

6) управленіе желѣзнодорожными тарифами можетъ не ограничиваться какою-либо одною изъ перечисленныхъ задачъ, но, смотря по обстоятельствамъ и по собственному усмотрѣнію, свободно избирать ту или иную изъ этихъ цѣлей и назначать тарифныя ставки въ та-

кихъ размѣрахъ и съ такимъ разсчетомъ, чтобы обезпечить достиженіе именно этой цѣли.

Каждая изъ этихъ системъ пользованія желѣзнодорожнымъ транспортомъ и возмѣщенія вызванныхъ имъ расходовъ не только затрагиваетъ самыя основанія желѣзнодорожнаго хозяйства и вліяетъ на все его направленіе, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, глубоко отражается также на интересахъ всего народнаго хозяйства, опредѣляя размѣры и продуктивность его затратъ на желѣзнодорожное дѣло

Въ предыдущихъ главахъ мы выяснили основной руководящій законъ желѣзнодорожнаго хозяйства, соблюденіе котораго безусловно необходимо, чтобы желѣзныя дороги могли успѣшно выполнять присущую имъ функцію въ общей системѣ народнаго хозяйства, заключающуюся въ содѣйствіи возможно высшему развитію и наилучшей утилизаціи капиталовъ и производительныхъ силъ страны. Въ силу этого закона желѣзнодорожное хозяйство должно быть организовано такимъ образомъ, чтобы удовлетвореніе потребности страны въ желѣзнодорожномъ транспортѣ производилось съ возможно меньшими для народнаго хозяйства затратами капиталовъ и рабочихъ силъ. Только такая постановка желѣзнодорожнаго дѣла, при которой обезпечено строгое соблюденіе этихъ требованій, дѣйствительно соотвѣтствуетъ общимъ экономическимъ интересамъ всего государства, а не служитъ одностороннимъ и всегда до извѣстной степени случайнымъ поощреніемъ особенныхъ интересовъ какихъ-либо отдѣльныхъ мѣстностей или отдѣльныхъ отраслей торговли и промышленности. Съ этой точки зрѣнія и надлежитъ разсмотрѣть всѣ перечисленныя системы пользованія желѣзнодорожнымъ транспортомъ и выяснить отношеніе каждой изъ нихъ къ основнымъ руководящимъ принципамъ какъ самого желѣзнодорожнаго хозяйства, такъ и всего народнаго хозяйства страны вообще. Тогда сами собою опредѣлятся и тѣ конкретныя практическія задачи желѣзнодорожной тарификаціи, осуществленіе которыхъ должно быть возложено на учрежденія и органы, управляющіе желѣзнодорожными тарифами, какъ ихъ прямая и непосредственная обязанность.

1. Предоставленіе желѣзныхъ дорогъ во всеобщее безвозмездное пользованіе.

Мысль о предоставленіи желѣзнодорожныхъ услугъ во всеобщее безвозмездное пользованіе весьма популярна въ публикѣ и въ особенности во многихъ заинтересованныхъ кругахъ, наиболѣе пользующихся желѣзнодорожнымъ транспортомъ. Многимъ представляется весьма соблазнительной аналогія гужевыхъ и водныхъ путей сообщенія съ желѣзными дорогами и кажется, что послѣднія принесутъ наибольшую „общественно-хозяйственную“ пользу, если будетъ уста-

новлена безплатность желѣзнодорожнаго транспорта. Правда, эта идея рѣдко выражается открыто и въ формѣ положительнаго послѣдовательно проводимаго требованія, но въ скрытой формѣ, въ видѣ молчаливо признаваемаго убѣжденія въ полной ея справедливости и цѣлесообразности, она несомнѣнно присуща очень многимъ разсужденіямъ и взглядамъ, высказываемымъ по тарифнымъ вопросамъ. Именно эта идея, какъ мы увидимъ ниже, и является единственнымъ логическимъ основаніемъ для огромнаго большинства требованій, предъявляемыхъ публикою относительно пониженія желѣзнодожныхъ тарифовъ. Та же идея, но только съ нѣкоторымъ ограниченіемъ, именно въ формѣ частичной возмездности желѣзнодорожныхъ услугъ, являющаяся обыкновенно въ видѣ такъ называемаго „принципа пошлинъ“ (Gebuhrenprinzip, principe de redevence), пользуется уже совершенно открытымъ сочувствіемъ въ весьма широкихъ кругахъ публики. Только такою распространенностью мысли о желательности безплатнаго желѣзнодорожнаго транспорта и можно, какъ намъ кажется, объяснить то странное на первый взглядъ обстоятельство, что система всеобщаго безвозмезднаго пользованія услугами рельсовыхъ путей сообщенія, на практикѣ никогда и нигдѣ не допускавшаяся и теоретически рѣшительно отвергаемая всѣми авторитетными экономистами и спеціальными писателями по желѣзнодорожнымъ вопросамъ, тѣмъ не менѣе во всѣхъ почти трактатахъ по желѣзнодорожнымъ тарифамъ подвергается болѣе или менѣе подробному и серьезному анализу.

Слѣдуетъ, впрочемъ, оговориться, что требованіе полной и даже частичной безвозмездности желѣзнодорожныхъ услугъ весьма рѣдко предъявляется къ частнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ. Всякому сама собой очевидна полная несообразность подобнаго требованія въ отношеніи частныхъ капиталовъ и частныхъ предпринимателей, отъ которыхъ можно требовать безвозмездности лишь нѣкоторыхъ заранѣе опредѣленныхъ услугъ, напр., по перевозкѣ почты, должностныхъ лицъ и т п., но никакъ не отказа отъ всякой доходности вообще. Идея безплатности связывается собственно только съ тѣми услугами по сношеніямъ и сообщеніямъ, которыя оказываются общественными учрежденіями этого рода; таковы: общественные гужевые пути сообщенія, судоходныя рѣки, каналы, государственная почта, телеграфъ, государственныя желѣзныя дороги. Поэтому, чѣмъ болѣе рельсовая сѣть сосредоточивается въ рукахъ государства, тѣмъ болѣе основательнымъ и справедливымъ становится, по мнѣнію многихъ, требованіе установленія безплатности желѣзнодорожнаго транспорта. Мы можемъ привести цѣлый рядъ ходатайствъ о различныхъ пониженіяхъ тарифовъ, въ которыхъ просители прямо указываютъ на переходъ дороги въ руки казны, какъ на главное основаніе

своихъ домогательствъ, поясняя, что если частное общество не могло изъ „своекорыстныхъ интересовъ“ сдѣлать имъ ту или иную уступку, то государство, задача котораго заключается въ содѣйствіи „общимъ интересамъ“, не должно и не имѣетъ нужды стремиться непремѣнно къ полученію дохода отъ принадлежащихъ ему дорогъ. Не только частныя лица, но и земскія собранія возбуждаютъ совершенно аналогичныя ходатайства [1]). Любопытно, что то же самое явленіе имѣло мѣсто и въ Пруссіи. Какъ свидѣтельствуетъ H. Schwabe, членъ королевской желѣзнодорожной дирекціи въ Бреславлѣ, послѣ перехода въ руки государства прусскихъ желѣзныхъ дорогъ къ правительству стали поступать ежегодно изъ всѣхъ частей государства отъ самыхъ разнообразныхъ заинтересованныхъ круговъ многочисленныя ходатайства объ общемъ пониженіи тарифовъ какъ на произведенія сельскаго хозяйства, такъ и на прочіе массовые грузы [2]), каковы: желѣзная руда, каменный уголь, коксъ, известнякъ, удобрительныя вещества и т. п. Судя по тому, что почти всѣ эти многочисленныя ходатайства неизмѣнно были отклоняемы прусскимъ управленіемъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ изъ опасенія крупнаго ущерба въ доходности желѣзныхъ дорогъ, можно думать, что мотивы самихъ ходатайствъ были аналогичны выше упомянутымъ.

Впрочемъ, вообще идея безплатности или по крайней мѣрѣ возможно большей дешевизны желѣзнодорожнаго транспорта настолько тѣсно связывается въ сознаніи большой публики съ государственными желѣзными дорогами, что въ большинствѣ случаевъ главнымъ основаніемъ для изъятія желѣзныхъ дорогъ изъ рукъ акціонерныхъ компаній и передачи ихъ государству служитъ не мысль о томъ, что государственное управленіе рельсовыми путями сообщенія приводитъ къ лучшей утилизаціи ихъ въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства и всей страны, но предполагаемая при этомъ возможность легко установить самыя низкія провозныя платы, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ

---

[1]) См. „Нужды сельскаго хозяйства и мѣры ихъ удовлетворенія по отзывамъ земскихъ собраній“ Изд. министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ. Спб. 1899. Стр. 169 и слѣд. Особенно характеренъ отзывъ бессарабскаго земства, которое прямо высказываетъ, что жел. дороги „должны придти на помощь производителямъ и, не думая о барышахъ, дать сельскому хозяйству возможность существовать и при самыхъ низкихъ цѣнахъ, брать даже на себя часть убытковъ“. „Съ переходомъ всѣхъ жел. дорогъ въ руки правительства, пониженіе тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ и другихъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ къ внутреннимъ и портовымъ рынкамъ сбыта весьма облегчится, такъ какъ правительство, по мнѣнію бессарабскаго земства, имѣя въ виду пользу всего государства, понизитъ тарифы, и тѣмъ самымъ дастъ возможность успѣшно конкуррировать со странами, доставляющими на міровой рынокъ хлѣбъ“ (стр. 171—172).

[2]) H. Schwabe Ueber die Ermässigung der Gütertarife auf den Preussischen Staatsbahnen. Berlin 1889. Стр. 4—5.

допустить даже полную безвозмездность желѣзнодорожнаго транспорта.

Такъ, проф В. Лотцъ [1]) сообщаетъ, что въ Пруссіи сторонники перехода желѣзныхъ дорогъ въ руки государства ожидали отъ принятія этой мѣры полной реформы тарифнаго дѣла. Они надѣялись, что частнохозяйственное управленіе желѣзнодорожными тарифами уступитъ мѣсто общественно-хозяйственнымъ принципамъ и что на будущее время получитъ рѣшающее значеніе эта „общественно-хозяйственная (gemeinwirtschaftliche)“ точка зрѣнія, а не стремленіе къ полученію возможно высокаго дохода. Въ числѣ аргументовъ, которые приводились въ пользу необходимости перехода желѣзныхъ дорогъ въ собственность государства, играла весьма видную роль мысль о томъ, что государство, какъ желѣзнодорожный предприниматель, будетъ совершать транспортъ на основаніи общественно-хозяйственныхъ принциповъ и соображеній, отказываясь отъ значительныхъ излишковъ въ доходахъ, а не какъ частныя желѣзныя дороги, руководящіяся соображеніями о своихъ дивидендахъ. Эта мысль воодушевляла многихъ сторонниковъ системы государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, но совершенно не достовѣрно, чтобы эта же мысль имѣла рѣшающее значеніе также для лицъ, дѣйствительно руководившихъ желѣзнодорожною реформою Въ концѣ концовъ на практикѣ, послѣ перехода желѣзныхъ дорогъ въ руки государства, всѣ эти надежды не получили осуществленія.

Такую широкую распространенность убѣжденія въ экономической цѣлесообразности и справедливости возможно большихъ тарифныхъ пониженій и даже полной безплатности услугъ желѣзныхъ дорогъ Г. Конъ и Вейксъ-Глонъ объясняютъ слѣдующими причинами.

Прежде всего этому способствуетъ, говоритъ Г. Конъ [2]), такая же неясность понятій въ отношеніи жел. дорогъ, какая имѣетъ мѣсто и въ популярныхъ идеяхъ о естественной безвозмездности земли. Отвлеченныя представленія объ извѣстномъ естественномъ состояніи переносятся въ міръ дѣйствительности, въ которомъ такого естественнаго состоянія болѣе не существуетъ.

Представленіе о свободной дорогѣ, объ открытомъ теченіи рѣки которыя природа предоставляетъ каждому въ свободное пользованіе, ставится на мѣсто тѣхъ сухопутныхъ и водныхъ путей сообщенія, которыя въ своемъ современномъ искусственномъ видѣ никогда не были продуктомъ природы, но сдѣлались тѣмъ, чѣмъ они являются въ настоящее время, лишь благодаря трудной и дорогой техникѣ. Въ томъ же направленіи вліяютъ традиціи патріархальнаго государ-

[1]) Prof Dr. Walter Lotz, Verkehrsentwiklung in Deutschland 1800—1900. Стр. 41, 56 и слѣд.

[2]) G. Cohn, B. III стр. 777, 798—800, 1000—1001.

ства: населеніе, привыкшее къ постоянной опекѣ и заботливости со стороны высшей власти, продолжаетъ взирать на нее съ усиленной надеждой и ожиданіями и въ настоящее время, когда государство давно уже утратило свой прежній патріархальный характеръ. Возникъ разладъ между правами и обязанностями, потому что народъ еще недостаточно созрѣлъ для тѣхъ нравственныхъ требованій, которыя предъявляются къ нему современнымъ государствомъ, основаннымъ на всеобщемъ участіи въ немъ гражданъ и на всеобщихъ правахъ по отношенію къ нему. Новыя права въ государствѣ развили и распространили привычку предъявлять къ государству требованія, чувство же отвѣтственности по обязанностямъ, вытекающимъ изъ этихъ правъ, осталось въ своемъ развитіи позади. Это обнаруживается съ наибольшею яркостью въ сферѣ тѣхъ отношеній гражданъ къ государству, которыя имѣютъ финансовое значеніе. Каждый требуетъ финансовыхъ жертвъ отъ государства, не сознавая того, что казна патріархальнаго властителя прошедшихъ вѣковъ, но никакъ не финансовое существо современнаго государства, можетъ приносить подобныя жертвы, не задаваясь вопросомъ о связи ихъ съ тѣми цѣлями, ради которыхъ онѣ приносятся, и со средствами ихъ возмѣщенія.

Наконецъ, въ третьихъ, той же тенденціи къ предъявленію преувеличенныхъ требованій по отношенію къ средствамъ сношенія вообще и къ желѣзнымъ дорогамъ въ частности способствуетъ и выработавшееся воззрѣніе, что дѣйствительно одною изъ крупныхъ задачъ современнаго государства является принесеніе односторонних жертвъ въ пользу нѣкоторыхъ частей общества, конечно, при условіи, что за это говорятъ соображенія о матеріальной недостаточности послѣднихъ. Примѣрами могутъ служить безвозмездность обученія въ народныхъ школахъ, помощь отдѣльнымъ группамъ населенія во время кризисовъ и народныхъ бѣдствій; подобнымъ же образомъ дѣйствуютъ и сами учрежденія по сношеніямъ и перевозкѣ (Verkehrsanstalten), изъ публичнаго характера управленія которыхъ совершенно правильно вытекаетъ извѣстная широта образа дѣйствій (gewisse Grossartigkeit) въ отдѣльныхъ случаяхъ, принятіе во вниманіе интересовъ недостаточныхъ элементовъ общества или запущенныхъ (vernachlässigte) областей страны, наконецъ, болѣе далекій взглядъ на будущее, не ограничивающійся узкимъ кругомъ обстоятельствъ даннаго момента. Однако, этотъ характеръ крупныхъ предпріятій и общественныхъ учрежденій, въ рукахъ которыхъ по необходимости сосредоточивается управленіе важнѣйшими средствами сношеній, легко приводитъ въ нашъ демократическій вѣкъ къ требованію, чтобы эти учрежденія, предоставляя свои услуги обществу, пренебрегали тѣми счетными границами, которыя могутъ сдѣлать болѣе узкимъ кругъ

пользующихся этими услугами. Новѣйшія государственныя желѣзныя дороги, почты, телеграфы и телефоны тѣмъ скорѣе пріобрѣтали популярность, чѣмъ болѣе сопровождались мнѣніемъ, что услуги ихъ предоставляются всему обществу безразлично, съ полнымъ игнорированіемъ всякихъ соображеній объ экономіи.

Г Конъ слѣдующимъ образомъ резюмируетъ источники и причины могущественныхъ предразсудковъ и ложныхъ воздѣйствій въ области разсматриваемыхъ вопросовъ: борьба просвѣщенія противъ стараго государства и противъ фискальности его управленія, привычка къ безотвѣтственной оппозиціи, которая всегда говоритъ о правахъ народа и никогда о его обязанностяхъ, воззрѣніе на народъ, какъ на однородную массу индивидуумовъ, а не какъ на множество противоположныхъ интересовъ, смѣшеніе характера общественныхъ учрежденій по сношеніямъ и перевозкѣ съ характеромъ элементарныхъ государственныхъ установленій, агитаторская ловкость, съ которою сильное представительство крупныхъ интересовъ умѣетъ въ новѣйшее время облекать свои желанія въ форму элементарныхъ государственныхъ задачъ, наконецъ, близорукость, радикальныхъ партій, которыя, не понимая истиннаго существа представляемыхъ ими интересовъ, даютъ ослѣплять себя этой внѣшней формой.

Еще болѣе рѣзко выражается по тому же поводу Фр. Вейксъ-Глонъ [1]). По его мнѣнію, чрезвычайная популярность принципа „общественно-хозяйственнаго“ (gemeinwirtschaftlichen) управленія средствами сношеній основывается на томъ, что требованія этого принципа являются призывами къ карману каждаго частнаго лица. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, въ существующей въ этой области шаткости и неопредѣленности руководящихъ идей и принциповъ виновата, по его мнѣнію, въ значительной степени и наука, которая слишкомъ долго смотрѣла на дѣло организаціи и управленія средствами сообщеній черезъ очки устарѣвшей финансовой теоріи, чрезмѣрно выдвигала на первый планъ и преувеличивала значеніе момента общеполезности, не умѣла въ достаточной степени освободиться отъ популярнаго оптимизма, который сопровождаетъ всѣ успѣхи въ технической области, и черезъ это создала тотъ распространенный недостатокъ чувства отвѣтственности, который сказывается въ требованіяхъ, повсюду предъявляемыхъ къ средствамъ сообщенія, въ смыслѣ упомянутой фальшивой общеполезности. Стремленіе науки обособлять и раздѣлять для цѣлей анализа неразрывно связанные между собою элементы народнаго хозяйства привело къ тому, что образовалась пропасть, часто непереходимая, съ одной стороны между тѣми требованіями, которыя счи-

[1]) Fridrich Freiherr zu Weichs-Glon. Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Tubingen. 1894. Стр. IV, 1—8

тают себя въ правѣ предъявлять къ средствамъ сообщенія, какъ къ общеполезнымъ учрежденіямъ, и для которыхъ не такъ скоро можно найти границы, потому что они коренятся въ своекорыстныхъ стремленіяхъ единичныхъ хозяйствъ, а съ другой стороны тѣми требованіями, которыя дѣйствительно было бы правильно предъявить къ средствамъ сообщенія, какъ къ составному элементу государственнаго хозяйственнаго организма. По господствующему воззрѣнію, подъ именемъ „народнаго хозяйства“ разумѣютъ простую совокупность индивидуальныхъ хозяйствъ, сумму ихъ, оставляя безъ вниманія принадлежность ихъ къ высшимъ хозяйственнымъ и общественнымъ единицамъ и, слѣдовательно, не принимая въ соображеніе ихъ положеніе и задачи по отношенію къ этимъ высшимъ единицамъ. Въ такомъ воззрѣніи лежитъ крупная принципіальная ошибка. На самомъ дѣлѣ не существуетъ подобной безсвязной неорганизованной массы отдѣльныхъ хозяйствъ, вся дѣятельность которыхъ, согласно самому понятію „хозяйства“, была бы направлена на покрытіе потребностей въ имущественныхъ благахъ (auf die Deckung des Güterbedarfes); это противорѣчитъ самой природѣ человѣческаго общества. „Народное хозяйство“, въ смыслѣ указаннаго собирательнаго понятія суммы, не есть органическое цѣлое. Поэтому стремленіе разсматривать вопросъ о природѣ, положеніи и задачахъ средствъ сообщенія по соотношенію ихъ къ „народному хозяйству“ въ этомъ смыслѣ привело на самомъ дѣлѣ къ тому, что отношенія между каждымъ даннымъ единичнымъ хозяйствомъ или отдѣльнымъ индивидуумомъ съ одной стороны и средствами сообщеній—съ другой, были признаны типичными для соотношенія между послѣдними и совокупностью всѣхъ отдѣльныхъ хозяйствъ, т. е. „народнымъ хозяйствомъ“, и стали исходнымъ основаніемъ для всякихъ изслѣдованій и разсужденій. Отсюда само собою должно было получиться положеніе, что выгоды, извлекаемыя отдѣльными хозяйствами изъ пользованія средствами сообщеній, тѣмъ значительнѣе, чѣмъ съ меньшими пожертвованіями это пользованіе связано. Этотъ выводъ впослѣдствіи былъ обобщенъ и получилъ полное развитіе въ очень распространенной доктринѣ, по которой „народнохозяйственная польза средствъ сообщенія тѣмъ выше, чѣмъ ниже платы, взимаемыя за ихъ услуги“. Такимъ образомъ, этотъ такъ называемый „народнохозяйственный“ моментъ получилъ въ наукѣ, литературѣ и частью даже на практикѣ (по отношенію къ государственнымъ средствамъ сообщенія) рѣшительное преобладаніе надъ „финансовымъ“ или „фискальнымъ“ и сдѣлался руководящимъ принципомъ при сужденіяхъ объ экономическомъ значеніи и задачахъ средствъ сообщенія. Этому помогли еще два обстоятельства. Съ одной стороны, ошибочная тарифная политика частныхъ желѣзныхъ дорогъ и неправильное примѣненіе ими принциповъ, которые сами по себѣ

совершенно вѣрны. Стремясь къ наибольшей чистой выручкѣ, онѣ ошибочно держали нерѣдко слишкомъ высокіе тарифы, сковывавшіе обороты, и отказывались, если ихъ не принуждала къ тому конкурренція, отъ удовлетворенія самыхъ разумныхъ и справедливыхъ требованій. Съ другой стороны, тому же способствовала ссылка на принципы, принятые государствами для управленія другими родами средствъ сообщенія, каковы почта и телеграфъ; въ эти принципы вѣрили какъ въ аксіомы, и они служили удобнымъ подтвержденіемъ положенія, что такъ называемое „общественно-хозяйственное“ управленіе средствами сообщеній вообще, въ томъ числѣ и желѣзными дорогами, одно только соотвѣтствуетъ интересамъ общаго блага и одно только оно и можетъ быть допущено. Въ концѣ концовъ принципы „народнохозяйственнаго“ и „общественнохозяйственнаго“ управленія пріобрѣли чрезвычайно широкую популярность, утративъ всякую строго научную опредѣленность и обратившись въ очень удобные агитаціонные лозунги, которыми легко могъ пользоваться каждый заинтересованный и которые немало способствовали принятію ошибочныхъ и вредныхъ мѣръ Въ настоящее время терминами: „народнохозяйственный“ и „общественно-хозяйственный“ одинаково пользуются какъ для того, чтобы характеризовать значеніе, напр., такого грандіознаго учрежденія, обнимающаго цѣлый земной шаръ, какъ всемірный почтовый союзъ, такъ и для того, чтобы защитить и поддержать интересы какого-либо отдѣльнаго предпріятія, напр., добиться льготъ и тарифныхъ пониженій для какой-либо фабрики.

А между тѣмъ всякое сомнѣніе въ цѣлесообразности принципа „общественно-хозяйственнаго“ управленія средствами сообщенія, всякое возраженіе противъ этой системы, всякая попытка противодѣйствовать примѣненію ея на практикѣ вызываютъ, говоритъ Вейксъ-Глонъ, въ отвѣтъ сострадательное пожиманіе плечами, пренебреженіе и даже упрекъ въ узкомъ отстаиваніи фискальныхъ интересовъ. Въ этомъ сейчасъ же усматриваютъ бюрократизмъ, который рѣшительно неспособенъ къ дѣйствительному пониманію истинныхъ потребностей, крупныхъ экономическихъ вопросовъ и широкаго разрѣшенія ихъ.

Таковы взгляды Густава Кона и Вейксъ-Глона на причины, обусловливающія широкую популярность идей и принциповъ, требующихъ полной безплатности или возможно большей дешевизны услугъ, оказываемыхъ публикѣ различными родами средствъ сношенія и сообщенія. Эти взгляды можно съ полною справедливостью примѣнить и къ намъ, въ особенности по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ. Безплатность желѣзнодорожныхъ услугъ и всевозможныя тарифныя пониженія пользуются у насъ никакъ не меньшимъ, а скорѣе еще большимъ сочувствіемъ, чѣмъ въ западно-европейской публикѣ. Въ огромномъ большинствѣ нашей публики, притомъ не только

заинтересованной непосредственно въ томъ, чтобы платить возможно меньше за услуги желѣзныхъ дорогъ, но и не имѣющей прямого или ближайшаго отношенія къ желѣзнодорожному транспорту, существуетъ просто какая-то непобѣдимая симпатія ко всякимъ: „народнохозяйственнымъ“, „общественно хозяйственнымъ“, „государственнымъ“ и всякимъ инымъ системамъ управленія желѣзнодорожными тарифами, если только эти системы такъ или иначе могутъ обѣщать какую-либо поддержку требованіямъ безплатности или дешевизны желѣзнодорожнаго транспорта во что бы то ни стало. И вызывается это у насъ тѣми же причинами, на которыя указываютъ Густавъ Конъ и Вейксъ-Глонъ и которыя у насъ проявляются съ еще большею силою, чѣмъ на западѣ. Неопредѣленность и шаткость понятій и недостатокъ чувства отвѣтственности за тѣ требованія, которыя можно предъявлять къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, доходятъ у насъ до крайней степени. Иногда кажется, что имѣешь дѣло съ принципіальнымъ отрицаніемъ правъ собственности акціонерныхъ компаній на принадлежащія имъ линіи или со взглядомъ на государственныя желѣзныя дороги — это колоссальное общее достояніе всего народа — какъ на какую то res nullius, которую всякій желающій въ правѣ захватить въ свою исключительную пользу. Все это заставляетъ насъ остановиться на разсмотрѣніи принципа безвозмездности желѣзнодорожнаго транспорта и подробно выяснить, насколько система управленія желѣзнодорожными тарифами, руководящаяся этимъ принципомъ, дѣйствительно соотвѣтствуетъ общему началу справедливости и въ какой мѣрѣ она можетъ быть оправдана съ точки зрѣнія экономической цѣлесообразности.

Съ точки зрѣнія справедливости, основаніемъ для этой системы служитъ убѣжденіе въ томъ, что блага современнаго желѣзнодорожнаго транспорта, по крайней мѣрѣ приблизительно, распространяются равномѣрнымъ образомъ на всѣ классы и группы населенія страны, не ограничиваясь тѣми хозяйствами и лицами, которыя непосредственно пользуются услугами желѣзныхъ дорогъ, но принося черезъ ихъ посредство соотвѣтственную косвенную выгоду всему народному хозяйству и всему населенію страны. Эта всеобщность и равномѣрность распредѣленія выгодъ, создаваемыхъ современными средствами сношенія, достигаются согласно разсматриваемому мнѣнію тѣмъ полнѣе и успѣшнѣе, чѣмъ ниже платы, взимаемыя за ихъ услуги. Поэтому-то принятіе части или даже всѣхъ расходовъ по устройству и содержанію различныхъ усовершенствованныхъ средствъ сношенія на общегосударственный счетъ и объявляется совершенно справедливымъ и согласнымъ съ общими интересами всего населенія страны.

Это популярное оптимистическое воззрѣніе на условія и результаты пользованія почтою, телеграфомъ и желѣзными дорогами не

раздѣляется, какъ мы уже упоминали, ни однимъ изъ такихъ авторитетныхъ писателей-экономистовъ по вопросамъ о современныхъ средствахъ сношенія и сообщенія, каковы Густавъ Конъ, Эмиль Саксъ, Вейксъ-Глонъ и др. Это, впрочемъ, вполнѣ понятно въ виду того, что приведенное мнѣніе при ближайшемъ анализѣ научной критики оказывается совершенно лишеннымъ какихъ-либо серьезныхъ основаній.

Прежде всего нельзя не замѣтить, что на самомъ дѣлѣ существуетъ лишь теоретическая возможность равномѣрнаго и всеобщаго пользованія современными средствами сношенія, но на практикѣ эта возможность осуществляется отдѣльными лицами неизбѣжно въ соотвѣтствіи съ экономическимъ и жизненнымъ положеніемъ каждаго изъ нихъ, а слѣдовательно не только неодинаково, хотя бы самымъ приблизительнымъ образомъ, но съ безконечнымъ разнообразіемъ. Извѣстенъ подсчетъ французскаго писателя Маркфуа, который нашелъ, что во Франціи половина отправляемыхъ телеграммъ подается въ биржевые часы. И хотя, какъ замѣчаетъ Вейксъ-Глонъ, не существуетъ статистики, которая показывала бы размѣры пользованія почтою и телеграфомъ со стороны различныхъ хозяйственныхъ и соціальныхъ группъ, но само собою очевидно, что представители дѣловыхъ сферъ, торговыхъ и промышленныхъ, равно какъ и просто богатые люди, обращаются къ услугамъ этихъ учрежденіи несравненно чаще, чѣмъ рабочіе, ремесленники, крестьяне. Условія жизни и матеріальное положеніе этихъ соціальныхъ группъ настолько различны, что даже при полной безвозмездности услугъ почты и телеграфа не можетъ быть и рѣчи, чтобы онѣ пользовались сколько-нибудь равномѣрно выгодами этихъ усовершенствованныхъ средствъ сношенія. Установленіе мнимо-общеполезныхъ расточительныхъ тарифовъ не только не способствуетъ дѣйствительно всеобщему распространенію этихъ выгодъ, но, напротивъ того, приводитъ, какъ справедливо утверждаетъ Вейксъ-Глонъ, къ крайне несправедливому и неравномѣрному распредѣленію ихъ, притомъ во вредъ огромному большинству населенія. Послѣднее даже при самыхъ низкихъ тарифахъ по необходимости мало пользуется услугами почты и телеграфа, а между тѣмъ эти тарифы развиваютъ въ средѣ достаточныхъ классовъ совершенно расточительное пользованіе этими средствами сношенія, которое на самомъ дѣлѣ не даетъ никакихъ дѣйствительно общеполезныхъ результатовъ; такимъ образомъ, пониженные тарифы, сокращая государственные доходы, вмѣстѣ съ тѣмъ увеличиваютъ расходы эксплоатаціи и, слѣдовательно, въ концѣ концовъ, приводятъ къ усиленію податного бремени главной массы населенія.

Въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ еще менѣе, чѣмъ въ отношеніи почтъ и телеграфовъ, можно говорить о равномѣрномъ распре-

дѣленіи ихъ выгодъ на всѣ отдѣльныя хозяйства страны или на всѣ классы и группы населенія. Тогда какъ сѣть почтовыхъ учрежденій захватываетъ не только всѣ крупнѣйшіе населенные или промышленные пункты, но даже огромное множество мелкихъ селъ и деревень, мѣстности, которыя могутъ обращаться къ услугамъ желѣзныхъ дорогъ, ограничиваются болѣе или менѣе узкою полосою по сторонамъ рельсоваго пути, такъ что цѣлые огромные производительные раіоны вынуждены пользоваться исключительно гужевыми и водяными путями сообщенія. Но даже въ предѣлахъ раіоновъ желѣзныхъ дорогъ только тѣ лица пользуются услугами этихъ путей сообщенія для перевозки грузовъ, которыя вообще имѣютъ надобность въ отправкѣ товаровъ, для тѣхъ же, кто не имѣетъ товаровъ для отправки, желѣзная дорога не можетъ дать никакихъ прямыхъ выгодъ, хотя бы пользованіе ею было даже совершенно безвозмездно. Что касается личнаго передвиженія по желѣзной дорогѣ, то таковое, независимо отъ дороговизны или дешевизны пассажирскаго тарифа, требуетъ еще затраты времени и разнаго рода побочныхъ расходовъ и уже по одной этой причинѣ пользованіе рельсовыми путями для цѣлей личнаго передвиженія является безконечно разнообразнымъ для различныхъ группъ населенія. Такимъ образомъ, предоставленіе желѣзныхъ дорогъ во всеобщее безвозмездное пользованіе съ принятіемъ расходовъ по ихъ сооруженію и эксплоатаціи на общегосударственныя средства отнюдь не можетъ быть оправдываемо несуществующею равномѣрностью распредѣленія выгодъ желѣзнодорожнаго транспорта между различными группами и классами населенія Но разсматриваемая система могла бы быть признана все-таки справедливою, если бы было доказано, что пользованіе выгодами желѣзнодорожнаго транспорта, хотя не равномѣрное и не всеобщее, тѣмъ не менѣе соотвѣтствуетъ распредѣленію между различными группами и классами населенія податныхъ тягостей, которыя они несутъ для пополненія общегосударственныхъ средствъ. Однако, и это предположеніе является совершенно неправильнымъ. При дифференцированіи современнаго общества, какъ въ отношеніи финансовыхъ силъ, такъ и въ отношеніи потребностей и профессіональныхъ интересовъ, а равно при принадлежности заинтересованныхъ лицъ къ самымъ разнообразнымъ крупнымъ и мелкимъ союзамъ, представляется, говоритъ Густавъ Конъ [1]), въ высокой степени невѣроятнымъ, чтобы упомянутыя жертвы и выгоды покрывали другъ друга, чтобы кругъ финансовой связи и общности совпадалъ съ кругомъ экономическихъ интересовъ, притомъ не только въ смыслѣ внѣшней принадлежности къ одному и тому же союзу, но и по степени дѣйствительнаго участія въ пользованіи доставляемыми имъ благами. На самомъ дѣлѣ, желѣзныя до-

[1]) G Cohn, III, 798.

роги приносятъ однимъ мѣстностямъ страны или группамъ населенія непосредственную огромную пользу, другимъ—сравнительно гораздо меньшую, для многихъ же эта польза не можетъ быть доказана въ какой-либо опредѣленной степени [1]).

Едва ли такимъ образомъ можно сомнѣваться въ томъ, что прямыя непосредственныя выгоды желѣзнодорожнаго транспорта распредѣляются между населеніемъ каждой страны, между различными его группами и классами, равно какъ и между различными мѣстностями весьма неравномѣрнымъ образомъ. Менѣе очевидной представляется ошибочность мнѣнія, по которому распредѣленіе благъ желѣзнодорожнаго транспорта является всеобщимъ и равномѣрнымъ въ силу той косвенной пользы, которую получаетъ отъ желѣзныхъ дорогъ все населеніе страны чрезъ посредство тѣхъ отдѣльныхъ лицъ, хозяйствъ, мѣстностей или группъ населенія, которыя непосредственно пользуются услугами желѣзныхъ дорогъ Эта косвенная польза собственно и разумѣется, когда говорятъ о такъ называемой народнохозяйственной или общественно-хозяйственной пользѣ желѣзныхъ дорогъ. Это понятіе и служитъ самымъ главнымъ основаніемъ разсматриваемой системы, а потому необходимо ближе выяснить возможное его содержаніе и разсмотрѣть насколько ссылка на него дѣйствительно могла бы оправдывать, въ отношеніи управленія желѣзнодорожными тарифами, отказъ отъ общихъ принциповъ хозяйственности.

Выше мы подробно разсмотрѣли существенныя особенности желѣзнодорожнаго транспорта, каковы: дешевизна, массовый характеръ перевозокъ, скорость, регулярность, безопасность, наконецъ, приспособленіе перевозки къ особеннымъ свойствамъ перевозимаго груза, и пришли къ заключенію, что экономическое значеніе всѣхъ этихъ особенностей сводится къ огромному сокращенію тѣхъ затратъ труда и капитала, которыя при прежнихъ способахъ перевозки были вообще необходимы для перемѣщенія людей и грузовъ. Въ этомъ отношеніи роль желѣзныхъ дорогъ въ общемъ ходѣ и развитіи народнаго хозяйства совершенно аналогична съ ролью всякихъ вообще машинъ, техническихъ усовершенствованій и изобрѣтеній. Еще Книсъ высказалъ, что вопросъ о вліяніи желѣзныхъ дорогъ на народное хозяйство сводится къ опредѣленію тѣхъ экономическихъ послѣдствій примѣненія къ дѣлу транспорта машинной работы съ механическимъ двигателемъ, которое и въ этой области даетъ такія же по количеству и качеству выгоды, какія получались въ области промышленной фабрикаціи повсюду, гдѣ человѣческая и животная рабочая сила могли быть замѣнены работою машинъ [2]). Дѣйствительно, все огромное вліяніе желѣзныхъ дорогъ не только на экономическую жизнь совре-

[1]) E Kank, Das Eisenbahntarifwesen etc стр 60.

[2]) E. Sax, B. II, стр 3.

менныхъ народовъ, на ростъ ихъ производительныхъ силъ и національнаго богатства, но также и на всѣ стороны ихъ культурнаго, общественнаго и государственнаго бытія, сводится въ концѣ концовъ къ указанной основной экономической функціи ихъ — къ уменьшенію необходимыхъ для удовлетворенія потребностей народнаго хозяйства въ транспортѣ затратъ труда и капитала. Только эта экономическая функція желѣзныхъ дорогъ и можетъ служить источникомъ ихъ народно-хозяйственнаго или общественно-хозяйственнаго значенія въ истинномъ смыслѣ слова. Это значеніе желѣзныхъ дорогъ обусловливается какъ тѣмъ, что указанная ихъ функція создаетъ новую прибавку въ общей экономіи народнаго хозяйства и вызываетъ новое развитіе его производительныхъ силъ, такъ равно и тѣмъ, что достигаемыя, благодаря желѣзнымъ дорогамъ сбереженія капитала и труда не остаются всецѣло въ рукахъ тѣхъ, кто пользуется непосредственно ихъ услугами, но путемъ пониженія цѣнъ на перевозимые грузы переходятъ черезъ посредство этихъ лицъ къ другимъ классамъ и группамъ населенія, пока не достигаютъ дѣйствительныхъ потребителей, и такимъ образомъ, въ концѣ концовъ, доставляютъ облегченіе удовлетворенію потребностей болѣе или менѣе широкихъ круговъ населенія. Въ этомъ собственно заключается и этимъ же исчерпывается все народно-хозяйственное значеніе желѣзныхъ дорогъ.

Однако, какъ бы ни было огромно значеніе указанной основной функціи желѣзныхъ дорогъ и многоразлично воздѣйствіе ея на всѣ стороны народнаго хозяйства, не слѣдуетъ преувеличивать общей роли желѣзныхъ дорогъ и приписывать имъ, сверхъ того, еще и такія функціи, которыя свойственны собственно лишь основнымъ государственнымъ установленіямъ, каковы: охрана внутренней и внѣшней безопасности, отправленіе правосудія, народное просвѣщеніе и т. п. Существенное отличіе этихъ отраслей государственнаго управленія отъ различныхъ видовъ экономической дѣятельности, хотя бы послѣдняя исходила даже не отъ частныхъ лицъ и предпріятій, но отъ самого государства, заключается въ томъ, что первыя имѣютъ своею цѣлью общіе интересы цѣлаго, тогда какъ всякая экономическая дѣятельность направлена на удовлетвореніе частныхъ интересовъ, отдѣльныхъ потребностей, хотя бы и неопредѣленнаго множества лицъ. Важнѣйшимъ результатомъ дѣятельности элементарныхъ государственныхъ установленій является созданіе необходимыхъ условій для общей жизни всей націи; разсчитать и опредѣлить, какія выгоды и въ какомъ размѣрѣ получаются отдѣльными лицами въ каждомъ данномъ случаѣ проявленія высшей государственной дѣятельности представляется положительно невозможнымъ. Эти выгоды входятъ, какъ говоритъ Густавъ Конъ, невидимо и нераздѣльно въ составъ атмосферы общей жизни націи. Это обстоятельство, вмѣстѣ съ огромными

расходами, вызываемыми исполненіемъ основныхъ государственныхъ функцій, совершенно исключаетъ не только справедливость, но даже и самую возможность достиженія точнаго соотвѣтствія между выгодами, получаемыми непосредственно заинтересованными лицами, и тѣми издержками, которыя несетъ государство въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ исполненія сказанныхъ функцій. Это представляется совершенно очевиднымъ въ отношеніи дѣйствій арміи и флота, выступающимъ иногда на защиту, повидимому, совершенно частныхъ интересовъ отдѣльныхъ лицъ, находящихся вдали отъ родины гдѣ-либо среди полудикихъ племенъ. Однако, въ такихъ случаяхъ не можетъ быть и рѣчи о томъ, чтобы требовать отъ этихъ частныхъ лицъ возмѣщенія издержекъ, понесенныхъ государствомъ при вмѣшательствѣ въ ихъ пользу Это было бы и несправедливо, потому что дѣйствительнымъ мотивомъ такихъ дѣйствій арміи и флота служитъ поддержаніе престижа государства и расширеніе сферы общихъ экономическихъ или политическихъ интересовъ націи, и въ то же время неосуществимо, потому что принятіе соотвѣтственныхъ огромныхъ издержекъ частными лицами на свои счетъ, если бы даже и было по ихъ средствамъ, то не оправдывалось бы ихъ непосредственными частными выгодами. Поэтому всѣ вообще издержки по содержанію арміи и флота цѣликомъ принимаются на общегосударственный счетъ. Нѣсколько инымъ характеромъ отличается финансовый принципъ, лежащій въ основаніи организаціи отправленія правосудія, хотя по основной своей задачѣ эта отрасль государственнаго управленія принципіально совершенно одинакова съ охраною внѣшней безопасности государства. При отправленіи правосудія государство прежде всего стремится къ установленію общей прочности личныхъ и имущественныхъ правъ, къ созданію, какъ принято выражаться, атмосферы правового порядка, которая необходима для самого существованія государственнаго общенія и которая въ отношеніи отдѣльныхъ лицъ наиболѣе полезна именно тѣмъ, кто наименѣе сознаетъ ея присутствіе. Однако, на-ряду съ этими невидимыми и неосязаемыми благодѣяніями государственнаго союза, дѣятельность судебныхъ установленій по охранѣ и возстановленію правъ отдѣльныхъ лицъ приноситъ этимъ послѣднимъ еще особенную пользу, за которую справедливо взимать съ нихъ и особенную пошлину. Такія пошлины повсюду служатъ для возмѣщенія одной части общихъ издержекъ государства по отправленію правосудія, другая же часть этихъ издержекъ покрывается путемъ обыкновенныхъ налоговъ, уплачиваемыхъ всѣмъ обществомъ за получаемое имъ коллективное благо правового порядка. Въ пользу установленія особенныхъ судебныхъ пошлинъ говорятъ и соображенія цѣлесообразности, такъ какъ необходимость уплаты такихъ пошлинъ предупреждаетъ возбужденіе неосновательныхъ и ничтожныхъ претензій и, такимъ образомъ, удер-

живаетъ судебную дѣятельность государства, а слѣдовательно и сопряженные съ нею расходы въ предѣлахъ разумной потребности.

Совершенно инымъ характеромъ, сравнительно съ этими элементарными государственными функціями, отличаются услуги, оказываемыя населенію различными учрежденіями и предпріятіями, служащими для сношенія и сообщенія. Существенное отличіе послѣднихъ заключается въ томъ, что своею дѣятельностью онѣ не создаютъ, какъ справедливо замѣчаетъ Густавъ Конъ, ничего подобнаго невидимой атмосферѣ, которая служитъ всѣмъ нераздѣльно какъ одному цѣлому. Когда полиція безопасности предупреждаетъ нарушеніе чьихъ-либо личныхъ или имущественныхъ правъ, или судъ своимъ приговоромъ возстановляетъ нарушенныя права, то этимъ приносится такая же или даже еще большая польза и всѣмъ прочимъ членамъ общества, совмѣстная жизнь и дѣятельность которыхъ были бы прямо невозможны при отсутствіи увѣренности въ обезпеченности личныхъ и имущественныхъ правъ каждаго. Совершенно иначе дѣйствуютъ желѣзныя дороги, почты, телеграфы и т. п. Все, что они дѣлаютъ, можетъ быть разложено на отдѣльныя штуки, части, центнеры, мили и т. п. и соотвѣтственно оплачено [1]). При этомъ услуги средствъ сношенія, напр., желѣзной дороги по доставкѣ сырого матеріала или топлива какой-либо данной фабрикѣ непосредственно ни въ какомъ отношеніи не обезпечиваютъ и не облегчаютъ правильнаго хода другихъ однородныхъ фабричныхъ предпріятій. Конечно, учрежденія, служащія для сношеній и сообщеній, имѣютъ задачею оказывать услуги государственному управленію, какъ военному, такъ и гражданскому. Иногда, какъ выше было упомянуто, задачи этого рода являются въ такой степени настоятельными, что государство даже сооружаетъ жел. дороги, почты и телеграфы спеціально для своихъ надобностей, устраняя частный оборотъ отъ пользованія ими. Но и въ этихъ случаяхъ нѣтъ никакихъ, ни принципіальныхъ, ни практическихъ препятствій къ тому, чтобы каждая услуга почты, телеграфа, желѣзныхъ дорогъ и т. п., оказанная управленію гражданскому или военному, была разсчитана и оплачена такимъ же образомъ, какъ и соотвѣтственныя услуги интересамъ частнаго оборота. Фактически это и дѣлается въ широкихъ размѣрахъ, и чѣмъ больше проводится этотъ принципъ, тѣмъ большая точность достигается во взаимныхъ отношеніяхъ и услугахъ между различными отраслями государственнаго управленія. Конечно, этотъ принципъ еще болѣе приложимъ къ услугамъ, оказываемымъ частному обороту, частнымъ интересамъ. Здѣсь всякое перемѣщеніе товара, передвиженіе людей, передача извѣстія должна быть оплачена покупателемъ услуги, какъ вообще въ народномъ хозяйствѣ оплачивается все, что дѣлается для производительныхъ или по-

[1]) Cohn, III. 801.

требительныхъ цѣлей. Правда, нельзя оспаривать, что всякое удешевленіе сказанныхъ услугъ, а тѣмъ болѣе безвозмездное предоставленіе ихъ можетъ черезъ посредство потребителеи этихъ услугъ пойти на пользу и другимъ лицамъ. Но это же самое имѣетъ мѣсто и въ отношеніи многихъ другихъ предметовъ, служащихъ для удовлетворенія нуждъ производства или потребленія, и, однако, отнюдь не служитъ основаніемъ для того, чтобы все или часть стоимости этихъ предметовъ, напр., угля, хлѣба и т. п, была принимаема на общегосударственныя средства, хотя возможно и даже вѣроятно, что удешевленіе этихъ предметовъ перемѣщается отъ тѣхъ, кому оно непосредственно достается, къ слѣдующимъ лицамъ, къ которымъ эти предметы переходятъ. Однако, остроумно замѣчаетъ Густавъ Конъ, настойчивость и усердіе, съ которыми непосредственно заинтересованныя группы обыкновенно домогаются такого удешевленія, не позволяютъ, въ виду обычныхъ мотивовъ человѣческаго образа дѣйствій, заключать о томъ, что требуемыхъ уступокъ желаютъ съ единственною только цѣлью, чтобы передать ихъ далѣе, другимъ заинтересованнымъ группамъ Поэтому представляется весьма сомнительнымъ, съ точки зрѣнія справедливости, жертвовать общими средствами въ пользу интересовъ какой-либо одной группы населенія, на основаніи шаткаго и невѣрнаго представленія, что эти пожертвованія впослѣдствіи снова пойдутъ на пользу всему обществу. Гораздо вѣрнѣе удерживать за обществомъ то, что ему принадлежитъ [1]).

Такимъ образомъ, предположеніе о всеобщности и равномѣрности распредѣленія между всѣми классами и группами населенія тѣхъ выгодъ, — прямыхъ или косвенныхъ, которыя создаются современными средствами сношенія, при ближайшемъ разсмотрѣніи, оказывается совершенно произвольнымъ. На самомъ дѣлѣ пользованіе услугами почтъ, телеграфовъ и въ особенности желѣзныхъ дорогъ неизбѣжно останется весьма неодинаковымъ для различныхъ классовъ и группъ населенія, даже при совершенно безвозмездномъ предоставленіи этихъ услугъ всѣмъ желающимъ. Всеобщность участія въ выгодахъ современныхъ средствъ сношенія отнюдь не достигается и перемѣщеніемъ этихъ выгодъ отъ хозяйствъ и предпріятій, которыя получаютъ ихъ непосредственно, къ другимъ кругамъ населенія. Но даже поскольку это дѣйствительно достигается, то и такая косвенная польза почты, телеграфовъ и желѣзныхъ дорогъ отнюдь не можетъ служить основаніемъ для принятія всѣхъ или части основныхъ и эксплоатаціонныхъ расходовъ по устройству и содержанію этихъ средствъ сношенія и сообщенія на общегосударственныя средства и для принятія системы безвозмездности ихъ услугъ для всѣхъ желающихъ.

Обратимся теперь къ разсмотрѣнію вопроса о допустимости

[1]) Cohn, III 802

этой системы съ точки зрѣнія цѣлесообразности ея для общихъ интересовъ народнаго хозяйства, ограничиваясь, однако, лишь вопросомъ объ однѣхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Для сужденія о степени цѣлесообразности системы безвозмездности желѣзнодорожнаго транспорта необходимо выяснить, какое вліяніе должна оказать эта система на расходы желѣзнодорожнаго хозяйства и на общій ходъ экономической жизни страны. Выше мы уже подробно выяснили то основное условіе, соблюденіе котораго представляется, по нашему мнѣнію, безусловно необходимымъ, чтобы развитіе желѣзнодорожнаго транспорта въ странѣ являлось дѣйствительно благопріятнымъ факторомъ въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства. Это условіе заключается въ извѣстномъ соотношеніи между тѣми издержками, которыя несетъ народное хозяйство на сооруженіе и содержаніе желѣзныхъ дорогъ, и тѣми реальными выгодами, которыя для него получаются отъ пользованія желѣзнодорожными услугами. Съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства не можетъ быть желательнымъ ни искусственное чрезмѣрное развитіе перевозокъ, ни искусственное же затрудненіе и ограниченіе количества ихъ. Общіе интересы требуютъ, чтобы потребленіе удовлетворялось привозными продуктами во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда производство этихъ продуктовъ на мѣстѣ потребленія требуетъ такихъ затратъ труда и капитала, которыя въ суммѣ превосходятъ издержки, необходимыя для производства ихъ въ другомъ мѣстѣ и для доставки на мѣсто потребленія. Напротивъ того, если преимущества какого-либо пункта въ отношеніи издержекъ производства не настолько значительны, чтобы возмѣстить народному хозяйству съ нѣкоторымъ излишкомъ тѣ расходы, которые оно несетъ при совершеніи транспорта, то въ такомъ случаѣ общіе интересы требуютъ, чтобы потребленіе удовлетворялось продуктами мѣстнаго производства, такъ какъ развитіе перевозокъ при такихъ условіяхъ означало бы не лучшее использованіе капиталовъ и производительныхъ силъ страны, но непроизводительное расточеніе нѣкоторой части ихъ. Истинная задача желѣзнодорожной тарификаціи и заключается въ созданіи такого положенія, при которомъ перевозились бы именно такіе предметы и въ такихъ сообщеніяхъ, которые даютъ наибольшія выгоды народному хозяйству Поэтому отвѣчающей общимъ интересамъ народнаго хозяйства можетъ быть признана только такая система пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ, которая дѣйствительно обезпечиваетъ указанное соотношеніе между расходами, падающими на народное хозяйство по удовлетворенію потребностей страны въ желѣзнодорожномъ транспортѣ, и тѣми реальными выгодами, которыя получаются ею отъ передвиженія пассажировъ и грузовъ. Всякое нарушеніе указаннаго соотношенія есть не что иное, какъ простой минусъ въ общей

экономіи страны и неизбѣжно отражается въ большей или меньшей степени извращеніемъ правильнаго хода и успѣшнаго развитія народнаго хозяйства. Если взглянуть съ этой точки зрѣнія на систему безвозмезднаго предоставленія желѣзныхъ дорогъ во всеобщее пользованіе, то нельзя не видѣть, что эта система не только не обезпечиваетъ, но по самому существу своему даже прямо противоположна возможности установленія необходимаго соотношенія между издержками и стоимостью желѣзнодорожныхъ перевозокъ съ одной стороны и ожидаемыми отъ нихъ полезными результатами — съ другой. Въ самомъ дѣлѣ, это соотношеніе можетъ быть достигнуто только тѣмъ, что какъ отправители, такъ и сами желѣзныя дороги будутъ поставлены въ такія условія, при которыхъ, первые въ силу собственныхъ интересовъ будутъ требовать, а вторыя, по тѣмъ же мотивамъ или въ силу обязательствъ, наложенныхъ на нихъ государствомъ, будутъ совершать лишь наиболѣе полезныя въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства перевозки. Между тѣмъ при системѣ безвозмездности желѣзнодорожнаго транспорта лицо заинтересованное въ перевозкѣ и требующее ея совершенія, освобождается отъ какого бы то ни было отношенія къ сопряженнымъ съ нею издержкамъ и потому при разсчетѣ ожидаемыхъ выгодъ вовсе не имѣетъ надобности считаться съ этими издержками. Съ другой стороны, желѣзныя дороги обязаны предоставлять свои услуги всѣмъ и каждому на одинаковыхъ условіяхъ, не имѣя никакой возможности дѣлать какое-либо различіе между отдѣльными категоріями перевозокъ въ зависимости отъ ихъ значенія въ общей совокупности операцій желѣзнодорожнаго хозяйства. Послѣдствія такого положенія очевидны. Прежде всего въ результатѣ отмѣны провозныхъ платъ получилось бы огромное увеличеніе перевозокъ, и размѣры этого роста желѣзнодорожнаго движенія, въ особенности товарнаго, нельзя опредѣлить напередъ даже самымъ приблизительнымъ образомъ. Въ настоящее время, при необходимости возмѣщать желѣзнымъ дорогамъ въ видѣ провозныхъ платъ расходы передвиженія груза, существуютъ опредѣленныя естественно-экономическія границы для развитія перевозокъ; послѣднія производятся лишь въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ разницы въ издержкахъ производства, въ качествѣ товара или въ цѣнахъ на него, въ разныхъ мѣстахъ настолько значительны, что дѣйствительно покрываютъ стоимость транспорта. При допущеніи же безвозмездности пользованія желѣзными дорогами, самыя незначительныя различія въ издержкахъ производства, качествѣ или цѣнѣ, которыя при системѣ взиманія провозныхъ платъ вовсе не могутъ оправдать никакого транспорта или развѣ достаточны для покрытія расходовъ перевозки лишь на ничтожныхъ разстояніяхъ, будутъ совершенно достаточны для того, чтобы эти товары привозились изъ самыхъ отдаленныхъ мѣстъ производства, хотя бы, конечно

получаемыя при этомъ выгоды совершенно не соотвѣтствовали ни основнымъ, ни текущимъ затратамъ на желѣзнодорожный транспортъ, необходимо вызываемый системою безвозмездности желѣзнодорожныхъ услугъ. Затѣмъ, при этой системѣ рискъ, неизбѣжно связанный со всякимъ передвиженіемъ товара изъ одного мѣста въ другое, уменьшается въ очень значительной степени, потому что обратное возвращеніе товара или дальнѣйшая переотправка его требовала бы лишь незначительныхъ побочныхъ издержекъ, но была бы свободна отъ главнаго расхода — на оплату самого транспорта. Несомнѣнно, что вслѣдствіе этого увеличилось бы во много разъ число отправокъ всякаго рода товаровъ безъ предварительной продажи ихъ, даже при отсутствіи какого-либо опредѣленнаго спроса на нихъ, словомъ, совершенно на удачу. Въ виду различныхъ фактовъ нынѣшней практики желѣзнодорожныхъ сборовъ за простой вагоновъ, можно съ полнымъ основаніемъ опасаться, что при безвозмездности перевозокъ явилось бы очень много случаевъ переотправки грузовъ, обратнаго возвращенія ихъ или измѣненія ихъ назначенія во время слѣдованія съ единственною цѣлью воспользоваться безплатнымъ храненіемъ груза въ вагонахъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе нѣкотораго времени, нужнаго для того, чтобы выждать лучшей рыночной коньюнктуры Такимъ образомъ, система безвозмездности въ очень большой степени ослабляетъ у товароотправителей мотивы къ такому образу дѣйствій, который обезпечивалъ бы возможно болѣе хозяйственное пользованіе желѣзнодорожнымъ транспортомъ. Въ этомъ отношеніи нельзя упускать изъ вида весьма существенную разницу между желѣзными дорогами съ одной стороны и гужевыми и водными путями сообщенія—съ другой. Три составные элемента всякаго транспорта—путь, подвижной составъ и движущая сила — въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ представляются, въ силу особенныхъ условій эксплоатаціи рельсовыхъ путей сообщенія, неразрывно связанными другъ съ другомъ и въ настоящее время повсемѣстно въ огромнѣйшемъ большинствѣ случаевъ соединяются въ однѣхъ рукахъ—акціонерной компаніи или государства Въ гужевомъ и водяномъ транспортѣ, напротивъ того, путь почти всегда принадлежитъ государству (или мѣстному общественному союзу), а подвижной составъ и движущая сила обязательно доставляются самими товарохозяевами за свой собственный счетъ. Поэтому тогда какъ въ отношеніи гужеваго и водянаго транспорта примѣненіе принципа безвозмездности ограничивается предоставленіемъ во всеобщее безплатное пользованіе одного только пути, примѣненіе этого же принципа къ желѣзнодорожному транспорту необходимо должно было бы выразиться въ принятіи на общегосударственный счетъ расходовъ не только по сооруженію и ремонту пути, но также и всѣхъ издержекъ на подвижной составъ и движущую силу. Благодаря этому система безвозмездности

пользованія, не вызывающая на гужевыхъ и водныхъ путяхъ сообщенія развитія перевозокъ, не оправдывающихся съ экономической точки зрѣнія, угрожаетъ создать на желѣзныхъ дорогахъ въ самомъ скоромъ времени такое огромное новое движеніе, для осуществленія котораго нынѣшнее оборудованіе желѣзныхъ дорогъ оказалось бы совершенно недостаточнымъ. Неизбѣжно явится необходимость прокладки новыхъ паръ рельсовъ, сооруженія новыхъ запасныхъ путей, разъѣздовъ, расширенія станціонныхъ помѣщеній, усиленія подвижного состава, личнаго персонала и т. д., и т. д., словомъ, въ самомъ скоромъ времени, послѣ отмѣны провозныхъ платъ, наступило бы весьма крупное увеличеніе, какъ основныхъ затратъ, такъ и текущихъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Это обстоятельство, въ связи съ тѣмъ, что отказъ отъ провозныхъ платъ самъ по себѣ уже равносиленъ сокращенію государственныхъ доходовъ приблизительно на 30% [1]), неизбѣжно приводитъ къ необходимости огромнаго увеличенія государственныхъ налоговъ. Ясно, что при современномъ и безъ того уже крайнемъ напряженіи платежныхъ силъ населенія во всѣхъ почти европейскихъ государствахъ и постоянномъ ростѣ ихъ государственныхъ потребностей практическое осуществленіе разсматриваемой системы встрѣтило бы чрезвычайныя финансовыя затрудненія и представлялось бы весьма рискованнымъ. Эти трудности и рискъ усиливаются еще вслѣдствіе того, что примѣненіе принципа безвозмездности къ желѣзнодорожному транспорту, приводя къ возрастанію податного бремени населенія, въ то же время не только не можетъ усилить его платежной способности, но, напротивъ того, должно въ концѣ концовъ ослабить ее, потому что эта система по самому существу своему нарушаетъ правильный ходъ народнаго хозяйства и подрываетъ его производительныя силы. Въ этомъ и заключается, по нашему мнѣнію, главная причина, по которой система безвозмезднаго предоставленія желѣзнодорожныхъ услугъ во всеобщее пользованіе должна быть отвергнута самымъ рѣшительнымъ образомъ. По господствующему же въ большой публикѣ мнѣнію, отмѣна провозныхъ платъ, напротивъ того, непремѣнно должна привести къ общему крупному пониженію цѣнъ всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, къ расширенію потребленія и производства ихъ, а слѣдовательно и къ общему подъему экономической жизни страны.

Въ виду весьма значительной распространенности этого мнѣнія, необходимо остановиться на немъ и хотя въ краткихъ чертахъ выяснить ошибочность его основаній.

Главное основаніе этого мнѣнія заключается, какъ намъ кажется, въ томъ предположеніи, что всякій отказъ отъ провозной платы,—

[1]) См. вышеприведенныя сравнительныя данныя о государственныхъ и желѣзнодорожныхъ бюджетахъ.

частичный или полный,—тождественъ и вполнѣ равносиленъ съ дѣйствительнымъ уменьшеніемъ или устраненіемъ физическихъ препятствій къ пространственному перемѣщенію людей и грузовъ, т. е. съ дѣйствительнымъ сокращеніемъ тѣхъ затратъ труда и капитала, которыя страна должна нести на транспортное дѣло. На самомъ же дѣлѣ, такое отождествленіе представляется крайне грубой ошибкой основанной на простомъ смѣшеніи частныхъ интересовъ отдѣльныхъ отправителей съ общими интересами народнаго хозяйства. Конечно, для каждаго отдѣльнаго грузохозяина имѣетъ прямое и непосредственное значеніе лишь размѣръ провозной платы, которую онъ долженъ уплатить за перевозку своего товара, причемъ для него совершенно безразлично, является ли уменьшеніе этого размѣра простой потерей для желѣзной дороги или же оно связано съ дѣйствительнымъ уменьшеніемъ транспортныхъ расходовъ. Впрочемъ, послѣднее обстоятельство даже при обсужденіи тарифныхъ вопросовъ въ печати и незаинтересованныхъ кругахъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ вовсе не обращаетъ на себя никакого вниманія, а потери желѣзныхъ дорогъ, каковы бы онѣ вообще ни были по своему свойству, признаются совершенно справедливымъ и законнымъ пожертвованіемъ „односторонними и своекорыстными выгодами“ желѣзныхъ дорогъ въ пользу общихъ интересовъ. Такъ называемая „общественно-хозяйственная точка зрѣнія“ въ тарифномъ дѣлѣ нерѣдко въ сущности цѣликомъ сводится къ этому взгляду, по которому частный интересъ всякаго отдѣльнаго отправителя признается выраженіемъ общаго интереса всего народнаго хозяйства, а такой же частный интересъ желѣзнодорожнаго предпріятія объявляется, напротивъ того, одностороннимъ и вреднымъ своекорыстіемъ, если желѣзная дорога принадлежитъ акціонерной компаніи, или узкимъ интересомъ фиска, если дорога принадлежитъ государству, причемъ само собою подразумѣвается, что интересы желѣзныхъ дорогъ, являются ли они интересами акціонеровъ или интересами казны, всегда должны уступать частнымъ интересамъ представителей всѣхъ другихъ отраслей промышленности и торговли страны. Но, конечно, такой взглядъ не можетъ быть признанъ правильнымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго и государственнаго хозяйства. Съ этой точки зрѣнія, первостепенное основное значеніе имѣютъ не тѣ суммы, которыя уплачиваются транспортнымъ предпріятіямъ отдѣльными частными хозяйствами за совершаемыя въ ихъ интересахъ перевозки, но дѣйствительные расходы, которые должно нести народное хозяйство на удовлетвореніе своихъ потребностей въ транспортѣ. Ясно, что ни пониженія провозныхъ платъ, ни совершенный отказъ отъ нихъ, сами по себѣ, непосредственно не могутъ оказать никакого вліянія на дѣйствительныя издержки перевозки и потому могутъ явиться полезными и

желательными съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства лишь въ томъ случаѣ, если по своимъ дальнѣйшимъ послѣдствіямъ они оказываются способствующими лучшему использованію капиталовъ и производительныхъ силъ народнаго хозяйства и, слѣдовательно, въ концѣ концовъ приводятъ къ возвышенію производительности народнаго труда. Если же измѣненіе провозныхъ платъ или полная ихъ отмѣна не даютъ такого результата, то онѣ безусловно не могутъ быть признаны вызывающимися общегосударственными интересами, какъ бы онѣ ни были выгодны для тѣхъ отправителей, которые ими воспользуются, и какъ бы ни было велико число такихъ отправителей. Мы рѣшительно отрицаемъ, чтобы покровительство одностороннимъ интересамъ различныхъ отраслей торговли и промышленности, хотя бы даже имѣющихъ первостепенное значеніе въ экономической дѣятельности населенія страны, путемъ простой уступки въ ихъ пользу части или всѣхъ доходовъ желѣзнодорожной промышленности, могло бы дѣйствительно способствовать общему развитію народнаго хозяйства Численность лицъ, занятыхъ и заинтересованныхъ въ той или иной отрасли промышленности, не можетъ имѣть при этомъ существеннаго и рѣшающаго значенія,

Указанная точка зрѣнія на дѣйствительное значеніе отказа отъ взиманія провозныхъ платъ представляется намъ весьма важной для правильной оцѣнки системы безвозмездности желѣзнодорожнаго транспорта въ общей экономіи народнаго хозяйства. Только съ этой точки зрѣнія и можетъ быть правильно выяснено вліяніе системы безвозмездности на ходъ производства страны, на товарныя цѣны и въ концѣ концовъ на потребленіе.

Изложенныя соображенія показываютъ, что отказъ отъ взиманія платъ за провозъ по желѣзнымъ дорогамъ не только не можетъ освободить изъ транспортнаго дѣла никакихъ капиталовъ и производительныхъ силъ, которые могли бы быть обращены на другіе виды производительной дѣятельности, но, напротивъ того, неизбѣжно потребуетъ отъ народнаго хозяйства затраты новыхъ средствъ на усиленіе существующихъ и на сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ то же время отказъ отъ взиманія провозныхъ платъ, конечно, не можетъ вызвать ни возникновенія новыхъ потребностей, ни расширенія прежнихъ. Но если два указанныхъ основныхъ фактора, опредѣляющихъ размѣры національной производительности, не увеличиваются вслѣдствіе отмѣны провозныхъ платъ, то очевидно, что и размѣры самого производства не могутъ увеличиться. Однако, безъ всякаго вліянія на производство введеніе безвозмездности желѣзнодорожныхъ услугъ, конечно, не останется. Напротивъ того, эта мѣра необходимо вызоветъ огромныя перемѣщенія различныхъ отраслей промышленности изъ однихъ раіоновъ производства въ другіе, причемъ въ конечномъ

результатѣ этихъ перемѣщеній вмѣстѣ съ ростомъ транспортныхъ расходовъ получится не лучшая утилизація имѣющихся въ странѣ капиталовъ и рабочихъ силъ, но лишь расточеніе ихъ, которое неизбѣжно приведетъ къ общему пониженію народной производительности и, слѣдовательно, отразится на сокращеніи размѣровъ производства.

Сказаннымъ, самъ собою, разрѣшается и вопросъ о вліяніи системы безвозмездности желѣзнодорожныхъ услугъ на товарныя цѣны и на потребленіе населенія. Товарныя цѣны должны подняться, а потребленіе сократиться. Вмѣсто общаго обогащенія, получится лишь общій упадокъ благосостоянія, общее пониженіе экономическаго уровня страны.

Въ сущности, главнымъ основаніемъ для популярности идеи безплатнаго желѣзнодорожнаго транспорта, служитъ простое проведеніе аналогіи рельсовыхъ путей сообщенія съ простыми грунтовыми дорогами. Предполагается, что тѣ же мотивы, по которымъ въ настоящее время повсюду грунтовыя дороги, какъ шоссированныя, такъ и обыкновенныя, предоставлены во всеобщее безвозмездное пользованіе, вполнѣ примѣняются и къ желѣзнымъ дорогамъ. Однако, ближайшее разсмотрѣніе дѣла совершенно не подтверждаетъ этой мысли. Не говоря уже объ указанномъ выше существенномъ отличіи грунтовыхъ путей сообщенія отъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи пользованія на тѣхъ и другихъ подвижнымъ составомъ и движущею силою, необходимо замѣтить, что экономическое и финансовое отношеніе плательщиковъ налоговъ къ этимъ обоимъ видамъ путей сообщенія совершенно неодинаково. Сѣть грунтовыхъ дорогъ уже достигла во всѣхъ культурныхъ странахъ такой степени густоты и законченности, при которыхъ пользованіе ею дѣйствительно является приблизительно въ равной мѣрѣ доступнымъ для всѣхъ, и только благодаря этому грунтовыя дороги и стали въ настоящее время объектомъ безвозмезднаго общаго пользованія съ отнесеніемъ расходовъ по ихъ сооруженію и поддержанію на общія податныя средства: дорогъ первостепеннаго значенія—на государственныя средства, а дорогъ проселочныхъ—на средства мѣстныхъ общественныхъ союзовъ (городовъ, земствъ, сельскихъ обществъ). Такая система управленія грунтовыми дорогами представляется вполнѣ правильной съ общей точки зрѣнія справедливости, потому что при достигнутой уже густотѣ ихъ и законченности, пользованіе ими для каждаго отдѣльнаго лица опредѣляется его общимъ хозяйственнымъ положеніемъ, его хозяйственной дѣятельностью и оборотами, стоящими въ ближайшей и тѣснѣйшей связи съ его платежными силами, на которыхъ построена существующая въ странѣ система налоговъ. При такомъ положеніи, отнесеніе дорожныхъ расходовъ на податныя средства даетъ для каждаго от-

дѣльнаго лица приблизительно тѣ же финансовые результаты, какіе получились бы для него и при системѣ взиманія особыхъ платъ за каждый отдѣльный актъ пользованія грунтовыми дорогами, а между тѣмъ, эта послѣдняя система, при густотѣ сѣти дорогъ и при сильной интенсивности движенія, оказывается сопряженной съ большими издержками и крупными практическими затрудненіями и неудобствами для грузового и пассажирскаго движенія. Только при наличности этихъ условій система дорожныхъ сборовъ утрачиваетъ свои реальныя основанія и перестаетъ быть цѣлесообразной. Повсюду, съ возникновеніемъ оживленнаго и интенсивнаго движенія, система дорожныхъ заставъ падаетъ. До тѣхъ же поръ, пока сѣть дорогъ покрываетъ страну неравномѣрно и отличается значительными пробѣлами, является весьма несправедливымъ возлагать на все населеніе бремя расходовъ, произведенныхъ въ интересахъ лишь отдѣльныхъ его частей. Выставлять какъ аксіому, внѣ условій мѣста и времени, принципъ, что дороги должны быть свободными, что онѣ должны служить объектомъ всеобщаго пользованія, представляется весьма поверхностнымъ, говоритъ Эмиль Саксъ [1])

2. Установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ по принципамъ государственныхъ пошлинъ.

Въ отношеніи сущности этой системы тарифовъ въ научной литературѣ нѣтъ единогласія. Эмиль Ранкъ считаетъ ея основнымъ принципомъ установленіе провозныхъ платъ въ такомъ размѣрѣ, чтобы взиманіемъ ихъ приблизительно покрывалась общая сумма расходовъ по эксплоатаціи и содержанію желѣзныхъ дорогъ, возмѣщеніе же издержекъ по сооруженію ихъ должно производиться изъ общихъ податныхъ источниковъ [2]). Другого мнѣнія держится Л. Штейнъ, признающій, что сущность всякихъ пошлинъ заключается въ томъ, чтобы не превышать расходовъ, сопряженныхъ съ оказываемыми услугами, и извѣстной доли погашенія, между тѣмъ, какъ размѣры частнохозяйственныхъ цѣнъ опредѣляются лишь отношеніемъ спроса и предложенія. Поэтому, тарифъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ отличается отъ тарифа частныхъ дорогъ тѣмъ, что онъ является тарифомъ пошлинъ, разсчитанныхъ на основаніи строительнаго капитала и эксплоатаціонныхъ расходовъ, между тѣмъ какъ тарифъ частной желѣзной дороги принципіально долженъ быть абсолютно свободнымъ и, самое большее, можетъ быть ограниченъ извѣстнымъ максимумомъ [3]).

---

[1]) B. I, S. 131.

[2]) E Rank. Eisenbahntarifwesen etc. S. 12.

[3]) L. v. Stein, Handbuch der Verwaltungslehre, zweite Auflage, 1876 S. 422.

Э. Саксъ [1]) разумѣетъ подъ именемъ „пошлины (Gebühr)“ такое вознагражденіе за общественно-хозяйственныя услуги (т. е. за услуги, оказываемыя публичными учрежденіями), которое не соизмѣряется ни съ цѣнностью оказываемой услуги для получающаго ее лица, ни съ издержками по каждой отдѣльной услугѣ, но устанавливается въ такихъ размѣрахъ, чтобы взимаемые сборы давали въ итогѣ извѣстную сумму, которая предназначается на покрытіе общей суммы расходовъ, вызываемыхъ производствомъ данныхъ услугъ. Если установленный сборъ даетъ въ результатѣ превышеніе этого предѣла, то излишекъ является налогомъ, если же пошлина не даетъ суммы, необходимой на покрытіе издержекъ, то получается случай смѣшанной системы управленія, именно—сочетаніе принципа пошлины съ принципомъ предоставленія услугъ въ общее безвозмездное пользованіе. Характеризуя принципъ публичнаго предпріятія (öffentliche Unternehmung въ отличіе отъ öffentliche Anstalt,—публичнаго учрежденія, слѣдующаго принципу пошлины), Саксъ говоритъ, что согласно этому принципу требуемое вознагражденіе опредѣляется по хозяйственной цѣнности отдѣльной услуги для покупателя, причемъ имѣется въ виду не только покрытіе собственныхъ издержекъ, но и достиженіе излишка, размѣры котораго опредѣляются превышеніемъ стоимости услугъ надъ сопряженными съ ними расходами и степенью утилизаціи предпріятія. Изъ этого можно заключить, что Саксъ считаетъ существеннымъ признакомъ системы пошлинъ отказъ отъ полученія всякаго излишка надъ собственными издержками предпріятія. Въ другомъ мѣстѣ [2]) Саксъ высказывается съ полною опредѣленностью, что примѣненіе принципа пошлины должно имѣть мѣсто тамъ, гдѣ оказывается необходимымъ, чтобы особенныя услуги, оказываемыя государствомъ обществу, имѣли своимъ основаніемъ вмѣстѣ съ налогами и индивидуальное возмѣщеніе. Послѣднее и является въ формѣ пошлинъ и покрываетъ такимъ образомъ только часть издержекъ по производству услугъ. Въ частности, въ примѣненіи къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ, Э. Саксъ слѣдующимъ образомъ характеризуетъ различіе системъ управленія по принципу публичнаго предпріятія (öffentliche Unternehmung) и по принципу публичнаго учрежденія (öffentliche Anstalt) Двѣ основныя категоріи желѣзнодорожныхъ расходовъ: специальные (т. е. связанные съ каждой отдѣльной перевозкой) и общіе (по платежу процентовъ на капиталъ и общіе эксплоатаціонные расходы) даютъ основаніе для двухъ составныхъ элементовъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ постояннаго и перемѣннаго Отношеніе между этими двумя составными элементами тарифовъ весьма различно при каждой изъ обѣихъ упомянутыхъ системъ управленія. При системѣ управленія по принципу по-

[1]) E. Sax B I, S 80—81.

[2]) Schönberg, Handbuch etc, B I, стр. 532, § 20.

шлины отпадаетъ начисленіе процентовъ на капиталъ и входятъ въ счетъ только расходы эксплоатаціи. Въ такомъ случаѣ тарифъ слагается, кромѣ спеціальныхъ издержекъ, еще только изъ соотвѣтственной доли общихъ расходовъ, при системѣ же управленія по принципу предпріятія (Unternehmungsprincip) сюда присоединяется еще извѣстная доля процентовъ или прибыли на капиталъ [1]).

Ф. Ульрихъ [2]) считаетъ вышеприведенныи взглядъ Л. Штейна на принципъ пошлины слишкомъ узкимъ. По его мнѣнію, этотъ принципъ отнюдь не устраняетъ возможности полученія извѣстнаго излишка сверхъ собственныхъ расходовъ по производству услугъ, включая какъ расходы по эксплоатаціи, такъ и платежъ процентовъ и погашеніе. Сущность установленія тарифовъ по принципу пошлины, въ отличіе отъ установленія ихъ по принципамъ частнаго хозяйства, заключается въ томъ, что полученіе наибольшаго дохода не служитъ главною цѣлью тарификаціи, и что тарифы назначаются не по экономическои цѣнности каждой отдѣльной услуги для того, кто ее получаетъ, и не по тѣмъ издержкамъ, которыя сопряжены съ каждой данной услугои, но по среднимъ нормамъ для цѣлыхъ категорій однородныхъ услугъ. Излишекъ сверхъ собственныхъ издержекъ является налогомъ; въ случаѣ же недостачи, покрываемои изъ общегосударственныхъ средствъ, получается частичное примѣненіе принципа безвозмездности.

Вейксъ-Глонъ [3]), рѣшительно отвергающій допустимость установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по принципамъ государственныхъ пошлинъ, слѣдующимъ образомъ характеризуетъ эту систему. Въ ней собираніе доходовъ должно служить только для покрытія расходовъ эксплоатаціи и, самое большее, для полученія маленькаго излишка съ цѣлью образованія резервнаго фонда, на возобновленіе дѣла и т. п. Предварительное погашеніе основного капитала является при этомъ необходимымъ условіемъ, а полученіе чистаго дохода отъ вложенныхъ въ дѣло капиталовъ исключается. Самое установленіе пошлинъ, подлежащихъ взиманію, можетъ происходить только на основаніи собственныхъ издержекъ по производству транспортныхъ услугъ. Размѣры пошлинъ опредѣляются по среднимъ общимъ нормамъ, причемъ различія въ отдѣльныхъ родахъ транспортныхъ услугъ должны быть принимаемы въ разсчетъ лишь въ той мѣрѣ, въ какой они обусловливаютъ извѣстныя различія въ собственныхъ издержкахъ транспортныхъ учрежденій.

Какъ можно видѣть изъ приведенныхъ мнѣній, система установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, по принципамъ государствен-

[1]) E Sax, Die Verkehrsmittel etc, B II, 405

[2]) Fr. Ulrich, Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 16, 118—119.

[3]) Стр 57—59

ныхъ пошлинъ, содержитъ въ себѣ два положенія. Первое изъ нихъ требуетъ извѣстнаго ограниченія доходовъ отъ желѣзныхъ дорогъ; при этомъ, по мнѣнію Ранка и Вейксъ-Глона, разсматриваемая система требуетъ лишь возмѣщенія расходовъ эксплоатаціи, но отвергаетъ полученіе прибыли, равно какъ и покрытіе процентовъ и погашеніе желѣзнодорожныхъ капиталовъ, по мнѣнію же Л Штейна, Ульриха и Сакса, эта система исключаетъ лишь полученіе прибыли на затраченные капиталы, но вполнѣ допускаетъ возможность установленія пошлинъ въ такихъ размѣрахъ, при которыхъ получалось бы возмѣщеніе не только расходовъ по эксплоатаціи, но также и расходовъ по платежу % и погашенію капиталовъ. Второе изъ положеній разсматриваемой системы касается уже не опредѣленія цѣли установленія пошлинъ въ отношеніи доходности желѣзныхъ дорогъ, но самаго способа ихъ установленія въ тѣхъ или иныхъ размѣрахъ. Въ этомъ отношеніи всѣ названные писатели, вполнѣ согласно другъ съ другомъ, считаютъ, что система государственныхъ пошлинъ требуетъ, чтобы желѣзнодорожные тарифы были устанавливаемы для цѣлыхъ категорій однородныхъ желѣзнодорожныхъ услугъ по общимъ для нихъ среднимъ нормамъ, исчисляемымъ на основаніи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ Первое изъ этихъ положеній касается условій, на которыхъ должно быть предоставляемо пользованіе услугами желѣзныхъ дорогъ, и входитъ, слѣдовательно, въ составъ общаго вопроса о задачахъ и цѣляхъ управленія желѣзнодорожными тарифами. Второе же касается уже самыхъ способовъ построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, т. е. тѣхъ принциповъ, по которымъ должны быть опредѣляемы размѣры устанавливаемыхъ провозныхъ платъ. Согласно намѣченному плану настоящей работы мы ограничимся здѣсь лишь первымъ положеніемъ; второе же будетъ разсмотрѣно нами въ одной изъ слѣдующихъ главъ при послѣдовательномъ обзорѣ различныхъ, практикующихся и предлагаемыхъ, принциповъ установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Несмотря на указанное выше различіе во взглядахъ отдѣльныхъ писателей на сущность принципа государственныхъ пошлинъ, несомнѣнно, что установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ по этому принципу предполагаетъ обязательный отказъ отъ нѣкоторой части возможной доходности желѣзныхъ дорогъ въ пользу грузохозяевъ и пассажировъ и, слѣдовательно, является системой частичной безвозмездности желѣзнодорожныхъ услугъ. Такимъ образомъ, эта система совпадаетъ до извѣстной степени съ системою предоставленія желѣзныхъ дорогъ во всеобщее безплатное пользованіе и поэтому отличается, хотя и въ меньшей мѣрѣ, тѣми же существенными недостатками. Отказъ отъ части стоимости желѣзнодорожныхъ услугъ, такъ же какъ и полная безвозмездность ихъ, рѣшительно не оправдывается ни съ

общей точки зрѣнія отвлеченной справедливости, ни съ точки зрѣнія практической цѣлесообразности этой мѣры для народнаго хозяйства. Въ этомъ отношеніи всѣ вышеприведенныя соображенія противъ безплатности желѣзнодорожнаго транспорта сохраняютъ полную силу и въ отношеніи системы установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по принципу государственныхъ пошлинъ. Установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ по этому послѣднему принципу, въ концѣ концовъ, неизбѣжно приводитъ къ тѣмъ же результатамъ, какъ и установленіе полной безплатности желѣзнодорожнаго транспорта, а именно—во 1-хъ, къ усиленію податного бремени классовъ менѣе достаточныхъ для доставленія лишнихъ выгодъ и удобствъ классамъ болѣе обезпеченнымъ и обладающимъ большею платежною способностью, и во 2-хъ, къ извращенію естественнаго, гармоническаго и наиболѣе выгоднаго для общихъ интересовъ развитія различныхъ отраслей промышленности и различныхъ районовъ страны. Поэтому мы не будемъ входить въ разсмотрѣніе этой системы по существу и ограничимся лишь разборомъ мнѣнія, по которому эта система, не допустимая въ настоящее время, должна оказаться наиболѣе подходящею въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ съ наступленіемъ нѣкоторыхъ перемѣнъ—съ одной стороны въ фактическомъ состояніи рельсовой сѣти и въ условіяхъ и характерѣ желѣзнодорожнаго движенія, а съ другой—въ финансовомъ положеніи желѣзныхъ дорогъ.

Э. Саксъ и Ф. Ульрихъ, разсматривая различныя системы управленія средствами сношеній (безвозмездное пользованіе ими, по принципу государственныхъ пошлинъ и, наконецъ, по принципу частнохозяйственному или коммерческому), ставятъ выборъ той или иной системы въ зависимость отъ того, въ какой степени пользованіе соотвѣтствующими учрежденіями и распредѣленіе получающихся отъ этого выгодъ оказывается равномѣрнымъ или неравномѣрнымъ между подданными даннаго государства. По мнѣнію Сакса [1]), при неравномѣрномъ распредѣленіи сѣти на территоріи государства, а также въ тѣхъ случаяхъ, если она преимущественно служитъ интересамъ хозяйственнаго развитія только отдѣльныхъ классовъ или отдѣльнымъ отраслямъ промышленности, долженъ примѣняться принципъ публичнаго предпріятія. Примѣненіе принципа публичнаго учрежденія (принципа пошлины) предполагаетъ необходимымъ предварительнымъ условіемъ уже наступившую извѣстную равномѣрность въ распредѣленіи пользы во всемъ населеніи государства, для чего, въ свою очередь, необходима равномѣрность въ самомъ сооруженіи сѣти. При этомъ, однако, достаточно, чтобы эта равномѣрность отчасти осуществлялась даже только косвеннымъ путемъ посредствомъ дальнѣйшаго переложенія выгодъ отъ

---

[1]) E. Sax, B. I, S 82—83.

непосредственно заинтересованныхъ и чтобы она заключалась только въ предоставленіи объективной возможности равнаго пользованія, хотя бы субъективно послѣднее и не осуществлялось вполнѣ. Принципъ же общаго безплатнаго пользованія можетъ имѣть почву впервые лишь тамъ, гдѣ на самомъ дѣлѣ можетъ быть констатировано совершенное равенство пользованія со стороны всѣхъ заинтересованныхъ, или существованіе въ этомъ отношеніи лишь такихъ различій, которыя лишены всякаго практическаго значенія. Саксъ считаетъ даже возможнымъ формулировать общій законъ историческаго развитія системъ управленія всякими средствами сношенія и сообщенія, по каковому закону съ увеличивающеюся плотностью сѣти, или, что то же самое, съ возрастающею интенсивностью народнаго хозяйства и средствъ сношенія въ странѣ намѣчается переходъ отъ принципа публичнаго предпріятія къ принципу публичнаго учрежденія.

Ф. Ульрихъ [1]), примыкая по существу къ тѣмъ же взглядамъ, говоритъ, что если сѣть находится еще въ періодѣ образованія, если страна еще не изрѣзана повсюду желѣзными дорогами, то примѣненіе коммерческаго принципа представляется вполнѣ на своемъ мѣстѣ: тѣ, кто имѣетъ надобность въ желѣзныхъ дорогахъ, должны оплатить сполна всю стоимость тѣхъ операцій, изъ которыхъ они извлекаютъ выгоды. Въ противномъ случаѣ раіоны, не имѣющіе желѣзнодорожныхъ линій, несли бы двойной ущербъ: во 1-хъ, вслѣдствіе отсутствія желѣзныхъ дорогъ, они уже лишены связанныхъ съ ними прямыхъ и косвенныхъ выгодъ, которыя преимущественно предъ ними имѣютъ мѣстности, прорѣзанныя рельсовыми путями, а во 2-хъ—система пользованія желѣзными дорогами на основаніи принципа безвозмездности или по принципу фискальному, въ особенности первая, заставили бы ихъ нести расходы по предоставленію удобствъ тѣмъ раіонамъ, которые снабжены желѣзными дорогами и конкуррируютъ съ ними въ производствѣ продуктовъ. Первый періодъ исторіи желѣзныхъ дорогъ можно назвать періодомъ частнаго хозяйства; онъ длится по крайней мѣрѣ до совершеннаго окончанія сооруженія главныхъ линій страны. Въ этотъ періодъ не только частныя дороги, но и государственныя управляются или должны управляться всецѣло по принципамъ частнохозяйственнымъ. Только по мѣрѣ сооруженія сѣти и, въ частности, лишь когда будетъ окончена постройка главныхъ линій наступаетъ время для перехода отъ частнохозяйственной системы къ системѣ пошлинъ по отношенію къ дорогамъ государственнымъ, начиная во всякомъ случаѣ тѣмъ, чтобы взимаемыми сборами покрывались проценты и погашеніе капитала сооруженія, а тамъ, гдѣ будетъ оказываться излишекъ, употребляя этотъ излишекъ на соору-

[1]) F Ulrich. Traité général des tarifs de chemins de fer. p. 18—19.

женіе второстепенныхъ линій. Когда сооруженіе сѣти закончено, второстепенныя линіи построены и всѣ раіоны обладаютъ рельсовыми путями, тогда только представляется возможнымъ совершенно оставить принципъ частнохозяйственнаго управленія Но и тогда примѣненіе къ пользованію желѣзными дорогами принципа безвозмездности было бы крайне опаснымъ. Необходимыя для допущенія этого принципа условія (равномѣрность пользованія услугами желѣзныхъ дорогъ и равномѣрность распредѣленія налоговъ, предназначаемыхъ на покрытіе расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, а также обезпеченіе противъ непроизводительнаго пользованія желѣзнодорожнымъ транспортомъ), никогда, по мнѣнію Ф Ульриха, насколько можно предвидѣть, не осуществятся въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ.

Таковы взгляды Э Сакса и Ф. Ульриха по вопросу объ условіяхъ примѣненія принципа государственныхъ пошлинъ къ установленію желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Мы привели ихъ, однако, съ такою подробностью не для того, чтобы входить въ разсмотрѣніе ихъ по существу, но лишь съ тою цѣлью, чтобы показать, что серьезные и авторитетные писатели, относящіеся въ принципѣ съ сочувствіемъ къ примѣненію системы государственныхъ пошлинъ къ управленію желѣзнодорожными тарифами, признаютъ безусловно необходимымъ ставить практическое осуществленіе этой системы въ зависимость отъ конкретнаго положенія желѣзнодорожнаго дѣла въ странѣ въ каждый данный моментъ. Мы, съ своей стороны, полагаемъ, на основаніи приведенныхъ въ предыдущей главѣ соображеній, что принципъ пошлины по самому существу своему непримѣнимъ къ желѣзнодорожному дѣлу и что послѣднее никогда не можетъ представить такихъ условій, которыя, по мнѣнію Э. Сакса и Ф. Ульриха, оправдывали бы его допущеніе въ этой области Но даже, оставаясь на точкѣ зрѣнія этихъ авторовъ, мы должны самымъ рѣшительнымъ образомъ отвергнуть примѣненіе принципа государственныхъ пошлинъ къ установленію желѣзнодорожныхъ тарифовъ у насъ въ Россіи. Едва ли кто-нибудь можетъ сомнѣваться въ томъ, что сооруженіе у насъ сѣти магистральныхъ и второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ представляется въ настоящее время далеко еще незаконченнымъ, что пользованіе желѣзнодорожнымъ транспортомъ распредѣляется у насъ до сихъ поръ еще крайне неравномѣрно между различными раіонами, между различными классами населенія и различными отраслями отечественной промышленности и торговли. А пока все это у насъ на лицо, до тѣхъ поръ отказъ отъ возмѣщенія путемъ желѣзнодорожныхъ сборовъ хотя бы самой малой части расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, съ отнесеніемъ ея на общегосударственныя средства, былъ бы положительно вреденъ для общихъ интересовъ народнаго хозяйства и крайне несправедливъ съ точки зрѣнія общей справедливости.

Намъ остается сказать нѣсколько словъ по поводу также довольно распространеннаго въ публикѣ мнѣнія, по которому примѣненіе къ установленію желѣзнодорожныхъ тарифовъ принципа государственныхъ пошлинъ въ смыслѣ отказа отъ той части желѣзнодорожныхъ сборовъ, которая предназначается на возмѣщеніе расходовъ по платежу процентовъ и погашенію основныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ, должно сдѣлаться обязательнымъ послѣ того, когда вложенные въ желѣзныя дороги основные капиталы окажутся погашенными благодаря соотвѣтственнымъ списываніямъ со счетовъ или благодаря окончанію сроковъ концессій акціонерныхъ обществъ на владѣніе этими дорогами. Для выясненія правильности этого мнѣнія необходимо прежде всего дать себѣ ясный отчетъ въ томъ, что собственно разумѣютъ подъ именемъ погашенія капиталовъ. Если этимъ терминомъ обозначать возмѣщеніе тѣхъ частей основныхъ капиталовъ, которыя неизбѣжно и постоянно уничтожаются подъ вліяніемъ времени, стихійныхъ силъ и, наконецъ, отъ каждаго акта пользованія ими, то очевидно, что погашеніе въ этомъ смыслѣ, какъ обусловливаемое самымъ существомъ всякой матеріи и неразрывно связанное съ природою всякихъ матеріальныхъ вещей, никогда не можетъ закончиться, но всегда остается необходимымъ, такъ какъ, въ случаѣ прекращенія его, неизбѣжно рано или поздно сооруженія даннаго предпріятія постепенно придутъ въ состояніе негодности. Но подъ именемъ погашенія обыкновенно разумѣютъ, кромѣ отчисленія изъ валовой выручки извѣстной доли на постоянное возобновленіе всѣхъ сооруженій и принадлежностей предпріятія, также еще особыя отчисленія изъ чистой прибыли на составленіе къ извѣстному сроку спеціальнаго капитала, равнаго капиталамъ, затраченнымъ въ данное предпріятіе. Въ концессіяхъ на желѣзныя дороги, размѣръ этого отчисленія опредѣляется въ зависимости отъ срока концессій, т. е. съ такимъ разсчетомъ, чтобы акціонеры имѣли къ тому времени, когда сооруженная ими желѣзная дорога поступитъ въ собственность государства, эквивалентъ затраченныхъ ими основныхъ капиталовъ. Такимъ образомъ, погашеніе въ этомъ смыслѣ представляетъ собою процессъ, по существу совершенно тождественный со всякимъ накопленіемъ новыхъ капиталовъ изъ чистыхъ прибылей, даваемыхъ существующими предпріятіями. Но такъ какъ накопленіе новыхъ капиталовъ ни въ чемъ не измѣняетъ ни юридической и экономической природы созданныхъ ранѣе капиталовъ, ни ихъ функціи въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства, то ясно, что и наступившее въ какомъ-нибудь предпріятіи погашеніе основныхъ капиталовъ въ этомъ смыслѣ ни въ какомъ отношеніи не должно вліять на частнохозяйственную природу прежнихъ капиталовъ предпріятія, лишая ихъ права на полученіе нѣкоторой доли прибылей. Предпріятіе, погасившее свой основной капиталъ, будетъ отли-

чаться отъ предпріятія, еще не сдѣлавшаго этого, только тѣмъ, что, благодаря совершившемуся уже погашенію, оно оказывается лучше оборудованнымъ въ финансовомъ отношеніи, слѣдовательно, болѣе способнымъ къ борьбѣ съ соперниками. Оно можетъ вести дѣло шире, болѣе смѣло, можетъ выдерлать долѣе необходимыя потери и т. д., и т. д, но для него нѣтъ никакихъ разумныхъ экономическихъ основаній отказываться отъ какой-либо, хотя бы самой малой, доли соотвѣтствующей его спеціальнымъ условіямъ прибыли на всѣ свои капиталы—старые или вновь накопленные—безразлично. Да въ дѣйствительности, конечно, этого и не бываетъ никогда. Всякое частное предпріятіе стремится къ полученію наибольшаго чистаго дохода, совершенно независимо отъ того, погашены ли его основные капиталы или нѣтъ. И можно быть увѣреннымъ, что это обстоятельство не окажетъ никакого вліянія и на установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ. То финансовое положеніе, котораго ожидаютъ для желѣзныхъ дорогъ еще только въ будущемъ времени съ наступленіемъ погашенія ихъ основныхъ капиталовъ, уже теперь существуетъ въ отношеніи многихъ государственныхъ имуществъ или въ отношеніи почтовыхъ учрежденій. Однако, никто даже не возбуждаетъ вопроса о томъ, погашены ли капиталы, ими представляемые, и какое вліяніе должно имѣть это обстоятельство на систему управленія сказанными имуществами или учрежденіями. И если получаемые въ нѣкоторыхъ странахъ крупные почтовые доходы находятъ полное оправданіе, то, конечно, безъ всякаго отношенія къ вопросу о погашеніи капиталовъ, но всецѣло по соображеніямъ финансоваго свойства. Этотъ доходъ падаетъ, главнымъ образомъ, на достаточные классы, обладающіе большой платежной способностью. Какъ въ этомъ отношеніи, такъ и по легкости взиманія, онъ отвѣчаетъ требованіямъ справедливости и цѣлесообразности въ такой большой степени, какъ немногія другія категоріи современныхъ государственныхъ доходовъ

Доходы, получаемые государствомъ отъ желѣзныхъ дорогъ, весьма сходны въ послѣднемъ отношеніи съ доходами почтовыми. Мы уже не разъ отмѣчали, что желѣзныя дороги служатъ главнѣйшимъ образомъ интересамъ достаточныхъ классовъ, и поэтому пока раздѣленіе общества на классы и пользованіе съ ихъ стороны желѣзными дорогами останутся тѣ же, какъ и въ настоящее время, до тѣхъ поръ всякое существенное удешевленіе стоимости желѣзнодорожныхъ услугъ прежде всего явится облегченіемъ для имущихъ классовъ. При этомъ не можетъ имѣть рѣшительно никакого значенія то обстоятельство, состоялось-ли погашеніе вложенныхъ въ желѣзныя дороги капиталовъ или нѣтъ, сооружены-ли дороги самимъ государствомъ или онѣ перешли къ нему безвозмездно отъ частныхъ обществъ за окончаніемъ срока концессіи. Еще меньше эти обстоятельства могутъ въ ка-

комъ-либо отношеніи измѣнить вліяніе принятыхъ тарифныхъ ставокъ на производство товаровъ, ихъ передвиженіе и потребленіе, а слѣдовательно отказъ въ пользу отправителей данной дороги отъ той части желѣзнодорожной выручки, которая обращалась на составленіе запаснаго капитала, неизбѣжно нарушитъ равновѣсіе и гармонію въ общемъ ходѣ экономической жизни страны.

ГЛАВА VI.

3. Установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ коммерческою цѣлью.

Условія, необходимыя для правильнаго функціонированія желѣзныхъ дорогъ въ общей системѣ народнаго хозяйства, не исчерпываются требованіемъ, чтобы платы, взимаемыя за желѣзнодорожныя услуги, возмѣщали расходы по эксплоатаціи, по платежу % и погашенію основныхъ капиталовъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Возникаетъ вопросъ о полученіи чистой прибыли на эти капиталы. Правильно ли съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства стремиться къ установленію желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ такихъ размѣрахъ, при которыхъ, кромѣ покрытія всѣхъ упомянутыхъ расходовъ, получалась бы еще и чистая прибыль на капиталы, вложенные въ желѣзныя дороги? Этотъ вопросъ отнюдь не слѣдуетъ смѣшивать съ общимъ вопросомъ о справедливости и цѣлесообразности такой системы экономическаго устройства общества, при которомъ работающіе въ народномъ хозяйствѣ капиталы приносятъ вообще своимъ владѣльцамъ извѣстную прибыль. Мы ставимъ вышеприведенный вопросъ о прибыли на желѣзнодорожные капиталы въ предѣлахъ настоящаго экономическаго порядка вещей и считаемъ нужнымъ отвѣчать на него лишь съ точки зрѣнія тѣхъ принциповъ и законовъ, которые лежатъ въ основаніи этого порядка. Такое ограниченіе вопроса о прибыли на желѣзнодорожные капиталы представляется намъ тѣмъ болѣе правильнымъ, что требованія о предоставленіи этой прибыли потребителямъ желѣзнодорожныхъ услугъ путемъ соотвѣтственныхъ тарифныхъ пониженій, хотя и поддерживаются нѣкоторыми представителями враждебныхъ существующему строю направленій, но исходятъ главнымъ образомъ отъ экономическихъ группъ и классовъ, интересы и самое существованіе которыхъ тѣсно связаны

и даже основаны на сохраненіи существующаго общественно-экономическаго порядка.

Разрѣшеніе вопроса съ этой точки зрѣнія представляется намъ гораздо менѣе сложнымъ, чѣмъ разрѣшеніе его съ точки зрѣнія справедливости полученія прибыли на капиталы вообще.

Въ экономической системѣ, покоящейся на началахъ частной собственности, личной предпріимчивости и свободной конкурренціи, основнымъ моментомъ въ механизмѣ, регулирующемъ общій ходъ народнаго хозяйства и входящихъ въ его составъ различныхъ отраслей промышленности, является, какъ мы старались подробно выяснить въ началѣ настоящей работы, полученіе прибыли и ея размѣры. Именно чрезъ посредство этого момента приходятъ въ соприкосновеніе и взаимодѣйствіе реальныя потребности общества съ одной стороны и производительная его дѣятельность—съ другой, и совершается соотвѣтственное съ нуждами страны распредѣленіе имѣющихся въ ней капиталовъ между различными отраслями промышленности. Здѣсь субъективные мотивы отдѣльныхъ предпринимателей, подвергаясь существенному ограниченію и регулированію въ сферѣ рыночныхъ конъюнктуръ, даютъ основаніе объективнымъ законамъ, по которымъ движется современная экономическая жизнь. Всѣ предприниматели стремятся выручить въ цѣнѣ своихъ продуктовъ не только собственныя издержки производства, но еще и нѣкоторую прибыль на затраченный капиталъ. Никто, конечно, не станетъ строить фабрику, сооружать желѣзную дорогу, вообще не предприметъ никакого дѣла ни въ сферѣ обрабатывающей, ни въ сферѣ добывающей промышленности, если онъ въ состояніи будетъ разсчитывать только на возвратъ своихъ собственныхъ издержекъ, но не на полученіе еще и опредѣленнаго излишка сверхъ этихъ издержекъ. Пониженіе прибыли въ какой-либо отрасли производства неизбѣжно приводитъ къ сокращенію его размѣровъ, а полное исчезновеніе прибыли всегда имѣетъ необходимымъ послѣдствіемъ совершенное удаленіе капиталовъ изъ данной отрасли промышленности и прекращеніе ея существованія. Эти мотивы и тенденціи дѣйствуютъ неотразимо въ современной экономической жизни и приводятъ къ весьма важнымъ положеніямъ. Прибыль на затраченный капиталъ обязательно должна входить въ цѣны продуктовъ всѣхъ отраслей промышленности. Полученіе прибыли на капиталъ становится экономическою необходимостью, вытекающею изъ самой природы и основныхъ элементовъ и условій человѣческаго хозяйства въ его современной организаціи. Рынокъ, опредѣляя цѣны всѣхъ поступающихъ на него товаровъ, а слѣдовательно и размѣры прибыли соотвѣтственныхъ отраслей промышленности, устанавливаетъ этимъ путемъ сравнительную важность каждаго производства въ общей системѣ народнаго хозяйства и даетъ необходимыя указанія для пра

вильнаго направленія предпринимательской дѣятельности. Такимъ образомъ благодаря тому, что въ составъ всѣхъ товарныхъ цѣнъ входитъ, или, по крайней мѣрѣ должна входить, въ тѣхъ или иныхъ размѣрахъ прибыль на затраченные капиталы, создается въ народномъ хозяйствѣ стремленіе къ извѣстному соотвѣтствію и равновѣсію между различными отраслями промышленности. Если этотъ элементъ будетъ вполнѣ или отчасти устраненъ какимъ-либо искусственнымъ образомъ изъ процесса образованія цѣнъ въ данной отрасли промышленности, то ясно, что ея ходъ перестанетъ регулироваться общими законами экономическаго оборота. Капиталы, помѣщенные въ этой отрасли промышленности не будутъ утилизироваться столь же хорошо, какъ капиталы, дѣйствующіе въ другихъ отрасляхъ промышленности, и слѣдовательно, дальнѣйшее существованіе и развитіе сказанной отрасли промышленности, а также и другихъ производствъ, пользующихся ея продуктами, перестанетъ соотвѣтствовать основному требованію общихъ интересовъ, заключающемуся въ возможно высшей и лучшей утилизаціи капиталовъ и производительныхъ силъ страны.

Изложенныя положенія въ отношеніи капитала и прибыли на капиталы представляются, по нашему мнѣнію, безусловными требованіями современной экономической системы. Они должны примѣняться ко всѣмъ видамъ капиталовъ и ко всѣмъ отраслямъ промышленности. Всякія искусственно создаваемыя исключенія въ этомъ отношеніи, всякое искусственное упраздненіе и даже ограниченіе прибыли имѣетъ неизбѣжнымъ слѣдствіемъ нарушеніе частноправовой природы капитала, присущихъ ему частныхъ правъ съ одной стороны, а съ другой— болѣе или менѣе значительную пертурбацію въ нормальномъ развитіи народнаго хозяйства, болѣе или менѣе значительное отклоненіе его хода отъ того направленія, которое требуется возможно лучшей утилизаціею капиталовъ и производительныхъ силъ и которое единственно является согласнымъ съ общими интересами страны.

Капиталы, помѣщенные въ современныя средства сношенія и въ особенности въ желѣзнодорожныя предпріятія, не составляютъ и не могутъ составлять никакого исключенія изъ приведенныхъ общихъ положеній. Они не занимаютъ и не должны занимать никакого исключительнаго положенія въ общей системѣ народнаго хозяйства, но подчиняются тѣмъ же законамъ и требованіямъ, какъ и всякій производительный капиталъ. Послѣднее, впрочемъ, никѣмъ почти и не оспаривается въ отношеніи средствъ сношенія, находящихся въ частныхъ рукахъ. При самыхъ ожесточенныхъ нападкахъ на желѣзныя дороги въ очень многолюдныхъ совѣщаніяхъ изъ заинтересованныхъ лицъ намъ почти не приходилось слышать, чтобы представители сельскаго хозяйства, торговли или какихъ-либо отраслей добывающей и переработывающей промышленности принципіально отрицали

право частныхъ желѣзныхъ дорогъ на полученіе прибыли. Такое отрицаніе правъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ на полученіе прибыли возникаетъ впервые собственно лишь въ отношеніи государственныхъ средствъ сношеній. Конечно, для этого нѣтъ никакихъ основаній, лежащихъ въ самомъ существѣ дѣла, такъ какъ въ экономической природѣ средствъ сообщенія не происходитъ никакихъ существенныхъ измѣненій вслѣдствіе перемѣны системы управленія. Причина различія во взглядахъ на частныя права акціонерныхъ и государственныхъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ заключается, по справедливому объясненію Вейксъ-Глона [1]), въ томъ, что съ переходомъ желѣзныхъ дорогъ въ-руки государства возникаетъ возможность отказа отъ полученія процентовъ на основные капиталы, потому что въ распоряженіи государства имѣются другіе рессурсы и доходы, на счетъ которыхъ оно можетъ покрыть убыль этихъ процентовъ. Частныя же предпріятія не располагаютъ никакими годными для этого источниками доходовъ. Такимъ образомъ, мотивы къ оспариванію экономическаго права государства на полученіе процентовъ съ основныхъ капиталовъ, вложенныхъ въ принадлежащія ему средства сношенія, вытекаютъ не изъ существа дѣла, но коренятся въ односторонніхъ интересахъ и своекорыстіи дѣловыхъ сферъ. Вейксь-Глонъ замѣчаетъ, что подобное же отношеніе со стороны этихъ сферъ замѣчается по отношенію ко всякимъ государственнымъ предпріятіямъ, которыя затрогиваютъ не общіе, а спеціальные интересы отдѣльныхъ группъ. Такъ, напр., всякому ясно, что государство при монопольной фабрикаціи зажигательныхъ спичекъ, должно держаться принциповъ частной промышленности. Въ этомъ случаѣ никто не протестуетъ. Потребленіе спичекъ приблизительно одинаково во всѣхъ классахъ населенія и никто не чувствуетъ себя обремененнымъ расходами по этой статьѣ болѣе другого. Совершенно иначе стоитъ дѣло, напр., въ отношеніи казенной добычи и продажи соли. Бѣдные классы потребляютъ и абсолютно и относительно больше соли, чѣмъ классы богатые; затѣмъ сельское хозяйство имѣетъ особенно настоятельную потребность въ соли для корма скота. Такимъ образомъ, въ отношеніи соли существуютъ особенныя, спеціально въ ней заинтересованныя группы, и эти то группы предъявляютъ „во имя и въ интересахъ общества“ требованія на возможно большую дешевизну соли, т. е. на полный или хотя бы частичный отказъ государства отъ полученія процентовъ и прибыли въ этомъ дѣлѣ. Такихъ требованій не возникаетъ тамъ, гдѣ добываніе соли является дѣломъ частной предпріимчивости. Подобными, именно, мотивами объясняются и разсматриваемыя требованія въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ,

[1]) Fr. zu Weichs-Glon, Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel, S. 73.

почты и телеграфа Такъ какъ этими средствами сношеній пользуются, главнѣйшимъ образомъ, торгово-промышленныя сферы, то представители послѣднихъ и предъявляютъ во имя общихъ интересовъ такія требованія къ государственнымъ средствамъ сношенія, какихъ они ни въ какомъ случаѣ не предъявили бы къ частнымъ предпріятіямъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, если они сами состоятъ акціонерами этихъ предпріятій. Для возникновенія подобныхъ требованій рѣшительно невозможно подыскать сколько-нибудь уважительныхъ основаній, между прочимъ, уже въ виду того, что всѣ отрасли промышленности, продавая свои продукты желѣзнымъ дорогамъ, безусловно стремятся къ тому, чтобы выручить въ цѣнахъ этихъ продуктовъ возможно высшую прибыль на свои капиталы, и желѣзныя дороги, выступая покупателями, безпрекословно подчиняются этимъ требованіямъ, отнюдь не отрицая ихъ полной справедливости въ принципѣ.

Какъ мы уже сказали, переходъ желѣзныхъ дорогъ изъ рукъ акціонерныхъ предпріятій въ собственность государства не вноситъ никакихъ существенныхъ измѣненій въ ихъ экономическую природу. Частныя права вложенныхъ въ желѣзныя дороги капиталовъ, равно какъ и общественная функція этихъ путей сообщенія въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства, остаются прежнія. Государство становится лишь хозяиномъ и охранителемъ этого огромнаго коллективнаго достоянія всѣхъ гражданъ Въ качествѣ таковаго, на государство падаетъ обязанность стремиться къ возможно лучшему использованію этого достоянія въ общихъ интересахъ, т. е. къ тому, чтобы желѣзныя дороги исполняли возможно большую и притомъ наиболѣе цѣнную для народнаго хозяйства работу. Отсюда слѣдуетъ, во 1-хъ, что общіе интересы не могутъ требовать, чтобы государство ограничивало количество тѣхъ услугъ, которыя могутъ произвести желѣзныя дороги при данномъ ихъ оборудованіи, и во 2-хъ, что государство не должно назначать за эти услуги меньшія цѣны, чѣмъ какія возможны безъ сокращенія того общаго количества услугъ, которое даетъ наиболѣе благопріятное съ финансовой точки зрѣнія использованіе существующихъ сооруженій. Дѣйствуя не согласно съ этими положеніями, государственная власть оказалась бы, по замѣчанію Вейксъ-Глона, въ отношеніи ввѣренныхъ ей колоссальныхъ желѣзнодорожныхъ имуществъ виновной въ нераціональномъ и противозаконномъ образѣ дѣйствій. Относительно размѣра прибыли на желѣзнодорожные капиталы существуетъ мнѣніе, что эта прибыль должна быть въ законодательномъ порядкѣ ограничена извѣстными нормами, во всякомъ случаѣ не должна, по мнѣнію нѣкоторыхъ, превышать средняго размѣра прибыли, получаемаго въ странѣ на капиталы вообще. Согласно этому мнѣнію, стремленіе къ полученію на желѣзнодорожные капиталы возможно выс-

шеи прибыли является рѣшительно противорѣчащимъ общественному характеру желѣзныхъ дорогъ какъ усовершенствованныхъ средствъ сообщенія

Мы съ своей стороны признаемъ вполнѣ правильнымъ во многихъ случаяхъ ограниченіе прибыли акціонеровъ желѣзнодорожныхъ компаній извѣстнымъ участіемъ государства въ доходахъ желѣзныхъ дорогъ. Желѣзнодорожныя предпріятія, какъ въ отношеніи ихъ основанія, такъ и по условіямъ дальнѣйшаго существованія и доходности настолько существеннымъ образомъ отличаются отъ торгово-промышленныхъ предпріятій другихъ категорій, что дѣйствительно является излишнимъ и несправедливымъ предоставленіе предпринимателямъ всей возможной выручки отъ желѣзнодорожнаго движенія. Послѣднее въ такой мѣрѣ зависитъ отъ общихъ условій народнаго хозяйства и настолько ускользаетъ отъ вліянія и энергіи желѣзнодорожныхъ дѣятелей, что государство, являясь представителемъ общихъ интересовъ, по всей справедливости имѣетъ право на извѣстную долю въ общей выручкѣ желѣзныхъ дорогъ. Но ограниченіе этого рода касается собственно лишь дохода акціонеровъ, но отнюдь не доходности самихъ желѣзныхъ дорогъ какъ извѣстныхъ коммерческихъ предпріятій, потребовавшихъ затраты огромныхъ денежныхъ капиталовъ. Вопросъ объ ограниченіи доходности самихъ желѣзныхъ дорогъ опредѣленною нормою разрѣшается совершенно иначе. Такое ограниченіе представляется, по нашему мнѣнію, неправильнымъ въ принципѣ и неосуществимымъ на практикѣ. Если же, несмотря на это, будетъ установлена опредѣленная норма желѣзнодорожной прибыли, то мѣры, принимаемыя для осуществленія этой нормы, не приводя къ цѣли, неизбѣжно будутъ колебать основанія дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ вносить болѣе или менѣе значительныя пертурбаціи въ обычный ходъ промышленности.

Установленіе въ законодательномъ или въ административномъ порядкѣ заранѣе на какой-либо періодъ времени опредѣленной нормы прибыли для той или другой желѣзнодорожной линіи мы считаемъ неправильнымъ по существу самаго дѣла. Прежде всего нѣсколько словъ о средней нормѣ, получаемой въ странѣ прибыли. Эта норма на самомъ дѣлѣ является отнюдь не реальной величиной, а лишь простой средней статистической изъ цѣлаго ряда чрезвычайно различныхъ прибылей, полученныхъ во множествѣ отдѣльныхъ предпріятій самыхъ разнообразныхъ отраслей промышленности. Само собою понятно, что въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ размѣръ прибыли опредѣляется спеціальными условіями этого случая и долженъ соотвѣтствовать степени риска, размѣрамъ затратъ, искусству и энергіи предпринимателя, умѣнію руководить дѣломъ и т. д. и т. д. Это соотвѣтствіе размѣра прибыли съ особыми условіями каждаго отдѣльнаго

случая и дѣлать его справедливымъ, раціональнымъ и цѣлесообразнымъ въ общемъ ходѣ современной экономической системы. Попытка обратить среднюю статистическую норму прибыли въ реальную величину, т. е. попытка уравнять прибыли во всѣхъ отрасляхъ промышленности во всѣхъ отдѣльныхъ предпріятіяхъ страны вызвала бы крайне рѣзкое нарушеніе существующаго равновѣсія экономическихъ отношеній и интересовъ и не только задержала бы дальнѣйшее экономическое развитіе страны, но привела бы нѣкоторыя отрасли промышленности къ совершенному разоренію. Но именно такое значеніе для желѣзнодорожной промышленности и для связанныхъ съ нею раіоновъ и производствъ можетъ имѣть распространеніе на нее какой-либо средней нормы процента или прибыли, выведенной изъ сопоставленія ряда данныхъ о доходности предпріятій и производствъ, различающихся по самому существу своему отъ желѣзнодорожныхъ предпріятій и находящихся сравнительно съ послѣдними въ совершенно иныхъ условіяхъ. Выведенная такимъ путемъ средняя норма торгово-промышленной прибыли въ странѣ только случайнымъ образомъ можетъ оказаться соотвѣтствующею условіямъ желѣзнодорожнаго дѣла въ этой странѣ вообще и особеннымъ условіямъ данной линіи въ частности. Мы полагаемъ, что въ большинствѣ случаевъ прибыль желѣзнодорожныхъ предпріятій должна быть ниже средней нормы общей торгово-промышленной прибыли въ странѣ, и въ виду этого, по нашему мнѣнію, было бы несогласно съ общими интересами страны привлекать капиталы къ желѣзнодорожному дѣлу свыше необходимой мѣры путемъ искусственнаго возвышенія прибыли, получаемой въ этой области.

Но если отказаться отъ распространенія на желѣзнодорожную промышленность средней нормы, которая въ отношеніи прошедшаго времени дѣйствительно можетъ быть исчислена хотя приблизительно правильно, то возможно ли опредѣлить впередъ на будущее время тотъ индивидуальный размѣръ прибыли, который соотвѣтствовалъ бы условіямъ дѣятельности и положенію каждаго даннаго желѣзнодорожнаго предпріятія? Мы рѣшительно отрицаемъ это. Прежде всего, доходность всякой желѣзной дороги зависитъ отъ цѣлой совокупности такихъ факторовъ, каковы: конкурренція другихъ путей сообщенія, состояніе промышленности раіона, урожаи и т. д., которые не только крайне трудно поддаются точной качественной и количественной оцѣнкѣ, но притомъ находятся отчасти или даже всецѣло внѣ всякой зависимости и воздѣйствія со стороны желѣзнодорожнаго управленія. Что же касается тѣхъ изъ этихъ факторовъ, которые поддаются вліянію желѣзнодорожной администраціи и даже заключается въ ней самой, въ ея энергіи, умѣніи, предпріимчивости, то дѣйствительная сила и взаимоотношеніе этихъ факторовъ

можетъ выясниться никакъ не путемъ кабинетныхъ подсчетовъ, но единственно лишь въ реальной борьбѣ производителей и потребителей какъ всѣхъ товаровъ вообще, такъ и желѣзнодорожныхъ услугъ въ частности, въ результатѣ дѣйствительнаго столкновенія экономическихъ силъ и интересовъ. Когда наличность прибыли и размѣры ея въ какой-либо отрасли промышленности или предпріятій опредѣляются этимъ путемъ, то получающаяся такимъ образомъ оцѣнка сравнительной важности различныхъ отраслей промышленности или дѣйствительной солидности отдѣльныхъ предпріятій можетъ быть признана оцѣнкою со стороны самой жизни. Поэтому и почерпаемыя изъ такой оцѣнки предпринимателями указанія для своей дѣятельности на самомъ дѣлѣ въ общемъ приводятъ къ развитію различныхъ производствъ въ направленіяхъ, требуемыхъ общими интересами народнаго хозяйства. Такого значенія никакъ не могутъ имѣть выводы относительно необходимыхъ размѣровъ прибыли предпріятія, полученные путемъ кабинетныхъ подсчетовъ, и закрѣпленіе этихъ выводовъ законодательнымъ или административнымъ порядкомъ, въ случаѣ своей осуществимости, всегда отражалось бы вреднымъ образомъ на свободномъ и естественномъ ходѣ экономической жизни. Но эта осуществимость представляется въ высшей степени сомнительной. Какъ мы сказали, факторы, опредѣляющіе въ концѣ концовъ прибыльность предпріятія, поддаются воздѣйствію администраціи предпріятія, лишь до извѣстной степени. Въ то же время конечные результаты тѣхъ мѣръ, которыя принимаются администраціею, также не могутъ быть опредѣлены напередъ сколько-нибудь точнымъ образомъ. Вслѣдствіе этихъ обстоятельствъ прибыль, полученная въ концѣ операціоннаго періода, всегда можетъ оказаться выше или ниже предназначенной заранѣе нормы. Принятіе какихъ-либо мѣръ къ тому, чтобы избѣжать на будущее время превышенія назначенной нормы, легко можетъ привести къ большому дефициту, хотя иногда, какъ напр., при пониженіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ, и къ дальнѣйшему возрастанію прибыли, т. е. къ еще большему нарушенію установленной нормы. Такимъ образомъ, всякое стремленіе къ ограниченію прибыли предпріятія заранѣе опредѣленной нормой непремѣнно приводитъ къ нарушенію частноправовой природы затраченнаго капитала и къ извращенію его общественно-регулирующей функціи въ ходѣ народнаго хозяйства. Изъ этого слѣдуетъ, что понятію правильной хозяйственной дѣятельности, равно какъ и требованію общаго принципа хозяйственности, можетъ соотвѣтствовать лишь стремленіе къ полученію при всякихъ обстоятельствахъ и условіяхъ возможно высшей прибыли. Это стремленіе возрастаетъ съ увеличеніемъ размѣровъ вложенныхъ капиталовъ и потому въ особенности должно имѣть мѣсто въ примѣненіи къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ

съ ихъ исключительно огромными основными и оборотными капиталами.

Само собой разумѣется, что стремленіе желѣзныхъ дорогъ къ полученію наибольшаго чистаго дохода отнюдь не ведетъ къ установленію возможно болѣе высокихъ тарифовъ. Опасеніе такихъ тарифовъ является самымъ сильнымъ препятствіемъ къ принятію защищаемаго нами мнѣнія. Объясняется это, какъ намъ кажется, тѣмъ, что до сихъ поръ еще въ средѣ публики недостаточно ясно сознаніе, что, съ одной стороны, желѣзныя дороги отнюдь не заинтересованы въ абсолютно высокихъ тарифахъ, а съ другой — ни интересы публики, ни общіе интересы народнаго хозяйства отнюдь не требуютъ ни даровой перевозки, ни абсолютно низкихъ тарифовъ Какъ совершенно справедливо говоритъ С. Ю. Витте [1]), „провозная цѣна по желѣзной дорогѣ представляетъ собою лишь элементъ, въ числѣ многочисленныхъ другихъ элементовъ, вліяющихъ на опредѣленіе рыночной цѣнности товара, а потому, очевидно, нѣтъ особой причины, чтобы именно этотъ элементъ уничтожился преимущественно предъ какимъ-либо другимъ. Такимъ образомъ, общественный интересъ заключается не въ томъ, чтобѣ желѣзныя дороги возили даромъ, а лишь въ томъ, чтобы провозныя цѣны не превышали размѣровъ, которые ставятъ этотъ элементъ рыночной цѣнности товаровъ въ рациональное отношеніе къ совокупности всѣхъ прочихъ элементовъ". Это весьма глубокое замѣчаніе резюмируетъ, по нашему мнѣнію, одно изъ самыхъ основныхъ положеній истиннаго теоретическаго пониманія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Достиженіе раціональнаго соотношенія провозныхъ цѣнъ, какъ одного изъ элементовъ рыночной цѣнности товаровъ, къ совокупности всѣхъ прочихъ элементовъ этой цѣнности должно служить основной задачей при установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ. А это правильное соотношеніе достигается установленіемъ тарифовъ лишь въ такихъ размѣрахъ, при которыхъ чистый доходъ отъ каждой отдѣльной перевозки, помноженный на все количество перевозокъ, дастъ въ итогѣ максимальную общую сумму чистаго дохода всего предпріятія. Поэтому чрезмѣрно высокіе тарифы могутъ въ такой же степени противорѣчить интересамъ и желѣзныхъ дорогъ, и всего народнаго хозяйства, какъ и чрезмѣрно низкія провозныя цѣны. Тарифы, удовлетворяющіе вышеприведенному основному требованію относительно наибольшой доходности, вытекаютъ изъ самаго существа желѣзныхъ дорогъ, соотвѣтствуютъ ихъ истинному положенію въ общей системѣ человѣческаго хозяйства и не могутъ вредить никакой части послѣдняго [2]).

---

[1]) С. Ю. Витте. Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ. 2 изд. Стр. 30.

[2]) Weichs-Glon, Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel, 1894, стр. 77. См. также С. Ю Витте, стр 29, 30, 94, 121, 145 и др.

Изложенныя положенія одинаково относятся какъ къ частнымъ, такъ и къ государственнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Какъ тѣ, такъ и другія должны стремиться къ возможно болѣе широкому развитію своей дѣятельности при условіи, однако, достиженія наибольшей доходности. Различіе между частными и государственными желѣзными дорогами въ этомъ отношеніи заключается лишь въ томъ, что вторыя могутъ шире вести дѣло, принимать больше мѣръ къ развитію своихъ раіоновъ, оставаясь при этомъ безъ полученія соотвѣтственной прибыли въ теченіе болѣе продолжительнаго времени, чѣмъ это возможно для акціонерныхъ компаній [1]). Но государственныя желѣзныя дороги въ такой же мѣрѣ, какъ и частныя, должны имѣть конечною цѣлью полученіе возможно высшаго дохода на затраченные капиталы, такъ какъ въ противномъ случаѣ ихъ функція въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства будетъ извращена. Уменьшеніе доходности желѣзныхъ дорогъ можетъ быть достигнуто или пониженіемъ тарифовъ на такіе грузы, перевозка которыхъ отъ такого удешевленія не можетъ увеличиться, или повышеніемъ тарифовъ на такіе товары, поступленіе которыхъ на желѣзныя дороги при вздорожаніи стоимости желѣзнодорожной доставки обязательно должно сократиться. Ясно, что въ первомъ случаѣ выиграютъ только частные интересы отправителей данной категоріи грузовъ и потребителей соотвѣтственныхъ продуктовъ, но не расширится ни потребленіе, ни производство страны; слѣдовательно, произойдетъ лишь перемѣщеніе нѣкоторой части желѣзнодорожнаго дохода въ руки одной или нѣсколькихъ частныхъ группъ безъ всякой пользы для общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Во второмъ случаѣ, т. е. при повышеніи тарифовъ, сопровождающемся сокращеніемъ перевозокъ, мы имѣемъ простое ограниченіе и ухудшеніе утилизаціи желѣзнодорожнаго аппарата—этого громаднаго общаго достоянія, извлеченіе изъ котораго наибольшей пользы должно быть предметомъ постоянной заботы государственной власти.

Мы высказываемся противъ всякаго ограниченія прибыли желѣзнодорожныхъ предпріятій еще и въ виду того, что признаемъ положительно несправедливымъ отдавать отдѣльнымъ группамъ отправителей тѣхъ или иныхъ грузовъ хотя какую-либо часть дохода, приносимаго коллективнымъ имуществомъ и потому подлежащаго употребленію на общія нужды. Наиболѣе правильнымъ представляется намъ разсматривать желѣзнодорожную прибыль и ея размѣры какъ показатель того, насколько удовлетворена потребность страны въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Въ этой области, какъ и во всѣхъ другихъ отрасляхъ промышленности, полученіе крупныхъ прибылей

[1]) О различіи частныхъ и публичныхъ предпріятій см. Fr. Ulrich Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 16—18.

должно служить основаніемъ къ привлеченію новыхъ капиталовъ и къ дальнѣйшему развитію желѣзнодорожнаго дѣла въ странѣ. Принятіе такого принципа могло бы имѣть весьма полезное вліяніе для нормальнаго развитія рельсовой сѣти въ странѣ, соразмѣрно съ дѣйствительнымъ ростомъ потребности въ желѣзнодорожномъ транспортѣ. Сооруженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ на излишки прибылей, полученныхъ отъ старыхъ линій, ни въ какомъ случаѣ не могло бы привести къ какимъ-либо излишествамъ и увлеченіямъ въ области желѣзнодорожнаго строительства, а въ то же время оно обезпечивало бы народное хозяйство и отъ всякаго значительнаго замедленія въ оборудованіи страны необходимыми ей рельсовыми путями сообщенія.

Наконецъ, ограниченіе прибыли желѣзныхъ дорогъ опредѣленною нормой неизбѣжно оказываетъ вредное вліяніе на хозяйство предпріятія, приближающагося къ тому состоянію, при которомъ ему начинаетъ угрожать правительственное вмѣшательство: оно лишаетъ хозяевъ предпріятія всякой побудительной причины для бережливости въ расходахъ, такъ какъ лишаетъ ихъ возможности воспользоваться плодами сбереженій [1]).

Въ заключеніе мы считаемъ полезнымъ привести мнѣнія, высказанныя различными авторитетными экономистами по вопросу о полученіи прибыли на желѣзнодорожные капиталы.

Мнѣніе Вейксъ-Глона мы уже привели выше. Онъ высказывается за безусловную необходимость стремиться при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ къ полученію возможно высшей прибыли, притомъ совершенно независимо отъ того, достигнуто ли уже погашеніе желѣзнодорожныхъ капиталовъ или еще нѣтъ [2]).

Рейтценштейнъ [3]) высказывается по занимающему насъ вопросу слѣдующимъ образомъ. Стремленіе къ возможно высшему доходу, тенденція къ полученію возможно большаго излишка при тѣхъ же или даже меньшихъ собственныхъ издержкахъ является главнымъ мотивомъ и причиною всего хозяйственнаго развитія. Это положеніе имѣетъ силу и въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, и никакъ нельзя утверждать, будто существуетъ экономическій законъ, по которому провозныя платы должны опредѣляться по издержкамъ перевозки на томъ основаніи, что равенство собственныхъ расходовъ требуетъ равенства провозныхъ ставокъ. Желѣзная дорога, разсматриваемая какъ коммерческое учрежденіе, является въ общей системѣ хозяй-

---

[1]) Объ этомъ, равно какъ о крайней трудности для правительства осуществить съ пользою для общества предоставляемое ему право требовать соразмѣрнаго пониженія или повышенія тарифовъ см Гіацинтовъ, Основанія организаціи тарифнаго дѣла, стр 186—195.

[2]) Weichs-Glon, ib. 75.

[3]) Eduard Reitzenstein, Die Gütertarife der Eisenbahnen. S. 7—9.

ства однимъ изъ факторовъ производства, но факторомъ вполнѣ равноправнымъ; поэтому желѣзныя дороги, какъ и всѣ прочіе факторы, принимающіе участіе въ производствѣ, имѣютъ право и обязаны стремиться къ возможно болѣе высокому участію въ распредѣленіи общей суммы чистаго дохода отъ производства и въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ имѣется на лицо болѣе значительный чистый доходъ, требовать на свою долю больше, въ другихъ же случаяхъ ограничиваться меньшими требованіями.

Эмиль Ранкъ [1]) полагаетъ, что вопросъ о размѣрѣ дохода, къ полученію котораго должны стремиться государственныя желѣзныя дороги, не можетъ быть разрѣшенъ одинаковымъ образомъ для всякаго времени и для всѣхъ странъ. Отвѣтъ на этотъ вопросъ зависитъ отъ особенныхъ условій каждой данной страны въ каждый данный моментъ. Такъ какъ польза, получаемая отъ широкаго устраненія препятствій къ перемѣнѣ мѣста и распредѣленіе ея между отдѣльными хозяйствами измѣняются въ пространствѣ и во времени, то и жертвы, которыхъ требуетъ такое устраненіе препятствій, и обремененіе ими отдѣльныхъ хозяйствъ не могутъ быть одинаковыми повсюду. Но одно требованіе можно высказать съ совершенной опредѣленностью. Оно заключается въ томъ, что пока основной капиталъ, вложенный въ желѣзныя дороги, не погашенъ, нужно стремиться къ полученію по крайней мѣрѣ такого дохода, который не только покрывалъ бы текущіе расходы по эксплоатаціи и поддержанію всего дѣла, но и давалъ бы еще излишекъ для покрытія расходовъ по платежу процентовъ и погашенію основныхъ капиталовъ. Требованіе объ ограниченіи дохода лишь „обычной въ странѣ“ нормой процента очевидно слишкомъ узко. Возможно, что хотя эта норма опустилась въ данную минуту до 4%, но государство обязано платить прежнимъ акціонерамъ перешедшихъ въ его собственность желѣзныхъ дорогъ по 5% на ихъ капиталы [2]). Но если этотъ размѣръ дохода достигнутъ, то допустимъ ли и долженъ ли быть получаемъ еще и сверхъ того излишекъ, представляющійся уже прямо какъ бы налогомъ на экономическій оборотъ, и притомъ въ какихъ размѣрахъ? Этотъ вопросъ равнымъ образомъ не можетъ быть разрѣшенъ одинаково для всѣхъ странъ и періодовъ ихъ развитія. Рѣшеніе этого вопроса въ каждомъ данномъ случаѣ должно зависѣть отъ его особенныхъ условій, а именно отъ отношенія существующихъ налоговъ къ платежной способности населенія.

Ад. Вагнеръ [3]) высказываетъ слѣдующее мнѣніе по разсматри-

[1]) Emil Rank, Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung, 1895, S. 107—108.

[2]) Послѣднее замѣчаніе Ранкъ заимствуетъ у Сакса.

[3]) Ad Wagner Finanzwissenschaft. Dritte Auflage. I Theil, S. 657 u ff.

ваемому вопросу. Государственныя учрежденія для сношеній и сообщеній, говоритъ онъ, могутъ быть управляемы или по принципу пошлины, или по частнохозяйственному принципу. Какой изъ этихъ принциповъ слѣдуетъ избрать, а также въ какой мѣрѣ должно стремиться при выборѣ принципа пошлины къ полному или только къ частичному покрытію расхода и при выборѣ частнохозяйственнаго принципа къ достиженію возможно высшаго дохода,— это зависитъ: а) отъ степени общеполезности каждаго даннаго учрежденія и его транспортныхъ услугъ, б) отъ высоты расходовъ учрежденія, в) отъ источниковъ и способовъ, служащихъ государству для покрытія этихъ расходовъ (заемъ, обыкновенные доходы, въ особенности налоги) и г) отъ того обстоятельства, погашены ли уже издержки (долги). Согласно съ этимъ въ настоящее время почта, за исключеніемъ перевозки пассажировъ и посылокъ, и телеграфъ должны управляться по принципу пошлины; вновь же сооруженные каналы, желѣзныя дороги и срочное судоходство, равно какъ почтовая перевозка пассажировъ и посылокъ подлежатъ управленію по частнохозяйственному принципу. Желѣзныя дороги, какъ и каналы, должны быть прежде всего управляемы по частнохозяйственному принципу, пока еще нужно уплачивать проценты и погашеніе по вложеннымъ въ нихъ крупнымъ капиталамъ. Они даже должны быть доведены до возможно большей доходности, поскольку таковая является не результатомъ монопольной эксплоатаціи, устраненія справедливой конкурренціи другихъ линій и т. под., но достигается свободнымъ развитіемъ обращенія, такъ что увеличенный доходъ является не налогомъ, а промышленной прибылью какъ у частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Стремленіе къ болѣе высокой доходности представляется тѣмъ менѣе сомнительнымъ, если оно достигается, въ особенности въ отношеніи товарнаго обращенія, путемъ тарифныхъ пониженій, которыя часто служатъ наилучшимъ средствомъ для этого. Преднамѣренный отказъ отъ возможнаго излишка, осуществляемый посредствомъ чрезмѣрныхъ пониженій тарифовъ, является, напротивъ того, вообще ненужнымъ и можетъ быть цѣлесообразнымъ впервые только послѣ окончанія сооруженія по крайней мѣрѣ главныхъ линій рельсовой сѣти. Лишь послѣ того, когда строительные капиталы погашены вполнѣ или въ большей своей части и желѣзныя дороги возможно болѣе равномѣрно распространены на всю территорію государства, становится допустимымъ принципъ пошлины. Но даже и тогда примѣненіе этого принципа отнюдь не является безусловно необходимымъ, и напротивъ того стремленіе къ полученію дальнѣйшихъ излишковъ въ доходахъ можетъ быть при извѣстныхъ обстоятельствахъ вполнѣ допустимо и даже цѣлесообразно. Кромѣ того Вагнеръ, признавая вполнѣ справедливымъ, что государство все болѣе и болѣе покры-

ваетъ свои финансовыя потребности посредствомъ налоговъ, высказываетъ, что излишки отъ лѣснаго хозяйства, желѣзныхъ дорогъ и другихъ принадлежащихъ государству учрежденій по сношеніямъ, и сообщеніямъ, остаются и въ настоящее время одною изъ важныхъ статей государственныхъ доходовъ.

О мнѣніи Эмиля Сакса по вопросу о прибыли на желѣзнодорожные капиталы можно заключить уже по ранѣе цитированнымъ взглядамъ его на системы управленія желѣзными дорогами по принципамъ пошлины и предоставленія ихъ услугъ во всеобщее даровое пользованіе. Поэтому здѣсь мы ограничимся лишь нижеслѣдующими его заявленіями. Пока еще нужно уплачивать проценты на основные капиталы, говоритъ Саксъ [1]), то какъ государственныя, такъ и частныя желѣзныя дороги одинаково заинтересованы въ установленіи такихъ тарифовъ, чтобы развитіемъ возможно большаго движенія грузовъ достигнуть возможнаго максимума выручки. Кромѣ того, государственныя и частныя желѣзныя дороги также одинаково заинтересованы въ сказанномъ построеніи тарифовъ, поскольку идетъ дѣло о томъ, чтобы покрыть недовыручку за менѣе удачные періоды или по малодоходнымъ линіямъ. Естественно, что частныя дороги идутъ въ своемъ стремленіи къ прибыли еще далѣе.

Лейенъ [2]) признаетъ финансовою задачею всѣхъ желѣзныхъ дорогъ извлеченіе изъ эксплоатаціи ихъ такихъ доходовъ, которые не только покрывали бы всѣ расходы эксплоатаціи, но еще и давали бы обычный въ странѣ процентъ прибыли на вложенные въ желѣзныя дороги основные капиталы. Рошеръ идетъ въ своихъ требованіяхъ дальше. Если бы, говоритъ онъ [2]), на самомъ дѣлѣ наилучшимъ тарифомъ былъ тотъ, которыи даетъ только обычный въ странѣ процентъ и необходимое погашеніе затраченнаго капитала, потому что при такомъ тарифѣ достигается наивозможно большее число перевозокъ, которыя по общему правилу приносятъ пользу какъ отправителю, такъ и получателю,—то во всякомъ случаѣ такой безприбыльный тарифъ невѣроятенъ на частныхъ дорогахъ, а на казенныхъ—цѣлесообразенъ по своей идеѣ лишь при идеальной системѣ налоговъ.

Ф. Ульрихъ [3]) различаетъ вообще три принципа управленія: 1) безплатное предоставленіе услугъ во всеобщее пользованіе, 2) принципъ пошлины и 3) принципъ частнохозяйственный или коммерческій, по которому взимаемое за услугу вознагражденіе основывается на цѣнности каждой отдѣльной услуги для лицъ, получающихъ ее, причемъ всегда должно стремиться къ достиженію не только покрытія

[1]) E. Sax, B II, S. 180.

[2]) E. Rank, Das Eisenbahntarifwesen, S. 110.

[3]) F Ulrich, Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 15 и слѣд.

произведенныхъ расходовъ, но и возможно большаго излишка чистой выручки Первые два принципа могутъ быть, по мнѣнію Ульриха, примѣняемы только въ публичномъ управленіи, послѣдній же—какъ въ частныхъ предпріятіяхъ, такъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ и въ публичномъ управленіи. Частныя желѣзныя дороги должны быть управляемы на основаніи принципа частнохозяйственнаго (коммерческаго); для нихъ въ этомъ отношеніи нѣтъ выбора. Въ государственномъ же управленіи желѣзными дорогами могутъ быть примѣняемы всѣ три упомянутые принципа Выборъ той или иной системы зависитъ отъ степени развитія желѣзнодорожной сѣти. Если сѣть находится еще въ періодѣ образованія. если страна еще не изрѣзана повсюду желѣзными дорогами, то примѣненіе коммерческаго принципа представляется вполнѣ на своемъ мѣстѣ: тѣ, кто имѣетъ надобность въ желѣзныхъ дорогахъ, должны оплатить сполна всю стоимость тѣхъ операцій, изъ которыхъ они извлекаютъ выгоды. Въ противномъ случаѣ районы, не имѣющіе желѣзныхъ дорогъ, несли бы двойной ущербъ: во-1-хъ, благодаря отсутствію рельсовыхъ путей сообщенія они уже лишены связанныхъ съ ними прямыхъ и косвенныхъ выгодъ, а во 2-хъ, система безплатнаго пользованія или на основаніи принципа фискальнаго, въ особенности первая, заставили бы ихъ нести расходы по предоставленію удобствъ тѣмъ районамъ, которые снабжены желѣзными дорогами и конкуррируютъ съ ними въ производствѣ продуктовъ. Первый періодъ исторіи желѣзныхъ дорогъ, можно назвать періодомъ частнаго хозяйства; онъ длится по крайней мѣрѣ до совершеннаго окончанія сооруженія главныхъ линій страны. Въ этотъ періодъ не только частныя дороги, но и государственныя управляются или должны управляться всецѣло по принципамъ частнохозяйственнымъ.

Густавъ Конъ, мнѣніе котораго по настоящему вопросу уже видно изъ ранѣе сдѣланныхъ нами ссылокъ, категорически выражается [1]), что услуги, оказываемыя средствами сношеній частному обороту по перемѣщенію пассажировъ, грузовъ или по передачѣ извѣстій, должны быть оплачены покупателемъ услуги точно такъ же, какъ и все вообще, что дѣлается или продается въ народномъ хозяйствѣ ради производительныхъ или потребительныхъ цѣлей. Указаніе на то, что удешевленіе цѣны услуги косвенно приноситъ пользу и другимъ группамъ лицъ, кромѣ непосредственныхъ покупателей услуги, не можетъ служить основаніемъ для какихъ-либо пожертвованій со стороны общества. Желѣзныя дороги существеннымъ образомъ отличаются отъ шоссированныхъ путей и отъ мостовъ, безвозмездность пользованія которыми оправдывается фактомъ приблизительной общности и равенства пользованія ими со стороны всего на-

[1]) Cohn, System der nationalokonomie B III, S. 802, 803 и слѣд.

селенія, сравнительной ничтожностью вознагражденія, которое пришлось бы взимать за каждый отдѣльный актъ пользованія, наконецъ, крупными расходами и затрудненіями, которые неизбѣжно сопряжены съ такимъ взиманіемъ и для государства, и для заинтересованныхъ лицъ. Желѣзная дорога представляетъ несравненно болѣе значительный капиталъ, чѣмъ шоссе, вмѣстѣ съ колеей она соединяетъ и весь движущій аппаратъ, чѣмъ отличается отъ всѣхъ другихъ видовъ путей сообщенія; она дифференцируетъ свои услуги въ такой высокой степени, какъ никакое другое учрежденіе по сношеніямъ, а вмѣстѣ съ этимъ дифференцированіемъ услугъ связано и дифференцированіе потребностей, которыя имѣютъ въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ различные слои населенія. Къ этому присоединяется то обстоятельство, что важнѣйшее основаніе этого дифференцированія заключается въ достаточности нѣкоторыхъ общественныхъ классовъ и что именно эти положительно достаточные общественные классы далеко преобладающимъ образомъ пользуются услугами желѣзныхъ дорогъ Высказываясь поэтому противъ всякихъ пожертвованій со стороны общества въ отношеніи услугъ желѣзныхъ дорогъ и почты, Конъ признаетъ необходимымъ, чтобы получалось полное покрытіе всѣхъ расходовъ по устройству и содержанію общественныхъ средствъ сношенія и сообщенія. Государство, замѣчаетъ онъ въ другомъ мѣстѣ [1]), имѣетъ свое хозяйство, оно также ощущаетъ всякій ущербъ въ своихъ доходахъ, хотя и не отъ лица акціонеровъ, но какъ представитель милліоновъ своихъ гражданъ, и оно обязано въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ взвѣшивать, не является ли цѣна ниже того, что за нее предоставляется.

Обратимся теперь къ выясненію взглядовъ двухъ русскихъ писателей по вопросу о тарифахъ — Н. Е. Гіацинтова и Д. И. Пихно, на труды которыхъ мы неоднократно ссылались. Оба эти автора первоначально производятъ впечатлѣніе, будто они признаютъ, что установленіе тарифовъ съ цѣлью полученія возможно высшей прибыли на желѣзнодорожные капиталы (сверхъ покрытія расходовъ по эксплоатаціи, а также по платежу процентовъ и погашенію) рѣшительно несовмѣстимо съ общими интересами. Такъ, Н. Е. Гіацинтовъ, указывая, что у С. Ю. Витте преобладаетъ взглядъ на желѣзныя дороги какъ на коммерческое предпріятіе, заявляетъ, что его точка зрѣнія иная: „я смотрю, говоритъ онъ, на желѣзныя дороги какъ на учрежденіе государственное, призванное прежде всего служить интересамъ общимъ, отсюда и мѣриломъ достоинства тарифовъ я принимаю не столько выгодность ихъ для желѣзныхъ дорогъ, сколько со-

[1]) Zur Beurtheilung der englischen Eisenbahnpolitik, S 536, цит по Rank'y стр. 109.

отвѣтствіе ихъ съ нуждами государства и тѣхъ лицъ, которыя пользуются желѣзными дорогами. Такая точка зрѣнія оправдывается тѣмъ соображеніемъ, что въ настоящее время по преимуществу на желѣзныхъ дорогахъ лежитъ удовлетвореніе общественной потребности въ передвиженіи, и что желѣзныя дороги такимъ образомъ являются главнымъ, а во многихъ случаяхъ и исключительнымъ средствомъ сообщенія, какимъ въ былое время были большія проѣзжія дороги Значеніе государственнаго учрежденія за этими послѣдними никогда не подвергалось сомнѣнію: еще Адамъ Смитъ считалъ сооруженіе и содержаніе дорогъ обязанностью государства наравнѣ съ заботой объ учрежденіяхъ для обороны страны, для отправленія правосудія, для просвѣщенія населенія, поэтому и желѣзныя дороги, какъ пути сообщенія, неоспоримо должны быть признаваемы учрежденіемъ государственнымъ» [1]). Уже одно это сопоставленіе желѣзныхъ дорогъ съ такими основными государственными функціями, какъ оборона страны и отправленіе правосудія, совершенно исключаетъ мысль о необходимости возмѣщенія всѣхъ издержекъ желѣзнодорожнаго хозяйства и полученія сверхъ того еще и прибыли на затраченные капиталы. При такомъ отношеніи къ желѣзнымъ дорогамъ покрытіе расходовъ и прибыль могутъ быть лишь побочнымъ результатомъ, подобно доходу отъ судебныхъ пошлинъ, которыя возмѣщаютъ только часть текущихъ расходовъ по отправленію правосудія, но отнюдь не могутъ имѣть цѣлью полученіе какой бы то ни было прибыли. Далѣе Н. Е. Гіацинтовъ выражается еще болѣе опредѣленнымъ образомъ. Если предприниматель при установленіи тарифовъ будетъ руководствоваться исключительно стремленіемъ къ наибольшей чистой прибыли, то легко видѣть, говоритъ Н. Е. Гіацинтовъ, что такой порядокъ установленія тарифовъ можетъ причинить ущербъ народному хозяйству «Если даже допустить на каждой желѣзной дорогѣ и въ каждой мѣстности существованіе предпринимателей, всецѣло преданныхъ заботѣ о пользахъ своего дѣла [2]) и своей мѣстности, то и въ этомъ случаѣ нельзя будетъ разсчитывать на то, чтобы интересы всѣхъ частей населенія извѣстной страны были равномѣрно удовлетворены тарифами, устанавливаемыми по соображеніямъ личной выгоды предпринимателей,—такъ какъ эта личная выгода нерѣдко будетъ заставлять распорядителей тарифнаго дѣла принимать не тѣ мѣры, которыя въ данномъ случаѣ являются наиболѣе соотвѣтствующими ихъ желаніямъ, а тѣ, которыя они должны принять, чтобы не возбудить тарифной войны".

Въ дополненіе къ этимъ заявленіямъ Н. Е. Гіацинтова, приве-

---

[1]) Е. Н. Гіацинтовъ, Основанія организаціи тарифнаго дѣла, стр. 10—11, 165, 169, 179.

[2]) Что далеко не всегда имѣетъ мѣсто въ акціонерныхъ предпріятіяхъ.

демъ еще нижеслѣдующія [1]). „Завѣдывая тарифами, государство будетъ необходимо оказывать вмѣшательство въ хозяйство страны, и если оно въ своей экономической политикѣ преслѣдуетъ какія-либо опредѣленныя цѣли, оно въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ будетъ имѣть могущественное орудіе для осуществленія своихъ предначертаній и достиженія своихъ цѣлей". Находя невозможнымъ входить въ разсмотрѣніе вопроса о томъ, насколько такое вмѣшательство государства оправдывается съ экономической точки зрѣнія и въ какой мѣрѣ оно должно быть допущено въ хозяйственной жизни народа, Н. Е. Гіацинтовъ высказываетъ, между прочимъ, что желѣзныя дороги во всякомъ случаѣ и всегда будутъ дѣйствовать такъ же, какъ таможни: онѣ необходимо будутъ или закрывать, или открывать извѣстный рынокъ для данныхъ продуктовъ, — или облегчать имъ доступъ туда, гдѣ ихъ спрашиваютъ или наоборотъ, но при системѣ частныхъ хозяйствъ онѣ будутъ дѣйствовать въ томъ или другомъ направленіи въ зависимости отъ желанія и выгоды частныхъ лицъ, а при казенной эксплоатаціи—отъ намѣренія правительства".

Всѣ эти мысли и соображенія почтеннаго автора легко могутъ вызвать у читателя представленіе, что желѣзнодорожные тарифы должны служить лишь простымъ орудіемъ экономической политики государства, что установленіе ихъ, не считаясь съ доходностью рельсовой сѣти, должно имѣть цѣлью лишь воздѣйствіе на экономическую жизнь страны въ тѣхъ направленіяхъ, какія въ каждый данный моментъ признаются желательными по общегосударственнымъ соображеніямъ На самомъ дѣлѣ, однако, Н. Е Гіацинтовъ вовсе не держится такого мнѣнія, и всѣ цитированныя выше соображенія приводятся имъ лишь для доказательства несогласія съ общими интересами народнаго хозяйства такого порядка желѣзнодорожнаго дѣла, при которомъ установленіе тарифовъ въ странѣ оказывается раздробленнымъ между множествомъ самостоятельно дѣйствующихъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ администрацій, стремящихся каждая порознь къ полученію возможно высшей прибыли и при этомъ свободно конкурирующихъ между собою. Что же касается собственно полученія прибыли на желѣзнодорожные капиталы, то Н. Е. Гіацинтовъ [2]) совершенно опредѣленно высказываетъ, что „въ теченіе довольно значительнаго періода времени отношеніе государства къ желѣзнымъ дорогамъ, какъ къ коммерческому предпріятію, можно признать для него обязательнымъ: пока не закончена постройка сѣти и рельсовые пути еще неравномѣрно распредѣлены по странѣ, пока не погашенъ затраченный на нихъ капиталъ и не покрыты убытки первоначальной

[1]) Ib. стр. 236—237

[2]) Ib. стр. 228, а также 42–45.

эксплоатаціи, государство должно заботиться о полученіи отъ своихъ дорогъ возможной прибыли для уплаты изъ нея процентовъ и погашенія на капиталъ сооруженія, для возмѣщенія понесенныхъ убытковъ, для постройки сѣти. Но, если даже допустить, что всѣ эти условія, дѣлающія коммерческую эксплоатацію обязательной, исчезнутъ, то и тогда весьма вѣроятно, что государство будетъ попрежнему эксплоатировать свои дороги на коммерческомъ основаніи, какъ удобный источникъ для полученія средствъ на покрытіе лежащихъ на немъ расходовъ".

За основаніе для установленія тарифовъ Н. Е. Гіацинтовъ предлагаетъ принять платежную способность грузовъ и съ нею соразмѣрять высоту провозной платы. Какъ защитники этого принципа, напр., С. Ю. Витте, такъ и противники его совершенно основательно полагаютъ, что установленіе тарифовъ по платежной способности перевозимыхъ грузовъ ведетъ къ полученію желѣзными дорогами возможно высшаго чистаго дохода на затраченные капиталы, такъ какъ при этомъ берется возможная предѣльная плата, какую грузъ способенъ уплатить. Разсматривая это возраженіе, Н. Е Гіацинтовъ высказываетъ, что прибыль въ частной желѣзнодорожной промышленности имѣетъ то же оправданіе, какое имѣетъ прибыль предпринимателя во всѣхъ другихъ предпріятіяхъ: она является вознагражденіемъ за ту услугу, которую предприниматель оказалъ обществу тѣмъ, что соединилъ и употребилъ за свой счетъ и рискъ для сооруженія и поддержанія желѣзной дороги извѣстныя производительныя средства. Пока не всѣ необходимыя для страны дороги сооружены, прибыль необходима еще и для того, чтобы „привлечь къ сооруженію дорогъ новые капиталы и новыя силы, что, очевидно, не будетъ возможно, если существующія предпріятія будутъ возмѣщать только издержки производства и за вычетомъ ихъ не будутъ давать никакихъ барышей". Если желѣзныя дороги находятся въ рукахъ государства, то излишекъ дохода противъ расходовъ можетъ имѣть то же оправданіе, какъ и въ отношеніи частныхъ дорогъ, именно необходимость сооруженія новыхъ дорогъ и покрытія убытковъ, обыкновенно бывающихъ въ первое время эксплоатаціи дорогъ. Но и когда сѣть закончена, и убытки покрыты, то и тогда „противъ полученія дохода отъ желѣзныхъ дорогъ не можетъ быть сдѣлано возраженіи, такъ какъ этотъ способъ пріобрѣтенія средствъ на покрытіе нуждъ государства, какъ по принципу, принимаемому для разложенія тяжести на лицъ, вносящихъ платежи, такъ и по способу взиманія, не требующему никакихъ дополнительныхъ расходовъ, является однимъ изъ наиболѣе совершенныхъ". Н. Е. Гіацинтовъ оправдываетъ, наконецъ, и по нашему мнѣнію совершенно справедливо, также случаи полученія желѣзными дорогами болѣе значительной прибыли, чѣмъ

въ какомъ-либо другомъ предпріятіи. Разница между прибылью желѣзнодорожнаго предпріятія и среднею прибылью, существующею въ другихъ отрасляхъ промышленности, имѣетъ въ такихъ случаяхъ характеръ ренты. Но и противъ такого дохода желѣзной дороги, по мнѣнію Н. Е. Гіацинтова, возражать нельзя. „Если бы дорога и отказалась отъ этого излишка прибыли, то онъ съ такимъ же характеромъ пріобрѣтенія, не оправдываемаго сдѣланными пожертвованіями и усиліями, достался бы или какому-либо классу промышленниковъ, или извѣстному классу потребителей. Ничѣмъ нельзя доказать, что въ рукахъ этого класса потребителей или производителей полученный доходъ оказался бы употребленнымъ съ большею пользой, чѣмъ въ рукахъ лицъ, заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ предпріятіи, потому и нѣтъ основанія требовать изъятія этого дохода отъ желѣзной дороги. При государственной эксплоатаціи можно даже, напротивъ, признать, что всего цѣлесообразнѣе дать этотъ доходъ именно дорогѣ, такъ какъ въ этомъ случаѣ, поступая въ распоряженіе государства, онъ можетъ послужить къ облегченію податной тягости населенія“ (стр 46).

Какъ видно изъ приведенныхъ цитатъ, Н. Е. Гіацинтовъ допускаетъ и вполнѣ оправдываетъ самую высокую чистую доходность желѣзныхъ дорогъ, въ особенности казенныхъ. Всякое ограниченіе прибыли желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ способъ обезпеченія правильной постановки тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ, онъ отвергаетъ [1]).

Мнѣнія профессора Пихно по вопросу о доходности желѣзнодорожныхъ предпріятій сводятся, какъ намъ кажется, въ практическомъ примѣненіи къ тѣмъ же положеніямъ, которыя защищаются и нами. Однако, въ трудѣ проф. Пихно мы встрѣчаемъ еще болѣе, чѣмъ у г. Гіацинтова, недостаточно опредѣленно формулированныхъ возраженій и протестовъ противъ односторонніхъ личныхъ интересовъ предпринимателей, противъ свободной коммерческой системы тарифовъ и т. под.; въ то же время онъ до такой степени выдвигаетъ на первый планъ необходимость удовлетворенія путемъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ народныхъ и государственныхъ потребностей въ самомъ общемъ и широкомъ смыслѣ этого слова, что у читателя непремѣнно получается такое первоначальное впечатлѣніе, что съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства, имъ вовсе опровергается правомѣрность и цѣлесообразность прибыли на желѣзнодорожные капиталы. Прежде всего въ трудѣ проф. Пихно о желѣзнодорожныхъ тарифахъ обращаетъ на себя вниманіе въ этомъ отношеніи глава X ая о „вліяніи коммерческаго интереса желѣзныхъ дорогъ при назначеніи провозной платы“. Въ этой главѣ проф. Пихно до-

[1]) Ib. стр 195.

казываетъ, что установленіе тарифовъ подъ вліяніемъ односторонняго коммерческаго интереса частнаго предпріятія, во 1-хъ, не обезпечиваетъ необходимой въ общественныхъ интересахъ дешевизны желѣзнодорожной перевозки, во 2-хъ, не содѣйствуетъ правильному ходу народнаго хозяйства и, въ 3-хъ, не удовлетворяетъ наиболѣе существенныя нужды страны [1]). Въ слѣдующей главѣ [2]) проф. Пихно слѣдующимъ образомъ характеризуетъ коммерческую или частнохозяйственную систему тарифовъ По его словамъ, эта система „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“ Сдѣлавъ такую характеристику коммерческой системы и подвергнувъ ее подробному разбору, проф. Пихно приходитъ къ слѣдующему заключенію [3]). „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. 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 постоянныя потрясенія въ частныхъ и народномъ хозяйствѣ, значительно уменьшая ту пользу, которую должны приносить рельсовые пути“.

Это заключительное резюме возраженій почтеннаго профессора противъ коммерческой системы тарифовъ весьма характерно въ томъ отношеніи, что въ немъ не содержится никакого указанія на вредное вліяніе огромныхъ прибылей, къ которымъ стремятся желѣзныя до-

---

[1]) Д П Пихно, Желѣзнодорожные тарифы, стр. 201—209.
[2]) Ib. стр 211.
[3]) Ib. стр 227

роги при дѣйствіи коммерческой системы, и какъ источники означеннаго вреднаго вліянія отмѣчаются такіе моменты системы, какъ свобода отдѣльныхъ дорогъ въ установленіи тарифовъ, отсутствіе надлежащихъ регуляторовъ въ дѣятельности управляющихъ желѣзнодорожными компаніями, случайный характеръ и соперничества, и союзовъ между отдѣльными предпріятіями, наконецъ, обусловливаемыя этими обстоятельствами хаотическія колебанія провозныхъ платъ. Вообще критика проф. Пихно направлена къ доказательству двухъ положеній: 1) что свободная система тарификаціи прежде всего не оправдывается коммерческимъ интересомъ желѣзнодорожныхъ предпріятій и 2) что интересы желѣзныхъ дорогъ не совпадаютъ съ интересами общественными. Что касается перваго положенія, то „прибыльность коммерческой системы тарифовъ для цѣлой рельсовой сѣти подлежитъ, по мнѣнію Д. И. Пихно, 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, Сѣверной Америкѣ и въ Россіи конкурренція между желѣзными дорогами причиняла имъ огромные убытки...“ „Существованіе общаго плана (для установленія тарифовъ всей рельсовой сѣти) даже съ точки зрѣнія коммерческаго интереса желѣзныхъ дорогъ оказывается гораздо важнѣе, нежели свобода дѣйствій каждаго отдѣльнаго предпріятія“. Такимъ образомъ. оказывается, что „единственный руководящій принципъ“, который, по словамъ г. Пихно, признаетъ коммерческая система тарифовъ, а именно „полученіе возможно большей прибыли“,—на самомъ дѣлѣ ею вовсе не осуществляется Уже изъ одного этого мы въ правѣ заключить, что, по объясненіямъ самого проф. Пихно, „полученіе желѣзными дорогами возможно большей прибыли“ отнюдь не можетъ являться причиною многообразныхъ вредныхъ послѣдствій той тарифной системы, которую онъ называетъ коммерческой или частнохозяйственной. Впрочемъ, въ другихъ мѣстахъ своего труда проф. Пихно совершенно иначе характеризуетъ коммерческую систему тарифовъ. Напр., онъ говоритъ такъ [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“, откуда неизбѣжно вытекаютъ сложность, запутанность и неустойчивость провозныхъ платъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ полагаетъ, что отъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые отвѣчали бы потребностямъ народнаго хозяйства, требуются слѣдующія качества: публичность, равенство для всѣхъ, пользующихся желѣзнодорожными

[1]) Ib. стр. 236.

услугами, простота, устойчивость и дешевизна. Въ приведенной новой характеристикѣ коммерческой системы, равно какъ тѣхъ качествъ тарифовъ, которыя представляются необходимыми въ общественныхъ интересахъ, также не содержится никакихъ требованій объ отказѣ желѣзныхъ дорогъ отъ своего дохода въ пользу тѣхъ или другихъ отраслей промышленности. Такія же качества тарифовъ, какъ публичность, равенство мы считали бы правильнѣе сказать — уравнительность), устойчивость и дешевизна не только не требуютъ никакихъ ограниченій въ доходности желѣзныхъ дорогъ, но, напротивъ того, являются необходимыми условіями, чтобы рельсовая сѣть страны въ цѣломъ могла развить наибольшую массу наиболѣе нужной для народнаго хозяйства работы, а вмѣстѣ съ тѣмъ и достигнуть максимальнаго чистаго дохода. Мы разсмотримъ вопросъ о перечисленныхъ формальныхъ принципахъ примѣненія (а не построенія) тарифовъ въ послѣднемъ отдѣлѣ нашего труда и тамъ приведемъ соотвѣтственныя доказательства высказанной мысли о согласіи этихъ принциповъ съ максимальной доходностью желѣзныхъ дорогъ. Здѣсь же для дальнѣйшаго выясненія взглядовъ проф. Пихно по разсматриваемому вопросу остановимся на томъ, какъ онъ понимаетъ такое качество тарифовъ, какъ дешевизна. „Дешевизна тарифовъ, говоритъ онъ, есть понятіе условное; 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“. Изъ этихъ словъ проф. Пихно видно, во 1-хъ, что дешевизна тарифовъ отнюдь не должна исключать умѣреннаго процента на капиталъ, а во 2-хъ, что тарифы должны строиться по платежной силѣ различныхъ отраслей промышленности и по платежной способности перевозимыхъ грузовъ Тѣ же положенія проф. Пихно повторяетъ и въ другихъ мѣстахъ своего труда съ еще большею опредѣленностью Напр., на стр. 231 онъ прямо говоритъ, „что общественные интересы требуютъ, во 1-хъ, возможно низкихъ провозныхъ платъ, соотвѣтствующихъ расходамъ эксплоатаціи съ прибавкой извѣстной прибыли на желѣзнодорожный капиталъ“. Такимъ образомъ прибавка извѣстной (т. е. соотвѣтствующей условіямъ желѣзнодорожной промышленности) прибыли является даже требованіемъ общественныхъ интересовъ. На стр. 245 читаемъ: „цѣна желѣзнодорожныхъ услугъ въ государственномъ тарифѣ должна опре-

дѣляться 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". Высказываясь за такъ называемую историческую систему тарифовъ, т. е. за установленіе тарифовъ по платежной способности перевозимыхъ грузовъ, проф. Пихно видитъ существенное преимущество этой системы въ томъ, „что она даетъ возможность желѣзнымъ дорогамъ болѣе полно удовлетворять потребностямъ народнаго хозяйства, а вмѣстѣ съ тѣмъ обезпечиваетъ дорогамъ болѣе значительный доходъ".

Изъ всѣхъ этихъ выписокъ можно видѣть, что г. Пихно не только не отрицаетъ вообще необходимости „извѣстной" или „умѣреннои" прибыли на желѣзнодорожный капиталъ, но въ то же время выставляетъ такой принципъ для построенія тарифовъ какъ „спросъ и предложеніе" или „платежная способность перевозимыхъ грузовъ", между тѣмъ какъ этотъ принципъ, по совершенно справедливымъ разъясненіямъ С. Ю. Витте [1]), обезпечиваетъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшій чистый доходъ.

Такимъ образомъ, взгляды проф. Пихно по разсматриваемому вопросу сводятся къ защищаемому нами положенію, что работа рельсовои сѣти страны наиболѣе отвѣчаетъ общимъ интересамъ народнаго хозяйства, наиболѣе содѣйствуетъ его нормальному и успѣшному развитію въ томъ случаѣ, когда тарифы сѣти построены такимъ образомъ, чтобы приносить всей сѣти страны наибольшій чистый доходъ. Но этотъ конечный и такъ сказать реально-практическіи выводъ изъ положенія проф Пихно чрезвычайно затемняется заявленіями до того противоположнаго характера, что иногда они едва ли даже согласимы съ приведеннымъ конечнымъ выводомъ. Такъ, говоря о возможныхъ въ различное время и при различныхъ экономическихъ и финансовыхъ условіяхъ, цѣляхъ желѣзнодорожной политики, онъ высказываетъ, что государство, между прочимъ, „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" [2]). Такое заявленіе почтеннаго профессора еще менѣе, какъ намъ кажется, чѣмъ приведенныя выше другія заявленія его въ томъ же родѣ, совмѣстимо съ его со-

---

[1]) С. Витте, Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, изд. 2, стр. 33—39.

[2]) Ib. стр. 234 Оставаясь послѣдовательнымъ г Пихно долженъ былъ бы, по нашему мнѣнію, допустить возможность отказа не только отъ чистаго финансоваго дохода и процентовъ на капиталъ, но и отъ возмѣщенія расходовъ по эксплоатаціи: въ такомъ случаѣ облегченіе и развитіе торгово-промышленной дѣятельности посредствомъ дешеваго транспорта могло бы только выиграть.

вершенно справедливыми разъясненіями о положительной невозможности для государственныхъ контрольныхъ учрежденій сообразовываться въ своей дѣятельности съ растяжимымъ и неопредѣленнымъ понятіемъ общественной пользы, а въ особенности о недопустимости дискреціонной власти правительственныхъ органовъ, въ рукахъ которыхъ было бы сосредоточено тарифное дѣло, самостоятельно вліять своими тарифными распоряженіями на ходъ экономической жизни (стр. 231 и 238).

На основаніи приведеннаго обзора высказанныхъ въ экономической литературѣ взглядовъ по вопросу о прибыли желѣзнодорожныхъ предпріятій, мы считаемъ себя въ правѣ утверждать, что защищаемый нами взглядъ по этому вопросу долженъ быть признанъ въ значительнѣйшей своей части общепринятымъ.

ГЛАВА VII.

4. Желѣзнодорожные тарифы какъ орудіе общей экономической политики государства и какъ средство удовлетворенія желѣзными дорогами всякихъ народныхъ и государственныхъ потребностей вообще.

Если желѣзнодорожные тарифы разсматривать лишь какъ простое орудіе общей экономической политики государства или, даже еще болѣе широко, какъ средство для удовлетворенія всякихъ вообще народныхъ и государственныхъ потребностей, то установленіе тарифовъ должно происходить внѣ всякой зависимости и отношенія къ необходимости возмѣщенія расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства изъ того или другого источника. Вопросъ о полученіи какой-либо чистой прибыли на вложенные въ желѣзныя дороги капиталы совершенно отпадаетъ; не только полученіе такой прибыли, но даже извлеченіе вообще какого бы то ни было дохода для покрытія расходовъ по эксплоатаціи, а также по платежу процентовъ и погашенію капиталовъ, становится совершенно побочнымъ результатомъ, который не долженъ ни въ какой мѣрѣ вліять на выборъ тѣхъ или иныхъ размѣровъ тарифныхъ ставокъ при назначеніи провозныхъ платъ. Построеніе тарифовъ должно производиться единственно по соображеніямъ общей экономической политики государства, а самое взиманіе желѣзнодорожныхъ сборовъ должно служить лишь для воздѣйствія на ходъ и развитіе экономической жизни страны въ тѣхъ направленіяхъ, какія представляются желательными по общегосударственнымъ соображеніямъ. Для этой цѣли могутъ служить какъ пониженія, такъ и повышенія тарифовъ; для удовлетворенія различныхъ народныхъ и государственныхъ потребностей (каковы: народное продовольствіе, народное здравіе, содѣйствіе переселеніямъ, перевозка почты, воинскихъ грузовъ и тому подобное) служатъ, главнымъ образомъ, пониженія провозныхъ платъ или даже предоставленіе даровой перевозки.

Этотъ взглядъ на желѣзнодорожные тарифы какъ на орудіе общей экономической политики государства сталъ распространяться въ нашемъ обществѣ, главнымъ образомъ, въ послѣдніе годы До подчиненія желѣзнодорожныхъ тарифовъ руководительству и надзору правительства обвиненія противъ тарификаціи акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ направлены были собственно противъ хаоса, безпорядка и различнаго рода злоупотребленій въ этой области, а предъявлявшіяся во имя общественныхъ интересовъ положительныя требованія сводились, главнымъ образомъ, къ необходимости такихъ принциповъ, какъ публичность тарифовъ, ихъ устойчивость, уравнительность, однообразіе, простота, равенство для всѣхъ отправителей. Мы видѣли, что къ строгому соблюденію этихъ формальныхъ принциповъ примѣненія тарифовъ проф. Пихно сводитъ сущность всей государственной тарификаціи. Г. Гіацинтовъ [1]) эти же качества желѣзнодорожныхъ тарифовъ выставляетъ какъ главнѣйшія преимущества такъ называемаго имъ казеннаго завѣдыванія тарифами. Во имя этихъ конкретныхъ положительныхъ требованій и велась предшествовавшая изданію 8 марта 1889 года борьба за право государственной власти на руководительство и надзоръ за дѣйствіями частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ Но когда послѣ нѣсколькихъ лѣтъ дѣятельности созданныхъ въ 1889 г. правительственныхъ тарифныхъ учрежденій общее упорядоченіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ оказалось достигнутымъ и такіе недостатки ихъ, какъ чрезвычайная сложность и запутанность, неустойчивость, неравномѣрность, отсутствіе публичности въ значительнѣйшей части своей были устранены, то постепенно стала выдвигаться все болѣе на первый планъ идея о необходимости непосредственнаго воздѣйствія на народное хозяйство посредствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, идея о необходимости оказывать этимъ путемъ прямую помощь и поддержку различнымъ отраслямъ промышленности и различнымъ раіонамъ, вообще путемъ тарифныхъ мѣропріятій руководить ходомъ экономической жизни страны

Такое же явленіе наблюдалось и въ Германіи, гдѣ таможенно-покровительственное значеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ стало выдвигаться также лишь послѣ того, какъ было достигнуто ихъ общее упорядоченіе осуществленіемъ такъ называемаго реформированнаго тарифа 1877 года, и когда большая часть желѣзныхъ дорогъ перешла въ собственность государства. Въ практическомъ примѣненіи эта тенденція выразилась въ предоставленіи исключительныхъ тарифныхъ пониженій съ цѣлью покровительства національному производству; такъ, были предоставлены, однако, въ размѣрѣ не ниже собственныхъ издержекъ перевозки, нѣкоторыя поощренія для вывоза

[1]) Основанія организаціи тарифнаго дѣла, стр. 234—236.

хлѣба, угля и т. п. Затѣмъ посредствомъ особенныхъ тарифныхъ пониженій стремились направлять вывозъ, ввозъ и транзитъ на германскіе порты. Въ отношеніи хлопчатобумажной промышленности стремились облегчать снабженіе ея хлопкомъ, въ отношеніи же сельскаго хозяйства, напротивъ того, старались тарифными мѣрами оградить его отъ ввоза иностранныхъ продуктовъ, отмѣняя дѣйствовавшіе для нихъ прежде исключительные тарифы. Въ дальнѣйшемъ своемъ развитіи эта мысль о національно покровительственномъ значеніи желѣзнодорожныхъ тарифовъ привела къ требованію, чтобы тарифы желѣзныхъ дорогъ играли такую же роль и внутри страны, ограждая германскихъ производителей не только отъ иностранной, но и отъ внутренней конкурренціи другихъ производительныхъ раіоновъ. На практикѣ это требованіе не могло получить сколько-нибудь широкаго примѣненія, потому что оно стоитъ въ прямомъ противорѣчіи съ финансовыми интересами желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи развитія ихъ доходности. Однако, еще въ 1898 г. прусскій министръ финансовъ горячо жаловался на то, что нѣкоторыя тарифныя пониженія, весьма желательныя въ интересахъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, встрѣчаютъ упорное сопротивленіе со стороны заинтересованныхъ промышленниковъ, не соглашающихся ни на какое измѣненіе въ условіяхъ сбыта, которое могло бы облегчить ихъ конкуррентамъ доступъ на рынокъ [1]). Этотъ „страхъ предъ развитіемъ обращенія“, какъ выражается проф. Лотцъ, является главнымъ мотивомъ и въ протестахъ аграріевъ противъ усовершенствованій водныхъ путей сообщенія

Мы не знаемъ ни одной научной или публицистической работы, въ которой разсматриваемое таможенно-покровительственное воззрѣніе на желѣзнодорожные тарифы было бы систематическимъ образомъ формулировано и мотивировано. Но мы думаемъ, что люди, близко стоящіе къ желѣзнодорожному тарифному дѣлу въ Россіи и внимательно слѣдящіе за нимъ, согласятся съ нами, что характеризованное нами воззрѣніе на тарифы имѣетъ мѣсто не только въ текущей прессѣ, въ средѣ сельскихъ хозяевъ и въ торгово-промышленныхъ кругахъ, но даже далеко не вполнѣ чуждо и самимъ правительственнымъ тарифнымъ учрежденіямъ Въ виду этого мы признаемъ необходимымъ остановиться на упомянутомъ воззрѣніи и хотя вкратцѣ разобрать его.

Согласно разсматриваемому мнѣнію, учрежденія по управленію желѣзнодорожными тарифами, устанавливая тѣ или другія тарифныя ставки, должны имѣть цѣлью оказывать воздѣйствіе на развитіе экономической жизни страны въ тѣхъ направленіяхъ, которыя въ каждое данное время представляются по ихъ мнѣнію желательными по общегосударственнымъ соображеніямъ. При осуществленіи этой

[1]) Prof W. Lotz. Verkehrsentwicklung in Deutschland. Стр 68.

задачи тарифныя учрежденія необходимо должны рѣшать принципіально, а затѣмъ посредствомъ тарифныхъ повышеній и пониженій осуществлять свои рѣшенія на практикѣ по такимъ вопросамъ общей государственной экомической политики, какъ вопросы о наилучшемъ распредѣленіи капиталовъ и производительныхъ силъ страны между различными отраслями промышленности и торговли, между различными производительными раіонами и торгово-промышленными центрами, входить въ разрѣшеніе споровъ между этими раіонами и центрами и регулировать условія конкурренціи между ними, разрѣшать вопросы о томъ, какимъ раіонамъ заниматься земледѣліемъ, какимъ—скотоводствомъ, какимъ добывающею или перерабатывающею промышленностью, какимъ видамъ и формамъ промышленности надлежитъ развиваться, а какія отжили свой вѣкъ, какіе пути и направленія представляются наиболѣе выгодными для торговыхъ сношеній страны и такъ далѣе, и такъ далѣе. Такимъ образомъ, согласно разсматриваемому мнѣнію, управленіе желѣзнодорожными тарифами есть ничто иное, какъ руководительство всей торгово-промышленной жизнью страны, всѣмъ народнымъ хозяйствомъ въ его совокупности.

Мы полагаемъ, что предоставленіе правительственнымъ органамъ, на которые возложено управленіе желѣзнодорожными тарифами, такой огромной дискреціонной власти по вмѣшательству въ экономическую жизнь страны является прежде всего крайне опаснымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ. При такой постановкѣ дѣла управленіе желѣзнодорожными тарифами не будетъ имѣть никакой твердой почвы, никакихъ опредѣленныхъ руководящихъ началъ ни для разрѣшенія множества постоянно возникающихъ въ экономической жизни вопросовъ, ни для примиренія сталкивающихся въ ней противоположныхъ интересовъ; въ этихъ случаяхъ оно можетъ руководствоваться лишь крайне неопредѣленнымъ и эластичнымъ понятіемъ общегосударственныхъ пользъ и нуждъ. Уже одно это будетъ имѣть неизбѣжнымъ послѣдствіемъ неустойчивость самыхъ основаніи желѣзнодорожной тарификаціи и должно привести къ крайне опаснымъ колебаніямъ и искаженіямъ нормальнаго и естественнаго хода торговли и промышленности. А если мы прибавимъ къ этому чрезвычайную трудность для правительственныхъ органовъ точнаго выясненія въ каждый данный моментъ существующихъ коньюнктуръ во всѣхъ отрасляхъ промышленности и торговли, равно какъ и опредѣленія мѣры необходимой тарифной помощи въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, то станетъ совершенно очевидной крайняя рискованность обращать желѣзнодорожные тарифы въ орудіе всесторонняго и непрестаннаго воздѣйствія на торговлю и промышленность страны.

Совершенно справедливо замѣчаетъ проф. Пихно [1]), что желѣз-

[1]) Пихно, «Желѣзнодорожные тарифы», стр 239.

нодорожная тарифная политика захватываетъ хозяйственную жизнь гораздо шире и глубже, чѣмъ покровительственная таможенная политика Послѣдняя имѣетъ въ виду только нѣкоторыя производства; вліяніе ея на промышленность по самому существу равномѣрнѣе, потому что она воздѣйствуетъ не на то или иное предпріятіе въ 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. И, однако, несмотря на эту кажущуюся простоту задачи и способовъ дѣйствія, прибавляетъ почтенный профессоръ, таможенное покровительство на практикѣ оказывается чрезвычайно труднымъ дѣломъ, и исторія гораздо болѣе богата ошибками, нежели удачными таможенными мѣрами. Покровительство желѣзнодорожными тарифами гораздо сложнѣе и труднѣе. „Желѣзными дорогами пользуются всѣ отрасли производства и торговли и всѣ классы населенія; цѣна перевозки можетъ влять не только на ту или иную отрасль промышленности, но на каждую мѣстность, на каждаго отдѣльнаго производителя, опредѣляя условія его дѣятельности“. При концентрированіи всего тарифнаго дѣла въ рукахъ государственной власти вліяніе послѣдней на всѣ экономическія отношенія и на весь ходъ народнаго хозяйства становится огромнымъ. „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“.

Но если таможенное покровительство представляется дѣломъ весьма труднымъ и исторія знаетъ въ этой области больше ошибокъ, чѣмъ удачныхъ мѣръ, то покровительство торговлѣ и промышленности посредствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ оказывается настолько затруднительнѣе, что мы положительно отрицаемъ возможность полнаго, систематическаго и послѣдовательнаго осуществленія этой системы на практикѣ. Въ таможенномъ покровительствѣ прежде всего ясна цѣль, къ которой оно должно стремиться, а затѣмъ и средства (запрещеніе ввоза, установленіе пошлинъ, экспортныя преміи) сравнительно просты и самое примѣненіе ихъ гораздо легче. При покровительственной же системѣ желѣзнодорожной тарификаціи въ огромномъ большинствѣ случаевъ самыя цѣли покровительства представляются совершенно неясными и выборъ ихъ

способенъ вызвать безконечные споры, при разрѣшеніи которыхъ неизбѣжно возникаютъ вопросы, далеко превосходящіе компетенцію тарифныхъ учрежденій. Таможенная политика имѣетъ цѣлью оградить отечественное производство отъ иностранной конкурренціи, удерживая цѣну привозныхъ товаровъ на извѣстномъ уровнѣ. Управленіе желѣзнодорожными тарифами также можетъ имѣть цѣлью поддержаніе отечественной промышленности въ ея борьбѣ съ иностранной конкурренціей, но это сравнительно лишь въ небольшомъ числѣ случаевъ, въ которыхъ притомъ повышеніе таможенныхъ пошлинъ или установленіе экспортныхъ премій всегда будетъ несравненно дѣйствительнѣе и справедливѣе, чѣмъ возможныя повышенія или пониженія провозныхъ платъ. Но въ огромномъ большинствѣ случаевъ желѣзнодорожное покровительство должно выражаться или въ поддержкѣ тѣхъ или иныхъ отраслей промышленности и даже отдѣльныхъ предпріятій путемъ пониженія тарифовъ, или же въ урегулированіи условій конкурренціи между различными торговыми и промышленными раіонами, или между различными отраслями промышленности, продукты которыхъ служатъ для удовлетворенія однихъ и тѣхъ же потребностей. Первая категорія случаевъ представляетъ собою ничто иное какъ систему денежныхъ воспособленій и премій, которыя выдаются черезъ желѣзнодорожныя кассы. Но если полная несостоятельность этой системы въ явной формѣ давно уже признана и теоріей, и практикой, и повсемѣстно отвергнута какъ общее правило, то мы не видимъ рѣшительно никакихъ причинъ, вслѣдствіе которыхъ она стала бы цѣлесообразной, явившись въ замаскированной формѣ тарифныхъ уступокъ и пониженій. Несомнѣнно, что этотъ видъ вмѣшательства и воспособленія проявилъ бы въ высокой степени ту важную невыгоду непосредственнаго правительственнаго вмѣшательства, на которую обратилъ вниманіе еще Ж Б Сэ и заключающуюся въ томъ, что тѣ преимущества, поощренія и льготы, которыми располагаетъ государство, предоставляются почти всегда не тѣмъ, кто дѣйствительно способенъ ихъ заслужить, но тѣмъ, кто умѣетъ выпросить ихъ. Государство должно ограничиваться обезпеченіемъ общихъ условій, необходимыхъ для развитія торговли и промышленности. Если же оно захочетъ путемъ тарифныхъ уступокъ и льготъ специализировать свое содѣйствіе и вліяніе на народное хозяйство сообразно торговымъ и промышленнымъ коньюнктурамъ каждаго даннаго случая и каждаго даннаго момента, то оно, во 1-хъ, имѣетъ крайне мало шансовъ на удачный исходъ, своего вмѣшательства, и во 2-хъ, встрѣчаетъ почти неодолимыя затрудненія какъ въ отысканіи какихъ-либо руководящихъ началъ для примиренія сталкивающихся разнообразныхъ и нерѣдко прямо противоположныхъ интересовъ, такъ и для отпора тѣмъ домогатель-

ствамъ и требованіямъ о тарифныхъ пониженіяхъ и льготахъ, которыя неизбѣжно въ массѣ предъявляются со всѣхъ сторонъ къ тарифнымъ учрежденіямъ. Остановимся на каждомъ изъ этихъ положеній

Для того, чтобы составить себѣ правильное сужденіе о дѣйствительной необходимости и послѣдствіяхъ тарифной помощи въ томъ или другомъ отдѣльномъ случаѣ, нужно такое множество самыхъ разнообразныхъ данныхъ, которыми управленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ можетъ располагать лишь въ видѣ исключенія. Эмиль Ранкъ [1]) прямо утверждаетъ, что при множествѣ отдѣльныхъ предпріятій, дѣйствующихъ въ каждой отрасли торговли и промышленности, при множествѣ родовъ товаровъ, съ которыми желѣзнымъ дорогамъ приходится имѣть дѣло, при безконечномъ разнообразіи условій производства и сбыта, при постоянныхъ измѣненіяхъ послѣднихъ, при томъ важномъ значеніи для успѣха въ конкурренціи, какое имѣютъ родъ и качество продуктовъ, оказывается рѣшительно невозможнымъ достиженіе полнаго знанія всѣхъ относящихся сюда условій и обстоятельствъ даже лицу, занимающемуся хотя бы только однимъ изъ этихъ родовъ продуктовъ. Хотя каждый отдѣльный промышленникъ и хорошо знаетъ условія собственной дѣятельности, но условія своихъ соперниковъ онъ знаетъ уже не настолько хорошо, какъ это нужно для составленія вѣрнаго понятія объ обстоятельствахъ, обусловливающихъ сбытъ; во многихъ случаяхъ онъ вынужденъ довольствоваться предположеніями. Эти затрудненія чувствуются несравненно сильнѣе, если дѣло идетъ не объ отдѣльномъ предпріятіи, а о множествѣ предпріятій, которыя притомъ совершенно далеки отъ собственнаго дѣла данной администраціи. Можно съ полною увѣренностью утверждать, что знаніе желѣзныхъ дорогъ объ условіяхъ производства и сбыта такого множества отдѣльныхъ предпріятій можетъ быть только ограниченнымъ, неполнымъ, весьма часто ошибочнымъ, и что сужденія ихъ, основанныя на такомъ знаніи, могутъ быть только сужденіями профановъ. Или желѣзнодорожное управленіе судитъ на основаніи общеизвѣстныхъ признаковъ, фактовъ и т. под., то въ такомъ случаѣ уже напередъ весьма вѣроятно, что оно заблуждается; или же оно старается ознакомиться путемъ опроса промышленниковъ съ ближайшими обстоятельствами дѣла, то въ этомъ случаѣ, кромѣ возможныхъ ошибокъ со стороны самихъ промышленниковъ, оно подвергается большой опасности получить односторонніе данныя, имѣющія спеціальную цѣль оградить и поддержать особенные интересы этихъ промышленниковъ. Вѣроятность, что желѣзная дорога не ошибается, всегда будетъ очень мала. Извѣстный австрійскій желѣзнодорожный дѣятель, впослѣдствіи министръ путей сообщенія въ

[1]) E Rank, Das Eisenbahntarifwesen etc., стр. 541.

Австро-Венгріи. Билинскій говоритъ [1]): „если бы дирекція состояла изъ настоящихъ торговыхъ геніевъ и самыхъ лучшихъ экономистовъ, то и тогда она не была бы въ состояніи составить себѣ правильное сужденіе о возможныхъ коньюнктурахъ въ каждой отрасли торговли, чтобы на основаніи его производить въ тарифахъ измѣненія, равно благопріятныя для желѣзной дороги и для публики". Э. Ранкъ приводитъ еще слѣдующую весьма любопытную цитату изъ австріискоі тарифной анкеты 1883 г: „торговецъ желѣзомъ рѣдко знаетъ условія торговли колоніальными товарами, а владѣлецъ каменноугольной копи положеніе сельскаго хозяйства, но директоръ желѣзной дороги долженъ обладать этимъ универсальнымъ геніемъ."

Всѣ эти обстоятельства и соображенія приводятъ къ убѣжденію, что даже сами желѣзныя дороги не въ состояніи при установленіи своихъ тарифовъ руководствоваться всѣми разнообразными и измѣнчивыми условіями коммерческаго оборота, всѣми колебаніями торгово-промышленныхъ коньюнктуръ Во сколько же разъ представляется болѣе трудною такая же задача для центральнаго правительственнаго учрежденія, завѣдующаго тарифами всей рельсовой сѣти страны. Источниками познанія для такого учрежденія являются печатные матеріалы и показанія представителей тѣхъ интересовъ, которые затрагиваются каждымъ даннымъ тарифнымъ вопросомъ. Полагаться на эти показанія для правительственныхъ учрежденій еще опаснѣе, чѣмъ для желѣзныхъ дорогъ, потому что они не находятся въ непосредственныхъ дѣловыхъ отношеніяхъ ни съ какими торгово-промышленными сферами. Мы могли бы привести много примѣровъ крайней пристрастности и неправильности показаній и объясненій заинтересованныхъ сторонъ, нерѣдко расходящихся чрезвычайно далеко другъ отъ друга. За неимѣніемъ собственныхъ данныхъ, правительственнымъ органамъ приходится брать золотую середину, о которой, однако, вовсе неизвѣстно, къ чему она ближе —къ правдѣ или къ заблужденію Наконецъ, чѣмъ должно руководствоваться управленіе тарифами, оказывая преимущественную поддержку данной отрасли промышленности, данному раіону производства и т. д.? Нѣкоторыя лица утверждаютъ, что тарифы должны оказывать равномѣрную поддержку всѣмъ отраслямъ промышленности, всѣмъ мѣстностямъ и т. под. Но это мнѣніе страдаетъ, во 1-хъ, неясностью, такъ какъ рѣшительно не даетъ никакихъ указаній на то, что́ именно слѣдуетъ разумѣть подъ именемъ равномѣрности, а во 2-хъ, и совершенно невѣрно, такъ какъ при естественномъ и успѣшномъ ходѣ и развитіи экономической жизни всегда однѣ отрасли промышленности и торговли, одни мѣстности и

[1]) U. Bilinski, Die Eisenbahntarife, S 8, цит. по Rank'y стр 541.

центры выдвигаются на первый планъ, развиваются интенсивнѣе тогда какъ другіе сокращаются и даже совершенно исчезаютъ, но народное хозяйство во всей своей совокупности только выигрываетъ отъ этого, такъ какъ при такомъ ходѣ развитія его разнообразныя потребности удовлетворяются наиболѣе успѣшнымъ образомъ. Невозможно возлагать на государство, а тѣмъ менѣе на управленіе желѣзнодорожными тарифами, чтобы оно назначеніемъ тѣхъ или иныхъ провозныхъ платъ стремилось во что бы то ни стало оградить данный составъ народнаго хозяйства отъ всякихъ измѣненій, чтобы оно остановило и держало въ застоѣ всю экономическую жизнь страны. Но если, слѣдовательно, необходимо допустить, что управленіе желѣзнодорожными тарифами должно поощрять развитіе и даже возникновеніе однѣхъ отраслей промышленности, отказывая въ своей помощи другимъ, что оно должно примирять или, по крайней мѣрѣ, ставить въ извѣстное соотношеніе между собою различные раіоны и различные центры, то какими конкретными принципами оно должно руководствоваться при этомъ? Очевидно, что идея общей пользы, общегосударственныхъ нуждъ и интересовъ не даетъ такихъ принциповъ, но открываетъ полный просторъ субъективнымъ воззрѣніямъ и настроеніямъ лицъ, стоящихъ въ данный моментъ у власти. Если разрѣшать тарифные вопросы съ общегосударственной точки зрѣнія, то управленію желѣзнодорожными тарифами неизбѣжно придется постоянно заниматься самыми разнообразными вопросами самой высшей государственной политики. Но возможно ли возлагать на тарифныя учрежденія обязанность заниматься вопросами высшей государственной политики, входящими повсюду въ компетенцію самыхъ высшихъ государственныхъ учрежденій, дѣйствующихъ по непосредственнымъ указаніямъ или съ одобренія верховной власти? Если мы возьмемъ даже не столь рѣзкіе примѣры, какъ вопросъ о хлѣбныхъ тарифахъ, а другіе, въ которыхъ высшая политика никакой роли обыкновенно не играетъ, то и въ такихъ случаяхъ мы наталкиваемся на огромныя затрудненія. Какъ, напр., примирить и согласовать, въ какія соотношенія между собою поставить различные наши раіоны по добычѣ соли, каменнаго угля, по выплавкѣ чугуна и выдѣлкѣ желѣза, по производству мануфактуры, цемента и проч., какъ примирить интересы производителей и потребителей, интересы различныхъ портовъ, различныхъ торговыхъ центровъ и т. д Намъ неизвѣстно ни одной теоретической попытки хотя бы приблизительнымъ образомъ намѣтить какіе-либо опредѣленные принципы для разрѣшенія упомянутыхъ вопросовъ. На практикѣ же дѣйствуютъ по самымъ разнообразнымъ мотивамъ и соображеніямъ. Наши тарифныя учрежденія руководствовались главнымъ образомъ стремленіемъ къ объединенію и упорядоченію тари-

фовъ, такъ что и разрѣшеніе упомянутыхъ вопросовъ и споровъ принималось обыкновенно такое, которое наиболѣе соотвѣтствовало этой основной цѣли. Затѣмъ мы можемъ встрѣтить цѣлый рядъ такихъ мотивовъ, какъ необходимость щадить сложившіеся интересы и отношенія, избѣгая всякого рѣзкаго ихъ потрясенія, необходимость поощренія вывоза въ интересахъ достиженія благопріятнаго для насъ торговаго баланса, поощреніе мелкой промышленности и сельскохозяйственныхъ производствъ и т. д.: бываютъ случаи, въ которыхъ при разсмотрѣніи тарифа принимаются во вниманіе также соображенія санитарныя, торговой полиціи (напр., повышенная ставка на какой-либо продуктъ мотивируется тѣмъ, что данный продуктъ вреденъ для здоровья, служитъ для фальсификаціи, опасенъ въ строительномъ отношеніи и т. под.), народнаго продовольствія, просвѣщенія, далѣе въ однихъ случаяхъ указывается на желательность облегчить потребителей (напр, топлива), въ другихъ—на желательность помочь производителямъ (напр, хлѣба) и т. д. Уже одного этого совершенно бѣглаго перечня конкретныхъ задачъ и мотивовъ, которые имѣютъ мѣсто въ отдѣльныхъ случаяхъ управленія желѣзнодорожными тарифами, достаточно, чтобы видѣть рѣшительную невозможность придавать тарифамъ общее значеніе какого-то универсальнаго средства удовлетворенія народныхъ и государственныхъ потребностей При такомъ взглядѣ на тарифы, тарифныя учрежденія должны будутъ постоянно вторгаться чуть не во всѣ отрасли государственнаго управленія, въ которыхъ они вовсе не компетентны и систематическое завѣдываніе которыми возложено на спеціальные государственные органы. Поэтому тарифныя учрежденія должны будутъ или всецѣло отказаться отъ самостоятельности въ своихъ распоряженіяхъ и подчиниться указаніямъ подлежащихъ установленій, или входить съ послѣдними въ столкновенія, подвергаясь большой опасности впадать въ грубыя и вредныя ошибки. А ошибки эти могутъ сопровождаться огромными вредными послѣдствіями: тарифныя учрежденія, устанавливая желѣзнодорожные сборы, располагаютъ всею доходною частью желѣзнодорожнаго бюджета, превзошедшаго, напр., у насъ въ 1899 г. 500 милліоновъ руб.; но, кромѣ поддержки, которую они могутъ оказать однимъ отраслямъ промышленности и раіонамъ уступками изъ этой огромной суммы, они могутъ въ то же время еще и затруднить свободное развитіе другихъ конкуррирующихъ отраслей промышленности и производительныхъ раіоновъ, закрывая имъ посредствомъ повышенія тарифовъ доступъ на рынки. Такимъ образомъ, тарифныя учрежденія при малѣйшей произвольности и субъективности въ руководящихъ началахъ своей дѣятельности легко могутъ разстроить желѣзнодорожное хозяйство, обременивъ огромною тягостью госу-

дарственный бюджетъ, и въ то же время вызвать крупныя и вредныя потрясенія во всемъ народномъ хозяйствѣ.

Къ этому надо прибавить, что хотя желѣзнодорожные тарифы и являются вообще однимъ изъ могущественнѣйшихъ факторовъ въ экономической жизни страны, но какъ орудіе воздѣйствія при ближайшемъ разсмотрѣніи они оказываются средствомъ, рѣшительно не пригоднымъ для послѣдовательнаго, всесторонняго и планомѣрнаго воздѣйствія на ходъ народнаго хозяйства. При оцѣнкѣ того вліянія, которое можно оказать на экономическую жизнь страны посредствомъ тарифныхъ мѣропріятій, слѣдуетъ прежде всего обратить вниманіе на то, что въ каждой почти странѣ имѣются цѣлыя отрасли промышленности и цѣлые производительные раіоны, которые не имѣютъ желѣзныхъ дорогъ и не пользуются ихъ услугами ни для подвоза необходимыхъ имъ сырыхъ матеріаловъ или полуфабрикатовъ, ни для сбыта собственныхъ произведеній. Ограничиваясь лишь водными путями сообщенія и гужевой перевозкой, они поэтому могутъ подвергаться лишь косвенному вліянію тарифныхъ мѣропріятій въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ произведенныя въ тарифахъ измѣненія облегчаютъ или затрудняютъ ихъ конкурррентовъ. Но и въ такихъ случаяхъ не можетъ быть рѣчи о томъ, чтобы мѣра такого тарифнаго воздѣйствія могла быть заранѣе разсчитана хотя бы самымъ приблизительнымъ образомъ. Въ большинствѣ же случаевъ мѣстности и производства, не пользующіяся услугами желѣзныхъ дорогъ вовсе, стоятъ внѣ сферы какого-либо воздѣйствія со стороны учрежденій, завѣдывающихъ желѣзнодорожными тарифами.

Затѣмъ, крупнымъ недостаткомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какъ орудія экономической политики, является чрезвычайная неравномѣрность воздѣйствія тарифныхъ мѣропріятій на различныя мѣстности и отдѣльныя предпріятія въ зависимости отъ удаленности ихъ отъ рынковъ сбыта. Такъ какъ въ огромнѣйшемъ большинствѣ случаевъ и при всѣхъ системахъ тарифовъ провозныя платы возрастаютъ съ увеличеніемъ разстоянія, то всякое измѣненіе тарифной ставки даетъ наибольшее облегченіе или, напротивъ того, устанавливаетъ наибольшую пошлину въ отношеніи предпріятій, наиболѣе удаленныхъ отъ рынка. Производители же, ближайшіе къ потребительнымъ пунктамъ, имѣютъ возможность воспользоваться благами тарифнаго покровительства лишь въ самой незначительной мѣрѣ. Въ этомъ отношеніи таможенныя пошлины имѣютъ огромное преимущество предъ желѣзнодорожными тарифами, потому что онѣ, удерживая цѣну иностранныхъ продуктовъ на извѣстной высотѣ, предоставляютъ совершенно одинаковое покровительство всѣмъ мѣстностямъ и всѣмъ производителямъ.

Дальнѣйшій недостатокъ тарифнаго покровительства въ отношеніи экспорта и импорта товаровъ въ страну заключается въ крайней слабости этого способа воздѣйствія сравнительно съ покровительствомъ таможеннымъ. Повышеніе и пониженіе таможенныхъ пошлинъ не имѣетъ въ сущности никакихъ предѣловъ и, въ случаѣ надобности, можетъ быть произведено во всякомъ желательномъ размѣрѣ. Совсѣмъ иначе стоитъ дѣло съ желѣзнодорожными тарифами. Они могутъ быть повышены никакъ не болѣе, какъ въ извѣстномъ соотвѣтствіи со стоимостью перевозки по конкуррирующимъ грунтовымъ и воднымъ путямъ сообщенія Повышеніе въ большей мѣрѣ представляется совершенно безполезнымъ для цѣлей огражденія и покровительства, такъ какъ товаръ все равно будетъ доставленъ на тотъ рынокъ, который хотятъ закрыть для него, и повышеніе тарифовъ въ такихъ случаяхъ можетъ только лишить дорогу ея грузовъ Весьма характернымъ въ этомъ отношеніи примѣромъ можетъ служить вопросъ объ огражденіи путемъ тарифныхъ мѣропріятій сельскаго хозяйства нашихъ центральныхъ губерній отъ конкурренціи на внутреннихъ потребительныхъ рынкахъ, главнымъ образомъ московскаго промышленнаго раіона, со стороны хлѣба и муки, привозимыхъ изъ приволжскихъ и заволжскихъ восточныхъ губерній Для достиженія этой цѣли сельскіе хозяева центральныхъ губерній, расположенныхъ вблизи къ сказаннымъ потребительнымъ рынкамъ, настойчиво и долго требовали, съ одной стороны, пониженія ставокъ внутреннихъ хлѣбныхъ тарифовъ на короткихъ разстояніяхъ (до 400—500 верстъ) и повышенія ихъ для перевозокъ на разстояніяхъ отдаленныхъ (1,000—1,200 и болѣе верстъ) При первой же попыткѣ удовлетворить эти домогательства встрѣтились на практикѣ съ неодолимыми затрудненіями, лежащими какъ въ расположеніи водныхъ путей сообщенія на восточной окраинѣ Европейской Россіи (Волга и ея притоки—Уфа, Бѣлая), такъ и въ условіяхъ тарифной техники. Дѣло въ томъ, что и въ настоящее время хлѣбъ изъ приволжскихъ и заволжскихъ губерній поступаетъ на московскій потребительный рынокъ не только сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ съ мѣстъ производства до пунктовъ потребленія, но и смѣшаннымъ путемъ, отъ мѣстъ производства до пристаней на Волгѣ, Уфѣ и Бѣлой по желѣзной дорогѣ, затѣмъ по названнымъ рѣкамъ до Нижняго или Ярославля и, наконецъ, снова по желѣзной дорогѣ до потребительныхъ пунктовъ. По нынѣ дѣйствующимъ хлѣбнымъ тарифамъ стоимость перевозки хлѣба въ этихъ двухъ направленіяхъ изъ восточныхъ губерній и изъ Сибири до Москвы или приблизительно одинакова, или представляетъ не особенно значительныя различія, какъ можно видѣть изъ нижеслѣдующей таблицы:

	Черезъ:				Сплошнымъ жел.-дорож. путемъ.
	Самару-Нижній	Уфу-Нижній.	Самару-Ярославъ	Уфу-Яросл.	
	Коп. съ пуда.				
Отъ станцій:					
Бузулукъ	22,35	—	19,89	—	20,62
Оренбургъ	27,30	—	24,84	—	22,62
Абдулино	24,62	—	22,16	—	21,46
Челябинскъ	35,75	29,44	33,29	27,48	27,37
Омскъ	51,44	45,3	48,98	43,17	43,06
Обь	57,93	51,62	35,47	49,66	49,55
Уральскъ	27,72	—	25,46	—	20,99

Какъ видно изъ этой таблицы, возможность повышенія стоимости перевозки сплошнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ ограничена весьма узкими предѣлами. Во всѣхъ почти приведенныхъ случаяхъ оно положительно невозможно болѣе, чѣмъ на 2—3 коп. съ пуда, такъ какъ при болѣе значительномъ повышеніи хлѣбъ оставитъ сплошной желѣзнодорожный путь и обратится къ смѣшанному способу перевозки. Въ такомъ случаѣ желѣзныя дороги потеряютъ грузы, но хлѣбъ съ восточной окраины все-таки не уступитъ своего мѣста на московскомъ рынкѣ въ пользу хлѣба, производимаго въ губерніяхъ центральныхъ. Кромѣ общаго повышенія тарифовъ на отдаленныхъ разстояніяхъ, теоретически возможны, конечно, еще два способа оградить тарифами московскій потребительный рынокъ отъ привоза окраиннаго хлѣба: Первыи способъ заключается въ общемъ крупномъ повышеніи внутреннихъ хлѣбныхъ тарифовъ не только на отдаленныхъ, но и на короткихъ разстояніяхъ до 400—500 в., чтобы такимъ образомъ удорожить подвозъ хлѣба къ Самарѣ, Уфѣ и перевозку его отъ Нижняго и Ярославля до Москвы и расположенныхъ вблизи ея другихъ потребительныхъ пунктовъ; второй способъ можетъ состоять въ назначеніи исключительныхъ повышенныхъ тарифныхъ ставокъ въ сообщеніяхъ съ названными волжскими пристанями Едва ли, однако, предстоитъ даже надобность входить въ разсмотрѣніе этихъ способовъ.

Такимъ образомъ, повышеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ цѣляхъ регулированія соотношеній между различными производительными раіонами и потребительными рынками во многихъ случаяхъ можетъ имѣть лишь весьма ограниченное значеніе. Что же касается пониженія стоимости желѣзнодорожной перевозки какъ способа воздѣйствія или помощи промышленности, то если даже допустить, что оно можетъ идти за предѣлы собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, достигая полной безвозмездности перевозки, то и въ такомъ случаѣ оно всегда очень легко можетъ быть парализовано мѣрами

таможенной политики. Такъ, напр., перевозка по желѣзнымъ дорогамъ хлѣба, экспортируемаго изъ Россіи на заграничные рынки, обходится при вывозѣ его изъ южныхъ губерній отъ 4 до 9 коп. съ пуда, изъ центральной Россіи 20—25 коп., изъ заволжскихъ губерній и изъ Сибири 40—50 и болѣе коп. Какъ извѣстно, въ Германіи при производящихся теперь работахъ по пересмотру торговаго договора съ Россіею уже намѣчается повышеніе таможенной пошлины на ввозимый хлѣбъ съ 25 до 40 к. съ пуда. Конечно, Германія можетъ легко назначить и еще болѣе высокую пошлину, хотя бы въ размѣрѣ 50 к., въ какомъ была установлена боевая пошлина во время такъ называемой таможенной войны въ 1893 году Уже въ виду одного этого ясно, что „боевое" значеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, собственно говоря, можетъ быть или совершенно ничтожнымъ, или во всякое время очень легко можетъ быть парализовано. Если даже допустить что наши желѣзнодорожные тарифы могли бы быть понижены до $^1/_{100}$ коп. съ пуда и версты, т. е до того размѣра, при которомъ перевозка груза не только не даетъ ничего для платежа процентовъ и погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ, но даже покрываетъ лишь далеко не сполна расходы по эксплоатаціи, то и въ такомъ случаѣ намѣчаемое въ Германіи повышеніе таможенной пошлины парализовало бы установленіе у насъ тарифной ставки въ $^1/_{100}$ к. для всей Европейской Россіи; одна только Сибирь, для которой въ настоящее время дѣйствуетъ исключительный повышенный тарифъ, могла бы въ такомъ случаѣ все-таки сохранить за собою нѣкоторую часть тарифнаго пониженія. Но нельзя не видѣть, что поддержка земледѣлія такимъ путемъ совершенно тождественна съ выдачею экспортныхъ премій на вывозъ хлѣба, съ тою лишь разницею, что преміи выдавались бы въ такомъ случаѣ черезъ желѣзнодорожныя кассы. Безусловная нецѣлесообразность и даже практическая неосуществимость у насъ въ Россіи, при огромномъ значеніи земледѣлія въ общемъ составѣ нашего народнаго хозяйства, установленія экспортныхъ премій на хлѣбъ едва ли нуждается въ какихъ-либо доказательствахъ.

Вообще намъ кажется, что если только тарифъ установленъ въ такихъ размѣрахъ, при которыхъ дѣйствительно достигается максимальное развитіе перевозки и максимальная чистая доходность дороги, то всякія дальнѣйшія измѣненія въ смыслѣ его пониженія не могутъ имѣть существеннаго значенія ни для производства, ни для потребленія продуктовъ даннаго рода въ цѣломъ, но, конечно, они могутъ оказывать весьма сильное вліяніе на условія конкурренціи. Иногда совершенно незначительное пониженіе тарифа въ какомъ-либо одномъ направленіи заставляло торговлю мѣнять свои пути и даже перемѣщало нѣкоторыя производства изъ одного пункта

въ другой. Но въ суммѣ производительность страны обыкновенно остается въ такихъ случаяхъ безъ измѣненія, и причина этого вполнѣ понятна. Въ цѣнахъ очень многихъ товаровъ стоимость желѣзнодорожной перевозки, при наличности вышеуказаннаго условія разумности тарифа, составляетъ столь незначительную величину, что не только нѣкоторое сокращеніе или повышеніе ея, но даже полное ея устраненіе не могло бы побудить потребителей сколько-нибудь существеннымъ образомъ расширить или сократить свое потребленіе. А разъ потребленіе остается безъ измѣненія, то и производство не можетъ ни расшириться, ни сократиться. Вообще не слѣдуетъ придавать тарифамъ какой-то магической силы. Измѣненіе размѣровъ производства и потребленія зависитъ отъ совокупности такого множества различныхъ условій, при которыхъ тарифныя мѣры не могутъ имѣть рѣшающаго значенія. Въ первый періодъ послѣ сооруженія дорогъ тарифныя ставки, какъ извѣстно, были соображены со стоимостью гужевой перевозки и, слѣдовательно, были очень высоки. Реформированіе этихъ первоначальныхъ тарифовъ, т. е. доведеніе экономическаго существа желѣзныхъ дорогъ до степени совершенства. соотвѣтствующаго ихъ техническому совершенству какъ новыхъ путей сообщенія, дѣйствительно, повсюду вызывало крупный переворотъ въ производствѣ и потребленіи. Но теперь, когда въ большинствѣ случаевъ переворотъ, связанный съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ, уже завершился, дальнѣйшія тарифныя пониженія, оказывая, конечно, извѣстное вліяніе въ общей совокупности элементовъ экономической жизни, утрачиваютъ свое прежнее первенствующее и рѣшающее значеніе.

Нельзя не отмѣтить еще одного обстоятельства, отчасти уже отмѣченнаго выше, до крайности затрудняющаго обращеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ простое орудіе общей экономической политики государства. При установленіи таможенныхъ пошлинъ представляется совершенно ясной и не возбуждающей никакихъ сомнѣній самая цѣль принимаемой мѣры—огражденіе даннаго отечественнаго производства отъ конкурренціи однороднаго производства такой то чужеземной страны. Такимъ образомъ, весь вопросъ сводится, въ сущности, къ регулированію конкурренціи между двумя производительными центрами—отечественнымъ и чужеземнымъ—на основаніи точнаго подсчета издержекъ производства въ томъ и въ другомъ, причемъ предполагается, что внутренняя конкурренція между отечественными предпринимателями рано или поздно низведетъ размѣръ прибыли въ ограждаемой отрасли промышленности до средняго при данныхъ условіяхъ уровня прибыли въ странѣ. Поэтому при разрѣшеніи вопросовъ таможеннаго покровительства нѣтъ и рѣчи объ опредѣленіи того размѣра прибыли, который слѣдуетъ при-

знать справедливымъ для предпринимателей данной отрасли промышленности. Задача таможеннаго огражденія ограничивается тѣмъ, чтобы такіе предприниматели явились и работали, т е, чтобы капиталы удерживались въ данной отрасли промышленности. Совершенно иначе становится все дѣло при системѣ покровительства и воздѣйствія посредствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, когда государственная власть обращаетъ желѣзнодорожный транспортъ въ орудіе внутренняго покровительства народному хозяйству и регулированія конкурренціи между всѣми производительными районами, торговыми центрами, приморскими портами и т д Прежде всего возникаетъ огромное затрудненіе при разрѣшеніи вопроса о томъ, какіе районы и центры нуждаются въ особомъ покровительствѣ, а какіе нѣтъ, почему общіе интересы народнаго хозяйства или даже общегосударственные интересы требуютъ, чтобы желѣзнодорожные тарифы были направлены въ защиту именно данныхъ производителей и районовъ отъ ихъ конкуррентовъ, а не обратно. Просьбы и требованія о защитѣ и поддержкѣ обыкновенно мотивируются двоякаго рода указаніями: во 1-хъ, указаніемъ на то, что тогда какъ у конкуррентовъ производство развивается, у просителей оно падаетъ, или находится въ застоѣ, или развивается гораздо медленнѣе, чѣмъ у конкуррентовъ, или, во 2-хъ, въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ жалобы этого рода не могутъ имѣть мѣста (напр., въ примѣненіи къ земледѣлію въ районахъ старой культуры, въ которыхъ оно развиваться далѣе по своимъ размѣрамъ не можетъ, а въ то же время площадь культуры не сокращается) указаніями на то, что, вслѣдствіе появленія на рынкѣ новыхъ конкуррентовъ, доходъ, въ частности рента, получавшаяся просителями до тѣхъ поръ, подверглись нѣкоторому сокращенію, вслѣдствіе чего и самое имущество ихъ утратило часть своей прежней цѣнности. Обѣ эти категоріи жалобъ основаны, какъ намъ кажется, на совершенномъ отрицаніи экономическаго прогресса и связанныхъ съ нимъ неизбѣжныхъ перемѣнъ въ составѣ народнаго хозяйства Обѣ онѣ предполагаютъ, что разъ возникшее гдѣ-либо производство необходимо должно быть, въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства, поддерживаемо и развиваемо несмотря на измѣнившееся положеніе, несмотря на возникновеніе новыхъ однородныхъ производствъ при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, благодаря которымъ тѣ же продукты могутъ быть изготовляемы съ меньшими затратами труда и капитала Несомнѣнно, что это—идея въ самомъ существѣ своемъ невѣрная и что на государственную власть ни въ какомъ случаѣ не только не можетъ быть возлагаемо обязанности, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, не можетъ быть признано за ней и права принимать какія бы то ни было мѣры, направленныя не къ развитію и усовершенствованію всего народнаго хозяйства и входящихъ въ составъ его производствъ,

но къ тому, чтобы задержать и остановить естественный процессъ, происходящій въ этомъ направленіи. Конечно, нѣкоторыя перемѣны въ экономической жизни совершаются иногда слишкомъ быстро, такъ что не всѣ производители успѣваютъ во-время приспособиться къ новымъ условіямъ, и въ такихъ случаяхъ, для предупрежденія ненужныхъ по существу раззореній (т. е. гибели капиталовъ и уже организованныхъ дѣлъ), государство обязано принимать мѣры для смягченія перехода къ новому положенію, для того, чтобы этотъ безусловно необходимый въ народномъ хозяйствѣ шагъ впередъ совершился съ возможно меньшими потрясеніями и потерями. Но это требованіе, конечно, не имѣетъ ничего общаго съ требованіемъ закрѣпить навсегда данное экономическое состояніе и всѣ связанныя съ нимъ отношенія.

Въ прежнее время внутреннія таможенныя заставы имѣли фискальное значеніе и отнюдь не предназначались служить цѣлямъ покровительства и руководительства экономическою жизнью страны. Разсматриваемое мнѣніе имѣетъ въ виду посредствомъ соотвѣтственныхъ тарифныхъ мѣропріятій обратить желѣзныя дороги изъ могущественнаго орудія сближенія всѣхъ мѣстностей страны въ своего рода таможенныя заставы, которыя должны служить, по крайней мѣрѣ во многихъ случаяхъ, затрудненію сношеній и сообщеній, естественно возникающихъ въ экономической жизни страны. Но регулированіе внутреннихъ конкурренціи представляется въ высшей степени сложнымъ. Во 1-хъ, приходится опредѣлить соотношенія не между двумя производительными центрами, какъ въ случаяхъ таможеннаго покровительства, но между весьма многими раіонами, сильно различающимися между собою по своимъ естественнымъ и экономическимъ условіямъ. Во 2-хъ, предоставляя тарифное покровительство, необходимо, для опредѣленія его мѣры, входить въ оцѣнку достаточности и справедливости для каждаго раіона опредѣленной мѣры прибыли и ренты. Это послѣднее условіе на практикѣ обыкновенно вовсе оставляется безъ вниманія или затрагивается лишь мимоходомъ. Мы думаемъ, что помимо практической неосуществимости правительственнаго регулированія прибылей и рентъ въ различныхъ отрасляхъ промышленности, это объясняется еще и присущимъ всякому сознаніемъ, что послѣдовательное проведеніе на практикѣ подобнаго правительственнаго регулированія прибылей и рентъ угрожаетъ такой страшной опекой надъ всей экономической жизнью страны, которая должна бы превзойти все подобное въ томъ же родѣ, что извѣстно до сихъ поръ въ экономической исторіи и что уже единогласно осуждено и практикой, и теоріей всѣхъ цивилизованныхъ народовъ. Чрезвычайная опасность такой опеки представляется рѣшительно неизбѣжной вслѣдствіе край-

ней сложности самого дѣла, спорности и неопредѣленности принциповъ, которые могутъ быть избраны правительственными органами.

Не разъ уже цитированный нами извѣстный экономистъ, авторитетъ котораго въ вопросахъ желѣзнодорожнаго хозяйства является общепризнаннымъ, Эмиль Саксъ придаетъ разсматриваемой сторонѣ правительственнаго управленія желѣзнодорожными тарифами столь существенное значеніе, что указываетъ на нее какъ на одно изъ самыхъ важныхъ обстоятельствъ, говорящихъ противъ государственной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Коснувшись протестовъ противъ „произвола", съ которымъ желѣзнодорожныя администраціи распоряжаются въ тарифномъ дѣлѣ надъ благосостояніемъ цѣлыхъ провинцій и котораго нельзя терпѣть, Саксъ замѣчаетъ, что дѣйствительно слѣдуетъ признать плохо регулированнымъ положеніе частныхъ желѣзныхъ дорогъ, если въ дѣлѣ установленія тарифовъ имъ предоставлено больше простора, чѣмъ повиноваться дѣйствующимъ въ торговомъ оборотѣ законамъ образованія цѣнъ. Тарифныя различія, неизбѣжныя при этомъ, не могутъ быть устранены при системѣ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ иначе, какъ путемъ произвола государственнаго управленія, направленнаго на искусственное подавленіе естественнаго хода торговыхъ оборотовъ. Тамъ же, гдѣ новыя экономическія отношенія, вызванныя вліяніемъ желѣзныхъ дорогъ, не сложились окончательно, возникаетъ очень большая опасность, что правительство путемъ искусственнаго регулированія желѣзнодорожныхъ тарифовъ будетъ вмѣшиваться въ экономическую жизнь съ тѣми задачами и цѣлями, которыя преслѣдуются покровительственной таможенной политикой. На самомъ дѣлѣ мнимый произволъ желѣзныхъ дорогъ, руководимый и ограничиваемый государственнымъ надзоромъ, заключается въ строгомъ исполненіи лишь тѣхъ мѣръ, которыя предписываются законами обращенія. При системѣ же государственныхъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣсто такого мнимаго произвола, можетъ развиться установленіе тарифовъ по произволу органовъ государственной власти, не зависящее ни отъ какой высшей воли и которое потому не можетъ представить никакихъ гарантій, что оно не обратится въ готовое орудіе самаго широкаго и произвольнаго воздѣйствія на экономическія отношенія, опредѣляемаго и направляемаго господствующими въ данный моментъ интересами, теоріями, политическими комбинаціями и классами [1]).

Присоединяясь всецѣло къ этимъ соображеніямъ Э. Сакса, мы не можемъ не остановиться на одномъ возраженіи противъ нихъ, которое сдѣлано въ нашей литературѣ г Гіацинтовымъ [2]). При разрѣшеніи вопроса о государственномъ завѣдываніи желѣзнодорож-

[1]) E Sax, Die Verkehrsmittel, B II, S. 184.

[2]) Н Е Гіацинтовъ Основанія организаціи тарифнаго дѣла, стр 237.

ными тарифами „дѣло идетъ, по мнѣнію г. Гіацинтова, вовсе не о томъ, чтобы съ передачею тарифовъ въ вѣдѣніе государства замѣнить свободу хозяйственной жизни зависимостью отъ правительственной политики, опекой государства, а о томъ, чтобы замѣнить зависимость отъ частныхъ акціонерныхъ компаній—зависимостью отъ государства. Слѣдуетъ рѣшить не вопросъ: что лучше—свобода или опека, а вопросъ: что лучше—опека частныхъ монополистовъ или опека государства? Желѣзныя дороги во всякомъ случаѣ и всегда будутъ дѣиствовать такъ же, какъ таможни: онѣ необходимо будутъ или закрывать, или открывать извѣстный рынокъ для данныхъ продуктовъ,—или облегчать имъ доступъ туда, гдѣ ихъ спрашиваютъ, или наоборотъ; но при системѣ частныхъ хозяйствъ онѣ будутъ дѣйствовать въ томъ или другомъ направленіи въ зависимости отъ желанія (?) и выгоды частныхъ лицъ, а при казенной эксплоатаціи—отъ намѣреній правительства".

Мы рѣшительно не можемъ согласиться ни съ однимъ изъ положеній, содержащихся въ этомъ разсужденіи почтеннаго автора. Все оно цѣликомъ основано на полномъ отождествленіи всякаго вліянія и воздѣйствія въ экономической сферѣ съ покровительственной таможенной политикой, что, очевидно, совершенно ошибочно. Прежде всего нельзя не замѣтить, что даже сами таможни и таможенныя пошлины отнюдь не связаны непремѣнно съ покровительственнымъ направленіемъ таможенной политики и вовсе не исключаютъ системы такъ называемой свободы торговли. То обстоятельство, что желѣзнодорожныя провозныя платы облегчаютъ или затрудняютъ даннымъ продуктамъ доступъ на извѣстный рынокъ, также само по себѣ далеко еще не обращаетъ ихъ въ орудіе покровительства. Вѣдь то же самое и совершенно въ такой же степени примѣнимо и къ воднымъ путямъ сообщенія, и даже къ гужевой перевозкѣ. Крупныя морскія транспортныя компаніи, несомнѣнно, оказываютъ огромное вліяніе на развитіе торговыхъ сношеній тѣхъ странъ, которыя онѣ обслуживаютъ. Назначаемые ими фрахты могутъ затруднять или облегчать экспортъ и импортъ, а слѣдовательно отражаются на состояніи цѣнъ и ходѣ производства внутри страны. Но не менѣе важное вліяніе на ходъ народнаго хозяйства оказываетъ и всякая крупная отрасль промышленности, входящая въ его составъ. Напримѣръ, компаніи, владѣющія каменноугольными копями, несомнѣнно могутъ довести до разстроенія производства, которыя работаютъ на каменномъ углѣ, если захотятъ назначить чрезмѣрно высокія цѣны; въ такой же зависимости отъ владѣльцевъ рудниковъ находятся металлургическіе заводы и т. д. Но есть очевидная и огромная разница между этой „зависимостью отъ частныхъ лицъ" и зависимостью отъ взглядовъ и намѣреній органовъ правительства, руководящихъ экономической по-

литикои. И эта разница заключается въ томъ, что частныя лица и компаніи руководствуются лишь своими выгодами, лишь стремленіемъ выручить за свои продукты возможно большую цѣнность, размѣры которой, однако, опредѣляются извѣстными объективными экономическими законами, но ни въ какомъ случаѣ не могутъ затрачивать свои капиталы для осуществленія какихъ-то иныхъ фантастическихъ „желаніи", выходящихъ за предѣлы коммерческихъ разсчетовъ, какъ, повидимому, допускаетъ Н Е. Гіацинтовъ Вредное вліяніе различныхъ спекулятивныхъ увлеченіи на экономическую жизнь страны можно свести именно къ тому, что они отклоняютъ крупные капиталы и производительныя силы отъ правильныхъ путей общаго торгово-промышленнаго оборота, нарушаютъ правильное соотношеніе ихъ съ другими цѣнностями и элементами народнаго хозяйства и тѣмъ причиняютъ безплодныя потери капиталовъ и производительныхъ силъ [1]) Дѣятельность управленія желѣзнодорожными тарифами можетъ совершаться въ двухъ совершенно разныхъ направленіяхъ, смотря по тому, является ли ея цѣлью воздѣйствіе на ходъ экономической жизни по тѣмъ или инымъ соображеніямъ общегосударственной политики, но совершенно внѣ зависимости отъ того, возмѣщаются ли съ извѣстнымъ излишкомъ затрачиваемые на совершеніе желѣзнодорожнаго транспорта капиталы и рабочія силы, или же вся цѣль управленія желѣзнодорожными тарифами сводится къ такому установленію ихъ, чтобы, какъ формулировалъ С. Ю. Витте [2]), провозныя цѣны, какъ одинъ изъ элементовъ рыночной цѣнности товаровъ, находились по своимъ размѣрамъ въ раціональномъ отношеніи къ совокупности всѣхъ прочихъ многочисленныхъ элементовъ, вліяющихъ на опредѣленіе цѣнности товаровъ, поступающихъ въ оборотъ. Только послѣднее отвѣчаетъ, по нашему мнѣнію, общимъ интересамъ народнаго хозяйства и потому является безусловнымъ требованіемъ истинной государственной системы желѣзнодорожной тарифной политики. Такимъ образомъ, вопросъ заключается въ томъ, чтобы провозныя платы были назначаемы по дѣйствительной стоимости желѣзнодорожнаго транспорта для народнаго хозяйства. Но что именно представляетъ собою стоимость транспорта для народнаго хозяйства? Какую цѣнность имѣютъ для него въ каждый данный моментъ тѣ или другія транспортныя операціи? Мы подробно разсмотримъ этотъ вопросъ въ одной изъ слѣ-

[1]) Чрезмѣрное увлеченіе желѣзнодорожнымъ строительствомъ и чрезмѣрныя пониженія тарифовъ могутъ быть въ такой же мѣрѣ причиною, вызывающею развитіе вредной спекулятивной дѣятельности, какъ и держаніе банковскаго процента на слишкомъ низкомъ уровнѣ или устройство чрезмѣрнаго количества кредитныхъ учрежденій. См. E. Sax, Die Verkehrsmittel, B. I, S. 72, примѣчаніе.

[2]) Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, 2 изд., стр. 30.

дующихъ главъ настоящаго труда при систематическомъ обозрѣніи принциповъ построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, теперь же ограничимся лишь немногими словами. Цѣнность желѣзнодорожныхъ услугъ для народнаго хозяйства опредѣляется не издержками производства соотвѣтственныхъ операцій, но тѣми полезными результатами, которые могутъ быть достигнуты съ ихъ помощью, тѣми новыми цѣнностями, которыя создаются въ народномъ хозяйствѣ посредствомъ совершенія данныхъ перевозокъ. Поэтому для наилучшаго использованія работы желѣзныхъ дорогъ перевозки должны быть совершаемы въ тѣхъ сообщеніяхъ и притомъ тѣхъ грузовъ, которые даютъ наибольшія выгоды. Въ противномъ же случаѣ неизбѣжно будетъ имѣть мѣсто потеря нѣкоторой части стоимости этихъ услугъ, хотя бы полученные отъ нихъ результаты и возмѣщали даже съ избыткомъ собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ. Вопросъ объ опредѣленіи упомянутыхъ выгодъ и результатовъ отъ желѣзнодорожныхъ перевозокъ не представляетъ, въ сущности, принципіальныхъ затрудненій. Въ современной системѣ народнаго хозяйства, основанной на самостоятельно дѣятельности частныхъ хозяйствъ, вступающихъ во взаимныя отношенія лишь на принципахъ частнаго возмезднаго товарообмѣна и преслѣдующихъ полученіе возможно высшаго дохода, сказанныя выгоды могутъ измѣряться только чистою выручкою самихъ желѣзныхъ дорогъ Другихъ способовъ опредѣлить цѣнность перевозки, кромѣ согласія частныхъ хозяйствъ, предъявляющихъ на нее спросъ, дѣйствительно заплатить соотвѣтственную цѣну, при настоящей системѣ экономической организаціи, не имѣется и не можетъ быть. Всякія кабинетныя калькуляціи лицъ, непосредственно не заинтересованныхъ и не отвѣчающихъ никакимъ личнымъ имущественнымъ ущербомъ за возможныя ошибки, могутъ быть вѣрными лишь случайнымъ образомъ. Общія же соображенія о томъ, что именно такіе то продукты представляются особенно важными и нужными для народнаго хозяйства, и потому перевозка ихъ внутри страны должна быть поощряема посредствомъ тарифныхъ пониженій, а вывозъ ихъ заграницу долженъ быть затрудняемъ установленіемъ повышенныхъ тарифовъ,—также очень часто рѣшительно не подтверждаются на практикѣ. Какъ на одинъ изъ многихъ примѣровъ этого рода укажемъ на такой важный желѣзнодорожный грузъ, какъ масляничныя выжимки и отруби. Несомнѣнно, что это превосходное кормовое средство для скота и что мы сами могли бы пользоваться имъ для выкормки экспортнаго скота. И, однако, даже въ 189½ году во время полнаго неурожая продовольственныхъ и кормовыхъ хлѣбовъ, когда настоятельнѣйшая потребность въ выжимкахъ и отрубяхъ казалась сама собою очевидной, запрещеніе экспорта упомянутыхъ средствъ не дало никакихъ полезныхъ результатовъ въ смыслѣ расширенія внутренняго потре-

бленія ихъ. Сѣменныя выжимки гнили и употреблялись на топливо но не шли на кормъ нашему скоту. Въ отношеніи отрубей можно замѣтить, что уже многолѣтнее дѣйствіе повышенныхъ тарифовъ на вывозъ ихъ заграницу и пониженныхъ во внутреннихъ сообщеніяхъ, повидимому, нисколько не способствовало развитію внутренняго потребленія ихъ. Вообще, намъ кажется, что важность какого-либо предмета для народнаго хозяйства должна быть, въ концѣ концовъ, оцѣниваема самою жизнью, и если тотъ или другой продуктъ не находитъ себѣ спроса или оцѣнивается слишкомъ низко, то никакія теоретическія соображенія не могутъ убѣдить насъ, что этотъ продуктъ дѣйствительно имѣетъ существенное значеніе для экономическихъ потребностей, для задачъ и цѣлей торгово-промышленнаго оборота. Такимъ образомъ, мы полагаемъ, что желѣзнодорожные тарифы рѣшительно не могутъ быть обращаемы въ орудіе общей экономической политики государства, въ орудіе воздѣйствія на экономическую жизнь въ тѣхъ или иныхъ предвзятыхъ направленіяхъ. Управленіе желѣзнодорожными тарифами не должно брать на себя руководительства всею хозяйственною жизнью страны и задаваться цѣлью воспособленія различнымъ отраслямъ промышленности и различнымъ производительнымъ центрамъ и раіонамъ, или цѣлью регулированія между ними коммерческихъ соотношеній. Его основная задача заключается въ такомъ направленіи всего тарифнаго дѣла, при которомъ достигается возможный максимумъ наиболѣе полезной работы желѣзныхъ дорогъ. Такая постановка тарифнаго дѣла сама по себѣ уже опредѣляетъ извѣстную мѣру развитія различныхъ отраслей промышленности и различныхъ производительныхъ раіоновъ, равно какъ и взаимныя между ними соотношенія. Мы думаемъ, что именно указанная постановка тарифнаго дѣла, а не теоретическія соображенія центральной администраціи, всегда болѣе или менѣе субъективныя и произвольныя, о нуждахъ экономической жизни, можетъ дать реальное основаніе для развитія различныхъ составныхъ элементовъ народнаго хозяйства въ дѣйствительномъ согласіи съ общими интересами страны.

Въ заключеніе настоящей главы намъ остается сказать нѣсколько словъ о томъ взглядѣ на желѣзнодорожные тарифы, по которому они должны служить не только орудіемъ общей экономической политики государства, но даже вообще средствомъ для удовлетворенія народныхъ и государственныхъ потребностей. Въ понятіяхъ обыденной практики этотъ взглядъ сводится къ тому, что всякій недостатокъ въ средствахъ на удовлетвореніе той или иной государственной потребности можетъ и долженъ быть, по мѣрѣ возможности, восполняемъ изъ выручки рельсовой сѣти путемъ тарифныхъ уступокъ. Наиболѣе типическимъ примѣромъ въ этомъ отношеніи можетъ слу-

жить удовлетвореніе потребностей народнаго продовольствія, въ особенности въ случаяхъ неурожаевъ въ тои или инои мѣстности. Какъ извѣстно, въ такихъ случаяхъ спеціальнымъ источникомъ для помощи пострадавшему населенію служатъ мѣстные продовольственные капиталы и общій имперскій продовольственный капиталъ, а также спеціальныя ассигнованія изъ общегосударственныхъ суммъ. Для усиленія этихъ средствъ обыкновенно возбуждаются еще ходатайства объ удешевленіи стоимости желѣзнодорожнои доставки хлѣба въ раіоны, пострадавшіе отъ неурожая [1]). Подобныя же ходатаиства возбуждаются въ интересахъ народнаго здравія (удешевленная перевозка дезинфекціонныхъ матеріаловъ и медикаментовъ), народнаго просвѣщенія (удешевленная перевозка строительныхъ матеріаловъ для гимназій, народныхъ школъ) и т. д. Намъ извѣстенъ случаи возбужденія ходатайства о предоставленіи тарифныхъ льготъ интендантскимъ вѣдомствомъ, которое, находя спеціальную свою смѣту, ассигнованную государственнымъ совѣтомъ, недостаточною и озабочиваясь изысканіемъ источниковъ для усиленія своихъ средствъ, обратило вниманіе на желѣзнодорожные тарифы. При этомъ, ходатайствуя о пониженіи тарифа на частной желѣзной дорогѣ, оно мотивировало свое ходатайство указаніемъ на то, что интересы военной обороны страны безъ всякаго сравненія выше интересовъ акціонеровъ желѣзнодорожной компаніи. Эта ссылка интендантскаго вѣдомства въ высшей степени характерна. Конечно, не можетъ подлежать никакому спору, что не только интересы военной обороны, но также и интересы народнаго продовольствія, народнаго здравія, просвѣщенія, равно какъ и вообще всѣ общегосударственные интересы стоятъ несравненно выше частныхъ выгодъ и прибылей акціонерныхъ компаній Но нельзя не замѣтить, что общегосударственныя потребности удовлетворяются на общегосударственныя средства, причемъ размѣръ ассигнуемыхъ общегосударственныхъ суммъ опредѣляется высшими общегосударственными установленіями и не иначе какъ съ утвержденія верховной власти. Въ виду этого едва ли практически возможно предоставлять тарифнымъ учрежденіямъ право входить въ оцѣнку правильности этихъ ассигнованій и исправлять ихъ такъ сказать дополнительными ассигнованіями изъ доходовъ желѣзныхъ дорогъ. Тарифныя учрежденія могутъ дѣйствовать въ этой сферѣ лишь совершенно наугадъ, такъ какъ они вовсе не располагаютъ никакими по-

[1]) Для предупрежденія неправильнаго истолкованія нашего мнѣнія мы считаемъ нужнымъ оговориться, что въ виду тѣсной солидарности интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ обслуживаемыми ими раіонами мы признаемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ вполнѣ раціональнымъ установленіе пониженныхъ тарифовъ на перевозку хлѣба въ мѣстности, пострадавшія отъ неурожая, въ особенности для обсѣмененія полей

дробными данными о смѣтахъ по разнымъ отраслямъ государственнаго управленія и о тѣхъ мотивахъ, которые послужили основаніемъ для ихъ составленія. Засимъ предоставленіе тарифнымъ учрежденіямъ права устанавливать для удовлетворенія тѣхъ или иныхъ общихъ потребностей какъ бы спеціальные налоги на акціонеровъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ еще менѣе допустимо съ точки зрѣнія основныхъ принциповъ современнаго государственнаго устройства и управленія, чѣмъ предоставленіе тѣмъ же учрежденіямъ участія въ распоряженіи общегосударственными доходами, хотя бы эти доходы и получались отъ желѣзнодорожнаго хозяйства

Глава VIII.

5. Тарифный эклектизмъ.

Въ предыдущемъ изложеніи мы характеризовали различныя возможныя системы управленія желѣзнодорожными тарифами Значеніе каждой изъ этихъ системъ весьма не одинаково для различныхъ потребностей государственнаго и народнаго хозяйства, равно какъ и для интересовъ тѣхъ или иныхъ промышленныхъ группъ и общественныхъ классовъ. Поэтому выборъ какой-либо одной изъ нихъ и неуклонное преслѣдованіе ея на практикѣ встрѣчаетъ нерѣдко весьма большія затрудненія и протесты. Это обстоятельство и послужило главною причиною, вызвавшей еще одинъ взглядъ на задачи и цѣли желѣзнодорожной тарификаціи, сущность котораго сводится къ сочетанію и примиренію всѣхъ разсмотрѣнныхъ выше системъ. Хотя этотъ взглядъ, который можно назвать тарифнымъ эклектизмомъ и представляется по существу своему, съ принципіальной точки зрѣнія, довольно слабымъ, но нельзя не остановиться на немъ въ виду тѣхъ симпатій, которыя онъ, повидимому, встрѣчаетъ въ средѣ практическихъ дѣятелей.

Согласно этому мнѣнію, желѣзнодорожнымъ тарифамъ нельзя ставить разъ на всегда какую-нибудь одну цѣль. Тарифное дѣло представляется столь живымъ и сложнымъ, что тарифная политика необходимо должна обнимать всѣ возможныя цѣли тарификаціи, если не хочетъ впасть въ узкость и ошибки, неизбѣжныя при всякомъ одностороннемъ и прямолинейнымъ направленіи практической дѣятельности. Здѣсь положительно невозможна безусловная послѣдовательность какимъ-либо однимъ началамъ. Поэтому управленіе желѣзнодорожными тарифами должно сообразовываться въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ съ его особенными потребностями и условіями; въ общей же совокупности своей дѣятельности оно должно, пользуясь тарифами какъ орудіемъ экономической политики, въ то же время заботиться и

объ интересахъ казны, и жертвовать тамъ, гдѣ это нужно, доходностью желѣзныхъ дорогъ для лучшаго удовлетворенія потребностей народныхъ и государственныхъ.

Нельзя не признать за этимъ взглядомъ извѣстной привлекательности для практическаго дѣятеля Онъ сразу какъ бы устраняетъ многія принципіальныя и практическія затрудненія, связанныя съ послѣдовательнымъ стремленіемъ къ одной цѣли, и даже какъ бы даетъ практикѣ нѣкоторыя руководящія указанія. Но на самомъ дѣлѣ этого, конечно, нѣтъ и быть не можетъ. Тарифный эклектизмъ дѣйствительно облегчаетъ положеніе практическихъ дѣятелей, но не тѣмъ, что даетъ какіе-либо руководящіе принципы, а лишь тѣмъ, что развязываетъ имъ руки, освобождаетъ ихъ отъ обязанности быть послѣдовательными и соблюдать какую-либо систему въ своихъ дѣйствіяхъ. Предоставляя всецѣло ихъ собственному усмотрѣнію выборъ тѣхъ или иныхъ задачъ и цѣлей тарификаціи въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, тарифный эклектизмъ не устанавливаетъ никакихъ опредѣленныхъ категорій этихъ случаевъ, не даетъ никакихъ положительныхъ основаній для выбора въ каждомъ изъ нихъ именно такой-то, а не иной цѣли тарификаціи. Вслѣдствіе этого открывается самый широкій просторъ для всякихъ домогательствъ и просьбъ относительно тарифныхъ льготъ какъ со стороны производителей и потребителей всякихъ категорій, такъ и со стороны всякихъ учрежденій — частныхъ, общественныхъ и даже отдѣльныхъ правительственныхъ вѣдомствъ. А въ то же время управленіе желѣзнодорожными тарифами лишается всякой твердой почвы для разрѣшенія этихъ ходатайствъ и всякихъ средствъ противостоять многочисленнымъ требованіямъ, которыя исходятъ отъ различныхъ вліятельныхъ круговъ. Отсюда неизбѣжно должно получиться полное отсутствіе всякой системы въ управленіи желѣзнодорожными тарифами, крайняя неустойчивость, случаиность и совершенный произволъ въ принимаемыхъ тарифныхъ мѣрахъ, т. е. всѣ тѣ послѣдствія, наступленія которыхъ, какъ мы видѣли выше, Э Сакъ опасается такъ сильно, что даже указываетъ на нихъ, какъ на одно изъ важнѣйшихъ возраженій противъ государственной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ вообще. Едва ли нужно доказывать, что смѣшеніе всѣхъ задачъ не можетъ имѣть значенія руководящей цѣли и что непослѣдовательность и произволъ не могутъ быть возводимы на степень основнаго принципа практической дѣятельности правительственныхъ учрежденій, завѣдующихъ управленіемъ желѣзнодорожными тарифами.

Однако, нельзя не отмѣтить, что на практикѣ тарифный эклектизмъ имѣлъ и имѣетъ мѣсто въ настоящее время до извѣстной степени во всѣхъ странахъ, притомъ не только тамъ, гдѣ преобладаетъ система государственныхъ желѣзныхъ дорогъ и правительствен-

ное вліяніе на тарифы весьма сильно, но также и въ странахъ съ частными желѣзными дорогами и съ весьма ограниченными правами правительственной власти на вмѣшательство въ установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ Повсюду можно указать случаи, въ которыхъ управленіе желѣзнодорожными тарифами отклонялось отъ принятой имъ системы и подъ давленіемъ общественнаго мнѣнія, или господствующихъ въ данный моментъ интересовъ и классовъ, случайныхъ взглядовъ и теорій лицъ, стоящихъ у власти, принимало такія тарифныя мѣры и устанавливало такіе тарифы, которые отнюдь не вытекали изъ условій желѣзнодорожнаго хозяйства и не оправдывались собственно спеціальными тарифными соображеніями. Примѣры подобнаго рода можно указать въ практикѣ не только русскихъ тарифныхъ учрежденій, но и въ Германіи, во Франціи и даже въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. Но мы полагаемъ, что не слѣдуетъ придавать случаямъ этого рода преувеличеннаго значенія. На самомъ дѣлѣ въ общей совокупности желѣзнодорожной тарифной практики, тарифный эклектизмъ игралъ и играетъ совершенно второстепенную роль, во всякомъ случаѣ гораздо менѣе значительную, чѣмъ это часто представляется даже самимъ практическимъ дѣятелямъ въ тарифной области. Въ дѣйствительности въ желѣзнодорожной тарифной практикѣ можно констатировать гораздо больше послѣдовательности, чѣмъ, сколько ее вносятъ сознательно практическіе дѣятели. Дѣло въ томъ, что желѣзныя дороги во всѣхъ странахъ составляютъ такую крупную долю въ общей суммѣ національнаго богатства и являются такимъ могущественнымъ факторомъ въ общей системѣ народнаго хозяйства, что случайныя вліянія, взгляды и интересы, получающіе преобладаніе въ то или иное время, оказываются въ силахъ лишь въ немногихъ сравнительно случаяхъ отклонить желѣзныя дороги отъ присущей имъ въ экономической жизни функціи усовершенствованныхъ средствъ сообщенія и придать имъ какое-либо иное значеніе. Въ общей же массѣ работы желѣзныхъ дорогъ, въ огромномъ большинствѣ случаевъ пользованія ихъ услугами непреодолимо сказываются объективные экономическіе законы, приводящіе къ созданію благопріятныхъ условій для того, чтобы рельсовая сѣть страны исполняла возможно большее количество наиболѣе нужной для народнаго хозяйства работы. Въ одной изъ предыдущихъ главъ мы подробно очертили обусловленный этими законами постепенный процессъ объединенія эксплоатаціи всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ главнѣйшихъ странахъ Европы и въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. Внимательное изученіе крупнѣйшихъ фактовъ въ области желѣзнодорожныхъ тарифовъ показываетъ, что подобнымъ же образомъ и въ силу тѣхъ же законовъ основная руководящая цѣль всей тарифной политики въ общемъ повсюду сводится къ извлеченію наибольшаго количества наиболѣе полезной

работы изъ фиксированныхъ въ желѣзныхъ дорогахъ капиталовъ и производительныхъ силъ; степень же достиженія этой цѣли находится въ соотвѣтствіи и наилучшимъ образомъ характеризуется размѣрами чистой доходности рельсовой сѣти. Непослѣдовательность и отступленія отъ этого общаго начала являются, какъ мы уже сказали, лишь рѣдкими сравнительно исключеніями. Для доказательства этого мнѣнія намъ слѣдовало бы представить подробное обозрѣніе тарифной практики по крайней мѣрѣ главнѣйшихъ цивилизованныхъ странъ, для чего, однако, понадобилось бы особое самостоятельное и обширное изслѣдованіе. Впослѣдствіи мы надѣемся дать подобное детальное изслѣдованіе тарифовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ за время подчиненія ихъ правительственному надзору и руководительству. Въ настоящее же время мы вынуждены ограничиться лишь нижеслѣдующею общею характеристикою нашей желѣзнодорожной тарифной практики, которая, быть можетъ, примиритъ читателя хотя до нѣкоторой степени съ нашимъ мнѣніемъ, несмотря на кажущуюся его парадоксальность.

Если мы желаемъ составить себѣ правильное понятіе объ истинномъ характерѣ правительственнаго руководительства у насъ желѣзнодорожными тарифами за время съ 1889 года, то въ обширныхъ матеріалахъ и фактахъ, накопившихся за эти 12 лѣтъ, необходимо, какъ намъ кажется, строго различать двѣ стороны: во 1-хъ, тѣ практическія мѣры, которыя дѣйствительно были осуществлены и проведены въ жизнь и во 2-хъ, — всю совокупность тѣхъ соображеній идей, мотивовъ и цѣлей, которые послужили видимымъ основаніемъ для принятія этихъ мѣръ и приводятся въ журналахъ совѣта по тарифнымъ дѣламъ, тарифнаго комитета и разныхъ спеціальныхъ совѣщаній по тѣмъ или другимъ вопросамъ, въ докладахъ и иныхъ бумагахъ, т. е. надо различать практику тарифнаго дѣла отъ его, такъ сказать, оффиціальной теоріи. Послѣдняя дѣйствительно далеко не всегда отличается желательною послѣдовательностью, опредѣленностью и единствомъ какъ въ отношеніи задачъ и цѣлей устанавливаемыхъ тарифовъ, такъ даже и въ отношеніи принциповъ построенія ихъ. Даже при самомъ тщательномъ изученіи сказанныхъ оффиціальныхъ документовъ едва ли возможно свести содержащіеся въ нихъ мотивы, идеи, соображенія въ опредѣленную послѣдовательную тарифную систему. Мы находимъ здѣсь сочетаніе всѣхъ возможныхъ практическихъ цѣлей желѣзнодорожной тарификаціи: и воспособленіе промышленности и сельскому хозяйству для направленія ихъ въ ту или другую сторону, причемъ обыкновенно даже вычисляется размѣръ матеріальныхъ пожертвованій, падающихъ вслѣдствіе этого на нашу рельсовую сѣть (т. е. на казну и на частныя желѣзныя дороги), и, наоборотъ, необходимость огражденія казеннаго дохода и сохраненіе выручки

частныхъ дорогъ; находимъ и соображенія о необходимости огражденія однихъ производительныхъ раіоновъ отъ конкурренціи другихъ, соображенія о томъ или другомъ естественномъ распредѣленіи различныхъ отраслей промышленности между различными мѣстностями, каковое распредѣленіе и предполагается поддерживать или даже впервые вызвать соотвѣтственными тарифными мѣрами. Находимъ, наконецъ, и общія соображенія о справедливости, какъ одной изъ цѣлей желѣзнодорожной тарификаціи. Самое построеніе тарифовъ мотивируется то платежной способностью грузовъ, то собственными издержками дорогъ, то разностью товарныхъ цѣнъ или чаще всего цѣнностью перевозимыхъ грузовъ, то разностью въ коммерческихъ и производственныхъ расходахъ различныхъ центровъ и раіоновъ и т. д. Такая неопредѣленность и разнообразіе въ руководящихъ цѣляхъ и принципахъ желѣзнодорожной тарификаціи, проявляющіяся въ теоретическихъ разсужденіяхъ и мотивахъ въ оффиціальныхъ документахъ нашихъ тарифныхъ учрежденій объясняются прежде всего совершенною новизною самого дѣла: надзоръ за желѣзнодорожными тарифами и правительственное руководительство ими въ томъ видѣ, какъ оно было организовано у насъ въ 1889 году, не только въ то время явилось первымъ опытомъ въ этомъ родѣ, но и до сихъ поръ остается единственнымъ во всемъ мірѣ примѣромъ правительственнаго управленія тарифами огромной рельсовой сѣти цѣлой страны. Кромѣ такого полнаго отсутствія опыта какого-либо изъ иностранныхъ государствъ, указанные выше недостатки въ теоретической, какъ мы выразились, части сложившейся у насъ системы управленія тарифнымъ дѣломъ, объясняются, конечно, и тѣмъ обстоятельствомъ, что даже въ самой экономической наукѣ, не говоря уже о публицистикѣ, тарифная теорія далеко еще не выработана въ сколько-нибудь законченномъ видѣ и до сихъ поръ отличается въ значительной мѣрѣ такою же неопредѣленностью и сбивчивостью въ отношеніи руководящихъ задачъ и принциповъ, которыя мы вынуждены констатировать въ отношеніи мотивировки и нашихъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Совершенно иначе опредѣлится общій характеръ организованнаго у насъ по закону 8 марта 1889 года правительственнаго руководительства желѣзнодорожными тарифами, если мы, оставивъ въ сторонѣ содержащіяся въ оффиціальныхъ документахъ, журналахъ и докладахъ мотивы и соображенія въ отношеніи задачъ и принциповъ тарификаціи, обратимся непосредственно къ практической сторонѣ дѣла, къ разсмотрѣнію по существу произведенныхъ за истекшій почти 12-лѣтній періодъ времени крупнѣйшихъ тарифныхъ реформъ и принятыхъ отдѣльныхъ тарифныхъ мѣропріятій. Такое изученіе показываетъ, что дѣятельность нашихъ тарифныхъ учрежденій была въ общемъ совершенно послѣдовательна и что всѣ главнѣйшія та-

рифныя мѣры и реформы производились почти неизмѣнно въ одномъ и томъ же направленіи, выражали послѣдовательное осуществленіе одного и того же общаго начала. Непослѣдовательность и отступленія отъ этого начала являются сравнительно лишь рѣдкими исключеніями въ общей массѣ тарифной работы. Связанныя съ работою рельсовой сѣти многочисленныя экономическія силы и отношенія оказываются на самомъ дѣлѣ столь могущественными, что вліяніе ихъ на практику желѣзнодорожной тарификаціи не могло быть сломлено ни предвзятыми теоріями, ни односторонними интересами, какъ это можетъ казаться во многихъ отдѣльныхъ случаяхъ тарифныхъ мѣръ, если при оцѣнкѣ ихъ мы будемъ руководствоваться не существомъ дѣла, а тѣми очень часто случайными мотивами и соображеніями, которыя были приведены въ различныхъ оффиціальныхъ документахъ въ оправданіе той или иной принятой мѣры. Въ этомъ же направленіи дѣйствовали замѣчательный административный тактъ и огромная дѣловая проницательность первыхъ государственныхъ руководителей нашей тарифной политики. Безъ этого такта и проницательности практическихъ дѣятелей, стоявшихъ во главѣ нашихъ тарифныхъ учрежденій, принятая въ 1889 году система правительственнаго руководительства желѣзнодорожными тарифами навѣрное потерпѣла бы совершенную неудачу, и вмѣсто достигнутыхъ огромныхъ результатовъ все дѣло ограничилось бы развѣ только устраненіемъ нѣкоторыхъ наиболѣе рѣзкихъ ненормальностей и несправедливостей въ тарифной области. Эта дѣловая проницательность въ огромномъ большинствѣ случаевъ безошибочно указывала, на какихъ границахъ слѣдовало останавливаться при осуществленіи тѣхъ или другихъ задачъ и цѣлей тарификаціи или при проведеніи тѣхъ или другихъ принциповъ построенія тарифовъ, потому что за этими предѣлами возникало бы нарушеніе и непослѣдовательность въ отношеніи основнаго руководящаго начала тарифной политики, который хотя и не былъ нигдѣ опредѣленнымъ образомъ формулированъ, но всегда болѣе или менѣе осязательно проявлялся при всякихъ общихъ тарифныхъ реформахъ. Безусловная необходимость такого высшаго руководящаго принципа поддерживается нами во всей настоящей работѣ; принципъ этотъ заключается въ томъ, что желѣзнодорожные тарифы должны быть построены съ такимъ разсчетомъ, чтобы рельсовая сѣть страны—этотъ огромный аппаратъ, представляющій собою колоссальный капиталъ свыше 4 милліардовъ рублей и поглощающій ежедневно на поддержаніе его въ дѣйствіи почти до 1½ милліона рублей, исполнялъ въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства возможно большую и наиболѣе нужную работу. Извлеченіе наибольшаго количества полезной работы изъ фиксированныхъ въ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ огромныхъ капиталовъ и производительныхъ

силъ и являлось на самомъ дѣлѣ, за немногими исключеніями, основной руководящей цѣлью всей нашей тарифной политики. Только благодаря послѣдовательному, хотя иногда и безсознательному, стремленію къ этой цѣли, нашей тарифной политикѣ за послѣднія 10—12 лѣтъ удалось въ общемъ обезпечить правильное и успѣшное функціонированіе русской рельсовой сѣти въ общемъ ходѣ народной экономіи и не поддаться тенденціи къ искусственному регламентированію и вторженію въ процессъ распредѣленія капиталовъ и производительныхъ силъ между различными отраслями промышленности и различными производительными районами. Всѣ главнѣйшіе тарифные принципы и тарифныя реформы, осуществленные тарифными учрежденіями съ 1889 года, въ сущности вполнѣ отвѣчаютъ указанной общей цѣли. Публичность тарифовъ, ихъ упорядоченіе, объединеніе, устойчивость, дифференцированіе провозныхъ платъ по платежной способности грузовъ и по разстояніямъ, ими проходимымъ, принятіе системы такъ называемыхъ формульныхъ или схемныхъ тарифовъ вмѣсто системы тарифовъ табличныхъ, самое широкое развитіе прямыхъ сообщеній, наконецъ, значительнѣйшее большинство допускавшихся и существующихъ нынѣ въ общемъ немногочисленныхъ исключительныхъ пониженій провозныхъ платъ—все это отнюдь не представляетъ собою какихъ-либо ограниченій или пожертвованій со стороны желѣзныхъ дорогъ для воспособленія кому бы то ни было, или для того или иного воздѣйствія въ предвзятомъ направленіи на развитіе русской экономической жизни, или для водворенія какихъ-либо субъективныхъ толкованій началъ высшей справедливости и т. под., но является лишь простымъ логическимъ слѣдствіемъ указаннаго основнаго руководящаго принципа.

Такимъ образомъ, система тарифнаго эклектизма, въ смыслѣ сочетанія въ управленіи желѣзнодорожными тарифами всѣхъ разнообразныхъ и даже противоположныхъ задачъ и принциповъ тарификаціи, на самомъ дѣлѣ имѣла у насъ лишь самое ограниченное практическое примѣненіе. Во всѣхъ другихъ странахъ съ преобладающею системою частныхъ желѣзныхъ дорогъ и съ ничтожными, сравнительно съ Россіею, правами государственной власти на вмѣшательство въ желѣзнодорожные тарифы, разсматриваемая система уже по самому существу дѣла не могла имѣть сколько-нибудь серьезнаго и продолжительнаго практическаго примѣненія. Что же касается Германіи и Бельгіи, то высокія цифры доходности ихъ желѣзныхъ дорогъ сами по себѣ достаточно показываютъ, что такія задачи управленія желѣзнодорожными тарифами, какъ предоставленіе транспортныхъ услугъ въ безвозмездное пользованіе, или обращеніе желѣзныхъ дорогъ въ орудіе воздѣйствія на экономическую жизнь или въ средство удовлетворенія разнаго рода государственныхъ

и народныхъ потребностей, съ болѣе или менѣе крупными пожертвованіями доходовъ желѣзныхъ дорогъ и т. под. не имѣли на самомъ дѣлѣ широкаго примѣненія въ названныхъ странахъ, во всякомъ случаѣ не могли играть сколько-нибудь замѣтной роли въ общей совокупности принимаемыхъ подлежащими управленіями тарифныхъ мѣръ.

Мы думаемъ, что система тарифнаго эклектизма должна быть признана самой слабой и самой опасной изъ всѣхъ отвергаемыхъ нами системъ эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Широкое примѣненіе ея на практикѣ постоянно приводило бы къ множеству вопіющихъ несправедливостей и къ неожиданнымъ и крайне вреднымъ пертурбаціямъ не только въ государственныхъ финансахъ, но и во всемъ народномъ хозяйствѣ. Даже и въ ограниченныхъ предѣлахъ эта система отнюдь не можетъ быть признана благопріятной для общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Ясное сознаніе истинныхъ практическихъ задачъ управленія желѣзнодорожными тарифами должно, какъ мы надѣемся, способствовать полному устраненію тарифнаго эклектизма изъ практической жизни.

Глава IX.

Задачи эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ Различные принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ Система построенія тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ одной изъ приведенныхъ выше главъ мы пришли къ заключенію что все огромное вліяніе желѣзныхъ дорогъ какъ на хозяйственную жизнь современныхъ народовъ, на ростъ ихъ производительныхъ силъ и національнаго богатства, такъ и на всѣ стороны ихъ культурнаго общественнаго и государственнаго бытія коренится въ концѣ концовъ въ основной экономической функціи современнаго желѣзнодорожнаго транспорта—въ уменьшеніи тѣхъ затратъ труда и капитала которыя необходимы для удовлетворенія разнообразныхъ потребностей народнаго и государственнаго хозяйства въ пространственномъ перемѣщеніи людей и грузовъ Эта основная функція желѣзныхъ дорогъ и служитъ единственнымъ источникомъ всего ихъ народно-хозяйственнаго или общественно-хозяйственнаго значенія въ истинномъ смыслѣ слова Наиболѣе полное и успѣшное осуществленіе желѣзными дорогами этого общаго ихъ назначенія достигается къ томъ случаѣ, если желѣзнодорожное дѣло во всей его совокупности и въ частности въ отношеніи управленія желѣзнодорожными тарифами поставлено въ такія условія, при которыхъ представляемые желѣзными дорогами огромные капиталы являются возможно болѣе производительными въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства, т. е. исполняютъ возможно большую и наиболѣе нужную работу въ общей системѣ экономической дѣятельности страны. Въ V главѣ мы выяснили, что этому общему руководящему принципу желѣзнодорожной политики, заключающемуся въ требованіи возможно лучшей и наиболѣе цѣлесообразной въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства утилизаціи желѣзнодорожныхъ капиталовъ и производительныхъ силъ, соотвѣтствуетъ конкретное требованіе въ отношеніи управленія желѣзнодорожными тарифами, по которому послѣднее должно быть напра-

влено къ полученію возможно высшаго дохода на желѣзнодорожные капиталы. Только при достиженіи этой конкретной задачи тарифной части желѣзнодорожнаго хозяйства можетъ быть признанъ осуществленнымъ желѣзными дорогами высшій руководящій принципъ общей экономической политики, требующій такого размѣщенія капиталовъ и производительныхъ силъ страны между различными отраслями промышленности, при которомъ достигается наилучшая ихъ утилизація.

Изъ этихъ общихъ требованій экономической и желѣзнодорожной политики вытекаютъ слѣдующія конкретныя положенія въ отношеніи эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Одною изъ существенныхъ характеристическихъ особенностей желѣзнодорожныхъ предпріятій [1]) является весьма сильное преобладаніе въ общемъ составѣ желѣзнодорожнаго хозяйства такъ называемыхъ постоянныхъ или общихъ расходовъ, мало или вовсе не зависящихъ отъ размѣровъ движенія до извѣстныхъ предѣловъ его развитія, надъ расходами спеціальными, находящимися въ ближайшей связи съ совершаемыми перевозками и измѣняющимися пропорціонально ихъ количеству. Расходы этой послѣдней категоріи, связанные непосредственно съ движеніемъ, приблизительно составляютъ только одну четвертую часть общей совокупности расходовъ. Вслѣдствіе этого возрастаніе желѣзнодорожныхъ перевозокъ сопровождается далеко непропорціональнымъ, но гораздо меньшимъ увеличеніемъ желѣзнодорожныхъ расходовъ, и слѣдовательно, чѣмъ крупнѣе размѣры желѣзнодорожнаго движенія, тѣмъ меньше затраты, приходящіяся на каждую отдѣльную единицу транспорта. Отсюда вытекаетъ, что въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства, требующихъ возможнаго сокращенія издержекъ на транспортъ, необходимо, чтобы работа желѣзнодорожнаго аппарата во всей совокупности (такъ называемыя пассивныя операціи) утилизировалась наиболѣе полнымъ образомъ, т. е. давала наибольшее количество полезныхъ результатовъ въ смыслѣ дѣйствительнаго передвиженія людей и грузовъ (такъ называемыя активныя операціи желѣзныхъ дорогъ). Задача технической стороны эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ заключается въ томъ, чтобы стремиться къ возможному сокращенію издержекъ, приходящихся на каждую единицу пассивныхъ операцій, т. е. на вагоно-версту, осе-версту и т. п. Управленіе же тарифами имѣетъ дѣло съ полезной работой желѣзныхъ дорогъ и должно стремиться къ уменьшенію издержекъ на каждую отдѣльную единицу активныхъ операцій, т. е. на единицу перевезеннаго груза и на одного пассажира.

Раздѣленіе операцій желѣзныхъ дорогъ на активныя и пассивныя имѣетъ немаловажное значеніе для выясненія нѣкоторыхъ сторонъ

[1]) См. выше главу II настоящаго труда.

тарифнаго дѣла, и потому объ этомъ слѣдуетъ сказать нѣсколько словъ особо. Въ этомъ отношеніи желѣзныя дороги представляютъ, сравнительно съ другими родами предпріятій, весьма существенную особенность, на которую въ нашей литературѣ совершенно не обращается вниманія, хотя въ западной литературѣ на нее указывалъ уже Э. Саксъ. Въ послѣднее время на важное значеніе различія пассивныхъ и активныхъ операцій въ промышленности вообще обратилъ особенное вниманіе Вейксъ-Гланъ.

По его мнѣнію [1]), различеніе этихъ обоихъ родовъ операцій представляется необходимымъ во всѣхъ тѣхъ промыслахъ, въ которыхъ по свойству производства исполняемая механическая работа по своему объему и содержанію далеко не вся служитъ къ полученію опредѣленнаго полезнаго эффекта, но въ которыхъ долженъ быть исполняемъ нѣкоторый минимумъ механической работы, чтобы вообще могло имѣть мѣсто какое-либо производство полезныхъ услугъ или продуктовъ. Напр., въ сапожномъ ремеслѣ акты механической работы безусловно неотдѣлимы отъ самого производства; все, что дѣлаетъ сапожникъ по части кройки, шитья и т. п., тотчасъ же входитъ въ составъ производства готоваго продукта, такъ что не остается вовсе никакихъ неиспользованныхъ пассивныхъ операцій.

Совершенно инымъ характеромъ отличается производство на фабрикѣ, оборудованной сложными машинами: послѣднія всѣ могутъ быть въ движеніи, но это отнюдь не необходимо обусловливаетъ, чтобы вообще совершалось какое-либо полезное производство; работать можетъ лишь какой-нибудь одинъ станокъ, за исключеніемъ котораго все остальное дѣйствіе фабрики остается безплоднымъ. Между тѣмъ издержки, необходимыя на приведеніе и на поддержаніе въ дѣйствіи машинъ остаются одинаковыми независимо отъ того исполняется ли какая-нибудь производительная работа или нѣтъ: такимъ образомъ получается извѣстный остатокъ пассивныхъ операцій, представляющихъ мертвыя затраты, мертвую работу.

Желѣзныя дороги въ этомъ отношеніи представляютъ, сравнительно съ другими предпріятіями, существенную особенность, весьма неблагопріятную для желѣзнодорожнаго хозяйства. Огромный желѣзнодорожный аппаратъ каждой страны обязательно долженъ непрерывно производить огромное количество пассивныхъ операцій, причемъ значительнѣйшая часть неизбѣжныхъ при этомъ расходовъ совершенно не связана съ какою-либо опредѣленною полезною работой. Вся неиспользованная въ каждый данный моментъ механическая работа желѣзнодорожнаго аппарата и сопряженныя съ нею издержки являются прямою потерею въ общей экономіи народнаго

[1]) Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel. 1894, стр. 192.

хозяйстса и чѣмъ больше такихъ потерь, тѣмъ выше оказываются расходы, которые оно несетъ на каждую единицу необходимаго ему транспорта. Въ виду этого конкретная задача коммерческой части желѣзнодорожнаго хозяйства и, главнымъ образомъ, управленія тарифами неизбѣжно сводится къ тому, чтобы активную работу желѣзныхъ дорогъ поставить въ наиболѣе выгодное отношеніе къ пассивной сторонѣ ихъ дѣятельности, чтобы использовать всю возможную и дѣйствительную механическую работу желѣзнодорожнаго аппарата наиболѣе полнымъ образомъ для удовлетворенія потребности народнаго хозяйства въ транспортѣ. Необходимо стремиться къ тому, чтобы вѣсъ и объемъ перевозимыхъ грузовъ (т е. вѣсъ-netto и занятое пространство) были возможно больше по отношенію къ вѣсу и объему подвижного состава (т е къ тарѣ и пустому пространству) и чтобы такимъ образомъ достигалось наилучшее использованіе движущей силы желѣзныхъ дорогъ и вмѣстимости ихъ подвижного состава. Вся эксплоатація должна быть направлена къ тому, чтобы, какъ говоритъ Э Саксъ [1]), въ общей совокупности работы желѣзнодорожнаго аппарата довести до возможнаго минимума мертвое время (оставленіе желѣзнодорожныхъ сооруженій безъ пользованія и простой подвижнаго состава), мертвый вѣсъ (перемѣщаемый вмѣстѣ съ грузомъ вѣсъ подвижного состава) и мертвую работу (неиспользованная сила желѣзнодорожнаго персонала).

Достиженіе указанныхъ конкретныхъ задачъ желѣзнодорожной эксплоатаціи требуетъ, съ одной стороны, мѣръ технически-хозяйственныхъ, какъ-то: правильной организаціи желѣзнодорожной службы, раціональнаго устройства подвижного состава, цѣлесообразнаго распредѣленія желѣзнодорожнаго движенія и т. д., а съ другой—цѣлаго ряда коммерческихъ и тарифныхъ мѣръ. Общая задача всѣхъ мѣръ послѣдней категоріи сводится къ возможно большему развитію желѣзнодорожнаго транспорта, къ доведенію полезной работы желѣзныхъ дорогъ, какъ въ общей ихъ совокупности, такъ и по каждой отдѣльной желѣзнодорожной операціи, до возможнаго максимума единицъ перевозки. А это достигается привлеченіемъ на желѣзныя дороги возможно большаго количества грузовъ вообще, возможно лучшею утилизаціею движущей силы и подвижного состава въ каждомъ конкретномъ случаѣ и развитіемъ перевозокъ на возможно длинныхъ протяженіяхъ рельсовыхъ путей. При этомъ, конечно, такъ какъ возможно большее развитіе перевозокъ имѣетъ въ концѣ концовъ цѣлью возможно лучшую утилизацію производимыхъ народнымъ хозяйствомъ затратъ на желѣзнодорожный транспортъ, то очевидно, что стремленіе къ такому развитію перевозокъ должно быть, во-первыхъ, направлено на такіе предметы и такія сообщенія, въ которыхъ пе-

[1]) E Saks Die Verkehrsmittel, B II, стр. 366

ревозки дают наибольшія выгоды, а во-вторыхъ, должно ограничиваться извѣстнымъ предѣломъ, за которымъ расходы, сопряженные съ каждой данной перевозкой, превышаютъ выгоды, ею доставляемыя.

Таковы непосредственныя задачи, которыя должны составлять основу всякой тарифной системы, дѣйствительно отвѣчающей общимъ интересамъ народнаго хозяйства и удовлетворяющей потребности страны въ транспортѣ съ обремененіемъ ея наименьшими издержками.

Теперь мы можемъ обратиться къ выясненію тѣхъ конкретныхъ принциповъ построенія тарифовъ, примѣненіе которыхъ на практикѣ можетъ наиболѣе успѣшнымъ образомъ способствовать осуществленію намѣченныхъ непосредственныхъ задачъ желѣзнодорожной эксплоатаціи.

Въ общей экономической и въ спеціальной тарифной литературѣ дѣлаются указанія на весьма разнообразныя основанія и принципы, по которымъ желѣзнодорожные тарифы устанавливаются въ дѣйствительности уже и въ настоящее время или должны, по мнѣнію того или иного автора, строиться на будущее время. Согласно этимъ указаніямъ, основаніями для построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ могутъ служить слѣдующіе элементы и обстоятельства: разница цѣнъ перевозимыхъ товаровъ на мѣстахъ отправленія и въ пунктахъ назначенія, цѣнность перевозимыхъ грузовъ сама по себѣ, платежная способность этихъ грузовъ въ отношеніи транспортныхъ издержекъ, спросъ и предложеніе желѣзнодорожныхъ услугъ, объемъ и вѣсъ перевозимыхъ грузовъ, подъемная сила и емкость вагоновъ, собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ по производству тѣхъ или другихъ транспортныхъ операцій, принципъ „пошлины“ (Gebührenprinzip, principe de redevence), издержки производства перевозимыхъ грузовъ въ различныхъ раіонахъ и даже въ отдѣльныхъ предпріятіяхъ, „государственно-экономическая цѣнность“ грузовъ или общее ихъ положеніе и значеніе въ системѣ всего народнаго и государственнаго хозяйства и т. д. Таковы разнообразные и многочисленные принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, указываемые различными теоретиками и практиками тарифнаго дѣла. Несмотря на обширность литературы по тарифному вопросу, взаимное соотношеніе всѣхъ перечисленныхъ тарифныхъ принциповъ, равно какъ и значеніе каждаго изъ нихъ для достиженія тѣхъ или другихъ цѣлей управленія желѣзнорожными тарифами, остается до сихъ поръ недостаточно выясненнымъ, и это обстоятельство служитъ, по нашему мнѣнію, одной изъ главнѣйшихъ причинъ спутанности и спорности многихъ вопросовъ, касающихся желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Вслѣдствіе этого какъ въ литературныхъ спорахъ, такъ и въ

различныхъ совѣщаніяхъ съ участіемъ свѣдущихъ и заинтересованныхъ лицъ, созываемыхъ для обсужденія тарифныхъ вопросовъ, нерѣдко приходится наблюдать случаи, что участвующіе въ обсужденіи лица, принимая какои-либо опредѣленныи принципъ для построенія тарифовъ, въ то же время ставятъ управленію желѣзнодорожными тарифами такую цѣль, которая отнюдь не можетъ быть достигнута посредствомъ примѣненія избраннаго тарифнаго принципа Еще чаще разногласія и споры о правильности тѣхъ или иныхъ тарифовъ и принциповъ ихъ построенія обусловливаются тѣмъ, что противники имѣютъ въ виду въ сущности достиженіе совершенно различныхъ цѣлей, но такъ какъ вопросъ о правомѣрности, умѣстности и своевременности тѣхъ или иныхъ цѣлеи желѣзподорожной тарифиьаціи обыкновенно даже вовсе не ставится, то спорящія лица и не сознаютъ, въ чемъ собственно коренится ихъ разногласіе. Какъ мы уже упоминали и какъ это будетъ видно изъ послѣдующаго изложенія, тарифные принципы не имѣютъ какого-либо безотносительнаго значенія сами по себѣ, но могутъ быть оцѣниваемы лишь по соотношенію ихъ съ опредѣленными цѣлями, т. е. съ точки зрѣнія пригодности ихъ для достиженія той или другой конкретной цѣли эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, причемъ если поставлена данная задача эксплоатаціи, то и для построенія тарифовъ долженъ быть обязательно принятъ именно такой-то, соотвѣтствующій этой цѣли, а не какой-либо иной принципъ. Такую же силу имѣетъ и обратное положеніе: разъ признано необходимымъ остановиться на какомъ-либо опредѣленномъ принципѣ построенія тарифовъ, то тѣмъ самымъ уже предрѣшены и всѣ послѣдствія примѣненія этого принципа на практикѣ, т. е., слѣдовательно, оказывается принятой и опредѣленная цѣль управленія желѣзнодорожными тарифами, которои этотъ принципъ соотвѣтствуетъ.

По существу своему тарифъ есть плата за провозъ, т. е. цѣна за услугу желѣзной дороги по перемѣщенію пассажировъ или грузовъ. Поэтому вопросъ о принципахъ построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ сводится къ вопросу о тѣхъ основаніяхъ, по которымъ должны быть назначаемы цѣны за желѣзнодорожныя услуги. Основанія эти могутъ быть троякаго рода: во 1-хъ, собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ пассажировъ и грузовъ, во 2-хъ, рыночная стоимость желѣзнодорожныхъ услугъ. т. е установленіе тарифовъ на основаніи оцѣнки этихъ услугъ экономическимъ оборотомъ, и въ 3-хъ, обстоятельства, лежащія внѣ этихъ обѣихъ сферъ, но коренящіяся въ общихъ условіяхъ и потребностяхъ государственной и экономической жизни. Соотвѣтственно съ этимъ всѣ приведенные выше разнообразные тарифные принципы сводятся къ тремъ системамъ установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Первую систему составляютъ: установленіе тарифовъ по вѣсу и объему грузовъ, по

принципу пошлины, Raumtarif, натуральная система тарифовъ и т. под. Всѣ эти принципы сводятся, въ сущности, къ одному и тому же способу построенія тарифовъ, именно къ построенію ихъ съ принятіемъ въ разсчетъ въ той или иной формѣ и въ тѣхъ или иныхъ размѣрахъ лишь собственныхъ расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Вторую группу тарифныхъ принциповъ составляютъ: разница цѣнъ перевозимыхъ товаровъ въ пунктахъ отправленія и назначенія, величина стоимости самыхъ грузовъ, ихъ платежная способность, спросъ и предложеніе желѣзнодорожныхъ услугъ; всѣ эти принципы болѣе или менѣе близко выражаютъ рыночную стоимость желѣзнодорожнаго транспорта Наконецъ, третью группу тарифныхъ принциповъ можно составить изъ такихъ понятій, какъ государственно-экономическая цѣнность перевозимыхъ грузовъ, ихъ общее положеніе и значеніе въ системѣ народнаго и государственнаго хозяйства, издержки производства транспортируемыхъ товаровъ и соотношеніе различныхъ отраслей промышленности и раіоновъ между собою, степень настоятельности тѣхъ или иныхъ государственныхъ и народныхъ потребностей и т. под. Къ разсмотрѣнію этихъ трехъ основаній для установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ мы теперь и обратимся.

I. Установленіе тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ.

Мысль о необходимости принятія собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ за основаніе для назначенія провозныхъ платъ возникла еще въ 60-хъ годахъ и пріобрѣла симпатіи, главнымъ образомъ, въ Германіи. Въ періодъ времени съ 1860 по 1870 годъ здѣсь господствовала система тарификаціи по цѣнности перевозимыхъ грузовъ, причемъ примѣненная по свободному усмотрѣнію многихъ самостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ администрацій, между которыми была раздроблена рельсовая сѣть, привела, какъ и повсюду, къ весьма неудовлетворительному состоянію всего тарифнаго дѣла. Такое положеніе вызвало нѣсколько попытокъ тарифныхъ реформъ, имѣвшихъ цѣлью сдѣлать тарифы болѣе простыми и придать имъ извѣстную устойчивость, а въ то же время изъять ихъ установленіе отъ болѣе или менѣе произвольнаго распоряженія частныхъ администрацій, построить ихъ на твердыхъ принципахъ и дать тарифамъ всѣхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ абсолютно тождественную форму [1]). Въ частности, между прочимъ, оспаривали правильность принятія цѣнности перевозимыхъ товаровъ за основаніе желѣзнодорожной тарификаціи. При этомъ указывали, что, по экономическимъ законамъ образованія цѣнности товаровъ вообще и услугъ въ частности, транспортное дѣло не можетъ основываться ни на рыночной цѣнности, ни на какихъ-

[1]) F. Ulrich. Traité général des tarifs de chemins de fer, стр. 210

либо иныхъ свойствахъ перевозимыхъ грузовъ, но должно быть регулируемо лишь на основаніи самихъ транспортныхъ операцій и вызываемыхъ ими расходовъ Далѣе утверждали, что желѣзныя дороги не имѣютъ характера промышленныхъ предпріятій и что онѣ пріобрѣли съ теченіемъ времени такое преобладающее вліяніе на общій ходъ торговли и на частные и общіе интересы, что нельзя оставлять ихъ въ зависимости отъ произвольнаго усмотрѣнія и частныхъ интересовъ различныхъ компаній. Частныя управленія не имѣютъ ни права, ни призванія нарушать ходъ торгово-промышленной жизни страны, принимать запретительно-покровительственныя мѣры путемъ предоставленія преимуществъ однимъ произведеніямъ предъ другими, однѣмъ отраслямъ промышленности въ ущербъ другимъ, вообще играть роль покровителей и руководителей въ экономической жизни страны. Ихъ задача заключается единственно въ оказываніи услугъ торговлѣ. Однако, при дѣйствіи системы тарификаціи по цѣнности всякая объединенная классификація не можетъ отличаться ни справедливостью, ни точностью, потому что значеніе различныхъ товаровъ сильно варьируетъ по отдѣльнымъ районамъ. Построеніе тарифовъ на такомъ колеблющемся и неопредѣленномъ основаніи, какъ стоимость перевозимыхъ грузовъ, являлось, по утвержденію тогдашнихъ противниковъ этой системы, равносильнымъ отдачѣ всей промышленной жизни на произволъ спекулятивныхъ обществъ [1]). Поэтому явилась мысль о необходимости возвратиться исключительно къ „естественнымъ“ основаніямъ тарифовъ и не допускать въ провозныхъ платахъ никакихъ вообще иныхъ различій, кромѣ тѣхъ, которыя вытекаютъ изъ условій и свойствъ различныхъ категорій желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Различія въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ могутъ обусловливаться, согласно разсматриваемой системѣ, только такими особенностями различныхъ родовъ желѣзнодорожнаго транспорта, которыя для самихъ желѣзныхъ дорогъ связаны съ различными расходами. Цѣнность перевозимыхъ товаровъ утрачиваетъ всякое значеніе. Всѣ грузы разсматриваются только со стороны ихъ вѣса и объема, которые вмѣстѣ съ условіями перевозки и опредѣляютъ размѣръ собственныхъ издержекъ желѣзной дороги, необходимыхъ на передвиженіе груза и подготовительныя къ нему операціи. Соотвѣтственно съ этимъ при установленіи тарифовъ должны быть принимаемы во вниманіе слѣдующія обстоятельства: а) скорость перевозки (грузы большой и малой скорости), б) величина предъявляемыхъ къ отправкѣ партій груза (поштучныя и попудныя отправки, полувагонныя и повагонныя отправки) и в) родъ подвижного состава (закрытые вагоны и открытыя платформы).

[1]) Hans Burmeister. Geschichtliche Entwickelung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands 1899, стр 9.

Въ системѣ тарификаціи по цѣнности основаніемъ для назначенія провозныхъ платъ служитъ способность грузовъ переносить издержки перевозки. Въ основу натуральной системы легъ принципъ возможно лучшаго использованія перевозочныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ. Вслѣдствіе этого въ натуральной системѣ на первый планъ выступило значеніе перемѣнныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ, непосредственно зависящихъ отъ размѣровъ и интенсивности желѣзнодорожнаго движенія. Эта зависимость опредѣляется не только количествомъ перевозокъ, но также и свойствами перевозимыхъ объектовъ, вліяющими на степень использованія подвижного состава. Послѣдній можетъ быть утилизируемъ въ двоякомъ отношеніи: въ отношеніи подъемной силы и емкости. Чѣмъ выше специфическій удѣльный вѣсъ груза, тѣмъ скорѣе достигается полное использованіе подъемной силы вагона безъ заполненія имъ всего пространства вагона. Наоборотъ, чѣмъ ниже удѣльный вѣсъ груза, тѣмъ скорѣе будетъ использована вся вмѣстимость вагона, хотя при этомъ и не будетъ достигнута погрузка до его предѣльной подъемной силы Возможно, что удѣльный вѣсъ двухъ однородныхъ по цѣнности грузовъ относится другъ къ другу какъ 1 : 2; въ такомъ случаѣ для перевозки даннаго вѣса болѣе тяжелаго груза необходимо будетъ употребить одинъ вагонъ, а для перевозки такого же вѣса болѣе громоздкаго груза понадобится два вагона. Такимъ образомъ, перевозка втораго груза будетъ сопровождаться передвиженіемъ двойнаго мертваго груза сравнительно съ перевозкою перваго груза, т е его абсолютная тара будетъ вдвое значительнѣе. Это разнообразіе въ абсолютно необходимой для передвиженія различныхъ грузовъ тарѣ въ дѣйствительности, при условіи полнаго использованія вмѣстимости вагоновъ, будетъ столь же значительно, насколько различны перевозимые грузы, насколько разнообразенъ ихъ специфическій вѣсъ. Поэтому тарифная система, которая основываетъ градацію тарифныхъ классовъ для повагонныхъ отправокъ на обусловливаемыхъ послѣдними спеціальныхъ издержкахъ, должна была выработать такую товарную классификацію, которая, обнимая съ одной стороны громоздкіе грузы, а съ другой — грузы, утилизирующіе полную подъемную силу вагоновъ, вмѣстѣ съ тѣмъ давала бы соотвѣтственныя ставки и для всѣхъ промежуточныхъ товаровъ.

На практикѣ такой классификаціи не было выработано, потому что выработка ея сопровождалась бы не меньшими затрудненіями и произволомъ, чѣмъ выработка всякой другой классификаціи. Отказавшись отъ такой классификаціи, ограничились въ отношеніи объема вѣса грузовъ тѣмъ, что въ основу новой системы приняли извѣстную норму повагонной отправки, каковою было признано такое количество предъявляемаго къ перевозкѣ груза, которое сполна утилизиро-

вало подъемную силу нормальнаго вагона При несоблюденіи этого условія отправка должна считаться мелкой или поштучной.

Кромѣ абсолютной тары, при натуральной системѣ тарифовъ должны быть принимаемы въ разсчетъ и различія въ относительной тарѣ, т. е различія въ общемъ соотношеніи мертваго груза къ полезному, которое имѣетъ мѣсто для различныхъ группъ перевозокъ. Фактическая утилизація регулярно обращающагося на желѣзныхъ дорогахъ подвижного состава можетъ значительно уступать его конкретной возможной нагрузкѣ, что обусловливается, напр., измѣняющеюся интенсивностью движенія въ различныя времена года, возможностью регулярной погрузки вагоновъ, отправляемыхъ въ направленіи обратномъ главному движенію, степенью преобладанія такихъ грузовъ, которые обыкновенно соотвѣтствуютъ подъемной силѣ подаваемыхъ вагоновъ. Однако, при установленіи тарифовъ для повагонныхъ отправокъ, по которымъ собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ опредѣляются существеннымъ образомъ величиною абсолютной тары, сказанная относительная тара принимается въ среднемъ для главной массы товарныхъ перевозокъ одинаковой и потому безъ особеннаго ущерба можетъ быть оставлена безъ вниманія при построеніи тарифа. Совершенно иное значеніе имѣетъ относительная тара при установленіи тарифовъ для отправокъ, не составляющихъ полныхъ вагонныхъ грузовъ. Уже при мелкихъ и поштучныхъ отправкахъ малой скорости возможность накопленія полныхъ вагонныхъ грузовъ сильно затрудняется необходимостью соблюденія извѣстныхъ сроковъ доставки, такъ что желѣзная дорога очень мало можетъ быть увѣрена въ томъ, что будетъ въ состояніи сполна утилизировать свой подвижной составъ. Эта неувѣренность въ сильной степени возрастаетъ подъ вліяніемъ дѣйствія тѣхъ же причинъ въ отношеніи отправокъ съ большой скоростью. Такимъ образомъ, относительная тара при мелкихъ и поштучныхъ отправкахъ оказывается подверженной весьма значительнымъ и притомъ неодинаковымъ колебаніямъ, которыя оправдываютъ и вызываютъ необходимость установленія особыхъ тарифныхъ классовъ для мелкихъ отправокъ съ большой и съ малой скоростью.

Изъ всего сказаннаго видно, что система классификаціи по тарѣ въ чистомъ видѣ требуетъ собственно установленія двухъ классовъ для мелкихъ и поштучныхъ отправокъ (съ большой и съ малой скоростью) и двухъ классовъ для повагонныхъ отправокъ въ зависимости отъ перевозки въ закрытыхъ вагонахъ или на открытыхъ платформахъ.

Таковы основные элементы и начала такъ называемой натуральной системы тарифовъ или Wagen-Raum-Tarifsystem. Однако, съ самаго же начала оказалось невозможнымъ ограничиться на практикѣ

указанной простѣйшей схемои, и первые же тарифы, составленные на основаніи натуральной системы, оказались сложнѣе. Какъ мы увидимъ ниже, съ теченіемъ времени натуральная система постепенно настолько усложнилась, что рѣшительно утратила свои главныя преимущества, заключавшіяся въ простотѣ и ясности. Впервые эта система была примѣнена къ тарифу, введенному въ дѣйствіе съ 1 сентября 1867 года въ Нассау на государственныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Однако, этотъ опытъ имѣлъ очень ограниченные предѣлы и не оказалъ серьезнаго практическаго вліянія на ходъ тарифнаго дѣла въ Германіи. Въ болѣе широкихъ размѣрахъ натуральная система была примѣнена на желѣзныхъ дорогахъ въ Эльзасѣ и Лотарингіи въ 1870 г. послѣ занятія этихъ провинцій нѣмецкими войсками. Однако, рѣшающими мотивами въ этомъ случаѣ послужили не какія-либо соображенія о преимуществахъ натуральной системы, но тѣ крупныя практическія затрудненія, съ которыми встрѣтилась германская власть, занявши эльзасъ-лотарингскія желѣзныя дороги, составлявшія часть сѣти французскаго общества восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Тарифы этихъ дорогъ, составленные на основаніи классификаціи по цѣнности, отличались чрезвычайной сложностью и запутанностью и притомъ были отпечатаны на французскомъ языкѣ. Знакомые съ этимъ тарифомъ и опытные въ примѣненіи его французскіе желѣзнодорожные агенты оставили свои посты [1]). Примѣнить къ эльзасъ-лотарингскимъ желѣзнымъ дорогамъ одну изъ многочисленныхъ нѣмецкихъ тарифныхъ классификацій представлялось неудобнымъ уже просто въ силу особенныхъ мѣстныхъ экономическихъ условій. Поэтому и было рѣшено установить „нтуральную“ систему тарифовъ, которая въ то время очень прославлялась за свою простоту и ясность какъ въ спеціальной, такъ и въ общей прессѣ. И дѣйствительно, новый эльзасъ-лотарингскій тарифъ по занятому въ вагонахъ пространству (Raumtarif) явился, какъ замѣчаетъ В Лотцъ [2]), весьма общепонятнымъ, но онъ не былъ вмѣстѣ съ тѣмъ и общеполезнымъ (собственно gemeinwirtschaftlicher). Введенный въ военное время этотъ тарифъ былъ оставленъ и послѣ заключенія мира, когда Германская имперія пріобрѣла эльзасъ-лотарингскія желѣзныя дороги посредствомъ покупки.

Эльзасъ-лотарингскій тарифъ первоначально установилъ для всего товарнаго движенія, за исключеніемъ перевозки скота и нѣкоторыхъ спеціальныхъ грузовъ, только 14 тарифныхъ ставокъ, изъ

---

[1]) H Burmeister Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. 1899, стр 9—10.

[2]) Pr W. Lotz Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900, стр. 52.

которыхъ 7 для исчисленія провозныхъ платъ и 7 для исчисленія экспедиціоннаго сбора. Ставки эти были слѣдующія [1]):

	Провозная плата съ центнера и мили	Экспедиціонный сборъ съ центнера
	Сантимы	
Грузы большой скорости	10	12,5
Поштучныя отправки	4	10
Повагонная перевозка въ закрытыхъ вагонахъ (классъ А).		
a) партіи въ 100 центнеровъ въ одномъ вагонѣ	3	7,5
b) свыше 100 центн въ томъ же вагонѣ за дополнительный вѣсъ	2	2,5
Повагонная перевозка въ открытыхъ вагонахъ (классъ В):		
a) партіи въ 100 центн. въ одномъ вагонѣ.	2	7,5
b) свыше 100 центн. въ томъ же вагонѣ за дополнительный вѣсъ	1	2,5
Спеціальный тарифъ для отправокъ въ 200 центн въ одномъ открытомъ вагонѣ	1	7,5

Преимущества натуральной системы тарифовъ заключаются, главнымъ образомъ, въ простотѣ и удобствѣ примѣненія какъ для публики, такъ и для желѣзныхъ дорогъ, а также въ томъ, что она способствуетъ возможно лучшей утилизаціи подвижного состава. Однако, своею популярностью и симпатіями въ торговыхъ и промышленныхъ кругахъ она была обязана еще болѣе, чѣмъ этимъ преимуществамъ, тому обстоятельству, что приведенныя ставки явились вообще весьма низкими, въ особенности для грузовъ болѣе цѣнныхъ. Конкурренція этихъ дешевыхъ ставокъ оказала вліяніе прежде всего на другія желѣзныя дороги юго-запада Германіи и заставила ввести для сношеній съ эльзасъ-лотарингскими дорогами соотвѣтственныя измѣненія въ дѣйствовавшей на нихъ до тѣхъ поръ системѣ. Вскорѣ ихъ примѣру должны были послѣдовать и дороги средне-германскаго и южно-германскаго союза въ отношеніи своихъ прямыхъ сообщеній съ имперскими дорогами. Наконецъ, цѣлый рядъ южныхъ германскихъ желѣзныхъ дорогъ ввелъ натуральную систему также и въ своихъ мѣстныхъ сообщеніяхъ, чтобы оградить себя отъ потери значительныхъ количествъ грузовъ.

Однако, надежды, которыя возлагались на новую тарифную систему въ отношеніи улучшенія и упорядоченія тарифнаго дѣла, вообще, не оправдались. Напротивъ того, вынужденное принятіе натуральной системы для многихъ прямыхъ сообщеній съ Эльзасъ-Лотарингіей оказало вліяніе также на размѣры прямыхъ и мѣстныхъ тарифовъ многихъ другихъ желѣзныхъ дорогъ и привело въ концѣ концовъ къ значительному увеличенію числа исключительныхъ тари-

[1]) E. Reitzenstein. Die Gütertarife der Eisenbahnen, стр. 35.

фовъ, и такимъ образомъ вмѣсто упрощенія получилась еще большая запутанность тарифовъ. Все это вызвало въ половинѣ 70-хъ годовъ попытку создать третью систему тарифовъ — смѣшанную, которая соединяла принципы обѣихъ прежнихъ системъ (классификаціи по цѣнности и натуральной). Сущность этой новой системы, установленной желѣзными дорогами Баваріи и Вюртемберга, заключалась въ томъ, что къ тарифнымъ классамъ натуральной системы (большая скорость, мелкія отправки и повагонные классы) она присоединила еще три класса для особо поименованныхъ различныхъ по своей цѣнности грузовъ. Сдѣланная засимъ попытка распространить смѣшанную систему тарифовъ на другія германскія желѣзныя дороги и этимъ путемъ осуществить общую реформу тарифнаго дѣла въ Германіи потерпѣла полную неудачу вслѣдствіе сопротивленія частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

По мѣрѣ того, какъ эльзасъ-лотарингская система распространялась на другія германскія желѣзныя дороги [1]), она постепенно сама подвергалась крупнымъ измѣненіямъ, представлявшимъ существенныя отступленія отъ ея собственныхъ основныхъ принциповъ. Уже съ самаго начала она заключала въ себѣ двѣ уступки въ сторону классификированія по цѣнности перевозимыхъ грузовъ, это — специальный тарифъ, установленный для малоцѣнныхъ грузовъ, и крупная разница въ ставкахъ для перевозокъ въ открытыхъ и въ закрытыхъ вагонахъ. Первая уступка оправдывалась сторонниками системы ссылкою на статью 45 имперской конституціи, требовавшую установленія пониженныхъ тарифовъ, притомъ по возможности тарифа въ 1 пф. съ тонны и километра (такъ наз Einpfennigtarif) для грузовъ малоцѣнныхъ, каковы: каменный уголь, коксъ, дрова, руды, камни, соль, желѣзо не въ дѣлѣ, удобрительныя вещества и т. под., при перевозкѣ этихъ грузовъ на болѣе значительныя разстоянія. Въ оправданіе же второй уступки указывалось на то, что перевозка въ открытыхъ вагонахъ сопряжена для самихъ желѣзныхъ дорогъ съ меньшими издержками: сооруженіе закрытыхъ вагоновъ стоитъ дороже, они утилизируются слабѣе, чѣмъ платформы, нагрузка и выгрузка труднѣе, самыя издержки по тягѣ выше для закрытыхъ вагоновъ, чѣмъ для платформъ, вслѣдствіе большей ихъ тяжести и большей площади сопротивленія вѣтру, наконецъ, отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ при перевозкѣ въ закрытыхъ вагонахъ выше, чѣмъ при перевозкѣ на платформахъ. Нѣкоторой справедливости этихъ доводовъ, конечно, нельзя отрицать, но указанныя обстоятельства

[1]) О постепенномъ распространеніи вліянія эльзасъ-лотарингскаго тарифа на другія германскія желѣзныя дороги см. цитированное сочиненіе Ф. Ульриха, стр. 213 и слѣд.

могли бы служить достаточнымъ мотивомъ [1]) для допущенія разницы между тарифами въ 1%, но ни въ какомъ случаѣ не могутъ оправдывать пониженіе тарифовъ для платформъ въ размѣрѣ до 50% противъ тарифныхъ ставокъ для закрытыхъ вагоновъ, что признается даже Ф. Ульрихомъ, который вообще относится съ симпатіями къ натуральной системѣ. Дальнѣйшія измѣненія, допущенныя въ этой системѣ въ отступленіе отъ ея основного принципа построенія тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ, заключались въ установленіи для повагонныхъ классовъ градаціи въ тарифныхъ ставкахъ при погрузкѣ отъ 100 до 200 центнеровъ, въ принятіи особыхъ ставокъ для отправокъ въ 200 центнеровъ въ одномъ вагонѣ, а также въ допущеніи многихъ исключительныхъ и спеціальныхъ тарифовъ, въ значительной степени лишившихъ всю систему такихъ основныхъ ея свойствъ, какъ простота и однообразіе.

Отношенія, какъ говоритъ Рейтценштейнъ, оказались сильнѣе, чѣмъ люди, и заставили допустить множество отступленій отъ предвзятаго принципа. Конечно, это прежде всего указываетъ на невѣрность самого принципа, на несоотвѣтствіе его съ природою тѣхъ хозяйственныхъ фактовъ, отношеній и интересовъ, регулированіе которыхъ хотѣли подчинить этому принципу. Ульрихъ, впрочемъ, отстаиваетъ [2]) для будущаго времени, когда отпадетъ необходимость платежа процентовъ и погашенія по желѣзнодорожнымъ капиталамъ, принципъ тарификаціи по вмѣстимости вагоновъ въ чистомъ видѣ, съ полнымъ устраненіемъ допущенныхъ эльзасъ-лотарингской системой уступокъ въ сторону тарификаціи по цѣнности. Мы не будемъ останавливаться особо на разсмотрѣніи взглядовъ Ульриха по этому вопросу, потому что считаемъ по существу безусловно ошибочнымъ принятіе собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ за главное основаніе для построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Въ пользу этого принципа приводятся троякаго рода соображенія. Во 1-хъ, система провозныхъ платъ, исчисленныхъ на основаніи этого принципа, представляется защитникамъ его наиболѣе „естественной“ и справедливой, потому что вообще при современномъ хозяйственномъ строѣ товарныя цѣны устанавливаются по издержкамъ производства, причемъ эти цѣны являются тѣмъ болѣе справедливыми, чѣмъ въ большемъ соотвѣтствіи съ издержками производства онѣ находятся Во 2-хъ, система тарифовъ, установленныхъ на основаніи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ по различнымъ категоріямъ перевозокъ, наиболѣе способствуетъ лучшей утилизаціи подвижного состава. Въ 3-хъ, разсматриваемый принципъ можетъ дать наиболѣе однообразную, устойчивую и простую систему тарифовъ.

[1]) Neumann. Die Gestaltung des Preises у Шенберга, В. II, изд. 2, стр. 311.
[2]) Ibid. § 40.

Послѣднее соображеніе относительно простоты и однообразія тарифовъ, построенныхъ на основаніяхъ натуральной системы, фактически, какъ мы видѣли, не подтверждается. Поэтому остановимся лишь на доводахъ двухъ первыхъ категорій.

Здѣсь не мѣсто входить въ подробное и спеціальное разсмотрѣніе теоріи цѣнности, принимающей издержки производства за главное и даже единственное основаніе образованія товарныхъ цѣнъ въ современной системѣ народнаго хозяйства. Эта теорія не только далеко не является въ настоящее время общепринятой въ экономической наукѣ, но едва ли даже не находитъ больше противниковъ, чѣмъ сторонниковъ. Въ наиболѣе правильномъ видѣ эта теорія и не утверждаетъ, что издержками производства исчерпывается все содержаніе цѣнности, т. е. что послѣдняя равна суммѣ издержекъ. Въ цѣнность, кромѣ издержекъ производства, входитъ еще прибыль на капиталъ и прибыль предпринимательская. Однако, размѣры этихъ элементовъ цѣнности фактически опредѣляются лишь послѣ сбыта товаровъ, т. е. послѣ того, когда рынокъ установилъ по присущимъ ему законамъ цѣны этихъ товаровъ. Такимъ образомъ, прибыль предпріятія въ томъ или иномъ размѣрѣ является уже результатомъ извѣстныхъ цѣнъ, но не ихъ конститутивнымъ элементомъ. Конечно, если цѣны, опредѣляемыя рынкомъ, не даютъ соотвѣтственныхъ прибылей, то производство сокращается или даже вовсе прекращается, и это обстоятельство собственно и служитъ, какъ намъ кажется, источникомъ ошибочнаго мнѣнія, что будто бы прибыль (въ среднемъ для страны, въ повышенномъ или иномъ размѣрѣ) опредѣляется напередъ самимъ производителемъ и присоединяется имъ при назначеніи цѣны на продукты къ издержкамъ производства. Вслѣдствіе этого издержки производства могутъ служить не основаніемъ товарныхъ цѣнъ, но лишь регуляторомъ ихъ, въ томъ смыслѣ, что повышеніе и пониженіе цѣнъ совершается въ соотвѣтствіи и въ зависимости съ увеличеніемъ и сокращеніемъ издержекъ производства притомъ не посредствомъ построенія цѣнъ по издержкамъ производства, а скорѣе путемъ приспособленія производителей къ цѣнамъ, даваемымъ рынкомъ. Это въ высшей степени важное обстоятельство никакъ не слѣдуетъ упускать изъ виду въ особенности при разсмотрѣніи вопроса объ установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ (т. е. цѣнъ на желѣзнодорожныя услуги) по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ.

Прежде всего необходимо напомнить, что регулирующее вліяніе издержекъ производства на товарныя цѣны проявляется лишь въ отношеніи такихъ товарныхъ цѣнъ, которыя слагаются подъ вліяніемъ конкурренціи. При этомъ вліяніе этого регулятора цѣнъ оказывается благотворнымъ въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства лишь при

условіи, что оно касается тѣхъ отраслей промышленности и производствъ, которыя, въ свою очередь, подчиняются широкому воздѣйствію конкурренціи со всѣми ея послѣдствіями Только въ примѣненіи къ такимъ отраслямъ промышленности и торговли принципъ опредѣленія товарныхъ цѣнъ, въ соотвѣтствіи съ издержками производства, дѣйствительно обезпечиваетъ наиболѣе выгодное для народнаго хозяйства распредѣленіе капиталовъ и производительныхъ силъ между различными родами промышленности и наилучшую утилизацію ихъ въ цѣляхъ развитія народнаго потребленія. Въ тѣхъ хозяйственныхъ сферахъ, въ которыхъ не проявляется достаточно широкаго воздѣйствія конкурренціи, не имѣется на-лицо той внѣшней регулирующей силы, которая устраняетъ всѣ предпріятія, неудачно задуманныя или плохо руководимыя, т. е. такія, которыя поглощаютъ болѣе издержекъ производства на каждую отдѣльную единицу продукта, чѣмъ это требуется по состоянію и по имѣющимся въ странѣ наиболѣе благопріятнымъ мѣстнымъ и экономическимъ условіямъ для данной отрасли производства Средній, такъ сказать, общественно-необходимый уровень издержекъ производства устанавливается путемъ каждодневнаго опыта и взаимной борьбы въ средѣ массы однородныхъ промышленниковъ. Поэтому справедливымъ можетъ быть признано полное возмѣщеніе лишь тѣхъ издержекъ производства, которыя выдержали такое испытаніе. Издержки же производства, получающіяся при отсутствіи достаточно интенсивной конкурренціи, никакъ не могутъ быть признаны удовлетворительнымъ и желательнымъ, съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства, регуляторомъ цѣнъ товаровъ или услугъ. Всякіе кабинетные подсчеты необходимаго средняго размѣра издержекъ производства, въ томъ числѣ и подсчеты, производимые правительственными учрежденіями, конечно, не могутъ имѣть того же значенія, какимъ отличаются итоги расходовъ, подводимые, такъ сказать, самимъ экономическимъ оборотомъ, путемъ соперничества какъ на сторонѣ спроса, такъ и на сторонѣ предложенія. Едва ли можно сомнѣваться, что установленіе цѣнъ по издержкамъ производства, исчисленнымъ теоретически, но не предписаннымъ жизнью, представляетъ огромную опасность и крупныхъ несправедливостей, и крупныхъ непроизводительныхъ затратъ капиталовъ и производительныхъ силъ. Но даже если бы существовала возможность совершенно правильнаго и точнаго предварительнаго исчисленія издержекъ производства, къ разсмотрѣнію какового вопроса мы сейчасъ перейдемъ, то и въ такомъ случаѣ назначеніе цѣнъ по издержкамъ представляло бы во многихъ случаяхъ очевидную несправедливость и несообразность. Слѣдующіе нѣсколько примѣровъ могутъ иллюстрировать нашу мысль. Укажемъ прежде всего на квартирныя цѣны. Какъ извѣстно, сооруженіе вся-

каго слѣдующаго этажа обходится значительно дороже, чѣмъ предыдущаго, уже въ силу одной необходимости поднимать всѣ строительные матеріалы на болѣе значительную высоту. Едва ли, однако кто-нибудь призналъ бы справедливымъ и цѣлесообразнымъ назначеніе цѣнъ за квартиры въ пятомъ этажѣ въ болѣе высокомъ размѣрѣ, чѣмъ во второмъ, на томъ основаніи, что сооруженіе пятаго этажа потребовало болѣе значительныхъ издержекъ, чѣмъ сооруженіе второго. Во всякомъ случаѣ примѣненіе этого принципа къ назначенію квартирныхъ платъ привело бы лишь къ тому, что квартиры въ верхнихъ этажахъ не только не давали бы болѣе значительныхъ доходовъ, но оставались бы вовсе не занятыми, и такимъ образомъ не только уменьшился бы доходъ домовладѣльцевъ, но и ухудшилось бы вообще использованіе жилыхъ помѣщеній. Другимъ примѣромъ можетъ служить сооруженіе плотинъ—случай такъ называемыхъ союзныхъ цѣнъ. Если владѣлецъ участка въ 100 десятинъ земли неплодородной долженъ будетъ дѣлать одинаковый взносъ съ владѣльцемъ такого же участка земли, отличающейся высокимъ плодородіемъ, на томъ основаніи, что издержки сооруженія плотины одинаковы для обоихъ участковъ, то легко можетъ оказаться, что для владѣльцевъ менѣе плодородныхъ участковъ выгоды отъ сооруженія плотины будутъ недостаточны, чтобы покрыть съ нѣкоторымъ излишкомъ требуемыя затраты, и все предпріятіе можетъ остаться по этой причинѣ не осуществленнымъ. Такимъ образомъ и въ этомъ случаѣ назначеніе цѣны по издержкамъ производства должно быть признано и несправедливымъ и нецѣлесообразнымъ. Далѣе можно указать на обычай вознагражденія за врачебныя услуги по степени достаточности лицъ, пользующихся этими услугами Едва ли можно отрицать за этимъ обычаемъ характеръ справедливости и цѣлесообразности. Такихъ примѣровъ можетъ быть приведено очень много.

Но обратимся къ разсмотрѣнію по существу системы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ.

Для практическаго примѣненія этого принципа къ установленію желѣзнодорожныхъ тарифовъ необходимо прежде всего произвести точное исчисленіе всей совокупности желѣзнодорожныхъ расходовъ за извѣстный періодъ времени, а затѣмъ и тѣхъ долей этихъ расходовъ, которыя приходятся на отдѣльныя услуги желѣзныхъ дорогъ по различнымъ категоріямъ транспорта. Осуществленіе этого требованія представляетъ огромныя и часто даже непреодолимыя затрудненія, притомъ не только практическо-техническаго свойства, но и экономическія, принципіальнаго характера. Затрудненія эти касаются какъ исчисленія общей совокупности желѣзнодорожныхъ расходовъ для извѣстнаго періода времени, такъ въ особенности распредѣленія

этихъ расходовъ между различными категоріями перевозокъ съ цѣлью опредѣленія издержекъ, приходящихся на каждую отдѣльную единицу транспорта.

Затруднительность и даже полная невозможность опредѣленія издержекъ, падающихъ на единицу продукта или отдѣльную услугу, отнюдь не составляютъ особенности желѣзнодорожнаго хозяйства, но, какъ совершенно правильно указываетъ проф. Пихно [1]), присуща очень многимъ видамъ промышленной дѣятельности въ современномъ народномъ хозяйствѣ. Точное исчисленіе издержекъ производства возможно лишь при наличности двухъ условій. Во 1-хъ, необходимо, чтобы производство имѣло опредѣленные термины, раздѣляющіе одну или рядъ операцій отъ другаго ряда такихъ же операцій во времени. Во 2-хъ, необходимо, чтобы это производство состояло изъ приготовленія совершенно однородныхъ продуктовъ, или хотя и разнородныхъ, но такихъ, изъ которыхъ каждый экземпляръ продукта или каждая серія ихъ имѣетъ совершенно обособленныя издержки производства. Если одно изъ этихъ условій отсутствуетъ, то точное вычисленіе издержекъ производства оказывается невозможнымъ. Однако, оба эти условія въ дѣйствительности встрѣчаются сравнительно лишь въ рѣдкихъ случаяхъ, главнымъ образомъ лишь въ нѣкоторыхъ торговыхъ операціяхъ по перепродажѣ цѣлыми партіями товаровъ или бумажныхъ цѣнностей. Но уже въ огромномъ большинствѣ другихъ предпріятій, въ которыхъ операціи періодически каждый годъ заканчиваются, напримѣръ, даже въ сельскомъ хозяйствѣ, нельзя достигнуть точности въ вычисленіяхъ, потому что нѣкоторые расходы (на сооруженіе, содержаніе и ремонтъ зданій, орудія, содержаніе скота и т. под.) производятся непрерывно. Вообще во всѣхъ предпріятіяхъ, дѣйствующихъ безостановочно, всѣ разсчеты издержекъ производства представляются условными, причемъ эта условность тѣмъ значительнѣе, чѣмъ предпріятіе сложнѣе, чѣмъ большее взаимодѣйствіе существуетъ между различными частями его работы. При всякихъ подсчетахъ предпріятіе захватывается на полномъ ходу, съ рядомъ начатыхъ, но не оконченныхъ операцій, результатъ которыхъ еще неизвѣстенъ, а потому подведеніе итоговъ этимъ операціямъ представляется совершенно гадательнымъ. Только расходы, вызываемые непосредственно какою-либо одною операціей, могутъ быть учтены съ точностью; всѣ же расходы, разсчитанные на цѣлый рядъ операцій, иногда на много лѣтъ, учитываются лишь приблизительно и условно [2]).

Всѣ эти обстоятельства, дѣлающія подсчеты общаго итога из-

[1]) Д. Пихно. Законъ спроса и предложенія. (Къ теоріи цѣнности). 1886 г.

[2]) Ib стр. 61.

держекъ производства въ теченіе какого-либо періода времени весьма условными и приблизительными, съ особенною силою проявляютъ свое вліяніе въ такомъ сложномъ дѣлѣ и притомъ разсчитанномъ на столь продолжительное время дѣйствія, какъ желѣзныя дороги. Сумма, затраченная на эксплоатацію дороги въ теченіе года, отнюдь не выражаетъ дѣйствительной стоимости эксплоатаціи въ теченіе даннаго года, и опредѣлить точно ту долю, которая приходится на данный годъ изъ расходовъ, произведенныхъ на сооруженіе зданій, укладку рельсовъ и т. под., представляется въ сущности рѣшительно невозможнымъ. Помимо затрудненій чисто техническаго свойства, многое зависитъ здѣсь и отъ системъ хозяйства и отчетности, въ особенности отъ разнообразія этихъ системъ на разныхъ дорогахъ и отъ разнообразія взглядовъ первоначальныхъ составителей соотвѣтственныхъ матеріаловъ. Поэтому, чтобы приблизительныя данныя желѣзнодорожныхъ отчетовъ могли дать выводы сколько-нибудь соотвѣтствующіе дѣйствительности, необходимы тщательныя документальныя изслѣдованія за нѣсколько лѣтъ и умѣніе обращаться и понимать смыслъ исчисленій. Затрудненія этого рода настолько значительны, что даже при надлежащей системѣ и программѣ отчетности болѣе или менѣе точное опредѣленіе дѣйствительной стоимости эксплоатаціи дороги въ данномъ году, какъ въ общемъ итогѣ, такъ и по отдѣльнымъ расходнымъ статьямъ, представляется доступнымъ, по мнѣнію С. Ю. Витте [1]), лишь для самой администраціи дороги.

Еще больше трудностей, чѣмъ исчисленіе общей суммы расходовъ въ теченіе извѣстнаго періода времени, въ большинствѣ случаевъ представляетъ разложеніе этой общей суммы на отдѣльныя единицы произведенныхъ продуктовъ. Опредѣленіе издержекъ производства на единицу продукта оказывается вообще возможнымъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ результатомъ производства является совершенно однородная масса продуктовъ: тогда достаточно простого ариѳметическаго дѣленія общей суммы издержекъ на число полученныхъ единицъ продукта. Но если результатомъ общаго процесса производства являются нѣсколько разнородныхъ категорій продуктовъ, то въ такомъ случаѣ возможно только относительное исчисленіе издержекъ производства, потому что для абсолютнаго вычисленія не имѣется данныхъ. „Можно сказать, говоритъ проф. Пихно [2]), что здѣсь абсолютныхъ издержекъ производства не только никто не знаетъ, но что ихъ даже не существуетъ, а существуютъ только относительныя издержки производства, которыя одновременно могутъ быть выражены въ нѣсколькихъ величинахъ, смотря по тому, какой масштабъ мы примемъ за основаніе для такихъ условныхъ вычи-

[1]) С. Ю. Витте. Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ. 1884 г. Стр. 111.

[2]) Д. Пихно. Законъ спроса и предложенія. Стр. 62—63.

сленій". А между тѣмъ въ такомъ именно положеніи находится огромное большинство производствъ и предпріятій. По какому опредѣленному масштабу можно распредѣлить общую сумму расходовъ сельскаго хозяйства между различными видами хлѣба, травъ, продуктами животноводства и т. под., издержки крупной мельницы между различными сортами муки и отрубями, издержки фабрикъ и заводовъ между различными категоріями ихъ продуктовъ и т. д. и т. д? Во всѣхъ этихъ случаяхъ опредѣленіе издержекъ, приходящихся на какую-либо данную категорію продуктовъ, можетъ быть достигнуто не иначе, какъ путемъ вычета изъ общей суммы расходовъ рыночной цѣнности остальныхъ категорій продуктовъ Распредѣленіе общей суммы издержекъ между различными категоріями продуктовъ тѣмъ затруднительнѣе, чѣмъ менѣе эти издержки спеціализируются, т. е. чѣмъ болѣе значительную долю въ расходахъ всего предпріятія составляютъ общія издержки. А этимъ преобладаніемъ общихъ расходовъ надъ спеціальными издержками въ высокой степени отличаются желѣзнодорожныя предпріятія сравнительно съ огромнымъ большинствомъ всѣхъ другихъ отраслей промышленности.

Работа рельсовой сѣти даетъ въ результатѣ огромную массу транспортныхъ услугъ, весьма разнородныхъ какъ по существу, такъ и по обусловливаемымъ ими издержкамъ. Прежде всего желѣзнодорожное движеніе распадается на пассажирское и товарное, а затѣмъ въ сферѣ каждаго изъ нихъ расходы по отдѣльнымъ перевозкамъ зависятъ отъ множества разнообразныхъ обстоятельствъ, каковы: быстрота движенія, время года, въ которое совершается перевозка, профиль пути (уклоны и кривыя) того протяженія, по которому производится данная перевозка, соотношеніе перевозимаго полезнаго груза съ мертвымъ грузомъ, которыи необходимо въ то же время передвинуть, особыя приспособленія для пассажировъ и товаровъ (спеціальные вагоны), характеръ и количество движенія по той дорогѣ, для которои разсчитываются издержки перевозки и т. д. и т. д. Вліяніе всѣхъ этихъ обстоятельствъ на собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ совершенно не поддается точной цифровой оцѣнкѣ, но допускаетъ лишь болѣе или менѣе приблизительныя исчисленія. Слѣдовательно, установленіе тарифныхъ ставокъ съ помощью такихъ исчисленій отнюдь не освобождается отъ извѣстнои произвольности со стороны желѣзнодорожныхъ администрацій и не получаетъ какихъ-либо объективныхъ основаній, не зависящихъ отъ усмотрѣнія самихъ желѣзныхъ дорогъ, въ чемъ собственно и заключалась основная цѣль сторонниковъ натуральной системы, добивавшихся полнаго упраздненія системы тарификаціи по цѣнности.

Заграницею и у насъ было предложено много способовъ исчисленія собственныхъ расходовъ по перевозкѣ грузовъ. Наиболѣе из-

вѣстными и пользующимися наибольшимъ авторитетомъ въ технической литературѣ способами признаются способы Гарке, Барихара, Бома, Баумейстера, Телькампфа, Блоха, временнаго управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и Нердлинга [1]). Но всѣ эти способы не свободны отъ указанныхъ выше недостатковъ, неизбѣжно присущихъ всякому вообще исчисленію собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ.

Выше мы видѣли, что точное принятіе въ основаніе тарифовъ издержекъ собственно желѣзнодорожной эксплоатаціи уже привело бы къ весьма большому разнообразію въ тарифныхъ ставкахъ для различныхъ категорій перевозокъ и для различныхъ сообщеній. Но затѣмъ возникаетъ вопросъ о томъ, какимъ образомъ должны быть распредѣлены между различными перевозками расходы по оплатѣ процентовъ и погашенію желѣзнодорожныхъ капиталовъ. До сихъ поръ удовлетворительныхъ принциповъ для руководства при такомъ распредѣленіи между отдѣльными перевозками указанной главнѣйшей части общихъ желѣзнодорожныхъ расходовъ не выработано. Нѣкоторые сторонники установленія тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ вовсе отвергаютъ включеніе въ провозныя платы процентовъ и платежей по погашенію желѣзнодорожныхъ капиталовъ, требуя принятія ихъ на общегосударственный счетъ. Но какъ эти лица, такъ и всѣ остальные защитники разсматриваемой системы признаютъ сущностью ея установленіе тарифовъ по немногимъ среднимъ однообразнымъ нормамъ для всего товарнаго движенія. И дѣйствительно, будутъ ли общіе расходы равномѣрно разложены на всѣ товарныя перевозки, или же провозныя платы будутъ назначены только по среднимъ расходамъ эксплоатаціи, непосредственно связаннымъ съ движеніемъ, какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ должны получиться лишь немногія, мало различающіяся другъ отъ друга тарифныя ставки для всего товарнаго движенія. Однако, оба эти способа установленія тарифовъ страдаютъ весьма существенными недостатками. Въ отношеніи перваго способа прежде всего слѣдуетъ отмѣтить, что онъ представляетъ собою отказъ отъ полученія прибыли на желѣзнодорожные капиталы, заранѣе ограничивая размѣръ дохода послѣднихъ лишь опредѣленной нормой процентовъ и погашенія. Слѣдовательно, этотъ способъ не удовлетворяетъ одному изъ основныхъ требованій, которому, какъ мы указывали въ предыдущемъ изложеніи, должна удовлетворять правильная тарифная система, а именно задача извлеченія возможно высшаго

[1]) Обзоръ этихъ способовъ см. въ журналѣ М-ва П. С., апрѣль—май 1892 г, статья Ершова «Стоимость перевозки по желѣзнымъ дорогамъ», а также въ изданіи М-ва П С. 1896 года „Результаты эксплоатаціи русскихъ жел. дорогъ и стоимость перевозокъ по этимъ дорогамъ“

дохода изъ капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами. Поэтому и вліяніе тарифовъ, построенныхъ по этому способу, на всю экономическую жизнь страны непремѣнно отразится, какъ мы подробно выяснили въ одной изъ предыдущихъ главъ, нарушеніемъ нормальнаго и гармоническаго развитія всѣхъ отраслей народнаго хозяйства въ смыслѣ согласнаго съ общими интересами поднятія его производительности Второй недостатокъ этого способа построенія тарифовъ заключается въ томъ, что онъ не только не гарантируетъ дѣйствительнаго полученія выручки въ такихъ размѣрахъ, которые необходимы для покрытія процентовъ и погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ, но дѣйствуетъ прямо въ противоположномъ направленіи. Въ самомъ дѣлѣ, если сумма, необходимая для платежа процентовъ и погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ, будетъ разложена равномѣрно на каждую пудоверсту всѣхъ перевозимыхъ грузовъ, независимо отъ ихъ платежной способности, то это неизбѣжно приведетъ съ одной стороны къ крупному пониженію существующихъ тарифныхъ ставокъ, примѣняемыхъ къ грузамъ цѣннымъ, а съ другой—къ значительному повышенію провозныхъ платъ, взимаемыхъ въ настоящее время съ грузовъ малоцѣнныхъ. Что пониженіе платъ на цѣнные грузы равносильно сокращенію выручки желѣзныхъ дорогъ — это само собою понятно, такъ какъ и въ настоящее время провозныя платы на эти грузы составляютъ весьма небольшую долю ихъ стоимости, а слѣдовательно и удешевленіе ихъ доставки рѣшительно не можетъ расширить ихъ потребленіе въ сколько-нибудь значительныхъ размѣрахъ. Что же касается повышенія тарифовъ на малоцѣнные грузы, то оно несомнѣнно сдѣлаетъ вовсе невозможной перевозку нѣкоторыхъ изъ нихъ и сократитъ въ большей или меньшей степени раіоны сбыта для весьма многихъ. Это въ свою очередь сократитъ выручку желѣзныхъ дорогъ и вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшитъ въ сильной степени полезную ихъ работу. Какъ извѣстно, перевозка малоцѣнныхъ грузовъ играетъ въ настоящее время далеко преобладающую роль въ общей совокупности товарнаго желѣзнодорожнаго движенія. Такъ, по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1896 и 1897 гг. было перевезено [1]):

	1896.	1897
	Милл. пудовъ.	
Всего	2.819	2 997
Главныхъ хлѣбовъ [2])	559	475
Соли.	65	69
Каменнаго угля	445	500

[1]) См. Статистическій обзоръ желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи. 1900 г., стр. 47.

[2]) Пшеница и рожь въ зернѣ и мукѣ, овесъ и ячмень.

	1896	1897.
	Милл. пудовъ	
Нефтяныхъ продуктовъ	197	225
Лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ . .	201	216
Дровъ	145	156
Итого поименованныхъ грузовъ. . . .	1 612	1 641

Если присоединить къ числу поименованныхъ грузовъ количество перевозокъ остальныхъ родовъ хлѣба, затѣмъ такие грузы, какъ свекла, руды, удобрительныя вещества и т. д., которыхъ въ суммѣ наберется весьма много и которые всѣ перевозятся по ставкамъ, ниже среднихъ, то будетъ ясно, въ какой мѣрѣ сократилась бы какъ доходность, такъ и полезная работа нашей рельсовой сѣти, если бы дѣйствующіе на ней тарифы замѣнить системою не многихъ однообразныхъ тарифныхъ ставокъ, со включеніемъ въ каждую изъ нихъ равномѣрной доли процентовъ и погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ. Ясно, что благодаря такому воздѣйствію тарифовъ на размѣры движенія получилась бы сразу же крупная недовыручка, для предупрежденія которой на будущее время пришлось бы вновь передѣлать всѣ тарифы, повысивъ ихъ единичныя ставки и слѣдовательно почти навѣрное рисковать дальнѣйшимъ сокращеніемъ работы рельсовой сѣти.

Такимъ образомъ, неизбѣжнымъ послѣдствіемъ практическаго примѣненія разсматриваемой системы явилось бы сокращеніе размѣровъ желѣзнодорожнаго транспорта, какъ въ отношеніи количества перевозокъ, такъ и въ смыслѣ уменьшенія пробѣга грузовъ. Первое равносильно увеличенію издержекъ, которыя несетъ народное хозяйство на каждую отдѣльную единицу транспорта, а второе, кромѣ того, суживая раіоны сбыта для многихъ товаровъ, въ сущности равносильно аннулированію въ извѣстной степени основныхъ экономическихъ результатовъ всякаго усовершенствованія и удешевленія транспортнаго дѣла.

Что касается втораго способа построенія тарифовъ по собственнымъ расходамъ желѣзныхъ дорогъ, а именно построенія ихъ съ принятіемъ въ разсчетъ лишь расходовъ эксплоатаціи, то помимо тѣхъ важныхъ въ высшей степени экономическихъ и финансовыхъ соображеній, которыя могутъ быть приведены противъ принятія на общегосударственныя средства расходовъ на оплату и погашеніе желѣзнодорожныхъ капиталовъ, этотъ способъ также встрѣчаетъ весьма существенныя затрудненія, дѣлающія примѣненіе его на практикѣ и неосуществимымъ, и вреднымъ. Выше уже было указано на огромныя техническія трудности распредѣленія общихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ между различными категоріями транспорта, и теперь мы не будемъ возвращаться къ этой сторонѣ вопроса. Огра-

ничимся лишь указаніемъ на непреодолимое затрудненіе принципіальнаго свойства, на которое въ нашей литературѣ уже было обращено вниманіе первоначально С Ю. Витте, а затѣмъ и Н. Е. Гіацинтовымъ [1]). Общіе расходы эксплоатаціи остаются при развитіи движенія до извѣстныхъ предѣловъ не зависящими отъ количества совершаемыхъ перевозокъ, вслѣдствіе чего общая сумма этихъ расходовъ возрастаетъ далеко непропорціонально съ ростомъ движенія. Отсюда тотъ общеизвѣстный законъ стоимости желѣзнодорожнаго транспорта, въ силу котораго издержки эксплоатаціи, приходящіяся на каждую отдѣльную желѣзнодорожную услугу, тѣмъ ниже, чѣмъ большее количество грузовъ перевозится по желѣзной дорогѣ. Такимъ образомъ, дѣйствительная стоимость желѣзнодорожнаго транспорта можетъ быть опредѣлена только для прошедшаго времени, но никакъ не для будущаго, потому что всякія исчисленія будущихъ перевозокъ, въ особенности при условіи установленія новыхъ тарифовъ, могутъ быть лишь приблизительными. Слѣдовательно и установленіе тарифныхъ ставокъ по собственной стоимости желѣзнымъ дорогамъ ихъ услугъ можетъ основываться только на данныхъ прошедшаго времени, т. е. на данныхъ, относящихся къ перевозкамъ уже совершеннымъ и оконченнымъ, между тѣмъ какъ тарифныя ставки, полученныя на основаніи этихъ данныхъ, должны служить для перевозокъ ожидаемыхъ, будущихъ. Отсюда, однако, возникаетъ двоякаго рода опасность: тотъ годъ, на данныхъ котораго предполагается построить тарифы, можетъ быть годомъ неудачнымъ въ экономическомъ отношеніи, съ плохимъ урожаемъ хлѣбовъ, съ промышленными кризисами, съ застоемъ въ торговлѣ, или онъ можетъ быть, напротивъ того, періодомъ оживленія промышленныхъ и торговыхъ дѣлъ страны, отличаться обильнымъ урожаемъ и т. под. Въ первомъ случаѣ и желѣзнодорожное движеніе окажется сравнительно малымъ, а слѣдовательно издержки эксплоатаціи на каждую пудоверсту—высокими, во второмъ случаѣ будетъ наблюдаться очень интенсивное товарное движеніе, а соотвѣтственно съ этимъ собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ на каждую единицу перевозки окажутся гораздо ниже, чѣмъ въ первомъ случаѣ Но тарифы, построенные на основаніи издержекъ какъ перваго, такъ и втораго года, могутъ только совершенно случаино оказаться соотвѣтствующими издержкамъ эксплоатаціи, которыя опредѣлятся только впослѣдствіи для періода дѣйствія этихъ тарифовъ. При этомъ можетъ случиться, что тарифы, построенные на основаніи издержекъ эксплоатаціи, имѣвшихъ мѣсто въ году съ вялымъ движеніемъ, явятся слишкомъ высокими, затор-

[1]) С Ю Витте. Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ Н. Е. Гіацинтовъ. Основанія организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ. 1887 г., стр. 24 и слѣд.

мозятъ развитіе перевозокъ и причинятъ существенный вредъ народному хозяйству. Тарифы же, построенные на основаніи низкихъ издержекъ исключительно благопріятнаго года, нанесутъ крупный ущербъ доходности рельсовой сѣти, и выручка, полученная при среднихъ размѣрахъ движенія, окажется недостаточной для покрытія собственныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ.

Общими для всей совокупности желѣзнодорожныхъ перевозокъ являются не только тѣ издержки эксплоатаціи, которыя не связаны непосредственно съ движеніемъ, на также и всѣ расходы желѣзнодорожнаго хозяйства, обращаемые на покрытіе процентовъ и погашенія основныхъ капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Въ среднемъ эти расходы составляютъ приблизительно около половины всѣхъ желѣзнодорожныхъ расходовъ, и такимъ образомъ вся совокупность расходовъ, не связанныхъ непосредственно съ движеніемъ, достигаетъ, какъ мы уже указывали въ началѣ настоящаго изслѣдованія, отъ $^2/_3$ до $^3/_4$ всей суммы расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства. Это обстоятельство еще болѣе усиливаетъ вліяніе указаннаго выше спеціальнаго закона стоимости желѣзнодорожнаго транспорта объ обратно пропорціональномъ отношеніи между количествомъ перевозокъ и стоимостью каждой изъ нихъ въ отдѣльности. Поэтому присоединеніе къ издержкамъ эксплоатаціи также процентовъ и погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ при исчисленіи тѣхъ единичныхъ ставокъ, которыя должны быть положены въ основаніе для построенія тарифовъ, можетъ только усилить неблагопріятные результаты этого способа построенія тарифовъ какъ для всего народнаго хозяйства, такъ и для самихъ желѣзныхъ дорогъ. Полученныя такимъ образомъ провозныя платы, на основаніи данныхъ за какой либо истекшій эксплоатаціонный періодъ, неизбѣжно окажутся еще менѣе отвѣчающими потребностямъ желѣзнодорожнаго обращенія, чѣмъ въ томъ случаѣ, если тарифныя ставки выводятся на основаніи расходовъ одной только эксплоатаціи, безъ присоединенія процентовъ и погашенія желѣзнодорожныхъ капиталовъ.

Изложенныя соображенія убѣждаютъ насъ, что система установленія тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзнодорожнаго хозяйства рѣшительно не можетъ быть принята. Она не даетъ, вопреки увѣренію ея сторонниковъ, никакихъ естественныхъ, объективныхъ, не зависящихъ отъ произвола желѣзнодорожныхъ администраціи основаній для назначенія провозныхъ платъ, причемъ этотъ произволъ оказывается неразрывно связаннымъ съ самымъ существомъ дѣла и не устранимъ даже при самомъ добросовѣстномъ и благожелательномъ по отношенію къ общимъ интересамъ образѣ дѣйствій желѣзныхъ дорогъ. Въ то же время эта система не только не гарантируетъ уста-

новленія такихъ тарифовъ, которые отвѣчали бы потребностямъ экономическаго оборота и содѣйствовали бы возможно правильному развитію всѣхъ его отраслей, но, напротивъ того, приводитъ прямо къ противоположнымъ результатамъ Наконецъ, разсматриваемая система не только не обезпечиваетъ желѣзнымъ дорогамъ наибольшаго, соотвѣтствующаго общимъ условіямъ торговли и промышленности страны, чистаго дохода, но положительно угрожаетъ серьезнымъ разстроиствомъ всего ихъ финансоваго хозяйства

Обратимся теперь къ другой особенности натуральной системы тарифовъ, на которую указываютъ ея сторонники, какъ на весьма важное преимущество ея сравнительно съ системою тарификаціи по цѣнности. Натуральная система, какъ Raumtarif, имѣетъ своимъ главнымъ основаніемъ, какъ мы видѣли, различіе въ тарифныхъ ставкахъ для мелкихъ (поштучныхъ) отправокъ и для цѣлыхъ вагонныхъ грузовъ, устанавливая для сихъ послѣднихъ значительно болѣе низкія ставки, чѣмъ для отправокъ мелкихъ. При этомъ, по самой идеѣ Raumtarif'a, условіемъ для примѣненія пониженныхъ повагонныхъ ставокъ должно быть не простое предъявленіе опредѣленнаго количества груза къ отправкѣ, чѣмъ обыкновенно довольствуются при системѣ тарификаціи по цѣнности для примѣненія повагонныхъ тарифовъ, а дѣйствительная погрузка предъявленнаго къ отправкѣ количества товара въ одинъ вагонъ Такой строй тарифовъ натуральной системы очень сильно поощряетъ перевозку полными вагонами, а слѣдовательно способствуетъ возможно лучшей утилизаціи подвижного состава и вмѣстѣ съ тѣмъ сокращаетъ собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ.

Указанная черта въ строѣ тарифовъ натуральной системы представляется дѣйствительно весьма важной, и ея благотворнаго воздѣйствія на желѣзнодорожное хозяйство, конечно, нельзя отрицать Ульрихъ приводитъ слѣдующія, весьма любопытныя, статистическія данныя о перевозкахъ на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1879 году, когда уже былъ принятъ такъ называемый Reformtarif, и въ 1875 и 1878 гг Дѣло въ томъ, что означенный реформированный тарифъ, отнюдь не представляющій собою натуральной системы, заимствовалъ изъ послѣдней различіе тарифныхъ ставокъ для попудныхъ и повагонныхъ перевозокъ, а также принципъ погрузки въ одинъ вагонъ. По упомянутымъ оффиціальнымъ статистическимъ даннымъ[1]) перевозки по прусскимъ желѣзнымъ дорогамъ въ 1875, 1878 и 1879 годахъ слагались въ слѣдующихъ пропорціяхъ изъ мелкихъ, полувагонныхъ и повагонныхъ отправокъ (въ процентахъ):

[1]) F. Ulrich. Traité général des tarifs de chemins de fer Стр 145.

	Мелкія отправки.	Отправки отъ 5 до 10 тоннъ	Повагонные грузы въ 10 тоннъ
		%	
Въ 1875 г	10,9	38.6	49,8
„ 1878 „	7,6	10.8	81,0
„ 1879 „	6,4	7.5	85,5

Столь существенное улучшеніе въ использованіи вмѣстимости вагоновъ немало содѣйствовало уменьшенію эксплоатаціонныхъ расходовъ прусскихъ желѣзныхъ дорогъ; послѣдніе составляли на 1 тонну полезнаго груза въ 1875 г. 3,66 пф., въ 1878 г. 3,12 пф. и въ 1879 г. 2,96 пф, что позволило достигнуть немаловажной экономіи на подвижномъ составѣ.

Обращаясь къ разсмотрѣнію этой стороны вліянія натуральной системы, нельзя, конечно, не признать, что принципъ различія тарифныхъ ставокъ для попудныхъ и повагонныхъ отправокъ, въ особенности съ примѣненіемъ пониженныхъ повагонныхъ ставокъ лишь при условіи погрузки соотвѣтственной партіи товаровъ въ одинъ вагонъ, необходимо приводитъ къ лучшей утилизаціи подвижного состава, а слѣдовательно и къ сокращенію эксплоатаціонныхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ. Но, во 1-хъ, эти благопріятные результаты достигаются при натуральной системѣ слишкомъ дорогой цѣной, а во 2-хъ, они отнюдь не составляютъ исключительной принадлежности этой системы, но вполнѣ достижимы и при системѣ классификаціи по цѣнности.

По идеѣ натуральной системы тарифовъ однообразная повагонная ставка (равно какъ и полувагонная, и ставка для открытыхъ платформъ) должна быть примѣняема ко всему товарному движенію, т. е. ко всѣмъ родамъ товаровъ, независимо отъ ихъ цѣнности, если эти товары предъявлены въ опредѣленномъ количествѣ и погружены въ одинъ нормальный вагонъ. Пониженные повагонные тарифы примѣняются даже къ сборнымъ отправкамъ самыхъ высокоцѣнныхъ грузовъ, если въ суммѣ эти мелкія отправки составляютъ цѣльный вагонный грузъ. Отсюда огромное развитіе при натуральной системѣ коммисіонерства, занимающагося собираніемъ мелкихъ отправокъ и получающаго за это въ свою пользу часть желѣзнодорожной выручки. Такимъ образомъ, при натуральной системѣ примѣненіе пониженныхъ повагонныхъ тарифовъ въ сущности имѣетъ мѣсто даже въ отношеніи очень мелкихъ партій въ тѣхъ случаяхъ, если эти партіи погружаемы въ одинъ вагонъ съ соотвѣтственными количествами другихъ предметовъ. Какъ видно изъ этого, лучшая утилизація подвижного состава желѣзныхъ дорогъ достигается натуральной системой лишь путемъ чисто механическаго процесса совмѣстной погрузки. Такъ какъ пониженныя повагонныя ставки предоставляются совершенно независимо

отъ большей или меньшей способности перевозимыхъ грузовъ выносить бремя транспортныхъ расходовъ, то въ результатѣ сказаннаго пониженія тарифовъ получается, лишь въ самомъ тѣсномъ смыслѣ слова лучшая утилизація подвижного состава, т. е. возможность совершить данную сумму уже существующихъ на желѣзной дорогѣ перевозокъ въ меньшемъ количествѣ вагоновъ, но не можетъ быть и рѣчи о дальнѣйшемъ развитіи желѣзнодорожнаго движенія, о привлеченіи на рельсовые пути новыхъ грузовъ или о созданіи совершенно новыхъ грузовъ, благодаря возникновенію новыхъ производствъ или расширенію старыхъ При такихъ результатахъ представляется весьма сомнительнымъ, перевѣшиваетъ ли уменьшеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ, вслѣдствіе лучшей утилизаціи подвижного состава, уменьшеніе прибыли, которое обусловливается примѣненіемъ болѣе низкихъ ставокъ къ неувеличившимся количествамъ болѣе цѣнныхъ грузовъ. Пониженіе провозной платы, хотя само по себѣ и значительное, но въ отношеніи цѣнности этихъ грузовъ во всякомъ случаѣ ничтожное, никакимъ образомъ не можетъ вызвать усиленія движенія грузовъ этого рода. Если фактически и наблюдалось иногда, послѣ введенія натуральной системы, такое увеличеніе перевозокъ, то на самомъ дѣлѣ оно обусловливалось или естественнымъ ростомъ промышленности и торговли, или же какими-нибудь случайными особенными экономическими обстоятельствами, или, наконецъ, происходило оттого, что прежніе тарифы были построены неправильно, т. е. не въ надлежащемъ соотвѣтствіи съ платежной способностью грузовъ и не съ разсчетомъ на извлеченіе наиболѣе благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ

Наилучшая утилизація обращающагося на желѣзныхъ дорогахъ подвижного состава отнюдь не равнозначительна съ возможно лучшею утилизаціею вложенныхъ въ желѣзныя дороги огромныхъ капиталовъ и представляемыхъ ими производительныхъ силъ. Эта вторая задача гораздо шире первой. Успѣшное разрѣшеніе ея требуетъ не только возможно лучшаго использованія подвижного состава, но еще въ большей степени возможно болѣе широкаго развитія всей совокупности желѣзнодорожнаго движенія, такъ какъ только при массовомъ развитіи перевозокъ и при доведеніи ихъ до максимальнаго предѣла, доступнаго при наличныхъ сооруженіяхъ и оборудованіи рельсовой сѣти, получается требуемое общими интересами народнаго хозяйства сокращеніе издержекъ на каждую отдѣльную единицу транспорта. Натуральная же система, не допускающая въ принципѣ приспособленія и индивидуализированія тарифовъ въ зависимости отъ платежной способности различныхъ категорій грузовъ, лишена самаго могущественнаго изъ находящихся въ распоряженіи желѣзныхъ дорогъ средствъ для развитія массовыхъ перевозокъ товаровъ и слѣдова-

тельно для достиженія максимума возможной полезной работы всего желѣзнодорожнаго аппарата Это такой существенный недостатокъ натуральной системы тарифовъ, вслѣдствіе котораго она не только не является системой „общественно-хозяйственной", какъ ее принято называть безъ достаточныхъ основаній, но, напротивъ того, должна быть признана противной общимъ интересамъ народнаго хозяйства, такъ такъ, не давая разумнаго и цѣлесообразнаго развитія общей совокупности желѣзнодорожнаго транспорта, она тѣмъ самымъ препятствуетъ и достиженію возможно лучшей утилизаціи естественныхъ богатствъ и производительныхъ силъ страны.

Но отвергая вообще натуральную систему, мы вмѣстѣ съ тѣмъ отнюдь не отвергаемъ ни самого принципа пониженія тарифныхъ ставокъ въ зависимости отъ объема и вѣса грузовъ, ни тѣмъ менѣе, необходимости принимать во вниманіе при установленіи тарифовъ собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ. То и другое не только вполнѣ совмѣстимо, но даже прямо требуется выставленнымъ нами основнымъ руководящимъ принципомъ управленія желѣзнодорожными тарифами, по которому послѣднее должно быть направлено къ извлеченію возможнаго максимума полезной работы изъ капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами. Къ вопросу объ установленіи пониженныхъ тарифовъ для повагонныхъ отправокъ мы обратимся въ своемъ мѣстѣ, теперь же скажемъ нѣсколько словъ о томъ, какія именно изъ собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ должны быть принимаемы въ разсчетъ при назначеніи провозныхъ платъ

Желѣзныя дороги, подобно всѣмъ торгово-промышленнымъ предпріятіямъ, должны стремиться къ тому, чтобы выручать въ цѣнахъ за свои услуги не только всю совокупность своихъ расходовъ, но еще и возможно высшую прибыль. Поэтому средняя тарифная ставка, падающая на желѣзнодорожныя перевозки, ни въ какомъ случаѣ не должна быть ниже средней пудо-верстной ставки собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ. Такое соотношеніе и наблюдается во всѣхъ случаяхъ доходности желѣзныхъ дорогъ Такъ, на нашей рельсовой сѣти въ 1897 году было выручено по товарному движенію отъ провозныхъ платъ вмѣстѣ съ дополнительными сборами въ среднемъ по $^1/_{44}$ копѣики съ пуда и версты, между тѣмъ какъ расходъ по эксплоатаціи и плата за капиталъ сооруженія по товарному движенію въ томъ же году составила только $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты [1]). Нерѣдко приходится слышать мнѣніе, что всѣ тарифныя ставки на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ ниже $^1/_{50}$ к. убыточны для нихъ и что именно для возмѣщенія убытковъ, причиняемыхъ такими низкими

[1]) «Статистическій обзоръ желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водныхъ путей Россіи» Изд. М-ва П. С 1900 г., стр. 87 и 89.

ставками, дороги „облагаютъ" повышенными ставками прочіе грузы. Чтобы не допускать такой „несправедливости" и не создавать искусственнаго поощренія однихъ раіоновъ и производствъ за счетъ другихъ, необходимо, согласно этому мнѣнію, чтобы каждый грузъ и каждая перевозка обязательно оплачивала кромѣ непосредственныхъ издержекъ движенія также одинаковыя доли процентовъ и погашенія основныхъ капиталовъ, равно какъ и общихъ расходовъ эксплоатаціи. Несмотря на значительную распространенность этого мнѣнія, въ немъ не заключается ни малѣйшей доли истины. Правильнымъ и соотвѣтствующимъ дѣйствительности представлялось бы скорѣе прямо противоположное мнѣніе, такъ какъ на самомъ дѣлѣ выручка, получаемая отъ перевозки по низкимъ ставкамъ малоцѣнныхъ грузовъ и всякихъ вообще грузовъ на отдаленныхъ разстояніяхъ, создаетъ для желѣзныхъ дорогъ возможность смѣлѣе идти на пониженіе провозныхъ платъ также для болѣе дорогихъ грузовъ и для болѣе короткихъ разстояній перевозки. Прежде всего нельзя не замѣтить, что для частныхъ желѣзныхъ дорогъ рѣшительно нельзя указать никакихъ разумныхъ основаній къ тому, чтобы вообще предоставлять какимъ-либо грузамъ или разстояніямъ перевозки убыточно низкія ставки, подвергаясь весьма большому риску, что понесенные по такимъ перевозкамъ убытки отнюдь не удастся возмѣстить на другихъ грузахъ. Рискъ этотъ не можетъ подлежать сомнѣнію. Тарифъ не есть налогъ, да еще прямой, взимаемый принудительнымъ порядкомъ съ опредѣленныхъ объектовъ обложенія; онъ есть цѣна за желѣзнодорожную услугу, и какъ всякая цѣна, хотя бы и монопольная отнюдь не зависитъ всецѣло отъ односторонняго усмотрѣнія самой желѣзной дороги. Для реализаціи всякой цѣны необходима наличность подходящихъ условій какъ на сторонѣ спроса, такъ и на сторонѣ предложенія. Недостаточно назначить цѣны за желѣзнодорожныя услуги въ такомъ размѣрѣ, которыя по какимъ-либо соображеніямъ представляется желательнымъ администраціи желѣзной дороги; необходимо еще, чтобы нашлось достаточное число потребителей желѣзнодорожныхъ услугъ, согласныхъ уплатить за нихъ по назначеннымъ цѣнамъ, а въ этомъ далеко не всегда можно быть увѣреннымъ. Между тѣмъ именно на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, притомъ при полной свободѣ установленія тарифовъ, и наблюдается всегда наибольшее разнообразіе въ величинѣ тарифныхъ ставокъ для различныхъ грузовъ и для различныхъ пробѣговъ. На самомъ дѣлѣ, впрочемъ, нельзя и указать примѣра, чтобы гдѣ-нибудь ходъ тарифнаго дѣла соотвѣтствовалъ разсматриваемому мнѣнію. Какъ мы увидимъ ниже, ставки для грузовъ малоцѣнныхъ или для большихъ пробѣговъ понижались желѣзными дорогами по собственной иниціативѣ, единственно съ цѣлью развить свое движеніе и тѣмъ увеличить доходъ, но отнюдь не въ

видѣ пожертвованій для искусственнаго поощренія кого бы то ни было и съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи возмѣстить мнимые убытки повышеніемъ тарифовъ на другіе грузы. Если по существу дѣла оказывалось возможнымъ повысить тарифы на какіе-либо грузы, то желѣзныя дороги дѣлали это просто для увеличенія своего дохода, безъ предварительнаго пониженія какихъ-либо другихъ тарифовъ, хотя, конечно, если такое повышеніе можно было мотивировать ссылкою на предшествовавшее пониженіе тарифовъ, и на необходимость возмѣстить понесенные въ „общественныхъ интересахъ“ убытки, то дороги не упускали случая воспользоваться такимъ благовиднымъ мотивомъ. Разсматриваемое мнѣніе невѣрно и въ томъ отношеніи, что назначеніе на нашихъ дорогахъ равномѣрной ставки въ $^1/_{50}$ коп. съ пуда и версты для всего товарнаго движенія лучше всего обезпечило бы полученіе необходимыхъ процентовъ и погашенія на основные желѣзнодорожные капиталы. Включеніе во всѣ провозныя платы одинаковой доли платежей на эти капиталы, напротивъ того, неизбѣжно привело бы прямо къ противоположному результату: построенныя по такому способу провозныя платы оказались бы чрезмѣрно высокими для однихъ грузовъ и излишне пониженными для другихъ, вслѣдствіе чего сократилась бы и общая сумма перевозокъ, и уменьшилась бы общая выручка желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ данныя о средней стоимости пудо-версты для самихъ желѣзныхъ дорогъ не могутъ имѣть никакого практическаго значенія для установленія тарифовъ. Сравненіе средней стоимости перевозки пудо-версты товара съ среднею доходностью отъ той же пудо-версты также имѣетъ весьма мало практическаго значенія и даже не позволяетъ сдѣлать никакого заключенія о качествѣ тарифовъ желѣзной дороги. На дорогѣ, бѣдной грузами, средняя стоимость перевозки можетъ быть выше средней доходности даже при самыхъ лучшихъ тарифахъ, тогда какъ на дорогѣ, богатой грузами, можетъ имѣть мѣсто обратное соотношеніе даже при неудовлетворительныхъ тарифахъ. Вообще среднія данныя объ общей совокупности собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ могутъ имѣть лишь позднѣйшій и дополнительный интересъ для выясненія вопроса о томъ, дороже или дешевле обходилась въ среднемъ перевозка въ истекшемъ отчетномъ періодѣ сравнительно съ прежними періодами [1]).

Такимъ образомъ общая совокупность всѣхъ расходовъ желѣзныхъ дорогъ не должна быть принимаема въ разсчетъ при установленіи тарифовъ, такъ какъ это могло бы привести лишь къ установленію тарифовъ, не отвѣчающихъ ни интересамъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, ни общимъ интересамъ всего народнаго хозяйства. Какъ видно изъ предыдущаго, она не можетъ служить низшимъ предѣ-

[1]) Fr. zu Weichs-Glon, стр. 223. С. Ю. Витте, стр. 116.

ломъ тарифныхъ ставокъ. Но въ то же время она не можетъ служить для нихъ и высшимъ предѣломъ, потому что въ такомъ случаѣ тарифы во всеи своей совокупности, очевидно, не давали бы никакой прибыли на желѣзнодорожные капиталы сверхъ процентовъ и погашенія, что мы считаемъ по соображеніямъ, изложеннымъ въ предыдущихъ главахъ, безусловно неправильнымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ нормальнаго и наиболѣе успѣшнаго развитія всѣхъ отраслей народнаго хозяйства.

Раздѣленіе расходовъ желѣзнодорожнаго хозяйства на общіе (постоянные, не связанные съ движеніемъ) и на расходы спеціальные (перемѣнные, зависящіе отъ размѣра перевозокъ), при всей его важности для правильнаго пониманія природы желѣзнодорожнаго дѣла и для общаго руководства имъ, также не имѣетъ непосредственнаго практическаго значенія для опредѣленія размѣровъ провозныхъ платъ. Существуетъ мнѣніе, что тарифы должны составляться путемъ прибавленія къ издержкамъ, непосредственно связаннымъ съ перевозками, для которыхъ эти тарифы предназначаются, неодинаковыхъ для различныхъ грузовъ долеи общихъ издержекъ. На самомъ дѣлѣ, однако, ни одинъ тарифъ не составляется такимъ образомъ, и принятіе такого порядка, если бы оно даже было практически возможно, едва ли принесло бы какую-либо пользу. Изъ всѣхъ категоріи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ при установленіи тарифовъ должны быть принимаемы въ соображеніе лишь расходы, непосредственно обусловливаемые тѣми перевозками, для которыхъ въ данный моментъ предполагается установить новый тарифъ, такъ какъ только эти расходы и находятся въ зависимости отъ назначенія тарифовъ въ тѣхъ или иныхъ размѣрахъ. Всѣ прочіе расходы предопредѣлены уже при самомъ сооруженіи желѣзной дороги, все оборудованіе которой съ самаго начала разсчитывается на опредѣленные размѣры движенія, и потому должны будутъ производиться, хотя бы дѣйствительныя перевозки оказались несравненно ниже ожидавшихся. Эти общіе расходы должны быть приняты въ разсчетъ при установленіи тарифовъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, если отъ пониженія тарифныхъ ставокъ можно ожидать столь значительнаго развитія движенія, при которомъ первоначальное оборудованіе дороги оказалось бы недостаточнымъ и понадобилось бы, напримѣръ, установить ночное движеніе, расширить станціонныя сооруженія, увеличить запасные пути, разъѣзды, построить вторую колею и т. под. Однако, вопросы о необходимости принятія подобныхъ мѣръ къ усиленію пропускной и перевозочной способности желѣзныхъ дорогъ до извѣстной степени аналогичны, по нашему мнѣнію, съ вопросами о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ всегда требуютъ затраты въ желѣзнодорожное дѣло новыхъ основныхъ капиталовъ. Что же касается

собственно управленія желѣзнодорожными тарифами, то ему необходимо сообразоваться собственно лишь съ издержками, непосредственно связанными съ движеніемъ, такъ какъ всякое установленіе новаго тарифа съ цѣлью привлеченія на дорогу новыхъ грузовъ, конечно, уже предполагаетъ наличность извѣстныхъ размѣровъ неиспользованной еще пропускной и перевозочной способности желѣзной дороги. Привлеченіе грузовъ при невозможности перевезти ихъ не имѣетъ смысла Между тѣмъ развитіе движенія до того максимума, на который разсчитано оборудованіе желѣзной дороги, является по существу своему ни чѣмъ инымъ, какъ возможно полнымъ использованіемъ основныхъ капиталовъ и сооруженій желѣзной дороги, къ чему и должна быть направлена вся эксплоатація. Всякое использованіе сдѣланныхъ уже затратъ и произведенныхъ услугъ можетъ быть только полезно, какъ для самой желѣзной дороги, такъ и для общихъ интересовъ. При этомъ, однако, необходимо соблюденіе одного весьма важнаго условія, а именно, чтобы новыя затраты, которыя необходимо произвести для указанной цѣли, не превосходили получаемыхъ съ ихъ помощью выгодъ Перевозки. произведенныя съ нарушеніемъ этого условія, дадутъ въ результатѣ не приращеніе цѣнностей, а лишь безплодную растрату нѣкоторой части ихъ.

Такимъ образомъ издержки, непосредственнно связанныя съ движеніемъ, составляютъ крайній предѣлъ, ниже котораго не должны опускаться тарифныя ставки. Однако, и этотъ выводъ въ отношеніи роли, которую должны играть собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ въ тарифномъ дѣлѣ, имѣетъ на практикѣ лишь довольно ограниченное значеніе. Огромное большинство тарифовъ явно на столько выше издержекъ, непосредственно связянныхъ съ движеніемъ, что при установленіи этихъ тарифовъ не возникаетъ никакой надобности въ выясненіи размѣра этихъ издержекъ. Такъ, на русской рельсовой сѣти средній расходъ на пудо-версту, не зависящій отъ размѣровъ движенія, составлялъ (въ копѣйкахъ) [1]):

Годы.		Годы.	
1892.	0,0069 (1/145)	1895.	0,0065 (1/153)
1893.	0,0067 (1/150)	1896.	0,0062 (1/161)
1894.	0,0065 (1/153)	1897.	0,0063 (1/157)

Такія низкія тарифныя ставки и даже еще ниже, именно 1/200 к. съ п. и в, существуютъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ лишь въ нѣкоторыхъ дифференціальныхъ тарифахъ въ видѣ ставокъ, по которымъ производится наращиваніе провозной платы на извѣстныхъ разстояніяхъ пробѣга [2]), притомъ вообще лишь для малоцѣнныхъ

[1]) Статистическій обзоръ и проч Изд. М-ва П. С. Стр 91.

[2]) При этомъ, однако, нельзя не упомянуть о такъ называемыхъ тарифныхъ площадкахъ, которыя выражаются во взиманіи на нѣкоторыхъ поясахъ пробѣговъ одинаковой провозной платы, независимо отъ разстоянія. Въ нѣ-

массовыхъ грузовъ. Но въ видѣ среднихъ ставокъ для всего разстоянія перевозки означенныя крайне низкія ставки вовсе не примѣняются на нашей сѣти [1]). А между тѣмъ отнюдь нельзя утверждать, чтобы даже такія пудоверстныя ставки какъ $^1/_{150}$ — $^1/_{160}$ коп. были всегда и во всѣхъ сообщеніяхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ безусловно убыточными. Дѣло въ томъ, что эти ставки выражаютъ издержки, непосредственно связанныя съ движеніемъ, лишь въ среднемъ для всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ и притомъ для всѣхъ категорій товарнаго желѣзнодорожнаго транспорта. Но несомнѣнно, что эти издержки значительно варьируютъ по различнымъ дорогамъ, въ зависимости отъ особенныхъ условій различныхъ сообщеній, отъ рода употребляемаго подвижнаго состава, отъ степени его утилизаціи и т. д., и т. д. На сколько велики колебанія расходовъ, прямо зависящихъ отъ движенія, по отдѣльнымъ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, можно видѣть изъ нижеслѣдующихъ данныхъ по этому предмету, выведенныхъ въ особой комиссіи, образованной въ 1896 г. при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ министерства путей сообщенія изъ представителей центральныхъ учрежденій этого министерства и частныхъ желѣзныхъ дорогъ. По этимъ даннымъ [2]) расходъ, прямо зависящій отъ движенія, составлялъ въ 1894 году:

	Копѣйки съ пуда и версты		Копѣйки съ пуда и версты
На желѣзныхъ дорогахъ:		На желѣзныхъ дорогахъ:	
закавказской	$^1/_{260}$	московско-брестской. . . .	$^1/_{134}$
московско-ярославской . .	$^1/_{223}$	рыбинско-бологовской . .	$^1/_{162}$
николаевской	$^1/_{193}$	варшавско-вѣнской . . .	$^1/_{145}$
юго-западныхъ	$^1/_{192}$	лозово-севастопольской . .	$^1/_{135}$
полѣсскихъ	$^1/_{228}$	харьково-николаевской . .	$^1/_{128}$
московско-кіево-воронежск.	$^1/_{163}$	юго-восточныхъ	$^1/_{143}$
московско-нижегородской .	$^1/_{159}$	владикавказской	$^1/_{135}$
либаво-роменской	$^1/_{151}$	самаро-златоустовской . .	$^1/_{134}$

торыхъ случаяхъ такія площадки доходятъ до 150 в., слѣдовательно на этихъ разстояніяхъ ставка наращиванія равна 0. Первоначальнымъ своимъ происхожденіемъ тарифныя площадки обязаны требованію уставовъ желѣзныхъ дорогъ относительно процентныхъ скидокъ съ провозныхъ платъ при извѣстныхъ разстояніяхъ перевозки, съ тѣмъ, однако, чтобы платы за разстоянія большія не были ниже платъ, взимаемыхъ за разстоянія меньшія. Существованіе тарифныхъ площадокъ сопряжено съ существенными неудобствами и можетъ быть оправдано съ точки зрѣнія раціональной системы тарификаціи лишь въ исключительныхъ случаяхъ. Вопросъ объ ихъ уничтоженіи уже давно возбужденъ.

[1]) Мы не имѣемъ въ виду благотворительныхъ или иныхъ льготныхъ тарифовъ, въ силу которыхъ нѣкоторыя перевозки совершаются даже безплатно.

[2]) Результаты эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Изд. м-ва п. с. 1896 г. Таблица Ш

	Копѣйки съ пуда и версты		Копѣйки съ пуда и версты
екатерининской	1/121	риго двинской.	1/112
московско-казанской . . .	1/135	с.-петербурго-варшавской .	1/106
курско-харьково-азовской .	1/145	лодзинской	1/69
рязанско-уральской	1/172	ярославско-вологодской . .	1/96
московско-курской . . .	1/121	риго-тукумской	1/32
сызрано вяземской	1/145		

Эти данныя показываютъ, что каждая дорога имѣетъ свой особый крайній предѣлъ для пониженія тарифныхъ ставокъ, причемъ этотъ предѣлъ подвергается значительнымъ колебаніемъ вверхъ и внизъ по отдѣльнымъ годамъ, какъ можно видѣть изъ свѣдѣній, приведенныхъ въ томъ же изданіи. Но едва ли не въ большей еще степени, чѣмъ по отдѣльнымъ дорогамъ, колебанія издержекъ, непосредственно связанныхъ съ перевозкою, зависятъ отъ другихъ упомянутыхъ выше обстоятельствъ. Для практическихъ тарифныхъ соображеній и могутъ имѣть значеніе собственно лишь возможно болѣе детальированныя данныя объ издержкахъ по различнымъ сообщеніямъ, по различнымъ родамъ подвижного состава и по степени утилизаціи послѣдняго. Такихъ данныхъ однако не имѣется ни по русскимъ, ни по иностраннымъ желѣзнымъ дорогамъ, потому что для полученія ихъ нужна такая точная и подробная статистика эксплоатаціи, какой „не ведется пока, какъ утверждаетъ Вейксъ-Глонъ, ни однимъ желѣзнодорожнымъ или пароходнымъ предпріятіемъ". Какъ ни страннымъ можетъ показаться, говоритъ онъ далѣе, но ни одно желѣзнодорожное или пароходное общество не знаетъ собственныхъ издержекъ, приходящихся на единицу подвижнаго состава и на единицу полезнаго груза; вмѣсто точныхъ данныхъ по этому предмету въ настоящее время фактически довольствуются грубыми средними величинами, лишенными всякой цѣны. Такимъ образомъ тарифное дѣло не имѣетъ теперь этого важнаго элемента въ образованіи цѣнъ [1]). Въ отношеніи низшаго предѣла тарифныхъ ставокъ желѣзныя дороги по необходимости основываются лишь на догадкахъ и предположеніяхъ, а не на точныхъ и положительныхъ данныхъ, что отражается вреднымъ образомъ какъ на интересахъ самихъ дорогъ, такъ и на общихъ интересахъ экономической жизни. Не рѣшаясь идти на дальнѣйшее пониженіе своихъ ставокъ, дороги исключаютъ изъ обращенія значительныя количества малоцѣнныхъ грузовъ, вслѣдствіе чего сами лишаются извѣстнаго дохода и задерживаютъ разработку естественныхъ богатствъ страны, между тѣмъ какъ въ то же время въ нѣкоторыхъ сообщеніяхъ многочисленные вагоны должны

[1]) Fr. zu Weichs-Glon. Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel 1894 г. Стр. 231, 232.

передвигаться порожними и такимъ образомъ возможная полезная работа желѣзныхъ дорогъ пропадаетъ совершенно безплодно для народнаго хозяйства.

Въ заключеніе настоящаго обзора системы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ, считаемъ необходимымъ отмѣтить, что эта система, не отвѣчая цѣли полученія наибольшаго чистаго дохода отъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ то же время еще менѣе пригодна для построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, если задачею послѣднихъ ставится общее воздѣйствіе на экономическую жизнь страны, т. е. если тарифы разсматриваются какъ простое орудіе общей экономической и торгово-промышленной политики государства. Это вытекаетъ изъ самаго существа натуральной системы, допускающей какъ основаніе для назначенія провозныхъ платъ лишь собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ, но въ принципѣ отрицающей необходимость сообразоваться при этомъ съ потребностями экономическои жизни, съ условіями и элементами производства, торговли, передвиженія и потребленія всѣхъ продуктовъ, поступающихъ и могущихъ поступить на желѣзныя дороги.

Глава X.

Установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ по цѣнности перевозимыхъ грузовъ, по ихъ платежной способности и по цѣнности желѣзнодорожныхъ услугъ.

Происхожденіе системы тарификаціи по цѣнности перевозимыхъ грузовъ весьма давнее. Основанія этой системы выработаны опытомъ и практикою самой жизни задолго еще до первыхъ попытокъ систематическаго выясненія принциповъ тарифнаго дѣла Назначеніе провозныхъ платъ въ извѣстной зависимости и соотвѣтствіи съ цѣнностью и платежной способностью транспортируемыхъ грузовъ практиковалось, какъ извѣстно, еще до возникновенія желѣзныхъ дорогъ въ транспортѣ по грунтовымъ дорогамъ, рѣкамъ и каналамъ [1]). Такъ, пересылавшіеся въ прежнее время въ Пруссіи по почтѣ товары раздѣлялись неизмѣнно почти въ теченіе двухъ столѣтій на три класса по свойству и цѣнности: 1) ординарные предметы (Ordinarsachen), перевозка которыхъ оплачивалась по нормальному тарифу, 2) драгоцѣнные предметы (preciose Sachen), каковы: шелкъ, бархатъ, деликатесы и т. п, а въ болѣе раннее время также книги, газеты и т д, оплачивавшіе перевозку по двойнымъ ставкамъ нормальнаго тарифа, и 3) предметы, перевозившіеся по ставкамъ, уменьшеннымъ вдвое, къ каковымъ предметамъ относились обыкновенные жизненные припасы и т. п. Такая же система практиковалась и въ Австріи. Примѣненіе системы градаціи ставокъ къ платамъ и сборамъ за перевозку по рѣкамъ и каналамъ въ зависимости отъ цѣнности транспортируемыхъ грузовъ даже вызвало въ началѣ нынѣшняго

---

[1]) Fr. J Neumann. Die Gestaltung des Preises. Статья въ Handbuch der politischen Oekonomie, her. v. Schönberg, B I, стр 314.

столѣтія такую же борьбу между сторонниками и противниками классифицированія по цѣнности, какая въ новѣйшее время происходила въ отношеніи примѣненія той же системы къ построенію желѣзнодорожныхъ тарифовъ.

Принципъ классифицированія грузовъ по ихъ цѣнности отразился уже на первыхъ тарифахъ желѣзныхъ дорогъ, именно англійскихъ, которые были основаны и разсчитаны по ставкамъ гужеваго и водянаго транспорта. То же самое было и въ Германіи, гдѣ тарифныя ставки желѣзныхъ дорогъ, хотя и принятыя въ произвольныхъ размѣрахъ, первоначально были установлены также въ извѣстномъ соотвѣтствіи съ фрахтами, бывшими въ то время обычными на грунтовыхъ дорогахъ, рѣкахъ и каналахъ [1]). Однако, въ началѣ желѣзнодорожной эры, уже вслѣдствіе того, что въ это время желѣзнодорожныя предпріятія отличались исключительно мѣстнымъ характеромъ, первые товарные тарифы были крайне просты. Они содержали въ большинствѣ случаевъ лишь немного тарифныхъ ставокъ, разсчитанныхъ съ центнера и мили, для всякаго рода товаровъ, обращавшихся въ торговлѣ, и, кромѣ того, особыя пониженныя ставки для небольшаго числа малоцѣнныхъ сырыхъ продуктовъ, примѣненіе каковыхъ ставокъ обусловливалось предъявленіемъ къ отправкѣ опредѣленнаго количества груза. Эти пониженныя ставки предоставлялись, въ зависимости отъ потребностей раіоновъ отдѣльныхъ дорогъ, весьма различнымъ грузамъ. Толчкомъ къ дальнѣйшему развитію тарифовъ первыхъ желѣзныхъ дорогъ послужили постоянно возникавшіе со стороны промышленности, торговли и сельскаго хозяйства запросы и ходатайства о новыхъ тарифныхъ пониженіяхъ, съ помощью которыхъ разсчитывали отчасти достигнуть расширенія раіона сбыта однихъ товаровъ, отчасти же сдѣлать попытку впервые сообщить нѣкоторымъ другимъ товарамъ способность перевозки. Желѣзныя дороги пошли на встрѣчу такимъ ходатайствамъ и стали предоставлять различнымъ грузамъ болѣе или менѣе значительныя пониженія своихъ провозныхъ платъ. Успѣхъ этихъ тарифныхъ мѣръ превзошелъ ожиданія. Желѣзнодорожныя перевозки значительно возросли и соотвѣтственнымъ образомъ увеличили доходность желѣзныхъ дорогъ. Эти первые же опыты выяснили для желѣзныхъ дорогъ особенную важность, которую имѣетъ для правильнаго назначенія провозныхъ платъ принятіе въ разсчетъ субъективной стоимости желѣзнодорожныхъ услугъ для отправителей Всякая перевозка какого бы то ни было товара предпринимается лишь при томъ условіи, если ожи-

---

[1]) F. Ulrich. Traité général des tarifs etc, стр. 57 и слѣд. H Baumeister. Geschichtliche Entwickelung des Gütertarifwesens der Eisenbahnen Deutschlands. 1899 Стр 1 и слѣд.

даемый отъ перевозки барышъ отправителя, превосходитъ взимаемый за нее тарифъ. Поэтому масштабомъ при назначеніи провозныхъ платъ и стала все больше и больше служить способность груза переносить транспортныя издержки, т. е. его платежная способность. Такимъ образомъ, постепенно выработалась на каждой дорогѣ своя классификація грузовъ по ихъ относительной цѣнности, которая и принималась за выраженіе ихъ платежной способности. Само собою разумѣется, что эти товарныя классификаціи для мѣстныхъ тарифовъ были весьма разнообразны по отдѣльнымъ дорогамъ. Съ дальнѣйшимъ развитіемъ сѣти возникли особыя классификаціи для установленія прямыхъ сообщеній между различными дорогами и, наконецъ, также свои классификаціи для такъ называемыхъ союзныхъ тарифовъ, т. е. тарифовъ цѣлыхъ союзовъ желѣзныхъ дорогъ, образовывавшихся какъ для организаціи прямыхъ сообщеній, такъ и для дѣлежа спорныхъ грузовъ, изъ за которыхъ возникала между желѣзными дорогами болѣе или менѣе интенсивная конкурренція, заставлявшая ихъ понижать тарифы ниже тѣхъ размѣровъ, которые собственно вполнѣ обезпечивали привлеченіе сказанныхъ грузовъ на рельсовые пути. Желѣзныя дороги постоянно предоставляли исключительные тарифы то однимъ то другимъ грузамъ [1]). Вмѣстѣ съ усложненіемъ рельсовой сѣти и развитіемъ желѣзнодорожнаго движенія тарифы стали все болѣе и болѣе страдать такими недостатками, какъ сложность, запутанность, неуравнительность, неустойчивость, отражавшимися весьма вредно не только на интересахъ промышленности и торговли, но и на интересахъ самихъ желѣзныхъ дорогъ. Однако, всѣ эти недостатки тарифовъ, справедливо вызывавшіе горячіе протесты и жалобы, отнюдь не связаны съ принципомъ тарификаціи по цѣнности, но вытекаютъ, какъ мы выяснили въ предыдущихъ главахъ настоящаго труда, изъ раздробленности рельсовой сѣти между многими частными желѣзнодорожными компаніями, самостоятельно распоряжающимися своими тарифами и вступающими въ постоянное соперничество изъ за грузовъ.

Какъ можно видѣть изъ только-что приведеннаго очерка возникновенія и дальнѣйшаго развитія системы тарификаціи по цѣнности, сущность ея заключается въ томъ, чтобы посредствомъ возможно лучшаго приспособленія тарифныхъ ставокъ къ платежной способности перевозимыхъ грузовъ достигнуть возможно болѣе широкаго развитія желѣзнодорожныхъ перевозокъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и наибольшаго чистаго дохода. Въ этомъ и заключается главное оправданіе системы тарификаціи по цѣнности съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Если по общимъ законамъ

[1]) F. Ulrich. Traité général des tarifs etc, стр. 81.

транспорта, говоритъ Э. Сакъ, перевозочная способность какого-либо груза зависитъ отъ относительной величины фрахта, т. е. отъ отношенія послѣдняго къ цѣнности груза, то должно признать, что въ видахъ экономіи эксплоатаціи является настоятельной и ближайшей необходимостью принятіе такихъ мѣръ, которыя, посредствомъ наилучшаго приспособленія тарифовъ къ цѣнности транспортируемыхъ предметовъ, приводили бы къ достиженію возможнаго максимума перевозокъ. Этого требуетъ именно принятіе въ разсчетъ собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ эти издержки, вслѣдствіе огромнаго преобладанія въ ихъ составѣ общихъ расходовъ по оплатѣ капиталовъ и общихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, падаютъ съ возрастаніемъ перевозокъ до возможнаго минимума на каждую отдѣльную транспортную единицу. Слѣдовательно разсматриваемая система построенія тарифовъ является необходимымъ слѣдствіемъ своеобразнаго состава собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, и потому она должна быть признана естественной, т. е отвѣчающей самой природѣ вещей, но ни въ какомъ случаѣ не „произвольной, искусственной, неестественной“, какъ думаютъ тѣ, которые совершенно не знаютъ мотивовъ возникновенія этой системы [1]).

Обратимся къ болѣе подробному выясненію существа системы тарификаціи по цѣнности, такъ какъ съ пониманіемъ этой системы связано очень много недоразумѣній затрудняющихъ правильное примѣненіе ея. Выше мы подробно останавливались на доказательствѣ положенія, что всякая перевозка, какъ, впрочемъ, и всѣ вообще акты хозяйственной дѣятельности человѣка, представляется цѣлесообразной съ общей экономической точки зрѣнія лишь въ томъ случаѣ, если достигаемые ею полезные результаты превышаютъ тѣ затраты труда и капитала, которыя потребовалось произвести для ея совершенія, причемъ само собою разумѣется, что перевозка тѣмъ болѣе цѣлесообразна въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства, чѣмъ значительнѣе это превышеніе полезныхъ результатовъ надъ обусловливаемыми ею издержками. Такимъ образомъ, съ общей экономической точки зрѣнія представляется безусловно необходимымъ извѣстное соотношеніе между издержками перевозки и ея выгодами. Достиженіе такого соотношенія наилучшимъ образомъ обезпечивается системою взиманія особыхъ платъ за каждую отдѣльную перевозку съ того лица, которое непосредственно заинтересовано въ ней и требуетъ ея совершенія. Очевидно, что никто не станетъ платить за перевозку болѣе того, что можетъ выиграть съ ея помощью. Конечно, возможны ошибки въ коммерческихъ разсчетахъ; нѣкоторый процентъ перевозокъ не оправдываетъ сопряженныхъ съ ними за-

[1]) Em. Sax Die Verkehrsmittel B. II, стр. 419.

тратъ, но въ общей массѣ и въ среднемъ перевозки, совершаемыя въ странѣ при нормальномъ ходѣ ея народнаго хозяйства, необходимо должны возмѣщать производимыя на транспортное дѣло затраты и давать полезные результаты, превышающіе ихъ собственную стоимость. Весь вопросъ, такимъ образомъ, сводится къ тому, чтобы провозныя платы были назначаемы по дѣйствительной стоимости желѣзнодорожнаго транспорта для народнаго хозяйства. Если провозная плата хотя нѣсколько выше стоимости соотвѣтственной транспортной услуги, то она стѣсняетъ движеніе и дѣлаетъ нѣкоторыя перевозки экономически невозможными; если же она, напротивъ того, ниже дѣйствительной стоимости транспортной услуги, то она допускаетъ возможность такихъ перевозокъ, выгоды отъ которыхъ ниже сопряженныхъ съ ними затратъ и возможныхъ максимальныхъ выгодъ, т. е., слѣдовательно, не обезпечиваетъ соблюденія указаннаго выше основнаго условія цѣлесообразности всякаго транспорта. Такимъ образомъ, мы приходимъ къ вопросу о томъ, что такое стоимость транспорта для народнаго хозяйства?, т. е. какую цѣнность имѣютъ для него въ каждый данный моментъ тѣ или другія транспортныя операціи? Масштабомъ для опредѣленія этой цѣнности могутъ быть приняты собственныя издержки транспортныхъ предпріятій, разницы цѣнъ на перевозимые грузы въ пунктахъ отправленія и въ пунктахъ назначенія, стоимость самихъ перевозимыхъ грузовъ, спросъ и предложеніе транспортныхъ услугъ, наконецъ, платежная способность грузовъ.

Мы уже выяснили подробно тѣ причины, по которымъ построеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, на основаніи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, представляется совершенно нецѣлесообразнымъ и потому рѣшительно недопустимымъ съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ по тѣмъ или другимъ транспортнымъ операціямъ отнюдь и не выражаютъ цѣнности этихъ операцій. Только на первый поверхностный взглядъ, говоритъ Вейксъ-Глонъ, представляется, что не можетъ быть допущено никакой разницы въ цѣнахъ перевозки на одно и то же разстояніе двухъ ящиковъ одинаковой величины и тяжести, но съ разнымъ содержимымъ,—одного съ кирпичами, а другого съ благородными камнями. Нѣкоторымъ представляется, будто эти оба транспортные акта тождественны. На самомъ дѣлѣ они въ отношеніи ихъ цѣнности представляются совершенно различными, такъ какъ одинаковость собственныхъ издержекъ вообще не обусловливаетъ непремѣнно также и одинаковости цѣнъ, какъ мы указывали въ предыдущей главѣ. Стоимость транспортныхъ операцій, ихъ значеніе и цѣнность для народнаго хозяйства опредѣляются не издержками производства этихъ операцій, но тѣми полезными результатами, которые

могутъ быть созданы съ ихъ помощью, тѣми новыми цѣнностями, которыя создаются въ народномъ хозяйствѣ посредствомъ совершенія данныхъ перевозокъ. Поэтому цѣнность транспортныхъ операцій вообще и желѣзнодорожныхъ услугъ въ томъ числѣ коренится собственно въ различіи условій производства, торговли и потребленія перевозимыхъ предметовъ по различнымъ раіонамъ и отдѣльнымъ пунктамъ. Степень различія въ общей совокупности этихъ условій и опредѣляетъ размѣръ стоимости транспортныхъ услугъ. Перевозка какого-либо товара изъ одного мѣста въ другое тѣмъ значительнѣе увеличиваетъ его цѣнность и слѣдовательно создаетъ въ общей экономіи народнаго хозяйства тѣмъ большую новую цѣнность, чѣмъ условія производства, сбыта и потребленія даннаго товара въ мѣстахъ назначенія являются менѣе благопріятными сравнительно съ условіями въ мѣстахъ его отправленія. Транспортъ какихъ-либо продуктовъ между такими пунктами, которые не имѣютъ другъ передъ другомъ никакихъ преимуществъ въ отношеніи условій производства, сбыта и потребленія этихъ продуктовъ, представляется безцѣльной растратой силъ, не создаетъ никакихъ новыхъ цѣнностей, а потому и самъ не можетъ имѣть никакой цѣнности. Въ этомъ отношеніи транспортъ совершенно тождественъ со всякимъ производствомъ вообще, однимъ изъ актовъ котораго онъ и является. Производство можетъ быть признано вполнѣ оконченнымъ только тогда, когда продуктъ уже доставленъ на рынокъ потребленія. Лежащіи на складѣ въ Китаѣ чай не есть еще, какъ справедливо замѣчаетъ Вейксъ Глонъ [1]), готовый продуктъ для потребленія въ Англіи Такимъ образомъ, пространственное перемѣщеніе продуктовъ является однимъ изъ моментовъ производства и вмѣстѣ съ тѣмъ производительнымъ актомъ, который возвышаетъ окончательную цѣну продукта, потому что къ прежней его стоимости прибавляетъ новую, имъ созданную

Изъ изложенныхъ соображеній видно, что стоимость всякаго транспортнаго акта связана тѣснѣйшимъ и неразрывнымъ образомъ съ самымъ предметомъ перевозки, что она даже впервые осуществляется и проявляется въ цѣнности перевезенныхъ предметовъ. Уже въ виду одного этого для опредѣленія цѣнности транспортныхъ услугъ и слѣдовательно для установленія тарифовъ являются гораздо болѣе пригодными, сравнительно съ собственными издержками предпріятія по производству этихъ услугъ, два другіе, указанные выше, масштаба, а именно разность цѣнъ транспортируемыхъ товаровъ въ мѣстахъ отправленія и назначенія и сама по себѣ мѣновая цѣнность этихъ товаровъ. Какъ разницы товарныхъ цѣнъ, въ пунктахъ отправ-

[1]) Fr. zu Weichs-Glon Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Стр 153.

ленія и назначенія, такъ и размѣры цѣнностей транспортируемыхъ товаровъ сводятся въ концѣ концовъ къ условіямъ производства, сбыта и потребленія этихъ товаровъ и потому необходимо связаны также съ цѣнностью транспортныхъ услугъ, которая, какъ мы только что высказали, и коренится именно въ различіи условій производства, сбыта и потребленія по отдѣльнымъ раіонамъ и пунктамъ. Поэтому какъ разницы товарныхъ цѣнъ, такъ и размѣры цѣнностей перевозимыхъ предметовъ необходимо должны быть принимаемы и на самомъ дѣлѣ дѣйствительно принимаются въ разсчетъ при назначеніи провозныхъ платъ. Однако, не только значеніе этихъ обоихъ моментовъ далеко неодинаково для построенія тарифовъ, но и оба они въ сущности не составляютъ еще дѣйствительнаго основанія цѣнности транспортныхъ услугъ желѣзныхъ дорогъ. Поэтому они должны быть принимаемы въ разсчетъ при установленіи тарифовъ лишь какъ одинъ изъ необходимыхъ для этого элементовъ, но тарифы должны строиться на основаніи всей совокупности условій производства, передвиженія, торговли и потребленія данныхъ продуктовъ, опредѣляющихъ ихъ платежную способность.

Что касается разницы товарныхъ цѣнъ, то, конечно, тарифы могли бы быть основаны не на колеблющихся и измѣнчивыхъ соотношеніяхъ этихъ цѣнъ въ каждый данный моментъ, но на болѣе или менѣе устойчивыхъ данныхъ о среднихъ цѣнахъ, выведенныхъ за болѣе или менѣе длинные періоды времени Однако, и такія данныя могутъ имѣть лишь весьма относительное значеніе для построенія тарифовъ цѣлой рельсовой сѣти страны или даже тарифовъ отдѣльныхъ группъ желѣзныхъ дорогъ, обнимающихъ или связывающихъ крупные раіоны. Тѣ, которые полагаютъ, что цѣны на перевозимые товары могутъ быть приняты за руководство при опредѣленіи размѣровъ провозной платы, признаютъ въ то же время, что цѣны „въ большинствѣ случаевъ“ стоятъ „внѣ всякой зависимости отъ провозной платы, изъ того или другого пункта“ и что въ тарифномъ дѣлѣ ихъ можно разсматривать „какъ величину данную“ [1]). Это въ большинствѣ случаевъ совершенно вѣрно, пока дѣло идетъ объ установленіи тарифовъ въ каждый данный моментъ для отдѣльныхъ дорогъ или между какими-либо двумя или немногими пунктами. Въ такихъ случаяхъ цѣны дѣйствительно не зависятъ отъ размѣра тарифа. Да и вообще не слѣдуетъ преувеличивать вліянія тарифовъ на товарныя цѣны до такой степени, чтобы приписывать имъ рѣшающее значеніе въ этой области. Какъ извѣстно, въ публикѣ очень распространено мнѣніе, будто посредствомъ тарифныхъ мѣропріятій можно регулировать товарныя цѣны совершенно по произволу,

[1]) См., напр., Н. Е. Гіацинтовъ. Основанія организаціи тарифнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ. Стр 48, также 38—51.

повышая и понижая ихъ въ тѣхъ размѣрахъ, какіе представляются въ каждый данный моментъ желательными. На самомъ дѣлѣ это мнѣніе, конечно, ошибочно. Необходимымъ условіемъ повышенія или пониженія цѣнъ является сокращеніе или расширеніе предложенія даннаго продукта на рынкѣ Слѣдовательно, для того, чтобы измѣненіе тарифа могло отразиться на цѣнахъ какого-либо товара безусловно необходимо, чтобы одновременно измѣнились соотвѣтственнымъ образомъ размѣры производства и потребленія этого товара, равно какъ и количество его перевозки. Тарифъ, конечно, не обладаетъ такой всемогущей силой въ отношеніи хода экономической жизни. Мы уже касались этого вопроса при разсмотрѣніи системы предоставленія желѣзнодорожныхъ услугъ во всеобщее безвозмездное пользованіе и тогда уже выяснили, что даже полная отмѣна провозныхъ платъ, при условіи, что дѣйствительныя условія и издержки транспорта остались безъ перемѣны, не только не приведетъ къ общему пониженію цѣнъ, но можетъ даже, внеся общую пертурбацію въ ходъ экономической жизни, дать въ результатѣ, напротивъ того, общее вздорожаніе потребленія. Вообще мы рѣшительно отрицаемъ правильность мнѣнія, что будто желѣзнодорожные тарифы обладаютъ какою то магическою силою въ отношеніи развитія производства и потребленія и что поэтому все искусство тарифнаго управленія сводится къ постояннымъ пониженіямъ провозныхъ платъ, безъ всякихъ дальнѣйшихъ соображеній о томъ, какъ эти пониженія могутъ отразиться на правильной утилизаціи желѣзнодорожнаго аппарата въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства. Однако, въ то же время мы не можемъ не отмѣтить несомнѣннаго и общепризнаннаго факта огромнаго вліянія желѣзнодорожнаго транспорта на всю экономическую жизнь, а слѣдовательно и на товарныя цѣны, въ смыслѣ общаго огромнаго нивеллированія ихъ какъ по различнымъ раіонамъ каждой отдѣльной страны, такъ и между странами и даже цѣлыми частями свѣта. Это нивеллированіе достигается пониженіемъ цѣнъ въ мѣстахъ производства и повышеніемъ ихъ въ раіонахъ ввоза, т. е. кореннымъ измѣненіемъ соотношенія между цѣнами въ пунктахъ отправленія и въ пунктахъ назначенія. Основная причина всѣхъ этихъ измѣненій, какъ и вообще всего культурно-историческаго значенія желѣзныхъ дорогъ,— удешевленіе стоимости перевозки, выражающееся ни въ чемъ иномъ, какъ въ сравнительной дешевизнѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ противъ платъ за перевозку прежними способами и путями сообщенія. Если бы желѣзнодорожные тарифы устанавливались въ строгомъ соотвѣтствіи съ разницами товарныхъ цѣнъ, обусловленныхъ прежними условіями и способами транспорта, причемъ въ размѣрахъ тарифныхъ ставокъ учитывалась бы, конечно, и вся совокупность прочихъ преимуществъ желѣзнодорожной перевозки (скорость, срочность,

безопасность, приспособленіе къ особеннымъ свойствамъ груза и т п.), то роль желѣзныхъ дорогъ въ общемъ развитіи народнаго хозяйства была бы до крайности сужена и ограничивалась бы лишь замѣщеніемъ прежнихъ способовъ перевозки новымъ въ отношеніи даннаго опредѣленнаго количества товаровъ и пассажировъ; все же производство и потребленіе осталось бы въ прежнихъ условіяхъ. Разъ стоимость перевозки осталась бы прежняя, то едва ли даже было бы возможно широкое развитіе рельсовой сѣти, такъ какъ сравнительно лишь въ рѣдкихъ случаяхъ передвиженіе грузовъ при прежнихъ способахъ транспорта достигало такихъ крупныхъ размѣровъ, которые оправдывали съ экономической точки зрѣнія затрату огромныхъ капиталовъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ. Огромное большинство послѣднихъ оправдываетъ свои затраты и приноситъ всю ту пользу, къ которой вообще способны рельсовые пути сообщенія, лишь благодаря тому, что создаетъ массу новыхъ грузовъ, вызываетъ къ жизни новыя производства, впервые дѣлаетъ возможнымъ широкое территоріальное раздѣленіе труда, выражающееся въ перераспредѣленіи разныхъ видовъ промышленности соотвѣтственно естественнымъ и экономическимъ преимуществамъ различныхъ раіоновъ и странъ Если бы въ размѣрахъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ сразу же были закрѣплены разницы цѣнъ, обусловленныя прежними условіями транспорта, то не могло бы быть и рѣчи о той новой эрѣ въ экономической жизни человѣчества, которая началась съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, желѣзнодорожные тарифы въ общей ихъ совокупности, на-ряду съ морскими и рѣчными фрахтами современнаго океанскаго и рѣчнаго пароходства, являются однимъ изъ могущественнѣйшихъ факторовъ въ образованіи товарныхъ цѣнъ въ народныхъ хозяйствахъ настоящаго времени. Поэтому установленіе размѣровъ тарифовъ по разницамъ этихъ цѣнъ представляется и невозможнымъ, и нецѣлесообразнымъ. Чтобы вызвать развитіе перевозокъ, привлечь на желѣзную дорогу новые грузы, необходимо, чтобы провозныя платы отнюдь не исчерпывали всей разности между цѣнами въ пунктахъ отправленія и назначенія. При этомъ интересы наибольшаго развитія движенія, наилучшей утилизаціи представляемыхъ желѣзными дорогами капиталовъ и производительныхъ силъ и достиженія максимальной чистой доходности могутъ требовать значительнаго уклоненія тарифныхъ ставокъ отъ существующей въ данный моментъ разницы товарныхъ цѣнъ. Итакъ, разницы товарныхъ цѣнъ отнюдь не являются точнымъ выраженіемъ дѣйствительной цѣнности транспортныхъ услугъ, и тарифы, построенные на этомъ основаніи, легко могутъ оказаться стѣснительными для развитія пользованія этими услугами и вредными для интересовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ

Въ большемъ соотвѣтствіи съ цѣнностью транспортныхъ услугъ находится цѣнность самихъ перевозимыхъ товаровъ. Это видно уже изъ того всеобщаго факта, что въ огромномъ большинствѣ случаевъ цѣны перевозки являются пропорціональными мѣновымъ цѣнностямъ перевозимыхъ предметовъ. Это обстоятельство и дало поводъ къ ошибочному мнѣнію, будто мѣновая цѣнность грузовъ должна служить основаніемъ для назначенія платъ за перевозку. Прежде всего нельзя не замѣтить, что мѣновая цѣнность самихъ грузовъ не содержитъ въ себѣ никакихъ элементовъ для опредѣленія размѣра провозной платы Послѣдняя не стоитъ и не можетъ стоять ни въ какомъ опредѣленномъ процентномъ отношеніи къ стоимости перевозки: въ цѣнахъ дорогихъ товаровъ стоимость перевозки составляетъ сравнительно весьма малую величину, тогда какъ въ отношеніи грузовъ малоцѣнныхъ, каковы: нефть, соль, каменный уголь и т. п., тарифъ можетъ на извѣстныхъ разстояніяхъ не только равняться, но даже превосходить болѣе или менѣе значительно рыночную цѣнность этихъ грузовъ Крайнимъ примѣромъ въ этомъ отношеніи можетъ служить перевозка перуанскаго гуано, вся цѣнность котораго, какъ свидѣтельствуетъ проф. Чупровъ, еще не такъ давно слагалась въ Европѣ исключительно изъ стоимости провоза [1]). Затѣмъ указанная выше пропорціональность провозныхъ платъ и мѣновыхъ цѣнностей грузовъ отнюдь не является полной параллельностью тѣхъ и другихъ. Нигдѣ ни одна тарифная классификація, построенная на основаніи цѣнности перевозимыхъ грузовъ, не даетъ столькихъ тарифныхъ классовъ и градацій провозныхъ платъ, сколько имѣется градацій въ цѣнностяхъ перевозимыхъ грузовъ. Значеніе классифицированія по цѣнности ограничивается лишь тѣмъ, что грузы приблизительно одинаковой цѣнности по общему правилу включаются въ одну группу, для которой устанавливается одна плата; но наряду съ этимъ можно указать не мало случаевъ, что въ одинъ и тотъ же классъ включаются грузы весьма различныхъ цѣнностей, и, наоборотъ, въ зависимости отъ другихъ условій, грузы одинаковой цѣнности оказываются помѣщенными въ разные тарифные классы. Не мало можно указать случаевъ и такого рода, что грузы одной категоріи, оплачивая перевозку на короткихъ разстояніяхъ по болѣе высокому классу, чѣмъ грузы какой-либо другой категоріи, затѣмъ на болѣе отдаленныхъ разстояніяхъ таксируются сравнительно съ послѣдними, напротивъ того, по болѣе низкому тарифному классу. Наконецъ, нельзя не указать еще и на довольно многочисленные случаи, въ которыхъ перевозка по желѣзнымъ дорогамъ подвергается болѣе или менѣе сильному вліянію конкурренціи водяныхъ путей сообщенія или гужевой перевозки, или конкурренціи

[1]) А. Чупровъ. Желѣзнодорожное хозяйство, т. I, стр 248. Цит. по Н Е Гіацинтову, стр. 47.

иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ. Во всѣхъ такихъ случаяхъ желѣзнодорожные тарифы устанавливаются и должны устанавливаться безъ всякаго соотношенія съ цѣнностью перевозимыхъ товаровъ, но лишь по соображенію со стоимостью перевозки по конкуррирующимъ путямъ сообщенія.

Въ виду всѣхъ этихъ фактовъ мы не можемъ признать правильнымъ мнѣніе, утверждающее, что основаніемъ тарифа должна служить стоимость перевозимаго предмета. На самомъ дѣлѣ цѣна провоза есть плата за перевозку, а не за перевезенный предметъ; а потому и основаніемъ ея должна служить стоимость самой перевозки, а не стоимость перевозимыхъ товаровъ. Стоимость же транспортныхъ услугъ опредѣляется всею совокупностью условій спроса и предложенія этихъ услугъ, причемъ стоимость транспортируемыхъ грузовъ является только однимъ изъ этихъ условій: интенсивность спроса на транспортныя услуги находится, по нашему мнѣнію, въ прямой зависимости отъ тѣхъ полезныхъ результатовъ, которые могутъ быть достигнуты съ помощью данныхъ услугъ, тѣми новыми цѣнностями, которыя создаются въ народномъ хозяйствѣ посредствомъ совершенія данныхъ перевозокъ. Чѣмъ выше эти полезные результаты и новыя цѣнности, создаваемыя перевозкою, тѣмъ интенсивнѣе спросъ на такую перевозку и тѣмъ выше, конечно, платежная способность груза, предъявляемаго къ отправкѣ, тѣмъ больше онъ можетъ заплатить за свою перевозку. Съ другой стороны, интенсивность предложенія желѣзною дорогою своихъ услугъ зависитъ прежде всего отъ размѣровъ остающейся у нея свободной неиспользованной транспортной способности, не поглощаемой существующимъ движеніемъ и слѣдовательно пропадающей совершенно безъ пользы. Затѣмъ изъ всего свободнаго, такъ сказать, запаса своихъ транспортныхъ услугъ желѣзная дорога необходимо выдѣляетъ разныя категоріи, сбытъ которыхъ для нея не одинаково настоятеленъ. Тѣ услуги, которыя сопряжены для самой желѣзной дороги съ меньшими непосредственными издержками (напр., вслѣдствіе количества или особенныхъ свойствъ предъявляемыхъ къ отправкѣ грузовъ), представляются для нея особенно выгодными и слѣдовательно сбытъ ихъ особенно желательнымъ. Затѣмъ при наличности цѣнныхъ грузовъ, оплачивающихъ болѣе высокій тарифъ, для дороги будутъ невыгодны перевозки менѣе цѣнныхъ грузовъ, способныхъ выдерживать лишь болѣе низкій тарифъ, хотя бы послѣдній покрывалъ даже съ нѣкоторымъ излишкомъ собственныя издержки дороги по этимъ перевозкамъ. Такимъ образомъ, для самихъ желѣзныхъ дорогъ ихъ транспортныя услуги необходимо распадаются въ отношеніи своей цѣнности на различныя категоріи въ зависимости отъ того чистаго дохода, который онѣ даютъ дорогамъ. Мы думаемъ, однако, что такое раздѣленіе различныхъ транспортныхъ услугъ желѣзныхъ дорогъ въ

отношеніи ихъ стоимости не только не противорѣчитъ, но даже требуется и общими интересами народнаго хозяйства. Едва ли, конечно, возможны сомнѣнія въ томъ, что для этихъ послѣднихъ интересовъ существенно важно, чтобы изъ двухъ родовъ перевозокъ, совершенно одинаковыхъ во всѣхъ отношеніяхъ, кромѣ вызываемыхъ ими самими издержекъ, были совершаемы именно тѣ, которыя требуютъ меньшихъ затратъ труда и капитала. Менѣе безспорнымъ представляется предпочтеніе, которое отдается желѣзными дорогами перевозкамъ товаровъ болѣе цѣнныхъ, оплачивающихъ болѣе дорогой тарифъ, предъ перевозками дешевыхъ массовыхъ товаровъ, выдерживающихъ лишь низкій тарифныя ставки. Нерѣдко приходится встрѣчать мнѣнія, что въ указанномъ предпочтеніи дорогихъ грузовъ, служащихъ для потребленія достаточныхъ классовъ, предъ грузами дешевыми, служащими для народнаго массоваго потребленія, и проявляется съ особенною рѣзкостью противорѣчіе „коммерческихъ“ интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами всего общества Мы не можемъ признать справедливости этого упрека. Онъ противорѣчитъ общей и общепринятой точкѣ зрѣнія, съ которой всегда оцѣнивается значеніе различныхъ производствъ и видовъ промышленности въ совокупномъ развитіи всей системы народнаго хозяйства. Въ этомъ отношеніи намъ никогда и ни отъ кого не приходилось слышать, чтобы общіе интересы требовали развитія и поощренія такихъ производствъ и промысловъ, которые изготовляютъ наименѣе цѣнные продукты и даютъ въ концѣ концовъ наименьшіе чистые доходы. Напротивъ того, признается аксіомою, что всякій переходъ въ сельскомъ хозяйствѣ отъ менѣе цѣнныхъ культуръ къ болѣе цѣннымъ, отъ менѣе прибыльныхъ производствъ къ болѣе прибыльнымъ, что всякое улучшеніе качествъ продуктовъ перерабатывающей или добывающей промышленности, возвышающее ихъ цѣнность и доходность производящихъ ихъ предпріятій и т. п., представляются безусловно выгодными не только для самихъ производителей, но и съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Мы думаемъ, что этотъ же масштабъ долженъ быть прилагаемъ и къ дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, представляющихъ одну изъ крупнѣйшихъ отраслей промышленности въ общей совокупности народнаго хозяйства. Требованіе, чтобы желѣзныя дороги предпочитали малоцѣнныя и малодоходныя перевозки предъ перевозками дорогими и дающими болѣе значительную чистую выручку, совершенно противорѣчитъ указанной общей точкѣ зрѣнія на условія хозяйственнаго прогресса страны и равносильно требованію, чтобы желѣзныя дороги посредствомъ своихъ тарифовъ не содѣйствовали, а, напротивъ того, противодѣйствовали возможно большему поднятію общей производительности народнаго хозяйства.

Такимъ образомъ, мы приходимъ къ заключенію, что общіе инте-

ресы народнаго хозяйства, требуя вообще наилучшаго использованія транспортныхъ силъ и средствъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ тѣмъ требуютъ, чтобы перевозились именно тѣ грузы и въ тѣхъ сообщеніяхъ, которыя даютъ наибольшія выгоды для народнаго хозяйства при наименьшихъ издержкахъ и наибольшемъ доходѣ для самихъ желѣзныхъ дорогъ. При всякихъ другихъ перевозкахъ, не удовлетворяющихъ этимъ требованіямъ, неизбѣжно будетъ имѣть мѣсто потеря болѣе или менѣе значительной стоимости желѣзнодорожныхъ транспортныхъ услугъ, хотя бы вырученныя провозныя платы не только покрывали, но даже и превышали собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ по этимъ перевозкамъ. Задача управленія желѣзнодорожными тарифами сводится къ назначенію такихъ провозныхъ платъ, которыя наиболѣе способствовали бы развитію перевозокъ въ указанномъ направленіи. Но какимъ образомъ это управленіе можетъ оцѣнивать выгоды и пользу каждой данной категоріи перевозокъ для всего экономическаго оборота, для общихъ интересовъ народнаго хозяйства? Мы думаемъ, что въ современномъ народномъ хозяйствѣ, основанномъ на самостоятельной дѣятельности частныхъ хозяйствъ, вступающихъ во взаимныя отношенія лишь по принципамъ частнаго возмезднаго товарообмѣна и преслѣдующихъ достиженіе возможно высшаго дохода, сказанныя выгоды, выражающія цѣнность желѣзнодорожныхъ услугъ, могутъ опредѣляться лишь платежною способностью грузовъ, т. е. способностью ихъ переносить издержки транспорта. Другихъ способовъ опредѣлить цѣнность перевозки, кромѣ согласія частныхъ хозяйствъ, предъявляющихъ на нее спросъ, заплатить за нее ту или другую цѣну, при настоящей системѣ экономической организаціи не имѣется и не можетъ быть.

Эта транспортная платежная способность поступающихъ на желѣзныя дороги товаровъ и даже ихъ мѣновая цѣнность нерѣдко въ сознаніи публики сближаются съ финансовою платежною способностью этихъ товаровъ и даже съ платежной способностью производящихъ ихъ отдѣльныхъ хозяйствъ. Вообще какъ въ публикѣ, такъ и въ печати, весьма распространено аналогизированіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ съ косвеннымъ и прямымъ обложеніемъ. Нерѣдко приходится слышать соображенія и доводы въ томъ смыслѣ, что „справедливо, чтобы грузъ, болѣе дорогой, платилъ больше, чѣмъ грузъ дешевый“, „справедливо, чтобы продукты крупныхъ промышленныхъ предпріятій облагались болѣе высокими провозными платами, чѣмъ продукты мелкой промышленности“, „справедливо, чтобы предметы массоваго потребленія недостаточныхъ классовъ платили за перевозку дешевле, чѣмъ предметы роскоши или комфорта, потребляемые преимущественно классами болѣе состоятельными“ и т. д., и т. д.

Соображенія этого рода обыкновенно дѣйствуютъ весьма подку-

пающимъ образомъ, потому что въ сознаніи публики они представляются имѣющими тѣ же основанія, на которыя опираются наиболѣе симпатичные руководящіе принципы современныхъ финансовыхъ системъ, въ силу которыхъ къ несенію тягостей государственнаго бюджета должны быть привлекаемы по возможности болѣе достаточные и богатые классы общества, притомъ каждое отдѣльное хозяйство пропорціонально его платежной способности, выражающейся въ получаемомъ имъ чистомъ доходѣ. Мы, съ своей стороны, признали бы вполнѣ справедливость упомянутыхъ тарифныхъ соображеній, еслибы вообще идеи и принципы финансоваго управленія могли быть прилагаемы къ установленію желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Однако, на самомъ дѣлѣ эти двѣ области государственныхъ доходовъ—отъ желѣзнодорожнаго хозяйства и отъ налоговъ прямыхъ и косвенныхъ — настолько различны, что стремленіе прилагать понятія и принципы фискальные къ разрѣшенію тарифныхъ вопросовъ объясняется, повидимому, лишь тѣмъ обстоятельствомъ, что какъ при установленіи налоговъ и податей, такъ и при установленіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ приходится имѣть дѣло съ понятіемъ платежной способности. Одинаковость этого термина, несмотря на огромное различіе матеріальнаго содержанія самаго понятія для обѣихъ областей, а также вообще наклонность смѣшивать терминологіи тарифную и податную, и служатъ источникомъ заблужденія.

Всякіе налоги имѣютъ своимъ основаніемъ и источникомъ благосостояніе платящаго населенія, а косвенные налоги въ частности еще и степень настоятельности той потребности, удовлетворенію которой служатъ облагаемые предметы. Размѣры желѣзнодорожныхъ тарифовъ, напротивъ того, не имѣютъ собственно никакого прямого и непосредственнаго отношенія къ благосостоянію тѣхъ или другихъ классовъ общества или къ благостоянію населенія тѣхъ или другихъ раіоновъ, но коренятся, какъ указано выше, въ различіяхъ условій производства, передвиженія, торговли и потребленія поступающихъ на желѣзныя дороги товаровъ. Поэтому мы видимъ сплошь и рядомъ, что какіе-либо продукты, обладающіе огромною платежною способностью въ податномъ отношеніи, отличаются въ то же время сравнительно весьма ограниченной транспортной платежной способностью. Примѣрами могутъ служить такіе предметы, какъ спиртъ, сахаръ, чай и другіе объекты косвеннаго обложенія. Размѣры налоговъ, которые выносятъ эти предметы, и тѣхъ тарифовъ, которые могутъ быть примѣнены къ перевозкѣ ихъ по желѣзнымъ дорогамъ, чрезвычайно различны. Напр., по дѣйствующему тарифу [1]), за повагонную перевозку

[1]) Тарифъ дорогъ I и II группъ. № 6719, изд. V, 1900 г. По классификаціи группа 102.

спирта по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ во внутреннихъ сообщеніяхъ взимается: на разстояніи въ 500 в. 23,33 коп. и на разстояніи въ 1,000 в. 31,67 коп. съ пуда. Одинъ пудъ поступающаго на желѣзныя дороги спирта содержитъ отъ 120 до 125 градусовъ безводнаго спирта и слѣдовательно подлежитъ оплатѣ акцизомъ приблизительно въ суммѣ 12 рублей. Такова огромная разница между настоящимъ акцизомъ и дѣйствующимъ желѣзнодорожнымъ тарифомъ, но она вполнѣ соотвѣтствуетъ огромной разницѣ между податной и транспортной платежными способностями спирта. Въ видѣ желѣзнодорожнаго тарифа со спирта не можетъ быть взято не только 12 руб. съ пуда, хотя бы даже при одновременной полной отмѣнѣ акциза, но даже 50—100 коп. при перевозкѣ на разстояніяхъ 500—1,000 верстъ. При настоящихъ условіяхъ и стоимости винокуренія въ различныхъ раіонахъ Россіи повышеніе дѣйствующаго тарифа на перевозку спирта только вдвое противъ существующаго размѣра неизбѣжно вызвало бы закрытіе многихъ существующихъ заводовъ, работающихъ на отдаленные рынки, и сосредоточеніе почти всей винокуренной промышленности на мѣстахъ потребленія спирта. Ясно, что самое богатое населеніе не станетъ платить за доставку спирта 50—100 коп. съ пуда, если при такомъ размѣрѣ тарифа привозный спиртъ окажется по своей цѣнѣ выше спирта мѣстнаго производства, и обратно, самое бѣдное населеніе, если оно вообще въ состояніи покупать какой-либо данный предметъ потребленія, будетъ оплачивать его доставку по высокому тарифу, если несмотря на это привозный продуктъ все таки обходится дешевле соотвѣтственныхъ продуктовъ мѣстнаго производства.

Еще меньше, чѣмъ отъ степени достатка населенія, зависитъ транспортная платежная способность грузовъ отъ размѣровъ чистаго дохода тѣхъ предпріятій, которыя эти грузы производятъ. Предпріятія, выпускающія грузы малоцѣнные, обладающіе ничтожной способностью переносить издержки перевозки, могутъ давать очень высокій чистый доходъ и постоянно развивать свое производство, тогда какъ отрасли промышленности, добывающія или изготовляющія предметы очень большой цѣнности, свободно оплачивающіе свой транспортъ по самымъ высокимъ тарифамъ, могутъ находиться въ данный моментъ въ упадкѣ и приносить предпринимателямъ совершенно ничтожные доходы. Характерный примѣръ въ этомъ отношеніи представляютъ у насъ въ послѣдніе годы каменноугольное дѣло и золотопромышленность.

Такимъ образомъ, транспортная платежная способность грузовъ, будучи въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ перевозки прямо пропорціональна тѣмъ выгодамъ, которыхъ отправитель разсчитываетъ достигнуть съ помощью этой перевозки, не стоитъ ни въ какомъ непосредственномъ отношеніи ни съ платежными силами населенія, ни съ

чистою доходностью отдѣльныхъ предпріятій. Поэтому и система тарифовъ, основанная на транспортной платежной способности перевозимыхъ грузовъ, не можетъ служить пригоднымъ орудіемъ для разрѣшенія тѣхъ или иныхъ задачъ финансовой и соціальной политики. Эти обѣ отрасли государственной политики располагаютъ своими спеціальными прямыми средствами для воздѣйствія на народную жизнь, болѣе приспособленными, а потому и болѣе дѣйствительными для достиженія соотвѣтственныхъ задачъ, чѣмъ желѣзнодорожные тарифы. Система тарификаціи по цѣнности транспортныхъ услугъ, опредѣляемой по соображенію со всею совокупностью условій производства, торговли и потребленія страны, имѣетъ свое историческое и культурное призваніе, дающее ей полное оправданіе съ точки зрѣнія общихъ интересовъ. Отвлеченно разсуждая, обыкновенно всѣ признаютъ, что экономическая жизнь каждаго культурнаго народа находится и должна находиться въ процессѣ постояннаго развитія. Этотъ необходимый историческій процессъ развитія народнаго хозяйства выражается, между прочимъ, въ постоянной смѣнѣ и преобладаніи однихъ сельскохозяйственныхъ и промышленно-фабричныхъ производствъ надъ другими, въ постоянномъ измѣненіи какъ общаго экономическаго характера, такъ въ особенности взаимныхъ соотношеній и сравнительнаго значенія различныхъ производительныхъ раіоновъ, въ постоянномъ возникновеніи новыхъ производствъ и новыхъ потребностей и т. п. Стремленіе задержать этотъ естественный и необходимый процессъ экономическаго развитія не могло бы быть ни въ какомъ случаѣ оправдано съ точки зрѣнія общихъ интересовъ, такъ какъ оно привело бы къ остановкѣ и упадку развитія производительныхъ силъ всей страны и ослабило бы ея положеніе въ конкурренціи съ другими народами Но и прямое вторженіе и непосредственное руководительство со стороны правительственной власти путемъ тарифныхъ мѣропріятій представляется въ этомъ дѣлѣ, по нашему мнѣнію, крайне опаснымъ и въ концѣ концовъ вреднымъ. Желѣзнодорожные тарифы не должны быть обращаемы въ орудіе общей экономической политики государства. Едва ли когда-нибудь будутъ установлены точныя и ясныя правила, по которымъ можно было бы съ достаточнымъ успѣхомъ непрерывно регулировать и направлять весь сложный ходъ и развитіе народнаго хозяйства. Никогда нельзя сказать, что такая-то отрасль промышленности или такой то производительный раіонъ уже достигли достаточнаго развитія и что необходимо тарифными мѣрами задержать ихъ дальнѣйшее развитіе и оградить другія отрасли промышленности или другіе раіоны отъ ихъ конкурренціи. Если же такое вмѣшательство въ экономическую жизнь на самомъ дѣлѣ будетъ допущено, то во всякомъ случаѣ получится искусственная поддержка и поощреніе однихъ элементовъ и факторовъ народнаго хозяйства

какъ за счетъ другихъ такихъ же элементовъ и факторовъ, такъ и за счетъ капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами. Система установленія тарифовъ по цѣнности транспортныхъ услугъ не только свободна отъ указанныхъ опасностей и недостатковъ, но даже оказывается вполнѣ соотвѣтствующей условіямъ свободнаго и естественнаго развитія народнаго хозяйства въ томъ направленіи, которое въ каждый данный моментъ наиболѣе согласно съ основнымъ общимъ интересомъ всей экономической жизни страны—поднятіемъ ея производительныхъ силъ и наилучшей ихъ утилизаціей. По этой системѣ провозныя платы назначаются по цѣнности транспортныхъ услугъ, опредѣляемой самимъ экономическимъ оборотомъ, т. е. соотвѣтственно запросу и оцѣнкѣ, предъявляемыхъ въ отношеніи этихъ транспортныхъ услугъ со стороны различныхъ отраслей промышленности и различныхъ производительныхъ раіоновъ. Поэтому тарифы, основанные на цѣнности транспортныхъ услугъ, необходимо являются всегда приспособленными къ мѣняющимся условіямъ и потребностямъ экономической жизни страны, и, такимъ образомъ, не только не задерживаютъ и не извращаютъ естественнаго и наиболѣе выгоднаго въ общихъ интересахъ развитія народнаго хозяйства, но, напротивъ, служатъ необходимымъ факторомъ этого развитія, обезпечивающимъ именно указанный наиболѣе желательный его характеръ.

Обусловливаясь, такимъ образомъ, самымъ существомъ современнаго производства и обращенія, тарификація по цѣнности является неразрывно связанной съ основными началами современной хозяйственной системы и потому должна сохраняться и на будущее время, отнюдь не уступая мѣста, съ постепеннымъ усиленіемъ обращенія и желѣзнодорожныхъ перевозокъ, системѣ назначенія среднихъ однообразныхъ ставокъ для предметовъ различныхъ цѣнностей, какъ это полагаетъ, напр., Фр Ульрихъ [1]). Послѣдній указываетъ, что вообще чѣмъ слабѣе движеніе, тѣмъ тарификація по цѣнности является болѣе выраженной и болѣе точной; напротивъ того, чѣмъ интенсивнѣе становится движеніе, тѣмъ болѣе можетъ быть уменьшено число классовъ по цѣнности и тѣмъ болѣе тарификація можетъ приближаться къ установленію среднихъ тарифовъ для всѣхъ товаровъ. Мотивируетъ это Ульрихъ слѣдующимъ образомъ. Чѣмъ интенсивнѣе становится движеніе, тѣмъ болѣе начинаютъ преобладать массовые малоцѣнные грузы, перевозимые по низкимъ тарифамъ, притомъ не только по своему количеству, но и по доставляемой дорогѣ выручкѣ; въ то же время значеніе дорогихъ товаровъ и значеніе различій по классамъ умаляется. То же самое происходитъ и въ движеніи пассажи-

[1]) Fr. Ulrich Traité général des tarifs etc., стр 61

ровъ, благодаря все возрастающему значенію пассажировъ низшихъ классовъ. Это ослабленіе значенія классификаціи по цѣнности совершается въ отношеніи перевозки товаровъ путемъ деклассированія ихъ, т. е. путемъ перемѣщенія статей болѣе высокихъ тарифныхъ классовъ въ болѣе низкіе классы, такъ что въ концѣ концовъ высшіе классы исчезаютъ частью или даже цѣликомъ; въ отношеніи перевозки пассажировъ оно выражается, равнымъ образомъ, исчезновеніемъ высшихъ классовъ. Кромѣ того, значеніе классификаціи по цѣнности уменьшается и естественно должно уменьшиться, по мнѣнію Ульриха, когда перемѣнная часть тарифа сократится чувствительнымъ образомъ, благодаря полному или частичному устраненію оплаты процентовъ по капиталу сооруженія и когда, такимъ образомъ, исчезнетъ основной мотивъ для индивидуализаціи тарифовъ.

По поводу этихъ послѣднихъ надеждъ Ульриха мы можемъ только сослаться на изложенныя уже ранѣе въ настоящемъ трудѣ соображенія о томъ, что раздѣленіе издержекъ желѣзнодорожнаго хозяйства на расходы по оплатѣ и погашенію капиталовъ и на расходы, связанные непосредственно съ перевозками, имѣетъ въ сущности значеніе лишь для опредѣленія крайняго предѣла возможнаго пониженія тарифныхъ ставокъ, но отнюдь не опредѣляетъ размѣра тарифовъ вообще. Кромѣ того, исчезновеніе надобности оплачивать проценты и погашеніе капиталовъ сооруженія не можетъ и не должно вліять ни на цѣны желѣзнодорожныхъ услугъ, ни на размѣры доходности желѣзныхъ дорогъ. Что же касается указанія Ульриха на процессъ постепеннаго уменьшенія числа классовъ, совершающагося параллельно усиленію значенія массовыхъ малоцѣнныхъ товаровъ не только въ общемъ количествѣ перевозокъ, но и для доходовъ желѣзныхъ дорогъ, то нельзя не признать, что фактъ усилившагося обращенія къ среднимъ тарифнымъ нормамъ отмѣчается Ульрихомъ въ отношеніи Германіи дѣйствительно вѣрно. Но правиленъ ли такой образъ дѣйствія, необходимо ли вытекаетъ онъ изъ самого существа дѣла и соотвѣтствуетъ ли интересамъ наибольшей доходности желѣзныхъ дорогъ,—этихъ вопросовъ Ульрихъ не касается. Изъ того обстоятельства, что перевозки болѣе дорогихъ товаровъ возрастаютъ менѣе быстро, хотя относительно онѣ все-таки значительно увеличиваются, нельзя вывести заключенія, что слѣдуетъ отказаться отъ принятія въ соображеніе при установленіи цѣнъ провоза различія въ цѣнности различныхъ категорій грузовъ Тарификація по цѣнности имѣетъ одинаковое право и смыслъ существованія какъ при слабомъ, такъ и при сильномъ движеніи. Если, какъ полагаютъ Саксъ, а вслѣдъ за нимъ и Ульрихъ, происхожденіе ея обусловлено особеннымъ характеромъ экономическаго строя и эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ предпріятій, то вѣдь эти условія возникновенія системы

тарификаціи по цѣнности вовсе не измѣняются съ появленіемъ интенсивнаго движенія. Наблюдаемые въ нѣкоторыхъ мѣстахъ случаи деклассифированія и установленія среднихъ нормъ являются на самомъ дѣлѣ крупною ошибкой, которая объясняется частью недостаточнымъ пониманіемъ истиннаго существа тарификаціи по цѣнности и стремленіемъ приравнивать тарифы къ государственнымъ пошлинамъ, частью же бюрократическою косностью и склонностью къ всеобщему схематизированію, благодаря которому при усиленіи малоцѣнныхъ перевозокъ не было установлено новыхъ тарифныхъ классовъ соотвѣтственно цѣнности вновь появившихся массовыхъ грузовъ. Примѣненіе среднихъ тарифныхъ ставокъ можетъ быть вообще оправдываемо лишь въ тѣхъ случаяхъ, въ которыхъ все движеніе отличается однороднымъ характеромъ грузовъ, слѣдовательно, напр., каменноугольныхъ, фабрично-заводскихъ и т п., или на городскихъ дорогахъ, служащихъ для ближайшихъ сообщеній, словомъ тамъ, гдѣ все движеніе спеціализировалось, гдѣ перевозимые грузы однородны по цѣнности, а потому и транспортныя услуги также имѣютъ одинаковую цѣнность. Но ставить во главѣ тарифнаго дѣла, говоритъ Вейксъ-Глонъ, требованіе среднихъ тарифныхъ ставокъ для всѣхъ грузовъ, требованіе простоты тарифовъ во что бы ни стало и т. п.—это верхъ бюрократическаго тарифнаго искусства, избирающаго форму вмѣсто содержанія [1]). Въ дѣйствительной жизни имѣетъ мѣсто лишь однородность фактовъ и отношеній, но никакъ не ихъ равенство и одинаковость, а потому установленіе тарифовъ по среднимъ нормамъ для всѣхъ товаровъ, независимо отъ ихъ цѣнности, стоитъ въ противорѣчіи съ основными принципами самой жизни и содержитъ въ себѣ глубокую несправедливость. Вредъ отъ примѣненія этой системы какъ въ экономическомъ, такъ и въ финансовомъ отношеніяхъ далеко перевѣшиваетъ ея чисто внѣшнія и формальныя удобства.

[1]) Fr. zu Weichs-Glon Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel. Стр. 168

Глава XI.

Установленіе тарифовъ по принципамъ, отвѣчающимъ охранительно-покровительственнымъ задачамъ желѣзнодорожной тарификаціи: государственно-экономическая цѣнность перевозимыхъ грузовъ и издержки производства промышленности, какъ основанія для назначенія провозныхъ платъ.

Мы разсмотрѣли два основные принципа установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ—построеніе ихъ на основаніи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ и на основаніи платежной способности перевозимыхъ грузовъ. Ни одинъ изъ этихъ принциповъ, какъ мы видѣли, не оказывается пригоднымъ для построенія тарифовъ, если послѣдніе разсматриваются какъ простое орудіе экономической или соціальной политики. Тарифы, построенные какъ на основаніи собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и на основаніи платежной способности перевозимыхъ грузовъ, даютъ въ практическомъ примѣненіи свои неизбѣжные опредѣленные результаты, которые лишь случайно могутъ совпадать съ тѣми задачами экономической или соціальной политики, которыя въ каждый данный моментъ преслѣдуются государственной властью. Однако, въ самой природѣ этихъ принциповъ не содержится такихъ элементовъ, благодаря которымъ получалось бы надлежащее приспособленіе тарифныхъ ставокъ къ разрѣшенію упомянутыхъ задачъ воздѣйствія на ходъ народной жизни. Между тѣмъ въ новѣйшее время, какъ указано въ одной изъ предыдущихъ главъ, за послѣдовавшимъ формальнымъ упорядоченіемъ тарифнаго дѣла, въ особенности у насъ въ Россіи и въ Германіи, чаще и чаще предъявляются требованія, чтобы желѣзнодорожные тарифы служили орудіемъ общей экономической и соціальной политики государства, чтобы главнымъ своимъ назначеніемъ они имѣли вообще удовлетвореніе различныхъ потребностей народной и государственной жизни, но не ограничивались простымъ удовлетвореніемъ потребностей страны въ пространственномъ перемѣщеніи людей и грузовъ.

Въ предыдущемъ изложеніи мы посвятили уже одну главу настоящаго труда спеціальному разсмотрѣнію вопроса о томъ, насколько, съ точки зрѣнія общихъ принциповъ экономической политики и основныхъ законовъ народнаго хозяйства, представляется желательной и

допустимой система управленія желѣзнодорожными тарифами, ставящая себѣ основной задачей непосредственное и постоянное руководительство ходомъ экономической жизни страны и удовлетвореніе, посредствомъ желѣзныхъ дорогъ, различныхъ народныхъ и государственныхъ потребностей. Разрѣшивши этотъ вопросъ безусловно въ отрицательномъ смыслѣ, мы не будемъ болѣе возвращаться къ нему, но считаемъ необходимымъ коснуться вопроса о тѣхъ принципахъ, которые могли бы быть положены въ основаніе назначенія провозныхъ платъ, если признается необходимымъ принять сказанную систему управленія желѣзнодорожными тарифами. Ясно, что основаніями для построенія тарифовъ въ такомъ случаѣ не могутъ служить ни собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ, ни платежная способность перевозимыхъ грузовъ, и мы думаемъ, что ни чѣмъ инымъ, какъ простымъ недоразумѣніемъ и недостаточнымъ знакомствомъ съ существомъ желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла можно объяснить нерѣдко встрѣчающіяся въ средѣ защитниковъ тарифнаго покровительства заявленія — со стороны однихъ, что они признаютъ справедливымъ, чтобы „болѣе дорогіе товары оплачивали болѣе высокіи тарифъ, чѣмъ товары дешевые", а со стороны другихъ, напротивъ того, чрезвычайно настойчивыя требованія, чтобы размѣры провозныхъ платъ исчислялись по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ въ зависимости отъ такихъ „естественныхъ" элементовъ перевозки, какъ вѣсъ или объемъ груза, разстояніе перевозки, скорость и т. п.

Обращаясь къ разсмотрѣнію тѣхъ принциповъ построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые могли бы быть признаны наиболѣе отвѣчающими покровительственной системѣ желѣзнодорожной тарификаціи, мы должны прежде всего констатировать, что самое обозрѣніе такихъ принциповъ представляется чрезвычайно затруднительнымъ, потому что они до сихъ поръ никѣмъ изъ защитниковъ упомянутой системы даже не формулированы и никакой разработкѣ не подвергались. Поэтому приходится частью извлекать ихъ изъ отдѣльныхъ замѣчаній, встрѣчающихся у различныхъ авторовъ, частью же просто догадываться о нихъ по тѣмъ требованіямъ, которыя предъявляются къ желѣзнодорожнымъ тарифамъ въ различныхъ частныхъ случаяхъ.

Что касается прямыхъ указаній на принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какъ орудія государственнаго воздѣйствія на экономическую и социальную жизнь, то въ этомъ отношеніи встрѣчаются собственно лишь указанія на необходимость основывать тарифныя ставки на „общемъ хозяйственномъ значеніи перевозимыхъ товаровъ" или „на государственно-экономической цѣнности грузовъ". Послѣднее понятіе развивается довольно подробно Вейксъ-Глономъ [1]).

[1]) Fr. zu Weichs-Glon. Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel Стр. 171—173.

Хотя и при государственномъ хозяйствѣ, говоритъ онъ, классификація по принципу цѣнности должна по общему правилу при всякихъ обстоятельствахъ сохранять свою силу, но мѣновая цѣнность перевозимыхъ грузовъ не можетъ составлять здѣсь единственнаго критерія. Понятіе мѣновой цѣнности возникаетъ непосредственно изъ взаимодѣйствія отдѣльныхъ частныхъ хозяйствъ, отличается субъективнымъ характеромъ и потому не можетъ имѣть для государственнаго хозяйства главнаго значенія при расцѣнкѣ товаровъ, при распредѣленіи ихъ по тарифнымъ классамъ. Такое значеніе въ этомъ случаѣ можетъ принадлежать только государственно-экономической цѣнности транспортируемыхъ товаровъ. Это новое понятіе получается отъ введенія въ вопросъ о цѣнности объективной точки зрѣнія. Государственно-экономическая цѣнность предмета возникаетъ, съ одной стороны, изъ соотношенія между государственнымъ хозяйствомъ и обнимаемыми имъ частными хозяйствами, съ другой же стороны,—изъ соотношенія между различными государственными хозяйствами. По перваго рода отношеніямъ государственно экономическая цѣнность предмета опредѣляется важностью и положеніемъ его производства въ общей совокупности національной продукціи, а также потребительною цѣнностью предмета, размѣрами и распространенностью потребности, которую онъ удовлетворяетъ, наконецъ, значеніемъ удовлетворенія этой потребности. По отношеніямъ второго рода, т. е. между различными государственными хозяйствами государственно-экономическая цѣнность предмета опредѣляется значеніемъ тѣхъ выгодъ, которыя могутъ получиться для государства или для входящихъ въ его составъ отдѣльныхъ хозяйствъ изъ положенія, занимаемаго этимъ предметомъ на міровомъ рынкѣ Вопросъ о распредѣленіи товаровъ по классамъ имѣетъ огромное принципіальное значеніе; въ способѣ разрѣшенія его выражается основная тенденція тарифной политики. Классифицированіе товаровъ по ихъ государственно-экономической цѣнности впервые дѣлаетъ возможнымъ приспособиться въ этой области къ фактически существующимъ хозяйственнымъ отношеніямъ, что большею частью не могло бы быть достигнуто при классифицированіи по мѣновой цѣнности. Примѣромъ можетъ служить классифицированіе хлѣба въ зернѣ и перемолочныхъ продуктовъ На основаніи принципа мѣновой цѣнности обработанный продуктъ долженъ быть отнесенъ въ болѣе высокій классъ, т. е. долженъ быть таксируемъ дороже, чѣмъ сырой матеріалъ, и часто это и есть правильный образъ дѣйствій. Однако, въ нѣкоторыхъ случаяхъ можетъ оказаться много важныхъ государственныхъ соображеній, какъ, напримѣръ, поддержаніе существующихъ мукомольныхъ предпріятій, содѣйствіе вывозу переработанныхъ продуктовъ и т. п., которые говорятъ въ пользу того, чтобы отнести оба продукта въ одинъ и тотъ же классъ и, такимъ образомъ, поощрить

въ интересахъ сельскаго хозяйства перемолъ на мѣстахъ производства зерна и утилизированіе отбросовъ на кормъ мѣстнаго скота. Въ общемъ можно сказать, что въ государственно-экономической скалѣ цѣнностей орудія производства, а также продукты добывающей и земледѣльческой промышленности, въ особенности хлѣба, занимаютъ самое высокое мѣсто; въ пользу этого говорятъ и важныя соціально-политическія соображенія. Сырой матеріалъ для фабричнаго производства, а также уголь равнымъ образомъ относятся къ самымъ высшимъ классамъ Напротивъ того, важнѣйшіе предметы потребленія попадаютъ уже въ сосѣдніе классы, а полуфабрикаты и готовыя издѣлія слѣдуетъ относить въ низшіе классы. Здѣсь уже выступаетъ на первый планъ мѣновая цѣнность предметовъ какъ опредѣляющій моментъ въ классифицированіи, потому что какъ бы даже ни было важно въ государственномъ отношеніи производство его внутри страны, но всякая тарифная льгота, предоставленная именно на этомъ основаніи, осталась бы по своей незначительности несомнѣнно безъ всякаго вліянія на производство и сбытъ этого продукта, а, слѣдовательно пошла бы всецѣло въ пользу торговцевъ и явилась бы безцѣльнымъ пожертвованіемъ государственнаго дохода.

Построенная по такимъ принципамъ классификація и выражаетъ, по мнѣнію Вейксъ-Глона [1]), цѣли государственно-экономической тарифной политики, заключающіяся, съ одной стороны, въ томъ, чтобы были достигнуты наибольшія выгоды въ отношеніи общихъ государственныхъ задачъ, а съ другой—были предоставлены и относительно наибольшіе полезные результаты отдѣльнымъ частнымъ хозяйствамъ. При этомъ Вейксъ-Глонъ замѣчаетъ, что для системы классификаціи по государственно-экономической цѣнности представляется характеристичнымъ то обстоятельство, что въ противоположность частнохозяйственной классификаціи, основанной преимущественно на мѣновой цѣнности, по сказанной классификаціи для высшихъ классовъ устанавливаются наиболѣе низкія, а для низшихъ классовъ—наиболѣе высокія тарифныя ставки.

Таковъ принципъ государственно-экономической желѣзнодорожной тарификаціи по объясненію Вейксъ-Глона. Мы изложили почти все, что говоритъ онъ объ этомъ принципѣ во всей своей книгѣ, и не можемъ не замѣтить, что принципъ этотъ обоснованъ названнымъ авторомъ слишкомъ недостаточно. Гдѣ и кѣмъ опредѣляется государственно экономическая цѣнность различныхъ товаровъ, обращающихся въ странѣ? Въ чемъ находитъ себѣ объективное выраженіе этотъ совершенно новый видъ товарной цѣнности, впервые устанавливаемый Вейксъ Глономъ? Въ

---

[1]) Ib 51, стр 173.

объясненіяхъ Вейксъ-Глона мы не находимъ никакого отвѣта на эти вопросы; напротивъ того, изъ этихъ объясненій можно видѣть, что терминъ „государственно экономическая цѣнность“ въ сущности не соотвѣтствуетъ никакое опредѣленное экономическое понятіе, но что этотъ терминъ обнимаетъ собою всю совокупность взглядовъ правительственной власти на условія и нужды народнаго хозяйства, на относительную важность различныхъ отраслей промышленности для удовлетворенія внутреннихъ потребностей и для внѣшней торговли и т д и т. д Соотвѣтственно съ этими взглядами, а не съ какой-то фантастической государственно-экономической цѣнностью, и будутъ опредѣляться размѣры тарифныхъ ставокъ для разныхъ грузовъ, если бы была принята система тарификаціи по этой цѣнности. Но если, такимъ образомъ, „государственно-экономическая цѣнность“ не имѣетъ ни объективнаго основанія, ни объективнаго выраженія своей величины, то она и не можетъ служить на практикѣ руководящимъ принципомъ для управленія желѣзнодорожными тарифами. Выставленіе Вейксъ-Глономъ принципа, построенія тарифовъ по „государственно-экономической цѣнности“ не можетъ даже не вызвать недоумѣнія, потому что этотъ принципъ рѣшительно несогласимъ съ его основными взглядами на задачи и основанія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, которые онъ совершенно опредѣленнымъ и послѣдовательнымъ образомъ развиваетъ на протяженіи всего своего труда „о финансовой и социальной природѣ современныхъ средствъ сообщенія“. Взгляды эти сводятся къ тому, что управленіе желѣзными дорогами, не только частными, но и государственными, должно стремиться къ полученію возможно высшаго чистаго дохода и что основаніемъ для построенія тарифовъ хотя практически и можетъ служить мѣновая цѣнность грузовъ, но на самомъ дѣлѣ является цѣнность самихъ транспортныхъ услугъ, оказываемыхъ желѣзными дорогами Несогласимость этихъ основныхъ началъ съ понятіемъ „государственно-экономической цѣнности“ и недоумѣніе, вызываемое этимъ послѣднимъ понятіемъ, еще болѣе усиливаются замѣчаніями, которыя дѣлаются Вейксъ-Глономъ относительно необходимости тарификаціи исключительно по цѣнности (reine Werthtarifirung). Комбинированная система тарификаціи—по цѣнности и по относительной тарѣ—признается имъ безусловно ошибочной; эти два принципа противорѣчатъ одинъ другому и уничтожаютъ результаты другъ друга. Чтобы тарификація по цѣнности могла принести свои полезные результаты и чтобы она обезпечивала достиженіе задачъ государственно экономической тарификаціи, безусловно необходимо, по его мнѣнію, чтобы распредѣленіе товаровъ по классамъ производилось исключительно на основаніи цѣнностей и чтобы сюда не были примѣшиваемы никакіе другіе критеріи, какъ это дѣлается въ настоящее время желѣзными

дорогами и пароходствами, практикующими сказанную комбинированную систему [1]).

Эм. Саксъ [2]) также упоминаетъ, что иногда на-ряду съ мѣновою стоимостью товара выставляется такой моментъ, какъ „общее хозяйственное значеніе предмета“, и съ своей стороны высказываетъ, что рѣшающее значеніе въ дѣлѣ тарификаціи должно принадлежать единственно мѣновой цѣнности, въ которой находятъ свой масштабъ и всѣ другіе моменты, подобные приведенному.

Такимъ образомъ, ни „государственно-экономическая цѣнность“, ни „общее хозяйственное значеніе“ предметовъ, поступающихъ на желѣзныя дороги, не могутъ, по нашему мнѣнію, служить на практикѣ сколько-нибудь удовлетворительнымъ основаніемъ для построенія тарифовъ, имѣющихъ цѣлью опредѣленное воздѣйствіе на ходъ экономической жизни и на развитіе различныхъ отраслей народнаго хозяйства. Болѣе точный и объективный критерій для выработки такихъ тарифовъ можетъ дать примѣненіе того же принципа, по которому вырабатываются тарифныя ставки въ системѣ таможеннаго покровительства. Таможенные тарифы этой системы имѣютъ одну общую цѣль—уравненіе условій конкурренціи произведеній туземной промышленности съ однородными иностранными продуктами, причемъ средствами для такого уравненія условій служитъ или установленіе таможенныхъ пошлинъ на ввозимые иностранные товары, или предоставленіе экспортныхъ премій вывозимымъ туземнымъ продуктамъ. Таможенныя пошлины являются новымъ добавочнымъ элементомъ къ издержкамъ производства и доставки чужеземныхъ продуктовъ и должны возвышать цѣну послѣднихъ до такого уровня, который соотвѣтствуетъ условіямъ и издержкамъ мѣстнаго производства и торговли. Экспортныя преміи, напротивъ того, представляютъ собою принятіе на счетъ казны нѣкоторой доли издержекъ производства и доставки мѣстныхъ продуктовъ на иностранные рынки, съ цѣлью понизить цѣну этихъ послѣднихъ до уровня заграничныхъ цѣнъ. Такимъ образомъ, какъ таможенныя пошлины, такъ и экспортныя преміи въ отношеніи своего размѣра должны имѣть основаніемъ по возможности точное исчисленіе издержекъ производства и торговли данными продуктами на родинѣ и заграницею. Примѣненіемъ такого же принципа къ построенію желѣзнодорожныхъ тарифовъ можно, по крайней мѣрѣ, до нѣкоторой степени, достигнуть результатовъ, аналогичныхъ съ результатами, достигаемыми посредствомъ таможенныхъ пошлинъ и экспортныхъ премій, а именно уравненія издержекъ и условій производства и торговли какими-либо продуктами въ пунктахъ ихъ отправленія и въ пунктахъ назначенія.

[1]) Ib., стр. 177.

[2]) Die Verkehrsmittel. B. II, стр. 421.

Обратимся къ разсмотрѣнію по существу принципа построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ по издержкамъ производства и торговли въ различныхъ отрасляхъ народной промышленности. Прежде всего нельзя не напомнить, что задача таможеннаго покровительства далеко не такъ обширна и трудна, какъ задача покровительства посредствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Послѣднее не только обнимаетъ охрану и поддержку туземной промышленности въ ея конкурренціи съ промышленностью заграничной, чѣмъ собственно и исчерпывается задача таможенныхъ мѣръ, но имѣетъ главной своей цѣлью регулированіе всего хода народнаго хозяйства, содѣйствіе развитію всѣхъ отраслей промышленности, пользующихся услугами желѣзныхъ дорогъ, огражденіе однихъ производительныхъ раіоновъ отъ конкурренціи другихъ и т. д., и т. д. Соотвѣтственно съ этимъ чрезвычайнымъ расширеніемъ поля дѣйствія затрудняется въ огромной степени и примѣненіе упомянутаго принципа къ исчисленію размѣровъ тарифныхъ ставокъ. Желѣзнодорожные тарифы вообще захватываютъ хозяйственную жизнь гораздо шире и глубже, чѣмъ тарифы таможенные Тогда какъ послѣдніе имѣютъ своимъ предметомъ лишь нѣкоторыя отрасли промышленности и предоставляютъ всѣмъ предпріятіямъ страны по каждому покровительствуемому производству равномѣрную охрану или поддержку въ видѣ одинаковыхъ таможенныхъ ставокъ или экспортныхъ премій, вліяніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ распространяется собственно на всѣ отрасли промышленности и на всѣ классы населенія, причемъ для каждой мѣстности и даже нерѣдко для отдѣльныхъ предпріятій по необходимости устанавливаются особыя провозныя платы. Поэтому при выработкѣ той или другой таможенной мѣры исчисленіе издержекъ производства и вообще выясненіе сравнительныхъ условій конкурренціи должно быть произведено лишь въ отношеніи двухъ раіоновъ производства (главнѣйшаго туземнаго и наиболѣе сильнаго иностраннаго), при выработкѣ же тарифовъ желѣзнодорожныхъ, эти исчисленія должны обнимать всю совокупность производительныхъ мѣстностей и отдѣльныхъ пунктовъ

Выше мы уже видѣли, съ какими вообще трудностями сопряжены всякія исчисленія собственныхъ издержекъ производства на каждую единицу продукта, какой условностью и приблизительнымъ характеромъ необходимо отличаются всѣ исчисленія этого рода Понятно, въ виду этого, что принятію всякихъ таможенныхъ мѣръ предшествуютъ весьма обширныя и сложныя статистико-экономическія изслѣдованія. Хотя эти предварительныя работы и не даютъ все-таки вполнѣ точныхъ и достовѣрныхъ данныхъ, но таможенное покровительство легче мирится съ такими данными какъ по тому, что, обнимая всю совокупность отечественной производительности и не подавляя въ ея средѣ внутренней конкурренціи, оно можетъ довольствоваться

извѣстной степенью приближенія, такъ и по тому, что обыкновенно оно разсчитывается на болѣе или менѣе продолжительные періоды времени. Регулированіе же внутренней конкурренціи и вообще поддержка внутренней промышленности посредствомъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, съ одной стороны, нуждается въ болѣе точныхъ данныхъ относительно издержекъ производства, а, съ другой стороны, полученіе этихъ данныхъ для цѣлей тарифнаго управленія гораздо труднѣе. Точность данныхъ представляется особенно важной, потому что желѣзнодорожные тарифы подчиняютъ своему вліянію все промышленное соперничество, а не только конкурренцію со стороны иностраннаго ввоза. Трудность же полученія такихъ данныхъ обусловливается уже самымъ характеромъ желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла, отличающагося гораздо большею подвижностью, чѣмъ таможенные тарифы, и потому не допускающаго возможныхъ въ той области обширныхъ и сложныхъ предварительныхъ работъ. Управленіе желѣзнодорожными тарифами по необходимости должно довольствоваться въ отношеніи знакомства съ издержками и условіями производства и сбыта или общеизвѣстными матеріалами, фактами, признаками и т. под., или же должно обращаться за необходимыми свѣдѣніями къ самимъ промышленникамъ и торговцамъ, заинтересованнымъ въ установленіи того или другого тарифа. Что касается матеріаловъ перваго рода, то они безусловно заслуживаютъ вниманія, когда дѣло идетъ о крупныхъ производительныхъ раіонахъ, о среднихъ величинахъ для многихъ предпріятій, и когда принимаемыя на основаніи этихъ данныхъ мѣры предназначаются на болѣе или менѣе продолжительные періоды времени. Во всякомъ случаѣ эти данныя могутъ служить при выработкѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ лишь какъ одинъ изъ элементовъ въ общей совокупности соображеній, основанныхъ на практическомъ опытѣ примѣненія прежнихъ тарифовъ, на данныхъ о желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, о товарныхъ цѣнахъ, о стоимости желѣзнодорожныхъ услугъ. Но при разрѣшеніи частныхъ тарифныхъ вопросовъ, при установленіи тарифовъ для отдѣльныхъ станцій или небольшихъ производительныхъ раіоновъ, основываться на общеизвѣстныхъ фактахъ и матеріалахъ значитъ завѣдомо рѣшаться на принятіе запоздалыхъ тарифныхъ мѣръ, не отвѣчающихъ уже положенію дѣла въ данный моментъ. Что же касается свѣдѣній, даваемыхъ заитересованными представителями промышленности и торговли, то къ такимъ свѣдѣніямъ необходимо относиться съ крайней осторожностью, потому что помимо возможныхъ ошибокъ съ ихъ стороны всякія свѣдѣнія и данныя этого рода въ огромномъ большинствѣ случаевъ представляются чрезвычайно односторонними, тенденціозными, направленными для поддержанія благопріятныхъ для заинтересованныхъ лицъ мѣръ во что бы то ни стало. Изъ личнаго опыта мы знаемъ даже такой

случай, что представители одной и той же отрасли промышленности, притомъ почти въ одно и то же время, давали совершенно различную характеристику положенія и условій этой промышленности, — съ одной стороны въ тарифномъ совѣщаніи, въ которомъ они, желая добиться тарифныхъ льготъ и пониженій, рисовали положеніе своихъ предпріятій весьма угнетеннымъ, а съ другой стороны,—въ совѣщаніи, въ которомъ рѣчь шла объ оцѣнкѣ этихъ предпріятій и объ открытіи имъ кредита, давали прямо противоположную картину. Управленіе желѣзнодорожными тарифами, хотя нерѣдко и имѣетъ достаточныя основанія къ тому, чтобы отнестись критически къ заявленіямъ представителей промышленности и торговли и отказать имъ въ полномъ довѣріи, однако, лишь въ рѣдкихъ случахъ располагаетъ своими самостоятельными данными, по которымъ оно могло бы сколько-нибудь точно опредѣлить мѣру необходимой тарифной поддержки Въ особенности это трудно для правительственныхъ учрежденій, завѣдывающихъ тарифами крупной рельсовой сѣти. Но нѣкоторые писатели и опытные желѣзнодорожные дѣятели отрицаютъ возможность этого и для отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ дирекціи.

Въ VII главѣ настоящаго труда нами приведены относящіяся къ этому вопросу мнѣніе извѣстнаго австрійскаго министра путей сообщенія Билинскаго и заключеніе австрійской тарифной анкеты 1883 года, рѣшительно отрицающія возможность для желѣзныхъ дорогъ составить себѣ правильное сужденіе о возможныхъ конъюнктурахъ въ различныхъ отрасляхъ торговли и промышленности. Эти мнѣнія представляются безусловно правильными, если рѣчь идетъ о крайнемъ индивидуализированіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ въ пространствѣ и во времени, доходящемъ до «торговли тарифными ставками». Послѣдняя рѣшительно не подъ силу желѣзнымъ дорогамъ уже по однѣмъ тѣмъ причинамъ, на которыя указывается Билинскимъ и австрійской тарифной анкетой 1883 г. Но если дѣло идетъ объ установленіи общихъ однообразныхъ тарифовъ для цѣлыхъ крупныхъ сѣтей, притомъ на болѣе или менѣе продолжительное время, то приведенныя мнѣнія нельзя не признать въ значительной степени преувеличенными. На самомъ дѣлѣ, какъ мы уже и сказали, даже тѣ данныя объ условіяхъ и издержкахъ производства и сбыта, которыя доступны управленіямъ желѣзнодорожными тарифами, представляютъ при выработкѣ провозныхъ платъ значительную цѣну на-ряду со всею совокупностью данныхъ, необходимыхъ для сужденія о цѣнности желѣзнодорожныхъ услугъ и платежной способности грузовъ. Тарификація, основанная на этихъ послѣднихъ элементахъ, не задается цѣлями искусственной поддержки, но при постепенной выработкѣ своихъ тарифовъ идетъ эмпирическимъ путемъ постепеннаго выясненія платежной способности грузовъ, посредствомъ накопленія

статистическихъ данныхъ о развитіи обращенія на почвѣ дѣйствующихъ тарифовъ Получившіеся въ результатѣ новые тарифы могутъ оказаться для однихъ мѣстностей и производствъ болѣе благопріятными, для другихъ - менѣе благопріятными, но это будетъ не цѣлью установленныхъ тарифовъ, а лишь простымъ слѣдствіемъ фактическаго измѣненія экономическихъ отношеній, которымъ опредѣляется и мѣра полученной каждымъ производствомъ и каждой мѣстностью тарифной поддержки. При построеніи же тарифовъ, на основаніи издержекъ производства въ различныхъ мѣстностяхъ и отрасляхъ промышленности съ прямою цѣлью воздѣйствія и покровительства, данныя объ этихъ издержкахъ пріобрѣтаютъ исключительное значеніе и потому должны отличаться полной точностью и индивидуальнымъ характеромъ, что, какъ мы видѣли, является совершенно невозможнымъ. Тарифы, построенные на этомъ основаніи, въ огромномъ большинствѣ случаевъ окажутся не соотвѣтствующими дѣйствительному положенію дѣла и будутъ представлять или чрезмѣрное и излишнее по существу покровительство, или, напротивъ того, не достаточное и потому не достигающее цѣли.

Помимо этого, установленіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ на основаніи издержекъ производства въ различныхъ отрасляхъ промышленности и въ различныхъ производительныхъ раіонахъ сопряжено и съ другими весьма важными неудобствами, вслѣдствіе которыхъ тарифы, построенные по этому принципу, едва ли могутъ быть признаны удовлетворительными съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Прежде всего, нельзя не отмѣтить существенной разницы между повышеніемъ тарифовъ, которое производится при системѣ тарификаціи по цѣнности вслѣдствіе того, что измѣнились всѣ тѣ экономическія отношенія и условія, которыми опредѣляется цѣнность желѣзнодорожныхъ услугъ и платежная способность перевозимыхъ грузовъ, отъ того повышенія провозныхъ платъ, которое принимается при покровительственной тарифной системѣ на основаніи издержекъ производства. Въ первомъ случаѣ повышеніе тарифа не можетъ имѣть въ результатѣ никакого сокращенія въ общей суммѣ перевозокъ, потому что оно предпринимается или вслѣдствіе того, что повысилась платежная способность грузовъ, для которыхъ тарифъ повышается, или вслѣдствіе того, что перевозка грузовъ, оплачиваемыхъ по дешевымъ тарифамъ затрудняетъ пользованіе транспортными силами желѣзной дороги въ интересахъ передвиженія продуктовъ болѣе цѣнныхъ и болѣе доходныхъ производствъ народнаго хозяйства. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ, повышеніе тарифа способствуетъ тому, что производительныя силы желѣзныхъ дорогъ обращаются на работу, наиболѣе цѣнную и выгодную съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго

хозяйства. Совершенно иные результаты даетъ повышеніе желѣзнодорожнаго тарифа съ цѣлью огражденія однѣхъ мѣстностей и производствъ отъ конкурренціи другихъ однородныхъ мѣстностей и производствъ. Если въ основаніе такого повышенія тарифа положено дѣйствительно точное исчисленіе разницы въ издержкахъ производства и повышеніе достигло своей цѣли, то результаты его выражаются непосредственно въ сокращеніи перевозокъ, т. е. въ сокращеніи полезной работы желѣзнодорожнаго аппарата, или, другими словами, въ непроизводительной растратѣ капиталовъ и труда, затраченныхъ на сооруженіе и поддержаніе въ дѣйствіи этого аппарата. Послѣднее, конечно, ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть признано отвѣчающимъ общимъ интересамъ народнаго хозяйства въ его совокупности. При этомъ, однако, даже самая цѣль повышенія тарифа—огражденіе отъ конкуренціи—можетъ оказаться недостигнутой, потому что грузы могутъ направиться гужевыми или водными путями на тѣ потребительные рынки, доступъ на которые предполагалось заградить имъ посредствомъ повышенія тарифа. Такимъ образомъ, охранительная сила желѣзнодорожныхъ тарифовъ ограничивается стоимостью доставки по другимъ конкуррирующимъ путямъ сообщенія, и въ результатѣ оказывается, сравнительно съ таможенными пошлинами, которыя могутъ быть назначаемы во всякомъ желательномъ размѣрѣ, весьма небольшою.

Еще слабѣе значеніе желѣзнодорожныхъ тарифовъ, какъ орудія поддержки и покровительства. Если вычесть изъ тарифа всю совокупность собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, то свободный остатокъ, которымъ можно будетъ располагать для покровительственныхъ цѣлей, въ очень многихъ случаяхъ окажется значительно ниже разницъ въ расходахъ и условіяхъ производства въ различныхъ раіонахъ. Если же при оказаніи помощи и поддержки посредствомъ тарифныхъ мѣръ не ограничиваться никакими собственными издержками желѣзныхъ дорогъ, то тарифное покровительство превратится въ простую раздачу субсидій черезъ посредство желѣзнодорожныхъ кассъ. Но даже и въ такихъ случаяхъ всякій покровительственный желѣзнодорожный тарифъ для поддержки экспорта туземныхъ продуктовъ заграницу очень легко можетъ быть парализованъ повышеніемъ таможенныхъ пошлинъ въ иностранныхъ государствахъ. Затѣмъ, необходимо еще имѣть въ виду, что строгое проведеніе принципа построенія тарифовъ на основаніи издержекъ производства въ различныхъ мѣстностяхъ неизбѣжно должно привести къ чрезвычайной сложности, запутанности и пестротѣ тарифовъ, съ допущеніемъ множества случаевъ назначенія провозныхъ платъ за короткія разстоянія въ болѣе высокомъ размѣрѣ, чѣмъ за разстоянія болѣе отдаленныя. Причиною является то обстоятельство, что издержки произ-

водства почти во всѣхъ отрасляхъ промышленности, какихъ бы то ни было, отнюдь не измѣняются по различнымъ раіонамъ всегда въ убывающемъ и притомъ правильномъ порядкѣ по мѣрѣ удаленія этихъ раіоновъ отъ потребительныхъ рынковъ. Слѣдующій примѣръ можетъ пояснить эту мысль. Въ происходившемъ въ 1896 году совѣщаніи при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ по общему пересмотру хлѣбныхъ тарифовъ многочисленными представителями сельскаго хозяйства очень настойчиво предъявлялось требованіе о поддержаніи сельскаго хозяйства посредствомъ пониженія хлѣбныхъ тарифовъ, причемъ какъ основаніе для этого требованія приводился размѣръ издержекъ производства хлѣба въ различныхъ раіонахъ. Указывалось на то, что дѣйствовавшіе тогда вывозные хлѣбные тарифы, выработанные въ 1893 году, оказывались при низкихъ хлѣбныхъ цѣнахъ 1894—1896 гг. чрезмѣрно высокими и поглощали столь значительную долю портовыхъ цѣнъ, что получавшійся на мѣстахъ производства остатокъ не покрывалъ даже собственныхъ издержекъ сельскаго хозяйства по обработкѣ земли и уборкѣ хлѣба. На этомъ и основывалось требованіе о пониженіи тарифовъ въ такой мѣрѣ, чтобы за вычетомъ тарифа изъ портовой цѣны сельскому хозяину оставалась извѣстная сумма въ видѣ ренты на землю, прибыли на текущія затраты и, наконецъ, въ вознагражденіе за трудъ. Аналогичное требованіе предъявлялось и въ отношеніи внутреннихъ тарифовъ, кореннымъ недостаткомъ которыхъ признавалось неправильное соотношеніе между тарифными ставками для короткихъ и для отдаленныхъ разстояній, вслѣдствіе чего конкурренція хлѣба, производимаго на окраинахъ, отражалась угнетающимъ образомъ на земледѣліи центральныхъ губерній. Для устраненія этого коренного недостатка внутреннихъ хлѣбныхъ тарифовъ, большинство представителей сельскаго хозяйства центральныхъ и привислинскихъ губерній признавало необходимымъ построить эти тарифы такимъ образомъ, чтобы въ нихъ учитывалось все различіе условій (стоимость земли, издержки производства хлѣба и т. п.), въ которыхъ находятся разные раіоны [1]).

По поводу этихъ требованій объ установленіи хлѣбныхъ тарифовъ на основаніи такихъ элементовъ, какъ стоимость земли, издержки производства хлѣба и т. п., прежде всего не можемъ не замѣтить, что они логически необходимо приводятъ и даже содержатъ въ себѣ требованіе, чтобы управленіе желѣзнодорожными тарифами не только произвело точное исчисленіе всѣхъ указанныхъ элементовъ, но, кромѣ того, и опредѣлило бы для каждаго земледѣльческаго раіона

[1]) «Журналъ совѣщанія по общему пересмотру въ 1896 году тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ» Спб. 1896. Стр 21, 24, 25, 29, 30 и др. „Журналъ тарифнаго комитета по общему пересмотру въ 1896/7 году тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ“. Спб. 1897. Стр. 13—14.

справедливые размѣры ренты, прибыли и вознагражденія за трудъ сельскаго хозяина. Если это требованіе никѣмъ въ опредѣленной и открытой формѣ не предъявлялось, то это объясняется, по нашему мнѣнію, какъ простымъ недостаткомъ послѣдовательности, такъ еще въ большей степени тѣмъ, что предъявленіе такого требованія всѣми было бы признано просто за reductio ad absurdum всѣхъ домогательствъ упомянутой группы сельскихъ хозяевъ въ отношеніи строя желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ.

Независимо отъ этой, безусловно недопустимой и фактически неосуществимой, регламентаціи экономическихъ отношеній въ сферѣ сельскаго хозяйства, установленіе хлѣбныхъ тарифовъ на основаніи издержекъ производства хлѣба въ различныхъ земледѣльческихъ раіонахъ привело бы къ слѣдующимъ результатамъ въ отношеніи строя этихъ тарифовъ. Въ извѣстномъ изданіи «Вліяніе урожаевъ и хлѣбныхъ цѣнъ на нѣкоторыя стороны русскаго народнаго хозяйства» приводятся слѣдующія данныя о средней стоимости производства 1 пуда хлѣба по различнымъ раіонамъ, полученныя въ результатѣ весьма тщательныхъ и сложныхъ вычисленій (въ копѣйкахъ):

Группы губерній.	Рожь при урожаѣ			Овесъ при урожаѣ.			Яровая пшеница при урожаѣ		
	1881-1890 гг	1883-1892 гг	1894 г	1881-1890 гг	1883-1892 гг	1894 г.	1881-1890 гг	1883-1892 гг	1894 г
I. Южная степная . .	53	58	35	—	—	—	61	61	42
II. Юго-западная . . .	41	47,5	32,5	36,5	42	33,5	—	—	
III Средняя черноземная	38	45	25,5	33	41	26	49	51	32
IV Сѣверн. »	34	36,5	24	27	31	20	—	—	—
V Средневолжская. .	39	45,5	28,5	34	41	38	39	49	41
VI. Нижневолжская . .	40	44,1	33	36,5	44	23	43	48	44
VII. Промышленная:									
раіоны:									
восточный . . .	51,5	52,5	50,5	42	50	33,5	—	—	—
западный . . .	49	52,5	47	42,5	46,5	33	—	—	—
VIII. Пріозерная:									
С.-Петербургская. .	63,5	62,4	83	47	48	52,5	—	—	—
остальныя	49	52	59,5	43,5	45	41	—	—	—
IX. Сѣверо-западная . .	55	60	48,5	46	47	36	—	—	—
X. Прибалтійская . . .	50	51,5	51	44	45	43,5	—	—	—

Изъ этой таблицы видно, что издержки производства хлѣба отнюдь не представляются какой-либо устойчивой величиной, которая, не говоря уже о крайне условномъ, приблизительномъ и даже сомнительномъ характерѣ ея по самому существу, могла бы послужить твердымъ и объективнымъ основаніемъ для установленія тарифовъ.

Они колеблются весьма сильно какъ по различнымъ раіонамъ, такъ и по періодамъ времени, за который исчислены, такъ что соотношенія между отдѣльными раіонами также подвергаются весьма сильнымъ измѣненіямъ. Но въ приведенной таблицѣ колебанія издержекъ производства по раіонамъ и по періодамъ еще значительно смягчаются вслѣдствіе того, что данныя объ этихъ издержкахъ взяты въ среднемъ по весьма крупнымъ раіонамъ, обнимающимъ цѣлыя группы губерній, и за длинные періоды времени. Различія въ издержкахъ въ предѣлахъ отдѣльныхъ губерній, а тѣмъ болѣе отдѣльныхъ уѣздовъ, и притомъ за одинъ годичный періодъ, гораздо значительнѣе, чѣмъ между приведенными средними величинами для весьма обширныхъ раіоновъ. Примѣромъ такихъ колебаній могутъ служить нижеслѣдующія данныя о стоимости производства хлѣба въ Саратовской губерніи, заимствуемыя нами изъ подробнаго мѣстнаго изслѣдованія, произведеннаго по порученію земства этой губерніи [1]). Въ этомъ изслѣдованіи средняя стоимость 1 пуда хлѣба по всей Саратовской губерніи для самого посѣвщика-хозяина исчислена: ржи въ 71 коп., при колебаніи отъ 59 коп. (въ Балашовскомъ уѣздѣ) до 80 коп. (въ уѣздахъ Вольскомъ и Камышинскомъ), и пшеницы въ 67 коп., при колебаніи отъ 40 коп. (Кузнецкій у.) до 86 коп. (Сердобскій у.). Колебанія въ предѣлахъ уѣздовъ гораздо значительнѣе. Напр., въ Балашовскомъ уѣздѣ рожь, при средней стоимости производства въ 59,2 коп. пуд., обошлась:

	Пудовъ	Работы Коп. за пудъ.	Земельн. рента	Всего коп.
Собранная съ 12,775 дес.	324,923	58,1	41,4	99,5
„ „ 42,144 „	1 419,666	45,6	35,1	80,7
„ „ 38,847 „	2 444,881	28,1	21,4	49,5
„ „ 25.487 „	2.093,964	22,4	15,6	38,0
Средняя	30,9	28,3		59,2

При такихъ огромныхъ колебаніяхъ издержекъ производства хлѣба возникаютъ огромныя затрудненія для построенія тарифовъ на основаніи ихъ. Если дѣйствительно за вычетомъ изъ портовой цѣны (напр., въ Либавѣ 56 к. [2]), средняго тарифа для Саратовской губерніи (24—25 к.), получается остатокъ (31—32 к.), не достаточный для возмѣщенія издержекъ по производству 324,923 пуд., обошедшихся безъ ренты по 58,1 к. за пудъ, то этотъ остатокъ съ избыткомъ покрываетъ расходы по производству 2.093,964 пуд., обошедшихся по 22,4 к.

[1]) П. Слѣпцовъ. „Во что населенію Саратовской губерніи обходится производство хлѣба“ Оттискъ изъ сборника саратовскаго земства. Стр. 102, 106, 202. Данныя относятся къ 1893 году.

[2]) Цѣна $189^{6}/_{7}$ года; нынѣ 69—71 к.

пудъ. Очевидно, что при такихъ условіяхъ выработка тарифовъ на основаніи и въ точномъ соотвѣтствіи съ издержками производства хлѣба должна неизбѣжно привести къ чрезвычайному разнообразію тарифовъ, причемъ во многихъ случаяхъ тарифы отъ болѣе отдаленныхъ мѣстностей были бы ниже, чѣмъ отъ мѣстностей, ближайшихъ къ рынкамъ сбыта. Такой строй тарифовъ въ свою очередь вызвалъ бы множество переотправокъ съ цѣлью обойти болѣе высокіе тарифы, и такимъ образомъ оказалось бы, что вся система сообразованія тарифовъ съ издержками производства хлѣба должна остаться въ значительной степени лишь на бумагѣ, но не можетъ быть осуществлена на практикѣ. Затрудненія эти, а также крайняя сложность и запутанность тарифовъ, какъ неизбѣжныя послѣдствія примѣненія разсматриваемаго принципа къ построенію тарифовъ, во много разъ усиливаются въ томъ случаѣ, если по этому принципу будутъ не только установлены вывозные тарифы, съ цѣлью оказанія помощи отечественному земледѣлію въ конкурренціи его съ другими странами на международномъ рынкѣ, но будетъ также произведено и тарифное урегулированіе конкурренціи между различными внутренними земледѣльческими раіонами на различныхъ внутреннихъ рынкахъ. Все это приводитъ насъ къ рѣшительному убѣжденію, что построеніе тарифовъ въ точномъ соотвѣтствіи съ издержками производства представляется рѣшительно невозможнымъ. Поэтому, если все-таки признается въ какомъ-либо случаѣ необходимымъ воспользоваться желѣзнодорожными тарифами, какъ орудіемъ общей торгово-промышленной политики въ цѣляхъ покровительства, поддержки или охраны какихъ-либо отраслей промышленности страны или производительныхъ раіоновъ, то остается возможнымъ лишь принять въ основаніе тарифныхъ ставокъ самыя общія среднія издержки въ покровительствуемыхъ производствахъ или раіонахъ и устанавливать пониженія или повышенія провозныхъ платъ на какую-нибудь среднюю для всѣхъ заинтересованныхъ величину. Такъ, напр., при общемъ пересмотрѣ хлѣбныхъ тарифовъ въ $1896/7$ году, для облегченія нашему сельскому хозяйству экспорта хлѣба на заграничные рынки проектировалось общее и одинаковое для всѣхъ пониженіе вывозныхъ хлѣбныхъ тарифовъ, начиная съ разстояній въ 1,000 верстъ, въ 5 к. съ пуда. Однако, такой способъ построенія тарифовъ страдаетъ, по нашему мнѣнію, также весьма существенными недостатками. Такъ, упомянутое общее пониженіе хлѣбныхъ тарифовъ въ 5 к. съ пуда, какъ мѣра помощи сельскому хозяйству, а не какъ простой способъ привлеченія грузовъ на желѣзныя дороги, могло оказаться дѣйствительно цѣлесообразнымъ лишь въ отношеніи сравнительно небольшаго числа хозяйствъ. Напр., по выше приведенному Балашовскому уѣзду, Саратовской губ., эта льгота оказала бы поддержку хотя приблизительно въ размѣрѣ нужды въ ней

только третьей категоріи хозяйствъ, издержки которыхъ составляютъ 28,1 к. съ пуда. Что же касается первыхъ двухъ категорій, то, на основаніи выше приведенныхъ цифръ [1]), положеніе хозяйствъ этихъ категоріи являлось въ то время столь критическимъ, что пониженіе тарифа на 5 к. было бы слишкомъ далекимъ отъ размѣровъ необходимой имъ поддержки; принятіе этой мѣры, очевидно, не могло бы спасти ихъ отъ разоренія, при сохраненіи прежнихъ условій производства и сбыта. Четвертая категорія хозяйствъ, у которой издержки производства составляютъ лишь 22,4 к. на пудъ, напротивъ того, и при низкомъ уровнѣ хлѣбныхъ цѣнъ въ $189^{6}/_{7}$ г. вовсе не нуждалась въ пониженіи тарифа; для нея это пониженіе явилось бы лишь простой прибавкой къ земельной рентѣ. При этомъ нельзя не обратить особеннаго вниманія на слѣдующую невыгодную сторону общаго пониженія хлѣбныхъ тарифовъ, какъ мѣры поддержанія хозяйствъ, находящихся въ тяжеломъ положеніи. Такъ какъ издержки производства съ 1 пуда выше на малоплодородныхъ участкахъ и ниже на тѣхъ, съ которыхъ собирается большее количество пудовъ, то общее пониженіе тарифовъ, какъ одинаковая скидка съ каждаго отправляемаго по желѣзной дорогѣ пуда хлѣба, окажетъ наибольшую поддержку именно тѣмъ хозяйствамъ, которыя въ такой поддержкѣ наименѣе нуждаются, и, наоборотъ, помощь будетъ тѣмъ меньше, чѣмъ большая нужда въ ней чувствуется. Для мѣстностей же, не пользующихся желѣзными дорогами, общее пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ явилось бы мѣрою, совершенно несправедливою и даже вредною, такъ какъ, удешевляя перевозку хлѣба для конкуррирующихъ съ ними раіоновъ и тѣмъ самымъ оказывая вліяніе на хлѣбныя цѣны въ смыслѣ общаго пониженія ихъ, эта мѣра оставляетъ упомянутыя мѣстности безъ всякой помощи.

Въ одной изъ предыдущихъ главъ настоящаго труда мы специально разсматривали вопросъ о томъ, насколько вообще представляется допустимымъ, съ точки зрѣнія общихъ принциповъ раціональной экономической политики, ставить управленію желѣзнодорожными тарифами охранительно-покровительственныя задачи въ отношеніи народнаго хозяйства, и пришли къ безусловно отрицательному отвѣту на этотъ вопросъ. Нынѣ, разсмотрѣвъ принципы построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ на основаніи „государственно-экономической цѣнности“ перевозимыхъ грузовъ и на основаніи издержекъ производства въ различныхъ отрасляхъ промышленности и въ различныхъ производительныхъ раіонахъ, мы приходимъ къ заключенію, что эти принципы, хотя и представляются изъ всѣхъ другихъ принциповъ

[1]) Издержки безъ ренты составляютъ 58,1 и 45,6 к. на пудъ, а остатокъ на мѣстѣ отъ портовой цѣны, за вычетомъ изъ нея тарифа, составляетъ только 31—32 к съ пуда.

построенія желѣзнодорожныхъ тарифовъ, наиболѣе пригодными для достиженія упомянутыхъ цѣлей — охраны и покровительства — однако, на самомъ дѣлѣ могутъ служить осуществленію этихъ цѣлей лишь весьма неполнымъ и недостаточнымъ образомъ. Въ то же время, являясь по существу своему весьма неопредѣленными и не вытекая изъ условій желѣзнодороднаго хозяйства, они неизбѣжно вносятъ пертурбаціи въ естественное и нормальное развитіе народнаго хозяйства и во многихъ случаяхъ прямо противорѣчатъ основному руководящему принципу управленія желѣзными дорогами, по которому послѣднее должно быть направлено къ возможно лучшему и наиболѣе широкому использованію транспортныхъ силъ и средствъ желѣзнодорожныхъ предпріятій.

Намъ остается въ заключеніе настоящаго обзора различныхъ принциповъ установленія желѣзнодорожныхъ тарифовъ сказать нѣсколько словъ о тѣхъ случаяхъ тарификаціи грузовъ, въ которыхъ, посредствомъ принятія тѣхъ или другихъ тарифныхъ мѣръ, имѣется въ виду облегчить удовлетвореніе какихъ-либо потребностей народной или государственной жизни Примѣрами могутъ служить случаи установленія разнаго рода спеціальныхъ и льготныхъ тарифовъ, включая сюда и предоставленіе казной безвозмездности желѣзнодорожныхъ услугъ для перевозки хлѣба въ пострадавшія отъ неурожая мѣстности какъ для облегченія продовольственныхъ нуждъ населенія или для корма скота, такъ и для обсѣмененія полей, для перевозки удобрительныхъ веществъ, сѣмянъ, земледѣльческихъ машинъ и т. п., на проѣздъ рабочихъ, переселенцевъ, учащихся, для перевозки войскъ и воинскихъ грузовъ, почты и т. д. и т. д. Всѣ тарифныя мѣры этого рода сводятся къ извѣстнымъ болѣе и менѣе значительнымъ уступкамъ и пониженіямъ провозныхъ платъ и выражаются въ сущности въ томъ, что расходы заинтересованныхъ лицъ или подлежащихъ правительственныхъ и общественныхъ учрежденій, на обязанности которыхъ лежитъ попеченіе объ удовлетвореніи соотвѣтственныхъ потребностей, въ извѣстной долѣ переносятся на счетъ желѣзныхъ дорогъ. Такимъ образомъ, принятіе упомянутыхъ тарифныхъ мѣръ лишь по формѣ остается въ сферѣ управленія желѣзнодорожными тарифами вообще, но по существу своему совершенно выходитъ изъ этой сферы и обращается въ принятіе мѣръ по усиленію смѣтныхъ средствъ, ассигнованныхъ разнымъ учрежденіямъ на осуществленіе ихъ задачъ, дополнительными ассигнованіями изъ желѣзнодорожныхъ доходовъ. Въ виду этого назначеніе тарифовъ въ тѣхъ или иныхъ размѣрахъ должно согласоваться, съ одной стороны, со степенью настоятельности подлежащей потребности и размѣрами имѣющихся на удовлетвореніе ея спеціальныхъ средствъ, а съ другой—съ финансовымъ положеніемъ желѣзныхъ дорогъ. Во всякомъ случаѣ здѣсь не

можетъ быть и рѣчи о какихъ-либо опредѣленныхъ тарифныхъ принципахъ въ собственномъ смыслѣ Что же касается вообще такого способа удовлетворенія разныхъ государственныхъ и народныхъ потребностей, то мы не можемъ не отдать предпочтенія прямымъ усиленнымъ ассигнованіямъ необходимыхъ средствъ по общему государственному бюджету или по смѣтамъ общественныхъ и земскихъ учрежденій, такъ какъ этимъ послѣднимъ порядкомъ, во 1-хъ, обезпечивается весьма важная съ общей финансовой точки зрѣнія ясность расходныхъ статей государственнаго и общественнаго хозяйства, во 2-хъ, достигается больше порядка и правильности въ управленіи желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ, и, наконецъ, въ 3-хъ, обезпечивается поступленіе всѣхъ дополнительно ассигнованныхъ средствъ на удовлетвореніе именно той потребности, которая имѣлась въ виду. Въ соблюденіи послѣдняго условія почти никогда нельзя имѣть полной увѣренности, если облегченія той или иной нужды имѣется въ виду достигнуть путемъ воздѣйствія на цѣны предметовъ, служащихъ для ея удовлетворенія Напр., при пониженіи тарифовъ по случаю неурожаевъ всегда остается въ высшей степени сомнительнымъ, воспользовалось ли этимъ пониженіемъ пострадавшее отъ неурожая населеніе, или оно поступило отчасти или полностью въ пользу продавцовъ хлѣба въ видѣ повышенныхъ продажныхъ цѣнъ. Въ другихъ случаяхъ предоставленія пониженныхъ тарифовъ или даровой перевозки весьма нерѣдко можетъ быть констатировано недостаточно экономное и даже расточительное пользованіе желѣзнодорожными услугами со стороны заинтересованныхъ лицъ и учрежденій.

Глава XII

Формальные принципы примѣненія тарифовъ: публичность, простота, устойчивость, равенство для всѣхъ, пользующихся желѣзнодорожными услугами. Формы и виды тарифовъ

Формальныя требованія, которымъ должны удовлетворять желѣзнодорожные тарифы по своимъ внѣшнимъ свойствамъ и въ отношеніи примѣненія ихъ на практикѣ, сводятся, главнымъ образомъ, къ слѣдующему. Прежде всего тарифы должны быть публичны, т. е. должны быть объявляемы въ полномъ объемѣ во всеобщее свѣдѣніе заблаговременно и въ установленномъ порядкѣ. Практически этотъ принципъ публичности тарифовъ выражается въ томъ, что желѣзныя дороги не могутъ ни требовать уплаты такихъ провозныхъ платъ, ни ставить такія условія перевозки, которыя не были заранѣе опубликованы. Затѣмъ желѣзнодорожные тарифы должны отличаться простотою и общедоступностью, которыя обезпечивали бы быстрый и вѣрный разсчетъ стоимости желѣзнодорожныхъ услугъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Далѣе, тарифы должны быть устойчивы, т. е. давать твердыя основанія для всякаго рода промышленныхъ и коммерческихъ разсчетовъ, что является необходимымъ условіемъ успѣшнаго и правильнаго хода всей экономической жизни. Наконецъ, тарифы должны отвѣчать требованію равенства для всѣхъ отправителей, каковое требованіе, по нашему мнѣнію, можно понимать лишь въ томъ смыслѣ, что платы за одинаковыя желѣзнодорожныя услуги, т. е. за перевозку однихъ и тѣхъ же товаровъ въ извѣстныхъ количествахъ, притомъ въ однихъ и тѣхъ же сообщеніяхъ, должны быть одинаковыми для всѣхъ отправителей.

Требованія эти можно считать въ настоящее время безспорными. Соблюденіе ихъ признаютъ безусловно необходимымъ всѣ выдающіеся теоретики и практики тарифнаго дѣла; мало того, эти требованія и дѣйствительно соблюдаются уже на практикѣ почти повсюду. Исключенія представляются сравнительно весьма рѣдкими, главнымъ образомъ на нѣкоторыхъ американскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ виду этого мы считаемъ совершенно излишнимъ останавливаться сколько-нибудь подробно на перечисленныхъ формальныхъ принципахъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ и ограничимся лишь нѣсколькими словами

относительно тѣхъ основаній, на которыхъ обыкновенно признается справедливость и практическая необходимость этихъ принциповъ.

Публичность, простота, устойчивость и равенство тарифовъ обыкновенно выставляются какъ принципы публичной или государственной системы тарификаціи. въ противоположность частной или коммерческой системѣ, которая, по существу своему, будто бы рѣшительно несовмѣстима съ этими принципами. Поэтому соблюденіе сказанныхъ принциповъ разсматривается какъ извѣстное ограниченіе интересовъ желѣзныхъ дорогъ, налагаемое на нихъ государственною властью въ силу требованій справедливости и общихъ интересовъ народнаго хозяйства.

Такой обычный взглядъ на формальные принципы желѣзнодорожной тарификаціи мы далеко не можемъ признать вполнѣ правильнымъ и соотвѣтствующимъ дѣйствительному существу дѣла. Онъ приложимъ лишь къ тому положенію желѣзнодорожнаго дѣла, при которомъ рельсовая сѣть страны раздроблена между множествамъ мелкихъ самостоятельныхъ компаній, взаимно конкуррирующихъ между собою и стремящихся каждая отдѣльно къ извлеченію изъ своихъ операцій возможно высшаго въ каждый данный моментъ чистаго дохода. Только въ такомъ положеніи желѣзнодорожнаго дѣла и можетъ корениться противорѣчіе разсматриваемыхъ принциповъ тарификаціи съ собственными интересами желѣзныхъ дорогъ. Полная свобода каждой отдѣльной компаніи въ распоряженіи своими тарифами и постоянная тарифная конкурренція между отдѣльными линіями и являются причинами, вызывающими постоянное колебаніе провозныхъ платъ, крайнюю сложность и запутанность тарифовъ, исключительныя изъятія и льготы для отдѣльныхъ отправителеи и стремленіе отдѣльныхъ дорогъ держать свои тарифы въ тайнѣ отъ конкурентовъ. Но мы видѣли уже, что раздробленность рельсовой сѣти между множествомъ самостоятельныхъ конкуррирующихъ между собою компаній сама по себѣ противорѣчитъ какъ интересамъ доходности желѣзныхъ дорогъ, такъ и высшему руководящему принципу всего желѣзнодорожнаго дѣла, требующему возможно лучшей утилизаціи капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами, при условіи возможно меньшихъ текущихъ затратъ на поддержаніе желѣзнодорожнаго аппарата въ дѣйствіи. Съ постепеннымъ же объединеніемъ рельсовой сѣти въ рукахъ государства или въ рукахъ крупныхъ компаній и ихъ союзовъ и съ установленіемъ общаго завѣдыванія тарифами всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, соблюденіе указанныхъ формальныхъ тарифныхъ принциповъ становится безусловно необходимымъ требованіемъ правильной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ даже въ ихъ собственныхъ интересахъ. Современныя условія экономической дѣятельности таковы, что даже вообще крупныя торгово-промышленныя

предпріятія руководствуются въ своихъ операціяхъ въ большей или меньшей степени тѣми же принципами, безъ всякаго притомъ понужденія со стороны государственной или общественной власти. „Представитель обширной промышленности или оптовый торговецъ, говоритъ [1]) С. Ю. Витте, очень часто не могутъ вести торга съ каждымъ изъ тысячи своихъ кліентовъ, какъ это дѣлаетъ, напримѣръ, владѣлецъ мелочной лавки. Этому, между прочимъ, препятствуетъ невозможность, при болѣе или менѣе обширныхъ операціяхъ, контролировать дѣйствіе многочисленнаго числа агентовъ, а главнымъ образомъ необходимость бороться противъ инерціи спроса, а иногда и противъ конкурренціи. Въ зависимости отъ этихъ обстоятельствъ, почти всѣ крупныя торговыя фирмы, значительные заводы и фабрики, всегда продаютъ производимые ими предметы по прейсъ курантамъ, значительно ограничивая свободу дѣйствій своихъ агентовъ и обставляя пониженіе цѣнъ противъ прейсъ-курантовъ тѣми или другими условіями. Эти прейсъ куранты по отношенію къ услугамъ, представляемымъ желѣзными дорогами, называются желѣзнодорожными тарифами. Прейсъ-куранты придаютъ извѣстную устойчивость коммерческимъ сдѣлкамъ, систематизируютъ веденіе хозяйства и, кромѣ того, служатъ посредствомъ распространенія продажныхъ цѣнъ между потребителями, къ возбужденію энергіи спроса, а слѣдовательно и къ распространенію потребленія“. Но если собственныя выгоды крупныхъ промышленныхъ и коммерческихъ предпріятій требуютъ опубликованія во всеобщее свѣдѣніе равныхъ для всѣхъ покупателей и устойчивыхъ цѣнъ продаваемыхъ ими товаровъ, то это же требованіе является еще болѣе настоятельнымъ для желѣзныхъ дорогъ, въ особенности связанныхъ въ тарифномъ отношеніи въ одну общую сѣть. Одна изъ главнѣйшихъ задачъ всего управленія желѣзнодорожными тарифами заключается въ возможно большемъ развитіи перевозокъ. Но неизвѣстность и недоступность тарифовъ для публики, ихъ сложность и запутанность, неустойчивость и неравенство для разныхъ отправителей ставятъ такія препятствія успѣшному ходу всѣхъ хозяйственныхъ оборотовъ, находятся въ такомъ противорѣчіи съ развитіемъ промышленности и торговли, что сказанная основная задача тарифнаго управленія безусловно не можетъ быть разрѣшена съ надлежащимъ успѣхомъ, пока тарифы не будутъ освобождены отъ всѣхъ перечисленныхъ недостатковъ.

Итакъ, мы признаемъ безусловно обязательными для желѣзнодорожныхъ тарифовъ публичность, простоту, устойчивость и равенство для всѣхъ отправителей. Однако, практическое примѣненіе этихъ фор-

---

[1]) С. Ю. Витте. „Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ грузовъ“. 1884. Стр. 80.

мальныхъ принциповъ можетъ вызывать существенныя разногласія. Границы практическаго примѣненія ихъ далеко не одинаково опредѣленны и ясны для каждаго принципа. Неограниченнымъ характеромъ отличаются, по нашему мнѣнію, лишь требованія публичности и равенства для всѣхъ отправителей. Допущеніе примѣнять тарифы, безъ заблаговременнаго опубликованія ихъ въ установленномъ порядкѣ, до крайности затруднило бы пользованіе желѣзнодорожнымъ транспортомъ и сдѣлало бы прямо невозможнымъ надлежащій контроль и управленіе желѣзнодорожными тарифами. Что касается равенства тарифовъ, то взиманіе различныхъ платъ съ отдѣльныхъ отправителей за совершенно одинаковыя услуги по перевозкѣ грузовъ въ сущности можетъ являться только результатомъ злоупотребленій со стороны желѣзнодорожной администраціи, но всегда противорѣчитъ дѣйствительнымъ интересамъ рельсовой сѣти въ цѣломъ, потому что нарушаетъ правильныя условія конкурренціи между различными промышленниками и торговцами и, слѣдовательно, препятствуетъ наиболѣе успѣшному ходу торгово-промышленныхъ операцій. Нельзя, однако, не замѣтить, что на практикѣ нерѣдко подъ именемъ тарифнаго равенства предъявляются требованія, не имѣющія въ сущности ничего общаго съ этимъ принципомъ: напр., требуютъ установленія одинаковыхъ платъ на перевозку въ однихъ и тѣхъ же сообщеніяхъ разныхъ грузовъ, обладающихъ различной платежной способностью, или одинаковыхъ платъ за доставку однородныхъ продуктовъ изъ разныхъ производительныхъ раіоновъ, притомъ и на разные рынки (напр., лѣсъ изъ приднѣпровскихъ губерній въ Одессу и съ Голги и Сѣвернаго Кавказа въ Новороссійскъ), или одинаковыхъ платъ за одинаковыя разстоянія во всѣхъ сообщеніяхъ, несмотря на существенное различіе условій перевозки въ этихъ сообщеніяхъ и т. под Всѣ эти требованія имѣютъ въ виду лишь простое ариѳметическое равенство платъ и предъявляются лишь тѣми, для которыхъ въ данномъ случаѣ оно представляетъ конкретныя выгоды Эти требованія выражаютъ собою въ сущности стремленіе заинтересованныхъ лицъ къ тому, чтобы. сохранивъ за собою выгоды географической отдаленности отъ рынковъ сбыта, переложить невыгоды этого положенія на желѣзныя дороги. Но если неуравнительность тарифныхъ ставокъ при одинаковыхъ хозяйственныхъ условіяхъ несправедлива по существу и приводитъ къ вреднымъ послѣдствіямъ, то совершенно аналогичнымъ образомъ дѣйствуетъ и равенство тарифныхъ ставокъ при наличности различныхъ хозяйственныхъ условій; послѣднее въ такой же мѣрѣ несправедливо и вредно съ общей экономической точки зрѣнія, какъ и первое

Что касается остальныхъ двухъ формальныхъ принциповъ желѣзнодорожной тарификаціи, именно простоты и устойчивости разъ

установленныхъ тарифовъ, то мѣра практическаго примѣненія этихъ принциповъ не можетъ быть опредѣлена наперед одинаково для всѣхъ случаевъ. Найти надлежащую мѣру въ этомъ отношеніи—дѣло практическаго такта и дѣловой проницательности лицъ, завѣдующихъ управленіемъ желѣзнодорожными тарифами. Несомнѣнно, что сложность и запутанность тарифовъ вредна не только для публики, но и для собственныхъ интересовъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ вызываетъ съ ихъ стороны много лишняго труда и расходовъ по таксировкѣ грузовъ, контролю за правильнымъ примѣненіемъ тарифовъ и по разбору предъявляемыхъ отправителями претензій. Но въ то же время и нельзя ради формальной простоты тарифовъ и удобства примѣненія ихъ жертвовать реальными и существенными интересами промышленности, торговли и самихъ желѣзныхъ дорогъ. Желѣзнодорожные тарифы, вслѣдствіе огромнаго разнообразія поступающихъ на желѣзныя дороги грузовъ, вслѣдствіе большихъ и существенныхъ различій въ условіяхъ производства, торговли и передвиженія въ различныхъ раіонахъ и вслѣдствіе связаннаго съ этимъ большого разнообразія въ свойствахъ самихъ желѣзнодорожныхъ услугъ, необходимо всегда отличаются извѣстною сложностью, требующею затраты нѣкотораго серьезнаго труда для основательнаго ознакомленія съ ними. Едва ли когда-нибудь желѣзнодорожные тарифы сколько-нибудь значительной сѣти будутъ доведены до степени простоты и ясности прейсъ-курантовъ сравнительно незначительныхъ торговыхъ заведеній, ознакомленіе съ которыми не требуетъ никакихъ усилій.

Въ отношеніи устойчивости тарифовъ также представляется безусловно необходимымъ соблюденіе извѣстной мѣры, опредѣленіе которой и составляетъ задачу практическихъ дѣятелей. Безспорно, что въ желѣзнодорожныхъ тарифахъ нельзя улавливать всѣ малѣйшія измѣненія въ цѣнахъ перевозимыхъ товаровъ и слѣдить за всѣми измѣненіями въ промышленныхъ и торговыхъ конъюнктурахъ. Мы видѣли уже, что торговля тарифными ставками безусловно невозможна для самихъ желѣзныхъ дорогъ безъ крайнихъ для нихъ затрудненій и вѣрнаго почти риска серьезныхъ потерь. Но понимать устойчивость тарифовъ въ смыслѣ ихъ полной неподвижности также безусловно невозможно. Всякое народное хозяйство представляетъ непрерывно развивающійся организмъ; всѣ составные его элементы подвергаются постояннымъ измѣненіямъ. Возникаютъ новыя производства, новыя отрасли торговли, выдвигаются цѣлые новые производительные раіоны въ то время, какъ другіе постепенно утрачиваютъ свое первоначальное преобладающее значеніе. Измѣняются самыя отношенія между различными странами, между различными отраслями промышленности (напр., между земледѣліемъ, добывающею и фабрично-

заводской промышленностью), между различными районами одной и той же страны, между производителями и потребителями и т. д. Желѣзнодорожные тарифы должны служить однимъ изъ факторовъ и составныхъ звеньевъ въ этой непрерывной цѣпи экономическихъ перемѣнъ, а поэтому неподвижность, при измѣнчивости основныхъ хозяйственныхъ условій, опредѣляющихъ работу желѣзныхъ дорогъ, не можетъ не быть крайне вреднымъ тормозомъ для успѣшнаго и нормальнаго развитія народнаго хозяйства въ цѣломъ. Конечно, тарифы должны быть измѣняемы лишь при наступленіи существенныхъ перемѣнъ въ условіяхъ производства, торговли, передвиженія и потребленія товаровъ, опредѣляющихъ цѣнность желѣзнодорожныхъ услугъ. Въ особенности же устойчивость, какъ принципъ желѣзнодорожной тарификаціи, представляется важной въ смыслѣ постоянства самыхъ основаній тарифной системы, постоянства ея задачъ и цѣлей и тѣхъ принциповъ, которые примѣняются для установленія размѣра тарифныхъ ставокъ.

Переходимъ къ обозрѣнію различныхъ видовъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ и къ оцѣнкѣ ихъ съ точки зрѣнія соотвѣтствія ихъ съ общею функціею желѣзнодорожнаго транспорта въ народномъ хозяйствѣ, а также и по соотвѣтствію ихъ съ выставленными выше конкретными задачами и принципами желѣзнодорожной тарификаціи.

По нашему мнѣнію, вся совокупность желѣзнодорожныхъ тарифовъ удобнѣе всего можетъ быть раздѣлена на слѣдующіе шесть видовъ: 1) по внутреннему своему строю тарифы бываютъ однообразные пудо-верстные и дифференціальные; 2) по внѣшней формѣ выраженія - формульные (схемные) и табличные; 3) по пространству дѣйствія—тарифы общіе, примѣняемые къ перевозкѣ извѣстной категоріи грузовъ во всѣхъ сообщеніяхъ рельсовой сѣти страны, или на болѣе или менѣе значительной группѣ сообщеній, и исключительные, устанавливаемые для перевозки тѣхъ же грузовъ лишь въ отдѣльныхъ опредѣленныхъ сообщеніяхъ; какъ тѣ, такъ и другіе могутъ быть вывозными или внутренними, прямыми или мѣстными; 4) по времени дѣйствія—тарифы срочные и безсрочные, годовые и навигаціонные; 5) по величинѣ единицъ погрузки—попудные (поштучные) и повагонные (полувагонные, партіонные); 6) по особеннымъ условіямъ и свойствамъ самихъ перевозокъ—тарифы спеціальные и льготные (завозные, перемолочные, воинскіе, выставочные, переселенческіе и т. под.).

1. Однообразные пудо-верстные и дифференціальные тарифы. Понятіе дифференціальныхъ тарифовъ мы принимаемъ въ томъ ограниченномъ и точномъ смыслѣ, которыи въ настоящее время болѣе и болѣе связывается съ этимъ понятіемъ какъ въ экономической литературѣ, такъ и въ желѣзнодорожной практикѣ, въ особенности у насъ, а именно, какъ такой строй тарифовъ, при которомъ единичная

тарифная ставка, служащая основаніемъ для исчисленія провозной платы, не остается одинаковой при всякихъ разстояніяхъ перевозки, но въ большей или меньшей степени понижается съ увеличеніемъ пробѣга грузовъ. Такимъ образомъ система дифференціальныхъ тарифовъ даетъ провозныя платы, возрастающія не прямо пропорціонально съ увеличеніемъ разстоянія перевозки, но въ меньшей прогрессіи, тогда какъ тарифы, построенные на основаніи какой-либо однообразной пудоверстной ставки, всегда даютъ провозныя платы прямо пропорціональныя разстояніямъ, пройденнымъ грузами.

Установленіе на желѣзныхъ дорогахъ дифференціальныхъ тарифовъ, т. е дифференцированіе провозныхъ платъ по разстояніямъ, вызвано тѣми же причинами, которыми обусловливается и дифференцированіе ихъ по цѣнности и платежной способности перевозимыхъ грузовъ. Оба вида дифференцированія имѣютъ одну и ту же конечную цѣль—возможно большее развитіе желѣзнодорожнаго движенія. Пониженіе платъ для малоцѣнныхъ товаровъ привлекаетъ на желѣзныя дороги новые грузы, пониженіе же тарифныхъ ставокъ для отдаленныхъ разстояній перевозки увеличиваетъ количество дѣлаемыхъ грузами пудоверстъ. То и другое имѣетъ одинаковыя общія послѣдствія для всего народнаго хозяйства въ цѣломъ и для желѣзныхъ дорогъ въ частности. Вслѣдствіе огромнаго преобладанія въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ общихъ расходовъ, не зависящихъ отъ движенія, надъ издержками спеціальными, непосредственно связанными съ перевозкою, каждый новый пудъ груза, привлеченный на желѣзную дорогу, такъ же, какъ и каждая новая лишняя пудоверста, сдѣланная грузомъ, имѣютъ въ результатѣ уменьшеніе общей совокупности издержекъ, падающихъ на каждую данную единицу перевозки, и слѣдовательно приведятъ въ концѣ концовъ къ лучшей утилизаціи транспортныхъ силъ и средствъ желѣзныхъ дорогъ въ интересахъ наиболѣе полнаго удовлетворенія транспортныхъ потребностей народнаго хозяйства съ возможно меньшими затратами. Такимъ образомъ система дифференціальныхъ тарифовъ, служа однимъ изъ средствъ къ извлеченію возможнаго максимума полезной работы изъ капиталовъ и производительныхъ силъ, представляемыхъ желѣзными дорогами, безъ пропорціональнаго увеличенія текущихъ затратъ, является вполнѣ отвѣчающею основной функціи желѣзнодорожнаго транспорта въ общемъ ходѣ народнаго хозяйства, такъ какъ даетъ дальнѣйшее сокращеніе затратъ, которыя падаютъ на послѣднее по удовлетворенію его транспортныхъ потребностей. Въ этомъ смыслѣ можно сказать, что дифференціальные тарифы являются новымъ шагомъ впередъ въ развитіи желѣзныхъ дорогъ, какъ современныхъ усовершенствованныхъ путей сообщенія, составившихъ новую эпоху въ экономической исторіи всѣхъ цивилизованныхъ народовъ, и по своимъ эко-

номическимъ послѣдствіямъ однородны со всякими вообще усовершенствованіями въ способахъ и путяхъ перевозки. Конечно, эти результаты достигаются посредствомъ дифференціальныхъ тарифовъ лишь при томъ условіи, что степень дифференцированія тарифныхъ ставокъ строго сообразовывается съ платежной способностью перевозимыхъ грузовъ и во всякомъ случаѣ не даетъ ставокъ ниже собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, непосредственно связанныхъ съ движеніемъ. При соблюденіи этого условія дифференціальные тарифы вполнѣ отвѣчаютъ и интересамъ максимальной чистой доходности рельсовой сѣти.

Указанная функція дифференціальныхъ тарифовъ въ общемъ ходѣ экономической жизни и въ системѣ желѣзнодорожнаго хозяйства является источникомъ и всѣхъ нападковъ на нихъ, и причиною ихъ всеобщаго повсемѣстнаго распространенія.

Наиболѣе общимъ и популярнымъ возраженіемъ противъ дифференцированія провозныхъ платъ по разстояніямъ служитъ утвержденіе, что желѣзныя дороги, ради увеличенія своихъ барышей, пользуются этимъ способомъ построенія тарифовъ для того, чтобы искусственно уничтожать разстоянія въ ущербъ интересамъ старыхъ производительныхъ раіоновъ и старинныхъ центровъ торговли. Обвиненіе это лишено, по нашему мнѣнію, всякихъ разумныхъ основаній. Такъ какъ при системѣ дифференціальныхъ тарифовъ получается дѣйствительное удешевленіе транспорта, благодаря лучшему использованію перевозочныхъ силъ и средствъ желѣзныхъ дорогъ, то подобное же обвиненіе въ искусственномъ уничтоженіи разстояній съ совершенно одинаковымъ правомъ можетъ быть обращено и противъ всякаго усовершенствованія въ оборудованіи и въ эксплотаціи желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ слѣдствіемъ сокращеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ и удешевленіе перевозки. Мало того. Если признать это обвиненіе справедливымъ, то нужно не только прекратить всякій дальнѣйшій прогрессъ желѣзнодорожной техники, но и прямо отказаться отъ самого сооруженія желѣзныхъ дорогъ, потому что онѣ сами являются въ сущности не чѣмъ инымъ, какъ превосходнымъ искусственнымъ средствомъ къ уничтоженію пространства, конечно, въ экономическомъ отношеніи. Правда, въ настоящее время никто уже не оспариваетъ необходимости самого сооруженія желѣзныхъ дорогъ, но зато образовались цѣлыя вліятельныя общественныя группы, которыя борются и протестуютъ противъ неизбѣжныхъ естественныхъ послѣдствій дѣятельности желѣзныхъ дорогъ, и эта борьба исходитъ въ сущности совершенно изъ тѣхъ же основаній и точекъ зрѣнія, какъ и борьба, которая велась прежде противъ самого сооруженія желѣзныхъ дорогъ, а еще ранѣе въ началѣ XIX и въ концѣ XVIII вѣковъ даже противъ усовершенствованныхъ грунтовыхъ до-

рогъ какъ въ Англіи, такъ и въ Германіи. Въ этомъ отношеніи представляется въ высшей степени характернымъ слѣдующій фактъ, хотя и относящійся къ половинѣ XVIII вѣка, но имѣющій вполнѣ современное значеніе. Запущенное состояніе дорожнаго дѣла въ Англіи вызвало въ половинѣ XVIII вѣка цѣлый рядъ проектовъ и сооруженій искусственныхъ грунтовыхъ и шоссированныхъ дорогъ отъ Лондона въ глубь страны. Когда эти проекты обсуждались въ парламентѣ, то сельскіе хозяева ближайшихъ къ Лондону графствъ обратились къ парламенту съ настойчивыми петиціями, въ которыхъ указывали, что „если хорошіе пути сообщенія будутъ проведены въ болѣе отдаленные раіоны страны, то имѣющаяся въ этихъ раіонахъ болѣе дешевая рабочая сила создастъ возможность доставлять въ Лондонъ хлѣбъ и сѣно по болѣе дешевымъ цѣнамъ, что приведетъ просителей къ разоренію“ [1]). Аналогичные протесты противъ улучшенныхъ грунтовыхъ и противъ желѣзныхъ дорогъ имѣли мѣсто и въ Германіи. Примѣненіе желѣзнодорожнаго парового транспорта, какъ и всякое крупное нововведеніе въ хозяйственной области, при огромныхъ благотворныхъ послѣдствіяхъ для экономической жизни страны въ цѣломъ, сопровождается, конечно, и неблагопріятнымъ вліяніемъ для нѣкоторыхъ частныхъ интересовъ. Нынѣ желѣзныя дороги стали безспорнымъ общимъ благомъ. и ни одна партія не отвергаетъ ихъ въ принципѣ. Но каждый, умалчивая объ ихъ благотворныхъ для него результатахъ, требуетъ устраненія другихъ вліяній удешевленнаго транспорта, для него не благопріятныхъ, хотя и неизбѣжныхъ по существу дѣла. „Хлѣбъ изъ восточныхъ провинцій Германіи, говоритъ Г. Конъ [2]), долженъ проникать при помощи дифференціальныхъ тарифовъ на западъ и югъ; но рабочіе, которые слѣдуютъ въ тѣхъ же направленіяхъ, потому что находятъ своему труду лучшій сбытъ, подобно хлѣбу, который они воздѣлали, должны быть удержаны. Желѣзныя дороги не должны ввозить въ Германію иностранный хлѣбъ, но должны провозить иностранныхъ рабочихъ. которые приносятъ съ собою дешевыя рабочія силы. Все оживляющее продуктивное, т. е. возвышающее цѣнности вліяніе, которое оказали желѣзныя дороги въ періодъ 1850—1880 гг, принято какъ самъ собою подразумѣваемый плодъ новаго времени. Дальнѣйшія же послѣдствія той же самой техники, примѣненной въ еще болѣе грандіозныхъ размѣрахъ, оспариваются и отвергаются, какъ новое и неслыханное зло“.

Какъ все это близко и сходно съ тѣми жалобами на диффе-

[1]) E. Sax. „Die Verkehrsmittel“. B. I, стр. 230 G. Cohn. „System der Nationalœkonomie“, B. III, стр. 976 W. Lotz. „Verkehrsentwicklung in Deutschland“ стр. 18.

[2]) G. Cohn, ib. стр 977.

ренціальные тарифы. въ особенности въ примѣненіи къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, которыя приходится слышать и у насъ еще въ настоящее время! Согласно этимъ жалобамъ дифференціальные тарифы дезорганизовали всю нашу внутреннюю хлѣбную торговлю, оттолкнувъ отъ нея крупныя солидныя фирмы и разрушивъ внутренніе задерживающіе и распредѣлительные торговые центры, разорили земледѣліе внутреннихъ центральныхъ губерній, а также западныхъ и прибалтійскихъ, отдали насъ во власть международнаго хлѣбнаго рынка и т. д., и т. д., словомъ являются главною причиною всего сельскохозяйственнаго кризиса, переживаемаго Россіей. Дѣлаются указанія даже и на то, что дифференціальный пассажирскій тарифъ лишилъ хозяевъ рабочихъ рукъ, вызвавъ своею дешевизною праздное шатаніе народа изъ центра государства на его окраины.

Мы признаемъ безспорнымъ, что система дифференціальныхъ тарифовъ, во 1-хъ, отражается весьма неблагопріятно на интересахъ нѣкоторыхъ формъ посреднической торговли и, во 2-хъ, умаляетъ вообще значеніе тѣхъ преимуществъ, съ которыми сопряжена для всякаго производства географическая близость его къ потребительнымъ рынкамъ. Но какъ первое, такъ и второе связано неразрывно съ самымъ существомъ желѣзныхъ дорогъ и вытекаетъ изъ основной ихъ благотворной для всей экономической жизни функціи — общаго улучшенія и удешевленія транспортнаго дѣла въ странѣ, и дифференціальные тарифы даютъ лишь наиболѣе сильное выраженіе основнымъ тенденціямъ и вліяніямъ желѣзнодорожнаго транспорта на ходъ народнаго хозяйства. Уже съ самаго начала возникновеніе и развитіе желѣзнодорожныхъ сообщеній повсюду оказывалось неблагопріятнымъ для многихъ формъ торговаго посредничества, сложившихся при прежнихъ способахъ передвиженія людей и перемѣщенія товаровъ. По сравненію съ послѣдними, желѣзныя дороги чрезвычайно облегчили всякія личныя сношенія и вызвали пассажирское движеніе въ размѣрахъ, не мыслимыхъ въ прежнее время. Въ отношеніи же товарнаго обращенія желѣзнодорожный транспортъ принесъ съ собою большое удешевленіе стоимости перевозки, огромное сокращеніе времени нахожденія груза въ пути, срочность доставки, создалъ возможность отправки товаровъ мелкими партіями и, наконецъ, сообщилъ всему транспортному дѣлу небывалую прежде безопасность отъ порчи и гибели груза. Всѣ эти обстоятельства естественно облегчали и упрощали сношенія производителей и потребителей разныхъ районовъ и даже государствъ между собою и дѣлали излишними многія посредническія ступени, которыхъ въ прежнее время продуктъ не могъ миновать на своемъ пути отъ производителя къ потребителю. Дифференціальные тарифы, давая провозныя платы за весь путь слѣдованія товара отъ мѣста его производства до пункта окончательнаго

назначенія въ низшемъ размѣрѣ, чѣмъ сумма платъ отъ мѣста первоначальнаго отправленія до какого-либо промежуточнаго пункта и отъ этого послѣдняго до рынка сбыта, еще болѣе усиливаютъ указанное стремленіе желѣзныхъ дорогъ къ установленію непосредственныхъ сношеній между производительными и потребительными пунктами и подрываютъ потребность въ посреднической дѣятельности промежуточныхъ торговыхъ центровъ. Но съ точки зрѣнія общихъ интересовъ не приходится сѣтовать на это. Расходы, которые неизбѣжно сопряжены со всякою остановкою и перепродажею товара по пути его слѣдованія, являются совершенно несоотвѣтствующими современнымъ средствамъ торговаго оборота и передвиженія грузовъ и всему общему характеру современнаго экономическаго развитія, въ основѣ котораго лежитъ тенденція къ сокращенію числа посредниковъ и экономизированію обусловливаемыхъ этимъ издержекъ. Чѣмъ меньше затрачивается капитала, труда и времени на совершеніе мѣновыхъ операцій, тѣмъ выгоднѣе для народнаго хозяйства, и всякія затраты на такія операціи, которыя при современномъ строѣ экономической жизни и при современныхъ средствахъ сношеній не представляются безусловно необходимыми, слѣдуетъ признать непроизводительными и вредными съ точки зрѣнія общихъ интересовъ.

Что касается неблагопріятнаго вліянія дифференціальныхъ тарифовъ на мѣстности и производства, ближайшія къ рынкамъ сбыта, то при оцѣнкѣ этого вліянія вообще слѣдуетъ помнить, что главное значеніе и польза самыхъ желѣзныхъ дорогъ заключается въ экономическомъ сближеніи всѣхъ производительныхъ и потребительныхъ раіоновъ страны посредствомъ уменьшенія тѣхъ препятствій, которыя ставитъ пространство передвиженію людей и грузовъ. Дифференціальные тарифы только помогаютъ желѣзнымъ дорогамъ осуществить наиболѣе полнымъ образомъ эту конечную цѣль ихъ и назначеніе, а слѣдовательно связаны съ самымъ существомъ желѣзнодорожнаго транспорта и являются необходимымъ условіемъ, безъ котораго использованіе огромныхъ капиталовъ и производительныхъ силъ желѣзнодорожныхъ предпріятій не можетъ быть доведено до полнаго развитія, и желѣзныя дороги не могутъ принести народному хозяйству всей той пользы, которой оно въ правѣ требовать отъ этихъ усовершенствованныхъ путей сообщенія XIX вѣка. Впрочемъ дифференцированіе провозныхъ платъ по разстояніямъ настолько тѣсно связано съ самымъ существомъ всякаго транспортнаго дѣла, что имѣетъ широкое примѣненіе въ образованіи платъ за перевозку и по другимъ видамъ путей—грунтовымъ и воднымъ. Рѣчные и морскіе фрахты отличаются въ особенности сильною и рѣзкой дифференцировкой, доходящей до того, что фрахты до разныхъ пунктовъ назначенія, изъ коихъ одинъ лежитъ далѣе другого на сотни верстъ,

взимаются въ одинаковомъ размѣрѣ. Принципъ дифференцированія провозныхъ платъ не только присущъ всѣмъ видамъ путей сообщенія, но имѣетъ и повсемѣстное распространеніе, примѣняясь и въ западной Европѣ, гдѣ нѣтъ такихъ длинныхъ пробѣговъ, какъ у насъ, и въ Сѣверной Америкѣ, гдѣ средніе пробѣги грузовъ еще значительнѣе, чѣмъ въ Россіи.

Первою страною, примѣнившею въ широкихъ размѣрахъ дифференціальные тарифы, была Бельгія, на дорогахъ которой уже въ 60-хъ гг. были установлены четыре общихъ тарифныхъ класса по дифференціальнымъ схемамъ.

Во Франціи, въ старѣйшихъ концессіяхъ, максимальные тарифы были установлены въ видѣ однообразныхъ ставокъ по разстояніямъ. Но уже съ 1863 года вводится особая дифференціальная схема для малоцѣнныхъ массовыхъ грузовъ. Съ тѣхъ поръ на всѣхъ главныхъ линіяхъ были введены для этихъ грузовъ дифференціальные тарифы. Съ 1880 года французскія желѣзныя дороги ввели общій дифференціальный тарифъ для всѣхъ классовъ. Въ 1883 г. по особымъ договорамъ съ частными желѣзными дорогами французское правительство возложило на послѣднія обязанность установить общіе тарифы по 6 классамъ въ видѣ дифференціальныхъ схемъ съ понижающимися единичными ставками, что впослѣдствіи и было дѣйствительно исполнено.

Въ Австро-Венгріи товарные тарифы съ давняго времени строятся по дифференціальной системѣ.

Въ Германіи уже въ началѣ 50-хъ годовъ были установлены на нѣкоторыхъ дорогахъ дифференціальные тарифы. Въ 60-хъ годахъ они подверглись нападкамъ со стороны торговли, а въ 70-хъ гг. со стороны сельскаго хозяйства; однако, въ обоихъ случаяхъ эти нападки не достигли цѣли, и какъ созывавшіяся правительствомъ совѣщанія, такъ и союзный совѣтъ, послѣ разсмотрѣнія этого вопроса не нашли достаточныхъ основаній къ упраздненію этихъ тарифовъ [1]). Въ 1879 г., какъ видно изъ законопроекта отъ 29 октября этого года о выкупѣ многихъ частныхъ дорогъ въ казну, принципъ дифференціальныхъ тарифовъ былъ признанъ правильнымъ управленіемъ прусскихъ государственныхъ желѣзныхъ дорогъ. Съ тѣхъ поръ на этихъ дорогахъ было установлено въ разныхъ сообщеніяхъ много дифференціальныхъ тарифовъ для различныхъ грузовъ, перевозимыхъ поштучно и повагонно, въ томъ числѣ на перевозку скота, хлѣба, соли, желѣза, руды, сельскохозяйственныхъ машинъ, удобренія и т. д. [2]).

---

[1]) Hans Burmeister „Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesen der Eisenbahnen Deutschlands". Стр. 29 и слѣд.

[2]) Fr. Ulrich. „Staffeltarife und Wasserstrassen". 1894. Стр. 18 и слѣд. 29 и слѣд.

Въ Россіи принципъ дифференціальныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ признанъ обязательнымъ для желѣзныхъ дорогъ уже нашимъ первымъ желѣзнодорожнымъ закономъ, Высочайше утвержденнымъ 26 января 1857 г. въ видѣ „положенія объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи". Въ этомъ „положеніи" между другими постановленіями, направленными къ огражденію интересовъ публики. введено также и требованіе, чтобы взимаемыя желѣзными дорогами провозныя платы не превышали извѣстныхъ предѣловъ, а именно, для грузовъ малой скорости ставки въ 1/12, 1/18 и 1/24 к съ пуда и версты, причемъ по поводу этихъ ставокъ введено слѣдующее постановленіе: „при перевозкѣ товаровъ съ малой скоростью выше означенный тарифъ понижается: десятью процентами на разстояніи болѣе двухсотъ и до пятисотъ верстъ; пятнадцатью процентами на разстояніи болѣе 500 и до 1,000 в. и двадцатью процентами на всякое разстояніе свыше 1,000 верстъ". Эти постановленія впослѣдствіи введены въ § 12 устава главнаго общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ и въ уставы всѣхъ другихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Установленный на николаевской жел. дор. уже въ 1864 году общій тарифъ для 8 классовъ грузовъ давалъ платы съ понижающимися единичными ставками при увеличеніи разстоянія перевозки. Засимъ, вообще тарифы на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ все болѣе и болѣе становились дифференціальными, въ особенности для грузовъ малоцѣнныхъ. Введенный въ дѣйствіе съ 1893 г. общій тарифъ дорогъ I и II группъ усилилъ упомянутую дифференцировку по положенію объ условіяхъ устройства первой сѣти и по уставу главнаго общества, во 1-хъ, въ томъ отношеніи, что сдѣлалъ обязательными процентныя скидки при перевозкахъ не только по ставкамъ въ 1/12, 1/18 и 1/24 коп., но также и по ставкамъ въ 1/30, 1/36 и 1/45 к, во 2-хъ, увеличилъ скидки для разстояній отъ 1,500 до 2,000 верстъ до 25% и для разстояній свыше 2,000 в. до 30% и, наконецъ, въ 3-хъ, что самое главное, установилъ разсчетъ этихъ скидокъ не отдѣльно за протяженіе каждой дороги какъ было прежде, а за общее разстояніе перевозки по всѣмъ дорогамъ въ совокупности.

Въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки дифференцированіе провозныхъ платъ, при полной свободѣ конкурренціи желѣзныхъ дорогъ и при особенно энергичномъ стремленіи ихъ къ возможно полному использованію своихъ транспортныхъ средствъ и способностей, началось очень рано и практикуется въ весьма широкихъ размѣрахъ и до настоящаго времени.

Но какъ самое возникновеніе дифференціальныхъ тарифовъ послѣдовало вскорѣ вслѣдъ за сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и сѣтованія на эти тарифы появились приблизительно въ то же время.

„Всякій разъ, читаемъ въ спеціальномъ докладѣ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ извѣстной коммисіи, учрежденной въ концѣ 80-хъ годовъ подъ предсѣдательствомъ сенатора Плеве, по поводу паденія цѣнъ на сельскохозяйственныя произведенія [1]), когда заходила рѣчь объ этомъ предметѣ (неравномѣрность провозныхъ платъ), грузоотправителями обыкновенно выдвигалась теорія однообразныхъ поверстныхъ тарифовъ. Начиная съ средины 40-хъ годовъ, эта мысль неукоснительно всплывала въ каждой изъ правительственныхъ коммисій, время отъ времени назначавшихся въ Англіи для изученія желѣзнодорожныхъ порядковъ. Въ Германіи, въ Австріи, во Франціи она также высказывалась при всякомъ изслѣдованіи желѣзныхъ дорогъ или попыткѣ правительства реформировать тарифы; да и въ другое время она выражалась въ разнообразныхъ заявленіяхъ и петиціяхъ заинтересованныхъ лицъ". Въ Соединенныхъ Штатахъ въ началѣ 70-хъ годовъ, подъ вліяніемъ движенія такъ называемыхъ грэнджеровъ, были сдѣланы даже практическія попытки упраздненія дифференціальныхъ тарифовъ. Такъ, въ штатѣ Мичиганъ въ 1871 году законъ грэнджеровъ предписалъ для всѣхъ дорогъ штата равный помильный тарифъ; однако, законъ этотъ, даже послѣ сдѣланныхъ въ немъ черезъ два года измѣненій, остался столь непрактичнымъ, что совершенно не примѣнялся при молчаливомъ согласіи народа. Подобный же законъ, изданный въ штатѣ Огайо въ 1874 г., совсѣмъ не вступая въ силу, былъ отмѣненъ черезъ два года. Такою же полною неудачею окончились и попытки упраздненія дифференціальныхъ тарифовъ въ штатахъ: Иллинойсѣ, Іова, Миннезотѣ, Висконсинѣ [2]).

У насъ жалобы на дифференціальные тарифы также раздаются очень давно. Такъ, уже учрежденная въ 7[illegible]-хъ годахъ коммисія графа Баранова [3]), констатировавъ фактъ весьма широкаго развитія на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ начала дифференціальности тарифовъ, подробно занималась этими жалобами. Однако, въ результатѣ изученія вопроса эта коммисія признала, что общественнымъ интересамъ противорѣчитъ въ большинствѣ случаевъ лишь дифференцированіе провозныхъ платъ по направленіямъ, по отдѣльнымъ мѣстностямъ, и такъ сказать личное дифференцированіе. Что же касается пониженія тарифа пропорціонально разстоянію, когда пониженный тарифъ всѣмъ извѣстенъ, для всѣхъ одинаково доступенъ и примѣняется съ нѣкоторымъ постоянствомъ, то такой тарифъ не нарушаетъ ничьихъ справедливыхъ интересовъ. Поэтому въ числѣ главныхъ основаній желательныхъ въ

---

[1]) А. И. Чупровъ и М. І. Мусницкій. „Упорядоченіе желѣзнодорожныхъ тарифовъ по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ". 1890. Стр. 30.

[2]) И. Янжулъ. «Промысловые синдикаты». Стр. 184 и слѣд.

[3]) «Матеріалы по вопросу о желѣзнодорожныхъ тарифахъ». Часть I. Спб. 1881. Стр. 43, 212.

нашей тарифной системѣ измѣненій коммисія графа Баранова выставила, между прочимъ, слѣдующее положеніе: „какъ въ мѣстномъ, такъ и прямомъ сообщеніи различныхъ видовъ (внутреннемъ, международномъ, транзитномъ и проч.) устанавливается извѣстная скидка: а) для повагонныхъ отправокъ, безотносительно къ разстоянію, пройденному грузомъ, и б) для отправокъ всякаго рода (т. е. въ томъ числѣ и повагонныхъ) пропорціонально пройденному разстоянію. При этомъ повагонныя отправки, проходящія извѣстное разстояніе, пользуются и тою, и другою опредѣленною въ общемъ тарифѣ скидкою. Разстоянія, дающія право на скидку, должны быть опредѣлены одинаково во всѣхъ группахъ дорогъ и на всѣхъ отдѣльныхъ дорогахъ".

Вышеупомянутая коммисія сенатора фонъ Плеве спеціально разсматривала съ своей стороны вопросъ о дифференціальныхъ тарифахъ, въ виду возбужденныхъ въ концѣ 70-хъ годовъ ходатайствъ и заявленій отъ нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ (рижскій, елецкій), отъ елецкаго земства, мукомольнаго съѣзда 1888 года и др., о необходимости установленія однообразныхъ поверстныхъ тарифовъ. Однако, и эта коммисія, послѣ всесторонняго разсмотрѣнія вопроса, не признала возможнымъ присоединиться къ мысли объ установленіи однообразныхъ для всѣхъ разстояній и направленій пудоверстныхъ ставокъ, едва ли возможныхъ по экономическимъ и финансовымъ соображеніямъ, и находила полезнымъ предложить лишь нѣкоторое смягченіе рѣзкихъ неравенствъ провозныхъ платъ для устраненія преимуществъ однѣхъ мѣстностей предъ другими. Признавая однимъ изъ способовъ для относительнаго уравненія провозныхъ платъ пониженіе предѣльныхъ максимальныхъ тарифовъ, коммисія, однако, высказала, что при этомъ пониженіи важно не столько измѣнить основную ставку предѣльнаго тарифа, сколько увеличить установляемыя закономъ скидки при перевозкѣ на отдаленныя разстоянія, такъ какъ принятыя нынѣ въ уставахъ скидки слишкомъ ничтожны и не соотвѣтствуютъ практикѣ ни нашихъ дорогъ, ни тѣхъ заграничныхъ, которыя находятся въ болѣе или менѣе одинаковыхъ условіяхъ съ нашими. Для устраненія чрезмѣрныхъ пониженій для отдаленнѣйшихъ раіоновъ коммисія рекомендовала лишь воспрещеніе назначенія отъ ближайшихъ станцій высшихъ провозныхъ платъ, нежели отъ дальнѣйшихъ [1]).

Въ послѣднее время вопросъ о дифференціальныхъ тарифахъ обсуждался у насъ при общихъ пересмотрахъ хлѣбныхъ тарифовъ въ 1893 и въ 1896/7 гг., и оба раза этотъ вопросъ былъ разрѣшенъ въ смыслѣ безусловной невозможности, при условіяхъ русскаго народнаго хозяйства, обойтись безъ дифференцированія провозныхъ

[1]) Докладъ предсѣдателя Высочайше учрежденной въ 1888 г. коммисіи по поводу паденія цѣнъ на сельскохозяйственныя произведенія. Спб. 1892. Стр. 115—116.

платъ. Для обсужденія вопроса въ совѣщаніи 1896 г. весьма характерно, что тѣ изъ сельскихъ хозяевъ, которые категорически высказывались противъ принципа дифференцированія, сами же первые проектировали дифференціальную тарифную формулу для вывозныхъ сообщеній.

Такимъ образомъ, практика какъ въ лицѣ самихъ желѣзныхъ дорогъ—государственныхъ и частныхъ, такъ и въ лицѣ различныхъ правительственныхъ учрежденій и учреждавшихся въ разное время въ европейскихъ государствахъ коммисій, въ концѣ концовъ рѣшительнымъ образомъ высказывается въ пользу необходимости и цѣлесообразности системы дифференціальныхъ тарифовъ

Что касается экономической литературы, то и въ этой области раздается несравненно больше голосовъ въ защиту дифференціальныхъ тарифовъ, чѣмъ противъ нихъ Какъ старѣйшіе, такъ и новѣйшіе писатели и ученые, занимавшіеся вопросами желѣзнодорожнаго хозяйства, положительнымъ образомъ признаютъ необходимость установленія дифференціальныхъ тарифовъ въ общихъ интересахъ народнаго хозяйства. Прежде всего слѣдуетъ назвать Э. Сакса, обширный трудъ котораго „Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft“, изданный еще въ 1878 г, остается до сихъ поръ классическимъ сочиненіемъ по этому предмету. Онъ категорически высказываетъ [1]), что лица, наименѣе знакомыя съ сущностью дѣла, требуютъ просто на просто одинаковыхъ ставокъ для всѣхъ единицъ груза и для всѣхъ единицъ разстоянія: установленіе какой-либо общей среднеи ставки сдѣлало бы невозможной извѣстную часть транспорта и слѣдовательно увеличило бы транспортныя издержки для всѣхъ перевозокъ, пониженіе же единичной ставки до размѣра нынѣшнихъ дифференціальныхъ ставокъ явилось бы одностороннимъ поощреніемъ частныхъ отдѣльныхъ интересовъ на счетъ всего общества. въ томъ и другомъ случаѣ полезное дѣйствіе желѣзныхъ дорогъ было бы ограничено болѣе узкими предѣлами. Также въ пользу дифференціальной системы тарифовъ высказываются такіе авторитетные ученые и писатели, какъ Рошеръ [2]), Густавъ Конъ, Вагнеръ, Фр Ульрихъ, Эмиль Ранкъ, Рихардъ Кауфманъ, Вейксъ-Глонъ, Лаунгардтъ, Брезике и др., у насъ С. Ю. Витте, Д. И. Пихно, Н. Е. Гіацинтовъ. Возраженія противъ дифференціальныхъ тарифовъ дѣлались собственно главнымъ образомъ, лишь въ повседневной печати и въ различныхъ агитаціонныхъ брошюрахъ. Останавливаться особо на разборѣ возраженіи этого рода послѣ изложеннаго очерка настоящаго вопроса едва ли преставляется надобность.

---

[1]) В II, стр. 425.

[2]) R o s c h e r, „Nationalokonomie des Handels etc“. Стр. 421.

2. Формульные (схемные) тарифы и табличные. Тарифы могутъ быть выражены въ видѣ опредѣленныхъ формулъ или схемъ, которыя подлежатъ примѣненію къ разсчету провозныхъ платъ на той или другой желѣзной дорогѣ или между станціями цѣлой группы или всей сѣти желѣзныхъ дорогъ. Необходимою принадлежностью такихъ тарифовъ являются разсчетныя таблицы и таблицы псверстныхъ разстояній. Такъ называемые табличные тарифы содержатъ уже готовые итоги провозныхъ платъ между всѣми станціями, на перевозку между которыми этотъ тарифъ установленъ. Каждый изъ этихъ двухъ видовъ тарифовъ имѣетъ свои практическія удобства, и преобладаніе въ послѣднее время схемныхъ тарифовъ не устраняетъ надобности устанавливать въ нѣкоторыхъ случаяхъ и табличные тарифы. Вопросъ о сравнительныхъ удобствахъ той и другой формы выраженія тарифовъ есть дѣло практической техники, и мы находимъ излишнимъ касаться его въ настоящемъ, чисто теоретическомъ, трудѣ.

3. Тарифы общіе, исключительные, мѣстные отдѣльныхъ дорогъ, прямые, вывозные, внутренніе и т. под. Полная свобода и самостоятельность отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ въ установленіи тарифовъ между своими станціями и въ предоставленіи тарифовъ отъ своихъ станцій до станцій чужихъ дорогъ привела съ постепеннымъ развитіемъ и усложненіемъ рельсовой сѣти къ чрезвычайному разнообразію, а вмѣстѣ съ тѣмъ и къ запутанности тарифовъ. Такой характеръ тарифовъ вызывалъ множество затрудненій и неудобствъ въ пользованіи желѣзнодорожнымъ транспортомъ для публики и причинялъ много вреда интересамъ торговли и промышленности. Эта сторона тарифныхъ безпорядковъ настолько извѣстна, что распространяться о ней нѣтъ надобности. Къ тому же въ настоящее время упорядоченіе тарифовъ достигнуто въ большей или меньшей степени почти во всѣхъ странахъ, а въ особенности на русскихъ дорогахъ, на которыхъ въ этомъ отношеніи сдѣлано болѣе, чѣмъ гдѣ-либо. Но разнообразіе и запутанность тарифовъ весьма вредны и для самихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ требовали съ ихъ стороны много лишняго труда какъ по таксировкѣ грузовъ и контролю за примѣненіемъ дѣйствующихъ тарифовъ, такъ и по выработкѣ новыхъ тарифовъ, что существеннымъ образомъ увеличивало расходы эксплоатаціи [1]). Отсюда давнишнія стремленія самихъ желѣзныхъ дорогъ къ упорядоченію и объединенію тарифнаго дѣла. Такимъ образомъ, объединеніе и упорядоченіе тарифнаго дѣла, отвѣчая интересамъ публики и самихъ желѣзныхъ дорогъ, въ то же время представляются безусловно необходимыми и съ общей точки зрѣнія, защищаемой нами и тре-

[1]) Hans Burmeister. „Geschichtliche Entwicklung des Gütertarifwesens". Стр. 7. „Матеріалы о желѣзнодорожныхъ тарифахъ (коммисіи гр. Баранова)". Часть I. 1881. Стр. 56.

бующей такого строя тарифовъ, при которомъ достигалась бы возможно лучшая работа рельсовой сѣти съ возможно меньшими текущими затратами.

Дѣло объединенія тарифовъ—весьма трудное дѣло и повсюду является результатомъ огромныхъ усилій и сложной работы, а вопросъ о степени объединенія представляется въ высшей степени спорнымъ. Разнообразіе и запутанность тарифовъ имѣютъ въ своемъ основаніи троякаго рода причины: 1) раздробленіе управленія тарифнымъ дѣломъ рельсовой сѣти между многими самостоятельными отдѣльными желѣзнодорожными компаніями, 2) конкурренція между этими компаніями изъ за привлеченія на свои линіи грузовъ и 3) стремленіе приспособить тарифы къ потребностямъ и условіямъ торговли и промышленности въ различныхъ раіонахъ и даже въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ. Изъ этихъ трехъ причинъ главнѣйшими являются первыя двѣ, т. е. раздробленность сѣти въ тарифномъ отношеніи между многими самостоятельными обществами и взаимная конкурренція послѣднихъ между собою. О крайнемъ вредѣ этихъ двухъ началъ для всего хода желѣзнодорожнаго дѣла и о рѣшительномъ противорѣчіи ихъ съ общими интересами народнаго хозяйства мы уже достаточно говорили въ настоящемъ трудѣ и не будемъ снова возвращаться къ этой сторонѣ дѣла. Съ устраненіемъ этихъ двухъ началъ изъ организаціи тарифнаго дѣла, послѣднее само собою по необходимости освобождается въ очень значительной степени отъ разнообразія, сложности и запутанности. Можно съ совершенной опредѣленностью требовать устраненія изъ тарифовъ всякаго разнообразія, т. е. устраненія всѣхъ тѣхъ тарифовъ. которые вызваны указанными двумя обстоятельствами. Гораздо труднѣе разрѣшается вопросъ о томъ, въ какой мѣрѣ можетъ быть допущено такое разнообразіе въ тарифахъ, которое является необходимымъ въ видахъ приспособленія ихъ къ мѣстнымъ условіямъ и нуждамъ. У насъ нерѣдко приходится слышать требованія единства тарифовъ во что бы ни стало. Но мы думаемъ, что не слѣдуетъ преувеличивать значенія этого формальнаго тарифнаго принципа. Не слѣдуетъ забывать, что его значеніе исчерпывается внѣшними удобствами установленія и примѣненія тарифовъ и что жертвовать реальными экономическими интересами ради этихъ внѣшнихъ удобствъ далеко не всегда цѣлесообразно съ точки зрѣнія общихъ интересовъ народнаго хозяйства. Особенно у насъ въ Россіи, при ея огромномъ пространствѣ, съ весьма значительнымъ разнообразіемъ условій производства, передвиженія, торговли и потребленія въ различныхъ областяхъ, представляется опаснымъ и прямо вреднымъ примѣненіе однѣхъ и тѣхъ же тарифныхъ ставокъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и во всѣхъ сообщеніяхъ. Крайній западъ (привислинскія губерніи) и крайній востокъ (приволжскія и заволжскія

губерніи), центральная промышленная область, полѣсскія губерніи, южный и юго-восточный земледѣльческіе раіоны, такія сообщенія какъ С.-Петербургъ—Царское Село и С.-Петербургъ—Иркутскъ, различные раіоны по добычѣ каменнаго угля, соли и т. д. и т. д. слишкомъ разнообразны по своимъ существеннымъ экономическимъ условіямъ, чтобы ихъ можно было искусственнымъ и насильственнымъ образомъ втискивать въ одну общую тарифную формулу, хотя это и представлялось бы удобнымъ съ точки зрѣнія административной техники управленія тарифнымъ дѣломъ. Ни одна изъ разсмотрѣнныхъ нами системъ управленія желѣзнодорожными тарифами не можетъ, ни по своимъ цѣлямъ и задачамъ, ни по принципамъ построенія, примириться съ такимъ крайнимъ проведеніемъ принципа тарифнаго объединенія. Впрочемъ и въ этомъ отношеніи, какъ и во многихъ другихъ отношеніяхъ въ области желѣзнодорожной тарификаціи, жизненныя потребности и условія оказываются сильнѣе людей и ихъ предвзятыхъ субъективныхъ точекъ зрѣнія. Полнаго единства желѣзнодорожныхъ тарифовъ нигдѣ нѣтъ. У насъ, несмотря на особенно сильное стремленіе и энергическія усилія руководителей тарифнаго дѣла къ достиженію возможно большаго единства въ тарифахъ на всѣ грузы, все-таки въ очень значительной степени считались съ особенными потребностями и условіями различныхъ производительныхъ раіоновъ и различныхъ отраслей промышленности. Кромѣ многихъ исключительныхъ тарифовъ на перевозку различныхъ грузовъ въ отдѣльныхъ сообщеніяхъ, у насъ установлены для нѣкоторыхъ массовыхъ грузовъ особыя тарифныя формулы по цѣлымъ крупнымъ раіонамъ, напримѣръ, для лѣсныхъ и строительныхъ матеріаловъ, для каменнаго угля, соли и нѣкоторыхъ другихъ. Въ западно-европейскихъ странахъ, не говоря уже о Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, исключительные тарифы имѣютъ еще болѣе широкое примѣненіе, чѣмъ у насъ.

4. Тарифы срочные и безсрочные, годовые и навигаціонные. Всѣми признается весьма важнымъ для торговли и промышленности, чтобы отмѣна тарифовъ и всякое существенное измѣненіе въ нихъ производилось въ извѣстный, заранѣе опредѣленный, срокъ. Отсюда и необходимость — или указывать въ самомъ тарифѣ срокъ (періодъ) его дѣйствія, или относительно тарифовъ безсрочныхъ заблаговременно (3 мѣсяца, 6 недѣль) опубликовывать объ ихъ отмѣнѣ. Изъ различныхъ видовъ срочныхъ тарифовъ подвергаются сомнѣнію главнымъ образомъ тарифы навигаціонные, т. е устанавливаемые, обыкновенно, на періодъ навигаціи по воднымъ путямъ сообщенія, въ пониженномъ противъ общихъ тарифовъ размѣрѣ по мотивамъ конкурренціи съ этими путями сообщенія. Въ этихъ тарифахъ усматриваютъ несправедливое отношеніе къ тѣмъ мѣстностямъ, которыя, не имѣ-

водныхъ путей сообщенія и уже поэтому находясь въ менѣе благопріятныхъ условіяхъ сравнительно съ прирѣчными мѣстностями, вынуждены сверхъ того еще оплачивать и желѣзнодорожную перевозку по болѣе высокимъ тарифнымъ ставкамъ. Этотъ упрекъ навигаціоннымъ тарифамъ могъ бы быть признанъ правильнымъ, если бы задача желѣзнодорожной тарификаціи заключалась не въ томъ, чтобы вырабатывать тарифныя ставки, необходимыя для привлеченія грузовъ на желѣзную дорогу, примѣнительно къ даннымъ условіямъ передвиженія и сбыта продуктовъ каждаго раіона, но въ томъ, чтобы уравнивать эти условія для различныхъ раіоновъ сообразно субъективнымъ взглядамъ тарифной администраціи на справедливость требованія. Установленіе тарифовъ въ одинаковомъ размѣрѣ для всѣхъ сообщеній и мѣстностей, какъ тѣхъ, которыя пользуются водными путями, такъ и для тѣхъ, которыя такихъ путей не имѣютъ, равносильно запрещенію желѣзнымъ дорогамъ устанавливать тарифы въ такомъ размѣрѣ, при которомъ достигается наилучшая утилизація затрачиваемыхъ въ нихъ капиталовъ, а это имѣло бы послѣдствіемъ или извращеніе нормальнаго и равномѣрнаго развитія различныхъ раіоновъ за счетъ желѣзнодорожныхъ капиталовъ, если пониженные навигаціонные тарифы будутъ распространены на тѣ мѣстности, которыя по условіямъ своего производства и сбыта могутъ выносить болѣе высокія провозныя платы, или ограничило бы пользованіе тѣми желѣзными дорогами, съ которыми конкуррируютъ водные пути сообщенія, въ случаѣ, если на этихъ дорогахъ будутъ дѣйствовать общіе, болѣе высокіе, тарифы. Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ случаѣ ограниченіе доходности желѣзныхъ дорогъ несомнѣнно отразилось бы самымъ неблагопріятнымъ образомъ на дальнѣйшемъ развитіи рельсовой сѣти страны.

Въ виду этого мы признаемъ пониженіе провозныхъ платъ по соображенію со стоимостью водныхъ перевозокъ на тѣхъ дорогахъ, которыя встрѣчаютъ конкурренцію водныхъ путей сообщенія, мѣрою вполнѣ раціональною и согласною съ общими интересами народнаго хозяйства. Эта мѣра не содержитъ въ себѣ ничего несправедливаго въ отношеніи тѣхъ мѣстностей, для которыхъ остаются въ дѣйствіи общіе тарифы, потому что не представляетъ собою ухудшенія для нихъ условій конкурренціи съ раіонами и пунктами, расположенными у водныхъ путей сообщенія. Болѣе благопріятное положеніе этихъ послѣднихъ раіоновъ и пунктовъ обусловливается наличностью водныхъ путей сообщенія, и навигаціонные тарифы не даютъ имъ никакихъ новыхъ преимуществъ, но служатъ только для привлеченія грузовъ на желѣзныя дороги.

5. Тарифы попудные (поштучные) и повагонные (полувагонные, партіонные). Установленіе различныхъ провозныхъ платъ въ зависи-

мости отъ единицы погрузки практикуется какъ въ натуральной системѣ тарифовъ, такъ и въ системѣ тарификаціи по цѣнности. Въ обѣихъ системахъ конечною цѣлью допущенія пониженныхъ тарифовъ для болѣе крупныхъ единицъ погрузки, а именно, главнымъ образомъ, для полныхъ вагонныхъ грузовъ, является стремленіе достигнуть возможно лучшей утилизаціи подвижного состава. Но тогда какъ въ натуральной системѣ повагонные тарифы служатъ выраженіемъ основного принципа этой системы—тарификаціи по тарѣ, т. е. по собственнымъ издержкамъ желѣзныхъ дорогъ, въ системѣ тарификаціи по цѣнности единица погрузки и вліяніе ея на собственныя издержки желѣзныхъ дорогъ являются лишь однимъ изъ элементовъ, опредѣляющихъ цѣнность транспортныхъ услугъ. Поэтому въ первой системѣ повагонныя ставки назначаются въ одинаковомъ размѣрѣ для всякаго рода грузовъ независимо отъ ихъ цѣнности и приводятъ къ цѣлому ряду вредныхъ послѣдствій въ отношеніи развитія желѣзнодорожнаго движенія и чистаго дохода желѣзныхъ дорогъ, на что уже было указано нами при разборѣ натуральной системы. Иначе ставится вопросъ о повагонныхъ тарифахъ въ системѣ тарификаціи по цѣнности. Такъ какъ эта система, по самому существу своему, назначаетъ тарифы въ зависимости отъ наименованія грузовъ, то она прежде всего исключаетъ установленіе повагонныхъ тарифовъ для сборныхъ отправокъ товаровъ разныхъ наименованій и разныхъ цѣнностей, допуская повагонныя ставки лишь для грузовъ одного наименованія или для грузовъ разнаго наименованія, но однородныхъ по цѣнности. Такимъ образомъ, по этой системѣ повагонные тарифы должны устанавливаться только для такихъ грузовъ, которые, по роду своему и по условіямъ торговли, перевозятся или могутъ перевозиться вагонными партіями безъ всякаго стѣсненія для дѣйствительныхъ отправителей. Этимъ, во 1-хъ, въ очень сильной степени суживается или даже вовсе исключается посредническая дѣятельность коммисіонеровъ, занимающихся составленіемъ сборныхъ отправокъ, и, во 2-хъ, сохраняется въ силѣ основной принципъ тарификаціи по цѣнности, по которому при назначеніи тарифовъ для грузовъ разныхъ наименованій принимаются во вниманіе особенныя условія производства, передвиженія, торговли и потребленія этихъ грузовъ, въ зависимости отъ каковыхъ условій и опредѣляется цѣнность желѣзнодорожныхъ услугъ. Такъ какъ нѣкоторое пониженіе тарифовъ для повагонныхъ отправокъ имѣетъ цѣлью побудить отправителей къ лучшей утилизаціи подъемной силы и вмѣстимости подвижного состава желѣзныхъ дорогъ, то размѣръ такого пониженія и долженъ опредѣляться не соотвѣтственнымъ сокращеніемъ собственныхъ издержекъ желѣзныхъ дорогъ, которое даже и не поддается точному исчисленію, но именно сказанною цѣлью, т. е. долженъ быть

достаточенъ, чтобы побудить отправителей къ предъявленію товарныхъ партій, исчерпывающихъ подъемную силу и вмѣстимость нормальныхъ вагоновъ. Отсюда различіе между партіонными и собственно повагонными тарифами. Первые не предполагаютъ непремѣннымъ условіемъ примѣненія пониженной ставки погрузку всей предъявленной къ отправкѣ партіи въ одинъ вагонъ, тогда какъ для повагонныхъ тарифовъ это условіе является необходимымъ по самому существу дѣла. Къ сожалѣнію, это условіе не всегда выполнимо вслѣдствіе нѣкоторыхъ затрудненій чисто временнаго свойства, каковы: недостаточная однородность подвижного состава на всей рельсовой сѣти и недостаточная выясненность повагонныхъ нормъ погрузки для различныхъ товаровъ. Поэтому вмѣсто того, чтобы прямо допускать примѣненіе повагонныхъ тарифовъ во всѣхъ случаяхъ, когда отправителю данъ цѣлый вагонъ для отправки его груза, въ тарифахъ ставятъ условіемъ, что онъ примѣняется съ разсчетомъ платы за дѣйствительный вѣсъ груза, погруженнаго въ одинъ вагонъ, но не менѣе, чѣмъ за 750, 610, 400 или иное количество пудовъ въ зависимости отъ рода груза. Впрочемъ, для настоящаго времени можно признать удовлетворительной и такую форму повагонныхъ тарифовъ.

6. Тарифы спеціальные и льготные (завозные, перемолочные, воинскіе, выставочные, переселенческіе и т. п.) Сущность спеціальныхъ тарифовъ заключается въ томъ, что примѣненіе ихъ обусловлено соблюденіемъ особыхъ требованій и формъ, обезпечивающихъ достиженіе той спеціальной цѣли, которая имѣлась въ виду при установленіи тарифа. Мы не будемъ разсматривать особыя условія и существо такихъ спеціальныхъ тарифовъ, какъ завозные, перемолочные, экспортные и т. п. въ виду спеціальности этого предмета, имѣющаго преимущественно практическій, а не теоретическій интересъ. Въ принципѣ же, по нашему мнѣнію, нельзя возражать противъ установленія для нѣкоторыхъ тарифовъ спеціальныхъ условій, хотя и усложняющихъ вообще тарифное дѣло, но обезпечивающихъ правильный ходъ его. Что касается льготныхъ тарифовъ, т. е. особо пониженныхъ тарифовъ для нѣкоторыхъ категорій пассажировъ или грузовъ, то уже самое понятіе льготности указываетъ на то, что основаніемъ такихъ тарифовъ является не платежная способность грузовъ или пассажировъ, но стремленіе облегчить удовлетвореніе тѣхъ или иныхъ общественныхъ и государственныхъ потребностей, не считаясь съ вліяніемъ соотвѣтственныхъ перевозокъ на доходность желѣзныхъ дорогъ. Обыкновенно льготные тарифы допускаются сравнительно въ ограниченномъ числѣ случаевъ, и въ нормальное время перевозка по этимъ тарифамъ составляетъ относительно весьма незначительную долю въ общей суммѣ желѣзнодорожныхъ перевозокъ. Допущеніе тарифовъ этого рода въ такихъ размѣрахъ и притомъ въ

случаяхъ, дѣйствительно строго отличающихся характеромъ общегосударственныхъ нуждъ, не можетъ, по нашему мнѣнію, вести къ извращенію истинныхъ функцій желѣзнодорожнаго транспорта въ общемъ ходѣ экономической жизни. Желѣзнодорожные пути сообщенія въ своей совокупности являются столь крупнымъ элементомъ въ общемъ составѣ народнаго хозяйства и спеціальные интересы ихъ въ концѣ концовъ стоятъ въ такой тѣсной солидарности съ общими интересами государства и всего населенія, что въ эксплоатаціи ихъ вполнѣ допустима извѣстная ширина образа дѣйствій и отказъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ отъ неуклоннаго преслѣдованія максимальной чистой доходности. Однако, здѣсь настоятельно необходимъ большой практическій тактъ и строгое соблюденіе мѣры, чтобы отступленіемъ отъ прямыхъ задачъ тарификаціи и вѣрныхъ принциповъ построенія тарифовъ не обратить все управленіе желѣзнодорожными тарифами въ безсистемное, произвольное и безпринципное вторженіе во всѣ сферы общественной, государственной и экономической жизни.